

Boletim da C. P.



Número 438

Dezembro de 1965

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 438 • DEZEMBRO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

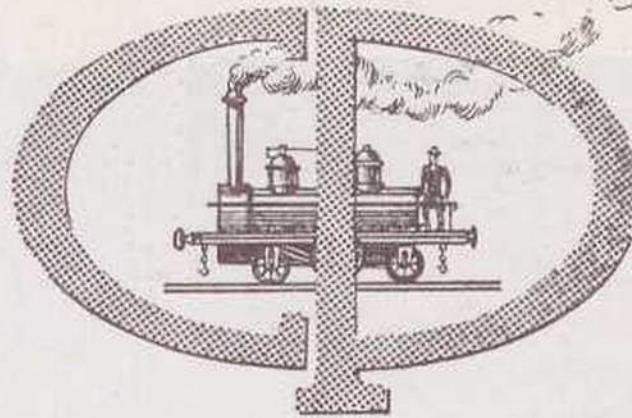
FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



REFORMAS

PASSOU à situação de reforma, em 1 de Novembro último, a seu pedido, o sr. engenheiro Custódio de Azevedo Nazareth de Sousa, subchefe da Divisão da Exploração.

Formado pela Universidade de Grenoble, entrou para o serviço da Companhia como engenheiro praticante em Dezembro de 1923.

Na sua longa e distinta carreira, teve o sr. eng. Nazareth numerosas oportunidades de afirmar a sua elevada competência técnica, mormente quando exerceu funções directivas nos extintos Serviços Técnicos da Divisão da Exploração, quer dirigindo a elaboração de projectos de remodelação de estações, quer elaborando estudos sobre a sinalização eléctrica, estudos estes que revelaram o alto grau dos seus conhecimentos técnicos e o colocaram dentro da Companhia, como pioneiro neste sector. Mais tarde, chefiando então o Serviço do Movimento, num período bem difícil para a exploração dos nossos caminhos de ferro, no decorrer da segunda Grande Guerra Mundial, o sr. eng. Nazareth teve oportunidade de evidenciar os seus dotes de organizador. A ele se deve, não obstante as dificuldades a vencer, a instituição de normas de distribuição de material de carga que facultaram, na medida do possível, uma equitativa e racional satisfação das necessidades da indústria, do comércio e da lavoura, no importante sector dos transportes.

Mas se o técnico se evidenciou, através de numerosos trabalhos, o organizador não menos se revelou principalmente quando da remodelação do Serviço do Movimento, adaptando e estruturando aquele departamento segundo princípios que estão presentemente consagrados.

No decurso da sua longa carreira de mais de 40 anos de bons serviços, fez parte de numerosas missões ao estrangeiro, quer aos Estados Unidos da América, quando da visita em 1950 aos caminhos de ferro daquele País, patrocinada pelo Plano Marshall, de um grupo de engenheiros dos caminhos de ferro europeus, quer às Confe-

ENGENHEIRO

Azevedo Nazareth



rências internacionais de horários e às Conferências franco-espanhol-portuguesas.

O Boletim da C. P. contou, também, entre os seus colaboradores, com

a valiosa participação do sr. eng. Nazareth, particularmente na organização de algumas exposições fotográficas de que foi competente presidente de júri e valioso conselheiro.

Desejamos ao ilustre ferroviário uma feliz e muito longa reforma.

Louvores e elogios constantes da sua matrícula

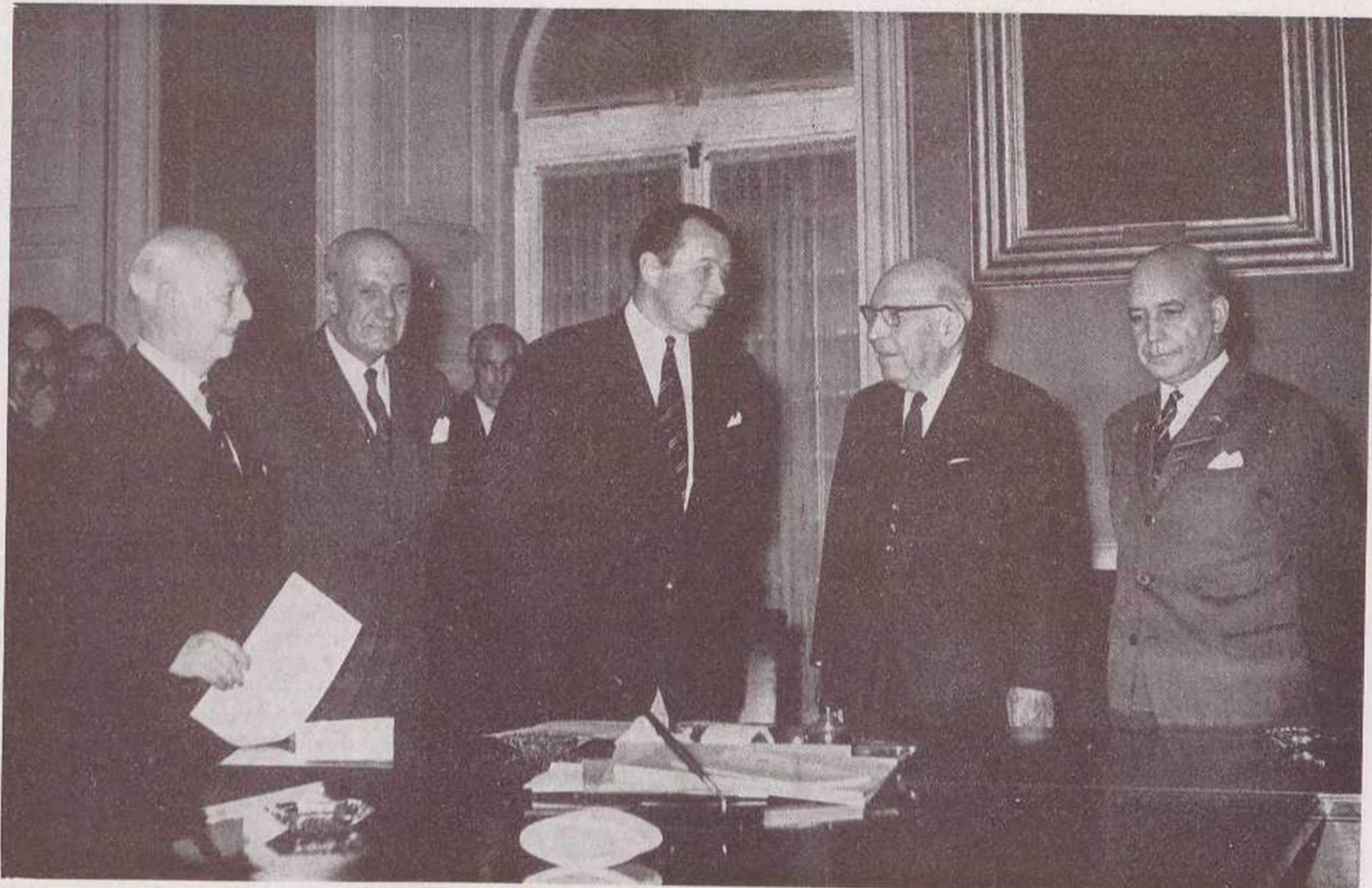
20. 7. 1938 — Louvor da Comissão Executiva, pela dedicação e esforço despendido no trabalho de remodelação de Tarifas.

12. 11. 1943 — Elogio do Estado Maior do Exército, pela excelente colaboração, competência técnica e patriótico esforço evidenciados na perfeita organização e execução dos transportes ferroviários, durante os períodos de concentração e desmobilização das tropas em manobras, em Outubro de 1943.

3. 9. 1947 — Louvor do Conselho de Administração, nos termos do n.º 4 do art. 43.º do R. G. P., pelo interesse e dedicação patenteados no decurso dos trabalhos resultantes do descarrilamento do comboio n.º 1003, de 16 de Agosto de 1947, na estação de Vila Franca de Xira.

27. 10. 1949 — Louvor do Conselho de Administração, a que a Direcção-Geral se associou, pela sua valiosa intervenção na organização do comboio especial que conduziu, em 25 de Novembro de 1949, de Queluz ao Luso, o Generalíssimo Franco.

4. 11. 1965 — Louvor do Conselho de Administração, sob proposta da Direcção-Geral, pelos notáveis serviços prestados à Companhia ao longo da sua brilhante carreira ferroviária, em que desempenhou com exemplar aprumo e grande acerto cargos de chefia da maior responsabilidade e repercussão pública.



A C. P. comprou 50 locomotivas Diesel-eléctricas à Grã-Bretanha

Montante: Duzentos e cinquenta mil contos

Quarenta unidades serão montadas pela Sorefame

O Plano Intercalar de Fomento (1965/1967) admitiu, para além dos investimentos considerados prioritários relativos à C. P., a possibilidade de se dar realização a outros empreendimentos adicionais que, em princípio, viriam a ser realizados no período de vigência do III Plano de Fomento (1968/1973). Para tanto, considerou uma lista de empreendimentos cuja execução poderia ser antecipada e, por consequência, incluída no Plano Intercalar, desde que se proporcionassem os meios de financiamento adequados.

Dentro dessa lista previu-se a «Utilização de tracção diesel em substituição do vapor».

Por outro lado, a Câmara Corporativa no parecer emitido sobre o Plano considerou que, dentro dos empreendimentos compreendidos naquela relação, conviria dar prioridade à renovação da via e ao reforço do programa de material circulante, indicando-se neste último

caso, entre outros, «a continuação metódica da operação de dieselização».

Em face da situação actual do nosso parque de material de tracção e dos benefícios que viríamos a colher nos aspectos técnico e económico pela sua progressiva e intensa transformação, resolveu a Companhia encarar como decisiva para a melhoria das suas condições financeiras, a dieselização do seu parque.

Neste sentido conseguiu-se para já, através da Eurofima, financiamentos externos que permitirão a aquisição de 36 tractores Diesel para manobras.

Paralelamente, após a apreciação de várias propostas de diversos fabricantes, para fornecimento de locomotivas Diesel de grande linha (1400 C. V.), a C. P. concluiu ser a apresentada pela English Electric, de Londres, a que reunia as melhores condições. Com efeito, além de satisfazer integralmente a todos os requisitos técnicos prèvia-

mente estabelecidos, as locomotivas da *English Electric* são oferecidas ao mais baixo preço, quando montadas em Portugal, pela *Sorefame*. Verificou-se, até, ser este o único dos casos apreciados em que a participação do trabalho nacional conduz a um menor custo de fabricação, a avaliar pelos preços apresentados pelos outros fabricantes.

O preço aprovado foi de 670 000 libras (54 136 contos) para as 10 locomotivas montadas na origem — que são necessárias para servirem de padrão na montagem em Portugal e para mais rapidamente se obterem economias de exploração, à custa das quais se pagarão os encargos do empréstimo externo — e de 2 415 808 libras (195 198 contos — 4 880 por unidade) para as restantes 40 a montar na fábrica da Amadora. Estes preços incluem o seguro e frete marítimo de Liverpool para Lisboa de todas as locomotivas, equipamentos e peças que serão expedidos da Grã-Bretanha.

Considerando como necessários, sobressalentes no montante de 101 655 libras (8 214 contos), o valor global do contrato cifra-se em 3 187 463 libras (257 547 contos).

O crédito externo que cobre quase totalmente o montante do contrato, foi obtido no mercado de capitais britânico, através do Banco Lazard Brothers Co. Ltd., às taxas de juros de 5,5 % ao ano (para 80 % do valor dos



O presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, no uso da palavra

fornecimentos da Grã-Bretanha) e de 6,5 a 7 % (para os restantes 20 % do valor total do contrato), com início de amortização em Janeiro de 1968 e termo em Janeiro de 1976.

O Banco do Fomento Nacional, intervém na importante operação prestando a garantia bancária ao empréstimo em referência.

Estima-se, para cada locomotiva, em 20 a 25 % do seu valor, a percentagem de materiais e mão-de-obra nacionais a incorporar.

As entregas far-se-ão, 11 a 12 meses após a assinatura do contrato, em Liverpool, para as dez locomotivas de fabrico inglês; a partir do 15.º mês após a assinatura contratual, para as restantes quarenta máquinas montadas em Portugal, num ritmo de 4 a 5 unidades por mês.

De realçar o facto dos preços das locomotivas montadas em Portugal serem mais baixos em cerca de 500 contos por unidade — exactamente 534 contos — do que as fabricadas na Grã-Bretanha, facto que se deverá atribuir ao menor custo da mão-de-obra nacional.

Considerando que o prazo de vida económica dum locomotiva Diesel pode computar-se em 25 e 30 anos, prevê-se que 25 anos após a sua entrada ao serviço, as locomotivas estejam pagas em cerca de 98,5 %. Estima-se igualmente que, ao fim de 12 anos de utilização, a Com-

panhia terá com estas máquinas um benefício da ordem dos 90 000 contos. E será em parte, com essas avultadas economias que se fará a amortização das mesmas.

São as seguintes as características principais das locomotivas recomendadas :

Potência: 1370 C. V.

Tipo (disposição dos rodados): BoBo

Peso total: 64 toneladas

Peso por eixo: 16 toneladas

Velocidade máxima: 105 km/horários

Comprimento: 11,580 metros

Altura: 4,355 metros

Freios: (locomotiva) ar comprimido; (composição) vazio

Máximo esforço de tracção: 19 800 kg

* * *

Para firmar tão importante contrato, promoveu-se, no passado dia 10 de Novembro, pelas 17 horas, uma sessão, na sala de reuniões do Conselho de Administração da Companhia, que teve a presença de representantes dos órgãos da informação do País, incluindo-se a R. T. P. e a Emissora Nacional.

À cerimónia presidiu o presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, ladeado por lord Nelson Stafford, presidente do Conselho de Administração da *English Electric* e pelo sr. prof. eng. Daniel Barbosa, governador do Banco Nacional de Fomento.

Presentes, igualmente, os srs. engs. Francisco Malheiros e Eduardo Magalhães, da *Sorefame*, Mr. Hugo Kindersley, administrador do Banco *Lazard Brothers*, de Londres, Mr. Malcolm Gale, da Embaixada Britânica, em Lisboa, dr. Taborda Ferreira, da *English Electric Portuguesa*, Sebastião de Almeida Trigoso, da Sociedade *Victor, Limitada*, administradores da C. P. srs. engs. Costa Macedo, Brito e Cunha e Oliveira Martins, o membro do Conselho Fiscal dr. Victor dos Santos, o director-geral eng. Espregueira Mendes, o eng. Vasco Viana dos Serviços Técnicos do Material e Tracção — que estudou tecnicamente a aquisição das locomotivas —, o dr. Gonçalves Henriques, chefe da Contabilidade e Finanças — a quem competiu o estudo financeiro do investimento — os srs. dr. Élio Cardoso, Bruges de Oliveira e Abel Hopffer Romero — incumbidos da organização da sessão — e Filipe Meira do Carmo, chefe da Dactilografia da Direcção-Geral.

A Sorefame é uma unidade que honra o nosso País — disse o prof. Mário de Figueiredo

Usando da palavra, o sr. prof. Mário de Figueiredo leu o seguinte discurso :

A C. P. incluiu no seu plano de investimentos para 1965-1967 (período correspondente ao do Plano Intercalar de Fomento) uma rubrica relativa à aquisição de locomotivas Diesel de grande linha. O Governo não pôde dotar, no projecto enviado às Câmaras daquele Plano Intercalar, esta rubrica, mas admitiu que ela viesse a ser incluída desde que se encontrassem meios de financiamento apropriados, especialmente através do crédito externo. A Câmara Corporativa, no seu parecer, considerou indispensável que, na proposta do Governo, fosse contemplada a aquisição de material circulante destinado a racionalizar

a exploração ferroviária e, ao mesmo tempo, a atender à incidência favorável que tinha na actividade do sector da indústria nacional de material de transporte.

Conhecedoras destes factos, apareceram várias firmas de diversos países, particularmente qualificadas na construção daquele material, a propor-se levar a efeito o empreendimento e a afirmar a possibilidade de, para isso, encontrarem as fontes de financiamento adequadas.

A C. P. fixou então os dados fundamentais que haviam de ser respeitados na execução do fornecimento, dentre os quais destaco :

- 1) número de locomotivas a adquirir — 50 ;
- 2) destas, 40 deviam ser montadas em Portugal.

Isto implicava naturalmente a defesa da indústria nacional, além do mais, no que respeita à mão-de-obra e à utilização de materiais que ela pudesse fabricar.

Com base naqueles dados, apresentaram propostas nove concorrentes. E entre estes a English Electric. Estudadas as propostas com toda a objectividade, o Conselho de Administração da C. P. deu preferência à da English Electric. Teve nisso o Conselho grande satisfação. E só por essa satisfação pode ser-lhe devido algum reconhecimento. Na verdade, se a preferência lhe foi atribuída sobre a análise objectiva de todas as propostas apresentadas é que a sua foi julgada a melhor e a mais conveniente aos interesses da C. P.. Não foi em consideração da entidade que propôs, muito embora esta seja a maior, mas da própria proposta independentemente de quem a fez. Isto deve ser motivo de satisfação também para a English Electric, porque representa o reconhecimento ostensivo da sua capacidade competitiva no desenvolvimento das suas actividades específicas. São conhecidos na Grã-Bretanha e fora da Grã-Bretanha o valor da sua indústria em geral e o valor da English Electric em particular. Por isso, a felicitamos. São conhecidos os traços de amizade que nos ligam à nossa velha aliada. Por isso, nos regozijamos com o facto de ter podido atribuir a preferência que atribuimos.

Na pessoa de Lord Nelson, presidente ilustre do Conselho de Administração, concentro a afirmação daqueles regozijo e felicitações.



No acto da assinatura do importante contrato

Esperamos que da sua associação com a English Electric na execução deste empreendimento resultará para ela a possibilidade de mais extensa colaboração quer na produção de material ferroviário quer noutras domínios. Isso lhe desejamos para prestígio seu e defesa do interesse nacional.

* * *

Agora era preciso organizar os contratos de fornecimento e de financiamento. Foi um trabalho moroso, não por falta de compreensão reciproca das partes contratantes mas pelas dificuldades que naturalmente surgem em um debate de interesses. Sempre se trabalhou de um lado e de outro, num ambiente de perfeita boa fé, na atitude de quem pretende atingir um resultado fazendo os sacrifícios possíveis nas suas posições respectivas.

O contrato de fornecimento entre a C. P. e o grupo das empresas associadas English Electric-Sorefame está

concluído, definitivamente acordado, e é hoje assinado; o contrato de financiamento que pode considerar-se também definitivamente assente nos seus termos, não pode ser assinado hoje porque ainda não estão preenchidas formalidades necessárias para a sua assinatura. Estão já acordados os termos dessas formalidades e poderá ser assinado dentro de breves dias com a instituição bancária Lazard Brothers.

Quanto ao contrato de fornecimento, feito com a English Electric e Sorefame, cujo custo base é de 257 547 contos, 3 187 463 libras, não quero deixar de dizer uma palavra a respeito desta última empresa. A Sorefame é uma unidade industrial que honra o nosso país e honraria mesmo países dos mais avançados no domínio da actividade industrial; é nossa velha colaboradora e sempre apreciamos o seu trabalho. As nossas relações têm sido as melhores e podemos considerar-nos amigos: amigos que precisam um do outro. Trabalhou activamente connosco na preparação deste empreendimento. Por isso lhe apresentamos os nossos agradecimentos na pessoa do eng. Francisco Malheiro, presidente do seu Conselho de Administração.

Quanto ao contrato de financiamento a fazer com Lazard Brothers, importava prestar uma garantia bancária. Dirigimo-nos para o efeito ao Banco de Fomento que nos recebeu com o melhor acolhimento. Era preciso que, para prestar essa garantia, lhe fosse prestada a ele uma contra-garantia e logo admitiu que fosse o Fundo Especial de Transportes Terrestres a prestá-la. Este Fundo ao conhecer a boa disposição do Governo em relação à operação, revelada através do Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos e de Sua Excelência o Ministro das Comunicações que lhe pusera o problema e lhe mostrara a neces-

sidade de, para defesa da economia dos transportes e da economia nacional, ser tomada uma decisão favorável à aquisição das locomotivas, o Fundo, dizia, procurou dar todas as facilidades para prestar aquela contra-garantia.

Estamos muito reconhecidos ao Governo, ao Fundo



Um aspecto da assistência

Especial de Transportes Terrestres e ao Banco de Fomento. O Conselho de Administração da C. P. que conhece a simpatia com que o Conselho de Administração do Banco de Fomento recebeu a pretensão que lhe formulou, está-lhe, por isso, muito grato. E conhece também o interesse que o seu ilustre governador, eng. Daniel Barbosa, manifestou em que fossem resolvidas rapidamente questões suscitadas de cuja solução dependia a breve assinatura do contrato. Essas questões estão resolvidas. O nosso Conselho de Administração, e eu pessoalmente temos empenho em afirmar-lhe, com o nosso reconhecimento, a nossa admiração. Isto é um bom prenúncio de estreita-

As locomotivas fabricadas pela English Electric circulam em dezasseis países — disse lord Nelson Stafford

Em resposta, lord Nelson Stafford, expressando-se em inglês, disse:

«Antes de mais devo dizer da minha satisfação em me encontrar em Portugal e bem assim da pena que tenho de não falar em português mas não conhecendo o vosso idioma vejo-me obrigado a falar na língua do meu país.

Tenho o maior prazer de assinar este contrato: é um grande contrato para o fornecimento de 50 locomotivas com a potência de 1400 cavalos vapor.

Devo agradecer a confiança que foi depositada na minha Companhia, mas penso que podemos dar garantias de um bom cumprimento do contrato.

O pioneiro da construção das locomotivas a vapor em Inglaterra foi a firma «George Stephenson», que começou a fabricá-las em 1836, e que está hoje incorporada na English Electric. Em 1934 fabricámos a primeira locomotiva Diesel-Electrica. Estas tiveram a maior importância na modernização dos caminhos de ferro em Inglaterra. Uma grande parte destas locomotivas foram fabricadas pela minha firma. E a nossa experiência não se limita à Inglaterra pois que locomotivas fabricadas pela English Electric circulam em 16 diferentes países. Posso assim ter confiança no material.

As negociações para a assinatura deste contrato foram longas e demoraram alguns meses, mas não posso deixar de agradecer a maneira amigável como essas negociações se desenvolveram, e cabe-me agradecer o modo como foram conduzidas pelos negociadores portugueses.

Quero também exprimir a minha satisfação por trabalhar com a Sorefame que é uma firma portuguesa com longa experiência neste ramo de actividade. As primeiras dez locomotivas serão fabricadas pela English Electric, as



Lord Nelson Stafford, presidente da English Electric faz presente ao sr. prof. doutor Mário de Figueiredo de uma caneta de ouro para assinatura do contrato

mento de relações entre as duas instituições que facilitará a resolução de outras questões exigidas pela defesa do interesse da economia nacional, pelo qual ambas trabalham. Que o prenúncio venha a tornar-se realidade viva, são os nossos votos.

restantes locomotivas serão manufacturadas pela Sorefame com equipamentos Diesel-eléctricos fornecidos pela Inglaterra.

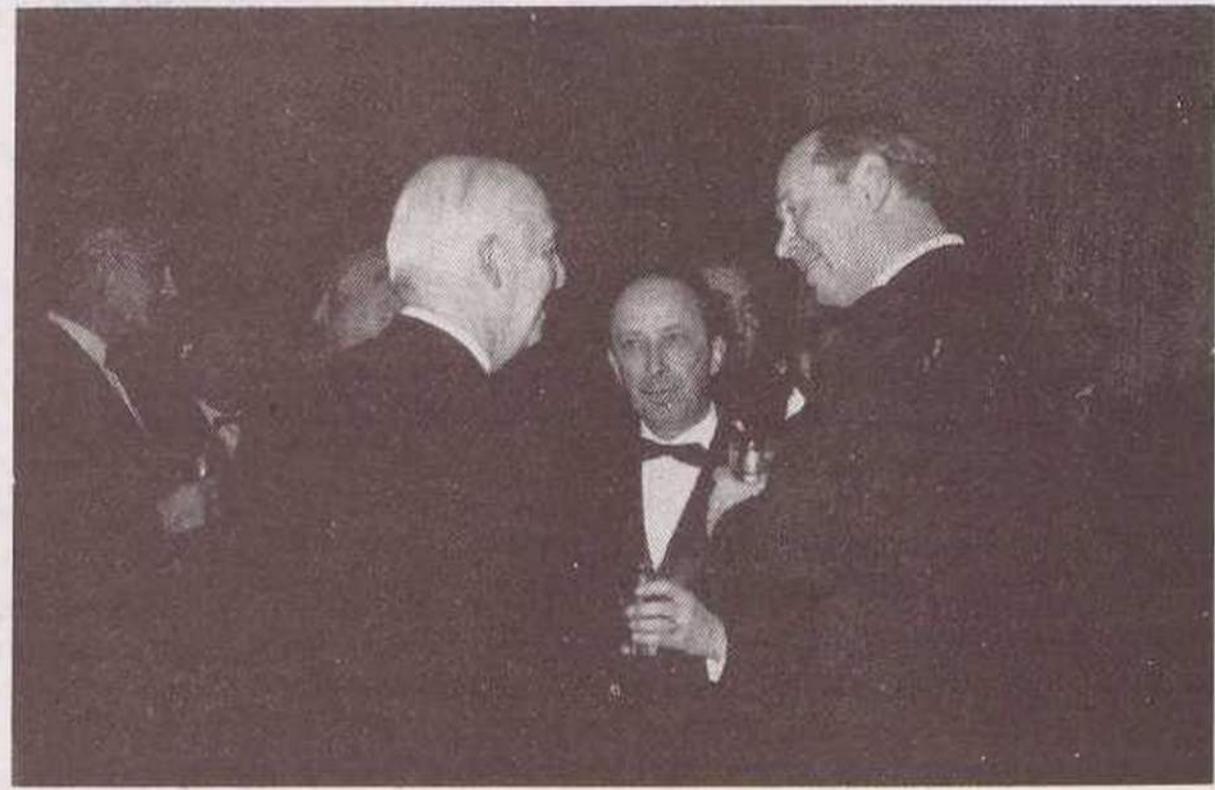
É evidente que oferecemos toda a nossa ajuda à Sorefame para a realização deste trabalho e esperamos que

esta associação entre a Sorefame, com a sua experiência de trabalho em Portugal, e a English Electric, se desenvolverá. Farei o que estiver nas minhas mãos para que isso aconteça.

Os representantes da Sorefame visitarão a Inglaterra



Durante a recepção no Hotel Ritz, o ministro das Comunicações, sr. eng. Carlos Ribeiro (ao centro) conversa com lord Nelson e Mr. Nethersole, respectivamente presidente e director da English Electric



e faremos o possível para que essa visita tenha os melhores resultados, não só no plano técnico, mas também no plano do melhor entendimento entre as nossas duas firmas.

Desejo exprimir ainda o meu contentamento pelo facto de estar preparado o contrato de financiamento, que será assinado muito em breve, assim que forem preenchidas certas formalidades burocráticas. Apresento os meus agradecimentos ao Banco Lazard Brothers, de Londres, e bem assim ao Banco de Fomento, de Lisboa, representado nesta sessão pelo seu ilustre Governador, prof. eng. Daniel Barbosa.

Finalmente quero ainda acentuar a satisfação por a minha firma ter sido escolhida para efectuar este fornecimento. E, assim, poder contribuir para desenvolver as

e farei tudo o que estiver na minha mão para a merecer inteiramente.»

A terminar, o sr. eng. Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração da Sorefame, pronunciou

breves palavras para agradecer as referências feitas à sua empresa a qual — disse — continuará a cumprir o melhor que puder. Agradeceu igualmente à English Electric a colaboração prestada que pretende bem servir Portugal.

A assinatura do contrato

Terminada a série de discursos, efectuou-se a cerimónia da assinatura do contrato. Assinaram: pela English Electric, lord Nelson Stafford; pela Sorefame, eng. Francisco Malheiro e eng. Eduardo Magalhães; pela C. P., prof. Mário de Figueiredo e eng. Oliveira Martins.

À noite, no Hotel Ritz, efectuou-se um banquete oferecido pela English Electric, que teve a presidência do



relações comerciais entre os nossos dois países, no quadro da E. F. T. A.

Espero que dentro em breve a C. P. possa dispor de uma grande frota de locomotivas Diesel-Eléctricas.

Estou contente por ter merecido a confiança da C. P.

Outro aspecto da recepção no Hotel Ritz: o presidente do Conselho de Administração da Sorefame, sr. eng. Francisco Malheiro, cumprimenta efusivamente o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo



Ministro das Comunicações; no dia seguinte, à tarde, cocktail no Hotel Ritz, oferecido à C. P. pela English Electric de Portugal e Sociedade Victor, Limitada e à noite jantar de retribuição oferecido pela C. P. àquelas firmas, no restaurante Tavares Rico.

● Pela primeira vez na história dos nossos caminhos de ferro circulou um comboio, sem paragens, de Lisboa a Vila Nova de Gaia. Trata-se do comboio presidencial, marcha especial 2001/2002, que no dia 12 de Novembro, conduziu o Chefe do Estado, sr. Almirante Américo Tomás, na sua viagem oficial a Matosinhos para inaugurar ali dois importantes complexos fabris. Tanto no percurso de ida (334 km) como no da volta, o comboio não teve qualquer paragem de serviço — o que atesta a eficiência e o progresso do sistema de circulações na linha do Norte, hoje completamente renovada e amplamente rejuvenescida.

● Tal como nos anos anteriores, foi resolvido conceder-se, ao Movimento Nacional Feminino e à Cruz Vermelha Portuguesa, o transporte gratuito das lembranças e encomendas destinadas aos militares em serviço de soberania nas nossas províncias ultramarinas, no bom sentido de facilitar a patriótica e benemerente missão daquelas organizações nacionais.

● Para participarem no próximo curso de Informação sobre actividades ferroviárias internacionais, que decorrerá em Paris, na sede da U. I. C., de 21 a 29 de Abril de 1966, foram designados os srs. drs. Ureña Prieto e Gonçalves Pina.

● Os Caminhos de Ferro Federais Suíços, Administração Gerente do Comité Internacional dos Transportes por Caminhos de Ferro — C. I. T. — organização de que a C. P. faz parte e que se encarrega da regulamentação da aplicação da C. I. V. e da C. I. M., solicitou recentemente a realização, em Portugal, de qualquer uma das reuniões daquele organismo. É possível que esse pedido do C. I. T. seja favoravelmente encarado em 1967, segundo resolução do nosso Conselho de Administração.

● A Secretaria da Cooperativa de Construção «O Lar Ferroviário» mudou-se para a Rua da Assunção, 42, 4.º, sala 24, em Lisboa.

● Foi nomeado médico da 53.ª Secção Sanitária, com sede em S. Pedro do Sul, o sr. dr. António Almeida Pinho Bandeira, que preenche a vaga aberta pela passagem à situação de reforma do médico daquela Secção, sr. dr. Aluísio Correia de Paiva.

● Como representante da C. P. no Grupo de Trabalho nº 7 do III Plano de Fomento, do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, foi designado o sr. eng. Francisco de Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento.



● A F. N. A. T., organiza a preços especiais um cruzeiro do fim do ano à Madeira e Canárias, com partida de Lisboa a 29 de Dezembro às 20 horas e chegada às 9 horas do dia 5 de Janeiro, a bordo do paquete *Santa Maria*. Aceitam-se inscrições na 2.ª Secção da F. N. A. T. — Calçada de Santana, 180 — Lisboa.

● O chefe do escritório Internacional do Serviço Comercial e do Tráfego, sr. José de Castro Bizarro, vai representar a C. P. numa importante reunião a realizar em Bruxelas, de 13 a 17 de Dezembro corrente, sobre acordos para a emissão de B. I. G. T. (bilhetes individuais de grupos de trabalhadores) aplicável aos trabalhadores portugueses, espanhóis e marroquinos.

Participam nessa reunião, igualmente, representantes dos caminhos de ferro belgas, franceses, alemães, suíços, espanhóis, luxemburgueses e marroquinos.

● Por terem atingido o limite de idade regulamentar — 70 anos — passam à situação de reforma a partir de 1 de Janeiro próximo, os seguintes funcionários superiores da Companhia: srs. eng. Joaquim de Barros, chefe da Divisão da Via e Obras; eng. João Monteiro, subchefe da Divisão do Material e Tracção; eng. António Gomes Leal, chefe do Serviço da Tracção e Material Circulante e dr. Aníbal Viola, chefe dos Serviços Médicos.

● Prestaram provas de francês, no passado dia 15 de Novembro, no Serviço Comercial e do Tráfego, tendo sido aprovados, os agentes Joaquim Silvestre Marinheiro, factor de 1.ª classe de Lisboa-P; Horácio Nunes Ferreira de Sousa, factor de 2.ª classe, em Barca de Alva e Cândido Augusto Peixe Peres, factor de 3.ª classe em Lisboa-R.

Logo que ocupem funções de Informação ao público ou Serviço nas bilheteiras internacionais, passarão a vencer o abono especial — 150\$00 — estabelecido regulamentarmente.

● Deslocou-se a Madrid, no passado dia 22 de Novembro, para conferenciar com os dirigentes da Renfe, o sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da C. P.. Objectivo da conferência: tratar-se pessoal e directamente com os espanhóis da possibilidade de se introduzirem novos serviços internacionais ferroviários entre Portugal e a França, para melhor atender as crescentes exigências do tráfego de e para além-Pirinéus, extraordinariamente avolumado, no presente, pela grande corrente de emigrantes portugueses. Resultado: a criação de um novo ramo «rápido» de 2.ª classe, além do «Sud-Express» que terá sómente 1.ª classe.



UMA INICIATIVA INÉDITA



UM FILME CHAMADO *O Comboio*

TEVE AUSPICIOSA ANTE-ESTREIA DENTRO DO «FOGUETE»

O decisivo e valioso contributo da Direcção-Geral da C. P. para a concretização desta nossa iniciativa, reflecte dinamismo e espírito de actualidade aberto às exigências da vida hodierna — declarou o gerente do Cinema S. Jorge, em saudação pública.

O filme americano *The Train*, realizado por John Frankenheimer e notavelmente interpretado por um *cast* valioso de estrelas de primeira grandeza do firmamento cinematográfico mundial, como Burt Lancaster, Jeanne Moreau, Paul Scofield e Michel Simon, retratando grandiosamente e com a maior veracidade, durante os últimos dias da ocupação nazi em França, a acção da Resistência ferroviária na defesa denodada dos valores artísticos do património gaulês, tem sido apresentado nas telas da América e da Europa, com o mais franco aplauso público.

Nessa rota do êxito e em homenagem aos caminhos de ferro portugueses, visto tratar-se de um filme todo ele decorrido em ambiente ferroviário, decidiu a gerência do Cinema S. Jorge e a sua associada, a firma distribuidora Rank Filmes de Portugal, numa feliz iniciativa publicitária que reflecte o maior dinamismo e actualização, realizar a ante-estreia, em Portugal, do extraor-

dinário filme, em versão portuguesa *O Comboio*, dentro dum comboio autêntico, fretado expressamente para o efeito.

Foi assim posta à disposição dos organizadores, para um grupo compreensivelmente restrito de 70 convidados seus, no dia 5 de Novembro, pelas



O gerente do Cinema S. Jorge, sr. Francisco Duarte, saudando os seus convidados antes da memorável projecção cinematográfica



18-55 horas, uma unidade automotora *Foguete*, que em marchas n.ºs 20 113 e 20 114, fez o percurso Lisboa-P ao Setil e volta — e numa linha de resguardo do Setil, após agradável jantar servido em trânsito pela Wagons-Lits, durante duas horas, com a maior comodidade e conforto para os assistentes, proporcionou o inesquecível espetáculo, inédito no País, que foi a projecção, dentro duma carruagem, do grandioso filme.

A colaboração da C. P. denunciou vistas largas — escreveu o *Diário Popular*

Não poderia a C. P. alhear-se do acontecimento, menos por motivos publicitários próprios do que pela retribuição devida à cativante gentileza dos organizadores em nos procurarem para participarmos no memorável espetáculo.

Dessa forma, decorou-se a estação de Santa Apolónia com a flora vistosa dos nossos viveiros da Azambuja e com projectores luminosos adequados, facultou-se ao Cinema S. Jorge a realização, no *hall* de Lisboa-P, de uma atraente exposição com painéis e fotografias alusivas ao filme, facultou-se a afixação de cartazes publicitários pelas estações da capital e arredores, imprimiram-se bilhetes, para a viagem, com referências ao espetáculo e proporcionou-se, à chegada do *Foguete* ao Setil, nessa altura também alindado, uma recepção apoteótica com todas as locomotivas do depósito local a silvarem festivamente.

As cerimónias da partida do *Foguete*, em Santa Apolónia, fez a guarda de honra a Banda dos Ferroviários, que sob a regência do maestro sr. tenente Silvério de Campos, executou, durante meia hora, com o maior aprumo e nível musical, marchas militares francesas, que mereceram da numerosa assistência quentes aplausos.

A iniciativa teve da C. P. a maior colaboração — escreveu o *Diário de Notícias*

Foi ao som dos acordes marciais da *Madelon*, essa famosa canção francesa da guerra de 1914-18 — que serviu de continência, à entrada na estação, do representante do Embaixador da França, o conselheiro sr. Bertrand Desmazières e sua esposa — que o *Foguete* partiu, da linha 5, após o desfile, ao longo do cais, da Banda dos Ferroviários.

Muitos agentes da via férrea e muito povo assistiram, com natural curiosidade, ao inusitado espetáculo a que os *flashes* dos fotógrafos e os projectores da TV. e dos operadores cinematográficos deram mais alvoroço. Às portas do comboio, dois porteiros do Cinema S. Jorge, distribuiam programas.

Na recepção — e a todos cumulando de atenções e gentilezas — os autores da extraordinária iniciativa, os srs. Francisco Duarte, gerente do S. Jorge, e Edgar Branco, gerente da Rank.

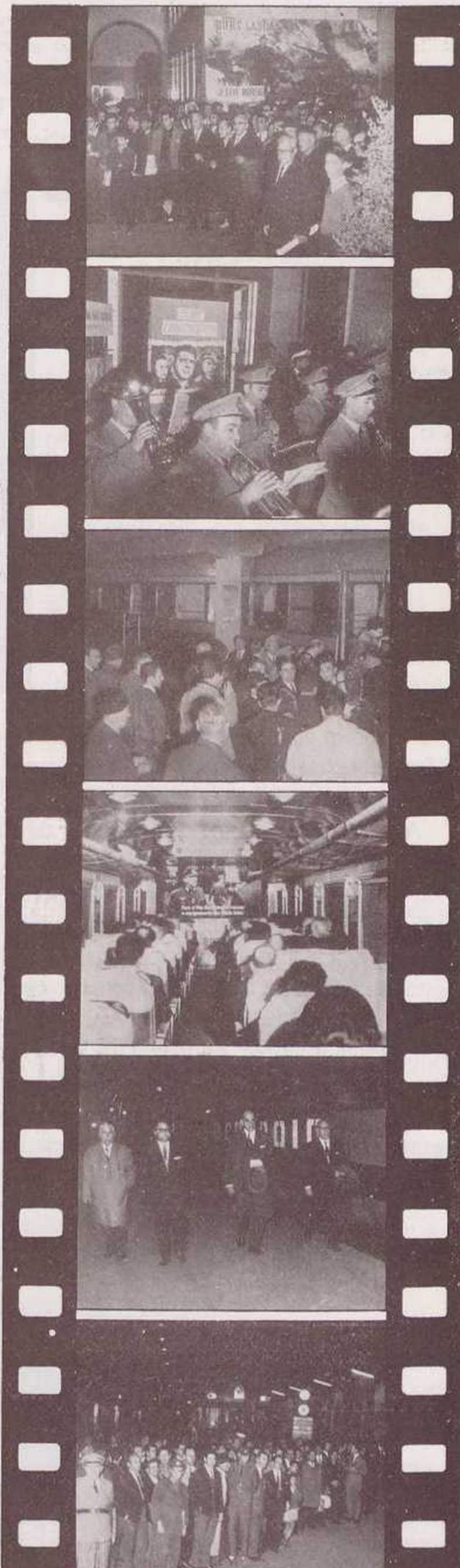
Como convidados, seguiram além do representante da Embaixada da França, o sr. Conde de Penalva d'Alva, director da Wagons-Lits em Portugal, oficiais de Sapadores de Caminhos de Ferro, jornalistas, críticos, comentadores da Rádio e da Televisão, empresários cinematográficos e algumas senhoras. Da C. P., estavam presentes, igualmente como convidados, os srs. engs. Costa Macedo, administrador, Espregueira Mendes, director-geral, Júlio Santos, Horta e Costa e Joaquim de Barros, chefes de Divisão, dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego — que promoveu a participação ferroviária — e dr. Élio Cardoso e Abel Hopffer Romero — a quem competiu a organização das cerimónias.

Com o comboio estacionado no Setil, e antes da apresentação da fita que no final foi calorosamente ovacionada, o gerente do Cinema S. Jorge, sr. Francisco Duarte, fez a seguinte saudação :

«As Administrações do Cinema S. Jorge e da Rank Filmes de Portugal, apresentam o seu profundo reconhecimento pela honrosa presença de V. Ex.^{as} nesta invulgar ante-estreia de O Comboio e expressam, também, o seu público agradecimento pelo relevante apoio que a Ex.^{ma} Direcção-Geral da C. P. se dignou dispensar-lhes, contribuindo assim, decisiva e valiosamente, para a concretização desta nossa iniciativa.

Semelhante atitude da C. P. a reflectir um dinamismo e espírito de actualidade aberto às exigências da vida hodierna, tem, para nós, especial significado — que não poderíamos, nem deveríamos, deixar passar sem o justo registo.

Resta-nos solicitar a vossa benevolência para quaisquer possíveis insuficiências da projecção que, a verificarem-se, esperamos confiadamente sejam compensadas pelo valor técnico e artístico desta famosa realização de John Frankenheimer que imediatamente vai ser submetida ao vosso julgamento.»



O filme *The Train* já apresentado ao público de Lisboa na altura em que sair este número do *Boletim da C. P.* — e a cerca de mil ferroviários a quem foram obsequiosamente oferecidos bilhetes —, retrata um episódio da Resistência Francesa

pelo indestrutível inspector de tracção *Labiche*, magistralmente interpretado por Burt Lancaster — se ficou devendo, após peripécias emocionantes, descarrilamentos espectaculares (autênticos) e maciço fuzilamento de reféns franceses, o salvamento

★

Uma outra grande vedeta do filme: a preciosa miniatura duma locomotiva a vapor, construída na Escola de Aprendizes das Oficinas Gerais da C. P., no Barreiro, exposta no *foyer* do Cinema S. Jorge e que mereceu a melhor apreciação do público daquela excelente casa de espetáculos

★



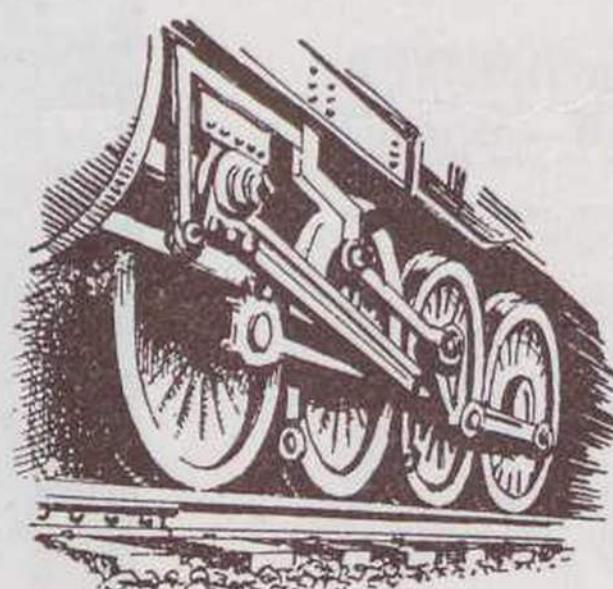
e apresenta-o com um sentido de dignidade que não é frequente na cinematografia americana quando aborda assuntos da guerra na Europa.

A acção decorre nos últimos dias da ocupação germânica em Paris. Um oficial alemão — o coronel Von Waldheim — (actor Paul Scofield) resolve «apreender», no momento da retirada das suas tropas ante a ameaça dos aliados, o mais valioso conjunto de pinturas artísticas expostas num grande museu de Paris: quadros de Renoir, Picasso, Gauguin, Degas, Lautrec, Matisse, Utrillo, Cézanne, etc., são transferidos para um comboio especial com destino a Berlim. A actuação abnegada e decidida de um punhado de resistentes ferroviários, que tanto sacrificaram as suas vidas — comandados

e recato de tão valiosa carga, «a glória da França», que não chega, sequer, a atingir a estação fronteiriça franco-alemã, apesar das punições e represálias das tropas inimigas.

A crítica fez a este excepcional filme, a mais justa das apreciações. É na realidade uma película que recomendamos sinceramente a todos os colegas. Realça o valor dos ferroviários e a força do caminho de ferro na vida duma Nação. E constitui um verdadeiro hino a uma ousada e gloriosa epopeia ferroviária, que poderia ter acontecido, nos mesmos moldes heróicos, em qualquer outro país, entre ferroviários de boa tempera e alto espírito patriótico.

O Comboio é um grande espectáculo. Vale a pena não perder *O Comboio*...!



A utilização da água na indústria

SISTEMAS DE TRATAMENTO DE ÁGUA

PELO ENG. JOSÉ LUIS BATALHA JARDIM

DOS SERVIÇOS TÉCNICOS DO MATERIAL E TRACÇÃO

1 — A água como matéria prima

PELAS suas múltiplas aplicações, a água desempenha um papel de importância fundamental na indústria e, nomeadamente, na nossa Companhia onde, entre outros fins, é utilizada na tracção a vapor, condicionamento de temperatura de carruagens e instalações fixas, lavagem de material, refrigeração de motores, etc., etc.

Sucede, no entanto, que a água apenas se encontra num estado de pureza absoluta (isto é, exclusivamente constituída por átomos de oxigénio e hidrogénio nas proporções de 1 : 2) no instante da sua origem. É o caso da gota de chuva que, logo após a sua formação, imediatamente se contamina, ao contactar com o oxigénio e anidrido carbónico, fumos, vapores e poeiras existentes na atmosfera. No seu percurso absorve ainda outras substâncias, tais como sais minerais provenientes das rochas sobre as quais deslizou, matérias orgânicas constituintes das plantas em decomposição existentes nas camadas de terra que atravessou, organismos arrastados pelas correntes a que deu origem, etc., e assim, quando captada pelo homem, nos poços ou cursos de água, apresenta-nos uma composição bem diferente da que teóricamente corresponde à água químicamente pura.

A experiência veio demonstrar que a água, tal qual se encontra na natureza, na maioria dos casos não deve ser utilizada para determinado objectivo sem um tratamento prévio, de forma a evitar certos efeitos secundários, prejudiciais ao fim em vista, conforme adiante referiremos. Entretanto, reconheceu-se também que a água, num estado elevado de pureza, tão pouco é adequada a essa finalidade. Assim, quando em contacto com os metais, origina a sua corrosão devido às propriedades ácidas que apresenta, e, quando encarada sob o ponto de vista de potabilidade, acusa a ausência de certas substâncias minerais benéficas à saúde.

Verifica-se pois que, em muitas das suas aplicações, a água necessita de um tratamento especial, conforme a função a desempenhar, de modo a condicionar as suas características, limitando ou anulando os inconvenientes que possa apresentar.

São precisamente os vários tipos de tratamento de água utilizados na C. P. que passaremos a referir.

2 — Tipos de tratamento de água

2. a — ÁGUA CANALIZADA — Nos sistemas de circulação de água das instalações fixas (condicionamento de temperatura, abastecimento de água, etc.) o problema mais comum consiste no aparecimento de incrustações que provocam a redução da secção útil da canalização, a ponto de provocar roturas, entupimentos, etc. Essas mesmas incrustações podem originar, por sua vez, fenómenos de corrosão devidos à retenção de bolhas de ar e de oxigénio em determinados locais, em contacto com as paredes da canalização.

Para obstar aos inconvenientes acima apontados, recorre-se sobretudo a tratamentos físicos que, actuando sobre as moléculas dos sais dissolvidos, com tendência a depositar-se as conduzem a um estado de dessociação tal que, ao passarem ao estado sólido, o fazem sob a forma de lamas, fáceis de arrastar e de eliminar.

Na C. P. estão actualmente a ser usados dois sistemas diferentes para conseguir as condições acima referidas: num deles emprega-se um campo magnético; no outro, utilizam-se ultra-sons. Em qualquer dos processos não são necessários cuidados especiais de manutenção ou o fornecimento adicional de energia: no primeiro caso esta é fornecida por um íman permanente; no segundo, são aproveitadas as vibrações produzidas pela corrente de água que atravessa a tubagem, e transformadas em

ultra-sons por meio de uma braçadeira feita de uma liga especial, que é adaptada ao circuito.

Ambos os sistemas funcionam a título experimental, não estando ainda comprovado o seu grau de eficiência. Qualquer das técnicas é teóricamente boa, mas, o problema principal consiste na obtenção de um campo energético com uma intensidade suficiente.

2.b—ÁGUA PARA BATERIAS—Além do processo normal de obtenção de água destilada por meio de uma instalação convencional, utiliza-se também na nossa Companhia o sistema de desmineralização por permutação de iões. Este último processo, bastante mais prático que o anterior, tem ainda a vantagem de conduzir à obtenção de água com um grau de pureza tal que só poderia ser obtido por meio de várias destilações consecutivas.

A permutação de iões obtém-se muito simplesmente fazendo passar a água a tratar através de uma coluna contendo um enchimento constituído por duas espécies de resinas (permutites), sob a forma de pequenos grânulos esferoidais, misturados em proporções convenientes.

Ao contactar com os grânulos da resina permutadora de catiões, os iões positivos dos sais contaminantes (Ca^{++} , Mg^{++} , Fe^{+++} , Na^+ , K^+ , etc.) são fixados pela resina, por troca com hidrogeniões (H^+).

Por outro lado, dá-se um idêntico mecanismo de permutação dos iões negativos (CO_3^{2-} , CO_3H^- , Cl^- , PO_4^{3-} , SO_4^{2-} , etc.) com os oxídrilões (OH^-) da resina dita aniónica. O efluente da coluna é assim constituído por água contendo praticamente apenas iões H^+ e OH^- , nas proporções que correspondem à sua composição teórica.

Quando, por saturação, as resinas começam a perder a sua eficiência, esta é fácil e rapidamente restabelecida por meio de uma operação de regeneração, que consiste em fazer passar uma solução de soda cáustica através do leito de resina aniónica, e um soluto ácido através da resina catiónica.

A operação é inversa da que se dá durante a desionização da água, captando a resina aniónica os iões OH^- da soda cáustica, por troca com os anões salinos, e fixando a resina catiónica os iões H^+ do ácido, em substituição dos catiões metálicos.

2.c—ÁGUA DE REFRIGERAÇÃO DOS MOTORES—Como nos sistemas de refrigeração dos motores a água percorre um circuito fechado, as perdas são relativamente pequenas, não há pois normalmente formação de incrustações. Subsiste, no entanto, o problema das corrosões, para o qual durante muito tempo não se encontrou solução satisfatória, dado que o usual sistema de condicionamento de água (à base de soda e taninos) não satisfaz neste caso.

Um dos primeiros produtos químicos que, nestas circunstâncias, se mostrou um anti-corrosivo eficaz, foi o cromato de sódio. O processo, que con-

siste em regular o pH da solução entre 7,5 e 9,0 e manter a concentração do CrO_4^{2-} acima dum determinado nível, é actualmente utilizado nas locomotivas Alco e Whitcomb.

Entretanto, nos vários países em que o método foi utilizado, a prática veio evidenciar alguns dos seus inconvenientes, entre os quais avultam os seguintes :

- impossibilidade de utilizar os anti-congelantes usuais (à base de etileno-glicol) que, em presença dos cromatos, se alteram ;
- deterioração das superfícies de alumínio em contacto com as soluções aquosas dos cromatos ;
- aparecimento de dermatites no pessoal que manuseia o produto, sem os devidos cuidados de protecção.

Para obstar a estes inconvenientes, desenvolveram-se então outros processos isentos de cromatos, tendo por base produtos tais como : borato de sódio, nitrito de sódio, tetraborato de sódio, mercaptobenzotiazol, etc., etc.

Atendendo a que no nosso país, em que o clima é bastante ameno, só accidentalmente se utilizam anti-congelantes, e como nunca se verificaram na C. P. casos de dermatite provocada pelo uso dos cromatos, não se reconheceu vantagem em abandonar este último tipo de tratamento, tanto mais que o sistema é um dos mais eficientes.

Já em relação às U. D. D. recentemente adquiridas, equipadas com motores Rolls Royce, devido à existência de peças de alumínio no circuito de refrigeração, que se alteram devido à elevada alcalinidade provocada pelos cromatos, há necessidade de recorrer a tratamentos à base dos produtos anteriormente citados, isentos de CrO_4^{2-} .

2.d—ÁGUA DE ALIMENTAÇÃO DAS CALDEIRAS A VAPOR—O tratamento a efectuar depende, como é óbvio, da composição e características da água a corrigir.

No caso de águas como as da nossa 1.^a Zona, isto é, de baixa dureza e propriedades francamente ácidas, a principal finalidade consiste em condicionar o pH do meio a um valor suficientemente elevado e em anular o efeito oxidante de certos gases dissolvidos, tais como o oxigénio e o anidrido carbónico.

Pelo contrário, no caso das águas das nossas 2.^a e 3.^a Zonas, muito calcáreas e com tendência a depositar incrustações, interessa fundamentalmente evitar a agregação do calcário, para o que se empregam produtos que, reduzindo a sua aderência às paredes da caldeira, mantêm os sais precipitados num estado coloidal, sob a forma de lamas mais ou menos fluídas, facilmente elimináveis durante as sangrias da caldeira.

COM AS NOSSAS TROPAS EM ANGOLA



PELO CORONEL EDGAR CARDOSO

Em homenagem de apreço ao esforço relevante, abnegado e heróico do soldado lusitano que no Ultramar cumpre nobre e valorosamente o seu dever para com a Pátria eterna, defendendo de forma firme e intransigente a soberania nacional no território africano, transcrevemos, com a devida vénia, do livro Presença em África da autoria do ilustre oficial da Força Aérea, sr. coronel piloto-aviador Edgar Cardoso, esta patriótica e verídica descrição do que foi um recente Natal no sertão angolano, cristãmente festejado pelas nossas forças armadas em missão naquela Província portuguesa.

CHEGARA o dia 24 de Dezembro. No Aeródromo de Manobra N.º 33 do Toto, sob o comando do tenente Perestrelo da Silva e do seu imediato alferes Couto, 80 homens da Polícia Aérea, iam passar o seu primeiro Natal de guerra em terras do sertão africano, bem longe dos seus lares metropolitanos.

Constituiam um bloco de energias individuais,

aglutinadas pelo sentimento ardente da pátria, irmanados pela camaradagem militar, pautada esta pela disciplina, na sua perfeita noção da dignidade de quem sabe cumprir, para bem servir a sua bandeira.

Porém, a saudade, esse «delicioso pungir de acerbo espinho», apossava-se de todos os corações, fazendo-os bater mais apressados na evocação agri-doce das noites da consoada, depois da missa do galo. E para aumentar a tensão nervosa daqueles homens tristes mas resignados e prontos a cumprir o seu dever, chegara a desagradável notícia de que, nessa noite sagrada do nascimento de Jesus, o Toto seria atacado pelos terroristas, que teimosamente não deixavam o matagal em redor.

Inopinadamente, ao entardecer, desceu de um avião de transporte da B. A. 9 o brigadeiro João Anacoreta de Almeida Viana, Director dos Serviços de Material que, desde há dias, se encontrava em Angola em missão de serviço.

Singelamente e depois de ter apertado a mão ao comandante da Unidade, declarou :

— Perguntei em Luanda qual era o sítio mais arriscado, ou melhor, mais causticado, da Força Aérea. O sr. General Resende, Comandante da Região indicou-me o Toto, por isso venho passar o Natal convosco ! Boas-Festas Comandante !

Ao ouvirem aquelas palavras de um oficial-general que deixava sítios mais confortáveis para sofrer as inclemências e os perigos do momento, todos os soldados compreenderam e sentiram bem a beleza moral daquela atitude, que lhes vinha varrer as sombras de melancolia que envolviam as suas sensibilidades, como por milagre.

O nosso brigadeiro janta connosco, diziam uns para os outros em cochichos de satisfação e a notícia correu célebre como um rastilho!

Depois de ter sido avisado do ataque que se esperava, e de ter assistido ao sistema de defesa,

mas, mas sem embargo o Natal seria celebrado, como era esse o costume lá na aldeia de cada um.

Pena era que não houvesse assistência religiosa e a missa habitual. Paciência, ali estava o presépio, hábil e pacientemente arranjado pela rapaziada, a confirmar que Deus estava com eles todos.

A Cruz Vermelha, na sua benemérita e carinhosa acção (reflexo aliás do movimento de solidariedade do País inteiro) enviara garrafas de vinho do Porto, figos, nozes, rebuçados, broas, tabaco e cartas para jogarem.

Além disso o comandante comprara prendas,



... chegara a desagradável notícia de que, nessa noite sagrada do nascimento de Jesus, o Toto seria atacado pelos terroristas, que teimosamente não deixavam o matagal em redor

eficiente em 20 segundos após o sinal de alarme, o brigadeiro Almeida Viana dirigiu-se para a Messe, onde a azáfama era grande.

Essa noite seria de vigília ou de velada de ar-

muitas prendas para distribuir, pela «Malta do capim», como por certo lhe chamaria o saudoso humorista e valoroso soldado da Guerra de 1914-18, major André Brun.

As 22 horas todo o pessoal da Unidade se enca-
minhou para o refeitório das praças, onde foi ser-
vido em conjunto a ceia do Natal com o típico ba-
calhau com batatas e ovo cozido acompanhado da
respectiva hortaliça.

Serviram-se em seguida, doces, confeitos, vinho.
O café, essa famosa rubiácea ali mesmo do nosso
Congo, fora oferecido pelo brigadeiro Viana.

A mesa tinha a forma de um U. No topo central
presidia o oficial mais graduado, tendo as suas alas
por ordem decrescente de patentes — como é do
protocolo militar — outros oficiais, sargentos, cabos
e indistintamente as restantes praças.

Ao meio da mesa e pelo lado interno, uma á-
rvore de Natal, que não era um pinheiro (que na-
quela região se não dá) mas estava enfeitada com
bonecos e ornamentos próprios, com simplicidade
e a graça ingénua do nosso povo. Junto à base,
num quadro negro, destacava-se berrante a nossa
bandeira apanhada aos terroristas numa sanzala, e
que eles tinham conservado como produto da pilha-
gem de um dos postos saqueados.

Estava velhinha e desbotada, mas de qualquer
forma a dizer, que debaixo daquelas paredes e em
roda da vasta mesa, todos tinham o pensamento
concentrado no Portugal de aquém e de além-mar !

Do lado contrário à árvore festiva, mais ao
fundo e sobre um aparador, decorado a capricho,
com musgo, ervas, areia, fora instalado um pre-
sépio.

Na sua simplicidade ressumava a cena bucólica
que representa Cristo em menino, sobre as fofas
palhas do curral, rodeado por animais domésticos,
adorado pelos pastores montesinos da Galileia e
pela régia visita dos três Magos !

Em síntese aqueles homens — que têm sabido
honrar o nome da FAP e demonstrado a maravilha
de rejuvenescimento constantes das brilhantes tra-
dições do nosso soldado em África — tiveram a
sua festa humilde, não na vibratilidade dos seus
lares, mas no conchego moral e na exaltação da
família militar.

E talvez porque no simbolismo do presépio os
anjos entoam nos ares a mensagem divina, de Paz
sobre a Terra entre os homens de boa vontade,
nessa madrugada inesquecível, o Toto não foi ata-
cado !

Não houve luta nem sangue espargido, só a
saudade através de montes e vales se espalhou pelo
Atlântico em direcção ao velho Continente !

Contudo, a nota mais destacada, o ponto alto
dessa reunião, foi dada por um conjunto de circuns-
tâncias, redundantes em manifestações de civismo
invulgar.

Depois da refeição que decorreu em franca cor-
dealidade, procedeu-se à distribuição de prendas
por forma equitativa e sem olhar a galões ou divi-
sas. E todas elas eram de valor utilitário. Já de
tarde os próprios nativos haviam sido também con-
templados. Elas com lenços para a cabeça, e eles
com tabaco e bebidas.

Quando se aproximava do seu termo a festiva
cerimónia, os soldados de «motu» próprio e com
chocante espontaneidade, resolveram em comissão,
presentear o oficial-general presente, com armas
gentílicas arrebatadas aos terroristas em combate !

Profundamente emocionado com a oferta, e com
as palavras rudes mas sentidas e verdadeiras de
uma praça, o brigadeiro Viana quis retirar a en-
ternecedora gentileza e proferiu as seguintes pala-
vras :

«O Toto pode acabar mas este Natal jamais será
esquecido ! Muito obrigado pela vossa significativa
oferta ; como nada tenho para vos dar em troca,
é meu dever ir para a Torre, fazer duas horas de
sentinela, em vez de um soldado a quem tal com-
petir !»

Uma vibrante salva de palmas coroou as pala-
vras acabadas de ouvir. Mas acto imediato o coman-
dante Perestrelo com irreprimível entusiasmo, ofe-
receu-se também para fazer um turno em outro
posto. E de repente, como magnética corrente de
exemplar conduta militar, esse gesto foi sucessiva-
mente secundado por sargentos e cabos !

Da meia-noite às duas horas, velaram os oficiais
e por ordem hierárquica se foram revezando os
restantes, num eloquente exemplo de camaradagem
e de molde a que nessa madrugada histórica, não
ouve um soldado de sentinela no alto das torres
de madeira, feitas com tábuas, pregos e outro ma-
terial capturado aos rebeldes em surtidas pelo ma-
tagal.

E singular fenómeno de Natalidade do Re-
dendor :

Por entre o silêncio profundo da noite que no
seu manto envolvia os locais de vigilância do Aeró-
dromo de Manobra N.º 33, o vento sussurrava na
calma solene, do céu recamado de estrelas, um fré-
mito revigorador, de serena confiança nos Destinos
da Pátria eterna !

SEGURANÇA NO TRABALHO

A ENTREGA DE DIPLOMAS do Curso de Socorristas no Trabalho A FERROVIÁRIOS DO BARREIRO

No passado dia 6 de Novembro, teve lugar nas Oficinas Gerais do Barreiro a cerimónia da distribuição de diplomas, cartões de identidade e emblemas a 25 novos socorristas ferroviários da área do Barreiro (3.º Grupo Oficial).

Ao acto presidiu, em nome da Direcção-Geral, o sr. eng. Neves de Noronha, chefe do Serviço de Oficinas da Companhia que estava acompanhado dos srs. dr. Ricardo Horta de Franca, do Ministério das Corporações, eng. Zeferino Bernardes Pereira, presidente das Comissões de Segurança da C. P., Manuel Veloso, chefe dos instrutores de Socorristas da Cruz Vermelha Portuguesa e de outros funcionários superiores da Companhia.

A abrir a sessão, e após palavras de saudação do presidente da mesa falou o sr. eng. Bernardes Pereira que depois de agradecer a comparecência do delegado do Ministério das Corporações, disse :

«Se bem que, pelo elevado número de socorristas a receber diploma nesta segunda fase de formação, pois são ao todo



A presidência à sessão de distribuição dos diplomas de socorristas, nas Oficinas Gerais do Barreiro



Um aspecto da distribuição de emblemas

71 nos Grupos Oficiais do Barreiro, Entroncamento e nas Oficinas das Obras Metálicas de Ovar, tenha sido superiormente resolvido, pelo transtorno evidente que a sua deslocação causaria ao serviço, não fazer uma reunião geral em Lisboa, procurou-se com a presença do sr. eng. Noronha, representando o sr. Director-Geral, por lhe ser absolutamente impossível comparecer, dar a este acto, de tão elevada significação, o maior relevo.

Dos 71 socorristas desta segunda fase pertencem às Oficinas do Barreiro 25, dos quais 16 obtiveram a classificação de muito aptos e 9 a de aptos.

Tenho a certeza que cada um de entre vós, que vai receber o diploma, o cartão e o emblema de socorrista, se orgulhará duplamente de ser ferroviário e socorrista. O socorrismo é de facto uma missão verdadeiramente altruista e só quem sente os desejos de bem fazer ao seu semelhante, a um seu camarada de Oficina, de se sacrificar por uma pessoa ferida ou em perigo, de se dedicar a um sofrimento alheio e, de alma e coração, procurar aprender

REFORMAS



Silvestre Tarouco

A seu pedido, passou à situação de reforma, desde 1 de Novembro findo, o sr. Silvestre Lopes Tarouco, chefe do Escritório de Passageiros do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Funcionário muito dedicado à Empresa e estimado por todos, serviu a C. P., com o maior zelo, durante 38 anos, pelo que, com a sua reforma, perdeu o Serviço um dos seus mais destacados elementos.

Assim, no último dia do seu serviço activo, foi expressivamente louvado pela Direcção-Geral e prestada, pelo pessoal do Serviço, uma justa homenagem, no final da qual lhe foram entregues algumas lembranças por parte dos seus amigos.

os ensinamentos dos primeiros socorros, tem sincera vocação de socorrista.

Os resultados alcançados nos exames mostram, pela elevada percentagem de muito aptos que, felizmente, essa vocação se revelou em alto grau.

Como presidente das Comissões de Segurança, entidades a quem coube, na falta ainda de um Organismo Geral de Segurança, a missão de organizar estes Cursos, com a alta compreensão do sr. Director-Geral, é-me imensamente grato verificar que a luta contra os efeitos dos acidentes de trabalho está em grande parte entregue nas vossas mãos.»

Procedeu-se depois, com aplausos da assistência, à entrega dos diplomas, cartões e emblemas aos socorristas aprovados no curso.

A fechar a sessão o sr. eng. Neves de Noronha, congratulou-se com os resultados obtidos nestes tão úteis como eficientes cursos, acentuando que a cerimónia a que tinha a honra de presidir se revestia do mais alto significado por demonstrar o interesse que às entidades oficiais e à C. P. merecem todos os assuntos relativos à segurança no trabalho e prestação de socorros. Terminou por felicitar os novos socorristas, exortando-os a bem cumprarem a sua missão.

40 ANOS DE SERVIÇO

ENGENHEIRO

José de Sousa Gomes



COMPLETOU recentemente quarenta anos ao serviço da Companhia, o sr. eng. José Leite de Sousa Gomes, ilustre chefe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, da Divisão da Exploração.

Ao assinalarmos o feliz evento, como é de norma nesta Revista, permitimo-nos recordar o grande valor e o elevado significado da antiguidade de serviço, tanto da parte de quem serve como da própria Empresa que é servida. Alguém disse — e muito bem — que «os empregados antigos são como que o tesouro de uma organização». Representam, na verdade, inúmeros anos de boas relações entre servidores e entidade patronal; uma soma de preciosos conhecimentos adquiridos em longa experiência ao serviço das Empresas; e ainda — o que é também importante — os agentes antigos devem ser considerados como os principais guardiões do prestígio da Casa onde trabalham — prestígio cuja defesa, com o decorrer dos anos, terá de passar dos antigos de hoje, aos antigos de amanhã.

Felicitamos calorosamente o sr. eng. José de Sousa Gomes — estimado colaborador do *Boletim da C. P.* desde há muitos anos — por tão honroso aniversário profissional.



POR J. MATOS SERRAS

Dia do Selo

Por iniciativa da Federação Portuguesa de Filatelia e seguindo uma tradição que data de 1955, celebrou-se no dia 1 do corrente mês o nosso 11.º *Dia do Selo*. Das exposições filatélicas organizadas no país merece uma referência a que teve lugar em Lisboa, a cargo do Clube Filatélico de Portugal.

Dos jornais

Durante dois meses, a contar do dia 5 de Novembro findo, os filatelistas poderão admirar parte da famosa colecção de selos postais da rainha Isabel, começada pelo avô, rei Jorge V.

A exposição encontra-se na ala do palácio de Buckingham, há três anos aberta ao público para exposições das diversas colecções reais.

A colecção de selos da soberana é avaliada em perto de dois milhões de libras esterlinas (160 milhões de escudos) e compreende mais de 400 álbuns. Só as primeiras 920 páginas estarão patentes ao público.

(Do *Diário Popular*)

A nossa temática

RÚSSIA — Série referente à criação de material técnico. Nos selos n.ºs 2985 e 2990 (Yvert) aparecem, respectivamente, um vagão junto de um alto forno e uma locomotiva eléctrica com duas carruagens.



Marcofilia

Apresentamos os seguintes carimbos comemorativos:

ARGENTINA — Centenário do Caminho de Ferro Nacional «General Roca» (Glew-14/8/1965).



REFORMAS

ABEL ROMERO



AI passar à reforma, a seu pedido, a partir de 1 de Janeiro, o sr. Abel Hopffer Romero, agente de tráfego de 2.ª classe, do escritório de Turismo e Publicidade.

Ingressado na C. P., na Repartição do Pessoal da Divisão da Exploração, em Janeiro de 1929, como praticante de escritório, procedente da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, Abel Romero, distinguiu-se, particularmente, no sector do Turismo onde, desde o início da criação desse departamento na Companhia, prestou serviços de muito merecimento. Designadamente na organização de excursões e no seu acompanhamento, e também em numerosas actividades ligadas ao *Public Relations* da Companhia, demonstrou ser, com dedicação, entusiasmo, e galhardia, um ferroviário bastante útil à Empresa que serviu.

Comandante de Lança da Legião Portuguesa, onde milita orgulhosamente desde a constituição dessa patriótica organização, foi presidente da Direcção do Sindicato dos Ferroviários dos Serviços Centrais, de 1944 a 1946, está ao serviço da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários, desde 1944 e dirige a publicidade do *Boletim da C. P.* desde 1960. Nesta última actividade, tem contribuído com acerto, para a maior-valia da nossa revista e para a sua crescente difusão.

A Abel Hopffer Romero — que continuará entretanto a assegurar assistência publicitária ao nosso *Boletim* — desejamos uma longa e venturosa reforma.

FRANÇA — Centenário da Sociedade de Mutualidade Ferroviária de Ivry (Paris-16/5/1965). ALEMANHA OCIDENTAL — 2.º Congresso Europeu dos Ferroviários Filatelistas (Francfort-30/10/1965).



Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

SERVIÇO DE EXAMES

INTRODUZIRAM-SE algumas alterações na estrutura do sistema de exames do pessoal de estação, de trens e de revisão de bilhetes com o fim de se poder actuar mais eficazmente de forma a atingirem-se os seguintes objectivos :

- Coordenar, reduzir e simplificar as deslocações de pessoal por motivo de exames.
- Integrar este pessoal num plano de formação técnica e humana de carácter evolutivo.
- Exigir nos exames as matérias fundamentais, de forma a interessar o pessoal pelo progresso técnico da Empresa.

O conjunto de modificações resume-se no seguinte esquema :

1. Confecção de pontos
2. Efectivação das provas escritas
3. Classificação das provas escritas
4. Efectivação das provas orais

1. Confecção de pontos

Ficará a cargo da Instrução Profissional desta Divisão. Sempre que necessário, pedirá a colaboração doutros Serviços, principalmente para adquirir as matérias profissionais especializadas.

2. Efectivação das provas escritas

LOCAL : Estas provas podem realizar-se em locais diferentes, sempre que as instalações satisfaçam as exigências do fim em vista e se reconheça conveniência para o serviço.

FISCALIZAÇÃO DAS PROVAS : Será nomeada uma comissão fiscalizadora que se deslocará aos locais de exame.

3. Classificação das provas escritas

Será nomeado um Júri assim constituído :

- 1 Presidente
- (a) Vogais

(a) O seu número dependerá das provas escritas diferentes de cada exame.

As provas escritas serão classificadas sob a forma anónima. Os respectivos cantes de identificação ficarão sempre em poder do Presidente do Júri.

4. Efectivação das provas orais

O Júri será assim constituído :

- 1 Presidente : Sempre que possível, será o Chefe da Zona onde os exames se realizem e, portanto, variável.
- (a) Vogais : Os vogais das provas orais terão uma função itinerante, pois estes deslocar-se-ão às diferentes Zonas onde as provas tiverem lugar. O seu número dependerá das provas orais diferentes a realizar em cada exame.

INSTRUÇÃO N.º 2879

Sobre a Circular em epígrafe, a seguir se prestam alguns esclarecimentos úteis :

Com a publicação desta Circular, as convenções do Fascículo-Anexo ao Livro-Horário n.º 1 - Norte, relativo às linhas de Guimarães e da Póvoa, em vigor desde 1 de Setembro p.º p.º, passaram a ser as seguintes :

T-70

Tipo de marcha. O número à direita da letra T representa a velocidade **máxima**, em quilómetros por hora, que o comboio poderá atingir, sujeita, porém, às limitações impostas nos diferentes troços do percurso e constantes da segunda coluna.

Esta indicação, apresentada como exemplo, figura ao alto da tabela horária correspondente a cada circulação.

50

Velocidade máxima, em quilómetros por hora, autorizada no percurso compreendido entre os pontos quilométricos correspondentes aos traços horizontais, e que não pode em caso algum ser excedida, mesmo que o tipo de marcha assinalasse velocidade superior.

Esta indicação, apresentada como exemplo, figura na segunda coluna de cada tabela horária.

—

Ponte cuja travessia obriga à restrição de velocidade indicada na segunda coluna, a cumprir desde o ponto quilométrico correspondente, representado a tipo mais cheio na primeira coluna.

—

Curva ou curvas obrigando à restrição de velocidade indicada na se-

	gunda coluna, a cumprir desde o ponto quilométrico correspondente, representado a tipo mais cheio na primeira coluna.		das locomotivas (ou automotoras) de via estreita que efectuam normalmente a circulação.
	Percorso em via única.	M	Inicial que, seguida de um número, identifica a marcha correspondente a uma circulação isolada (locomotiva ou automotora) ou com composição vazia.
*	Percorso em via dupla.		Sob o número de uma circulação, indica que esta é extraordinária.
●	Paragem até ao limite de 30 segundos para serviço de passageiros sem bagagem.		
●	Paragem condicional, a utilizar até ao limite de 30 segundos, quando houver passageiros a embarcar ou a desembarcar.	X	Cruza com a circulação cujo número figura à direita do sinal.
C. N.	Iniciais representando a carga normal do comboio e a que se segue o número de toneladas correspondentes.	□	Ultrapassa a circulação cujo número está inscrito no rectângulo.
E (ou ME)	Letras que, seguidas dos números correspondentes, representam a série	↓ ↓	É ultrapassado pela circulação cujo número figura entre as duas setas.
		※	Atenção à circulação cujo número figura à direita do sinal.

Também em função da mesma Circular, o aspecto gráfico da marcha dos comboios, naquelas linhas, foi

modificado, como facilmente se verifica na marcha da Automotora N.º 7233 que a seguir se transcreve:

T-70

Assim, foram introduzidas as modificações seguintes:

1. Tipo de marcha

É definido pela maior velocidade autorizada no percurso. Esta velocidade, em quilómetros por hora, passa a figurar à direita da letra T, num rectângulo ao alto da tabela horária correspondente a cada circulação.

Em regra, não podem fazer parte de um comboio veículos cuja velocidade máxima de circulação seja inferior à fixada no respectivo tipo de marcha.

Exceptua-se o caso de tais veículos circularem apenas em troços do percurso nos quais a velocidade máxima autorizada ao comboio, na tabela horária correspondente, seja igual ou inferior à velocidade a que pode circular o veículo de menor velocidade.

Nos demais casos, quando, por razões de força maior, se torne necessário incluir na composição do comboio veículos que não possam atingir a velocidade fixada no tipo de marcha respectivo, haverá que adoptar um novo tipo de marcha, correspondente à velocidade do veículo de menor velocidade.

2. Carga normal do comboio

Esta indicação passa a figurar ao cimo da tabela horária, do lado esquerdo, e consta das iniciais C. N. (abbreviatura

N.º 7233 — Automotora

(Ônibus 1.ª e 2.ª cl.)

Aos domingos e feriados oficiais a estes equiparados, no período de 1 de Julho a 30 de Setembro, procede de Póvoa de Varzim em automotora n.º 7533

ME 301 / 310

Pontos quilom.	Velocidade máxima autorizada	Estações, apeadeiros e atrouxamentos permanentes	Tempo de trajecto	HORAS		Indicações especiais
				Chegada	Partida	
28,7		Lousado	7		22-39	
34,3	60	Santo Tirso	5 1/2	22-46	22-47	
38,7	20	Caniços	4 1/2	52 1/2	53	
39,1		■				
41,7	70	V. Aves (Negrelos) .	2 1/2	57 1/2	58	
43,2		Giesteira	1 1/2	●	23-00 1/2	
44,0		Atainde	4	●	02	
46,9		Lordelo	2 1/2	23-06	06 1/2	
48,4		Cuca	2 1/2	●	09	
49,7		Pereirinhas	3	●	11 1/2	
51,6	60	Vizela	4	14 1/2	15 1/2	
54,6		Nespereira	4	●	19 1/2	
57,0		Covas	3 1/2	23 1/2	24 1/2	
59,5		Guimarães	23-28			

de Carga Normal) seguidas do número de toneladas correspondente.

3. Série da locomotiva (ou automotora)

Esta indicação passa a figurar ao cimo da tabela horária, do lado direito, e consta:

- Se se tratar de um comboio, do número da série da locomotiva, que será precedido da letra E no caso da via estreita;
- Se se tratar de uma automotora, das letras M (ou ME, no caso da via estreita) seguidas do número da série respectiva.

4. Velocidades máximas, em quilómetros por hora, autorizadas nos diferentes troços do percurso

Passam a figurar numa nova coluna (a segunda a contar da esquerda) e nunca poderão ser excedidas, mesmo em caso de atrasos.

A maior das velocidades desta coluna é que caracteriza o tipo de marcha.

5. Afrouxamentos permanentes

A coluna das Estações e Apeadeiros (terceira a partir da esquerda) passa a incluir os afrouxamentos permanentes, nela podendo figurar os símbolos e , significando:

- Ponte cuja travessia obriga à restrição de velocidade indicada na segunda coluna, que terá de ser respeitada a partir do ponto quilométrico correspondente, representado a tipo mais cheio na primeira coluna.
- Curva ou curvas obrigando à restrição de velocidade indicada na segunda coluna, que terá de ser respeitada a partir do ponto quilométrico correspondente, representado a tipo mais cheio na primeira coluna.

Estes afrouxamentos permanentes terão de ser sempre respeitados a partir do ponto quilométrico respetivo, mesmo que, por qualquer circunstância, não sejam precedidos dos sinais de limitação de velocidade regulamentares.

A sua inclusão nas tabelas horárias dispensa a entrega ao pessoal dos comboios de quaisquer modelos determinando o seu cumprimento.

6. Os tipos de letra correspondentes às estações e apeadeiros passam a ser os indicados nos exemplos a seguir:

- Estações de maior importância, estações de enroncamento ou bifurcação e de início ou términos de marcha:

Santo Tirso, Lousado, Guimarães.

- Estações consideradas secundárias:

Vizela, Caniços, Lordelo.

- Apeadeiros e paragens:

Giesteira, Cuca, Nespereira.

Os apeadeiros-resguardos e as bifurcações são representados da mesma forma, mas seguidos ou precedidos, respectivamente, das abreviaturas «(resg.)» e «Bif.»:

Azurara (resg.), Bif. da Boavista.

7. Na coluna das Horas de chegada e partida — e para permitir uma mais fácil consulta — a indicação correspondente às Horas é utilizada apenas:

- na hora de partida da estação de origem;
- na hora de chegada à estação ou apeadeiro onde se verifique a primeira paragem do comboio após a estação de origem;
- nas horas de chegada e partida correspondentes às estações de maior importância;
- na hora de chegada à estação de destino;
- nas horas de chegada ou de partida de qualquer estação ou apeadeiro desde que na coluna horária respetiva se verifique transição de hora.

Nos demais casos a indicação horária limitar-se-á aos minutos.

OBSERVAÇÕES:

1.º — São eliminadas:

- a coluna das distâncias intermédias;
- o traço grosso indicativo das secções de linha onde não é permitido ganhar tempo mesmo em caso de atraso;
- as abreviaturas (ap.) e (par.) indicativas de apeadeiro e paragem, respectivamente, na coluna de Estações e apeadeiros;
- a coluna dos tempos de paragem.

2.º — Continuam a ser adoptados, embora mudando de posição, os seguintes símbolos:

|| Percurso em via única

||| Percurso em via dupla,

que passam a figurar à esquerda da coluna de «Estações, apeadeiros e afrouxamentos permanentes»;

● Paragem condicional, a utilizar até ao limite de 30 segundos, quando houver passageiros a embarcar ou desembarcar,

que passa a figurar na coluna das «Horas de chegada»;

* Paragem até ao limite de 30 segundos para serviço de passageiros sem bagagem,

que passa a figurar na coluna de «Indicações especiais».

Quando o caminho de ferro chegou ao Algarve...

POR VASCO CALLIXTO

O Algarve, hoje cartaz turístico de primeira ordem da nossa terra, conseguiu, finalmente, há poucos meses, ver satisfeita uma justa aspiração: o estabelecimento de carreiras aéreas entre Faro e Lisboa. Rejubilaram os algarvios e contentaram-se os turistas que não olham a despesas, para só olharem para o relógio... Por céus estremenos e alentejanos, eles aí vão, rumo às praias maravilhosas que são uma tentação.

Mas algum algarvio de boa memória (e muitos anos) se lembrará da chegada do caminho de ferro ao Algarve? Já lá vão mais de três quartos de século! Felizes serão, os que, tendo vivido o facto, ainda hoje possam recordá-lo aos netos e bisnetos.

É um valioso trabalho do eng. Carlos Manito Torres, que nos permite evocar, em breves linhas, a «conquista» do Algarve pelo comboio, que ali entrou algo hesitante, chegando hoje aqui e amanhã ali, para, finalmente, há quase sessenta anos, alcançar a ribeirinha e fronteiriça Vila Real de Santo António.

O primeiro sonho ferroviário, relativamente ao sul do país, data de 1854, quando a «Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo» assinou um contrato para construir uma linha entre o Barreiro e Évora e Beja, com passagem por Setúbal e Vendas Novas. Aberto o concurso para a construção, tudo correu pela melhor forma e em Maio de 1858 já os comboios circulavam até Bombel. Houve longa controvérsia quanto à bitola estabelecida, de 1,44 m, pois muitos a queriam de 1,67 m, mas o certo é que o caminho de ferro foi avançando para o sul... com bitola diferente do troço inicial.

Em 23 de Janeiro de 1861 foram abertas à exploração as linhas Barreiro – Vendas Novas e Pinhal Novo – Setúbal. E prosseguindo activamente a construção, em 14 de Setembro de 1863 o caminho de ferro chegou a Évora, para alcançar Beja em 15 de Fevereiro do ano seguinte.

Por contrato de 11 de Junho de 1864 foi resolvida a questão da bitola, alargando-se a via àquem Vendas Novas para 1,67 m, ao mesmo tempo que se iniciou a construção das novas linhas, de Évora para Estremoz e de Beja para o sueste e para o Algarve. Foi este contrato que impos pela primeira vez a ligação efectiva entre o Barreiro e Lisboa, por meio de estações fluviais, ligadas por um serviço regular a vapor.

Muitos foram então os embaraços administrativos com que tiveram de haver-se os responsáveis pela construção do caminho de ferro no sul do país, até que o Estado entrou na posse das linhas, embora a antiga concessionária continuasse a explorá-las. O comboio, porém, indiferente àqueles embaraços, foi avançando, quer para o sul, quer para leste. Em 1869 já a locomotiva silvava em Quintos, em 1870 em Casével, em 1871 em Vale do Pereiro, em 1873 em Venda do Duque e em Estremoz, em Serpa em 1878 e em Pias em 1887.

Optando-se pelo regime de construção por administração directa do Estado, os trabalhos continuaram, até que o caminho de ferro entrou finalmente em terra algarvia. Aberto à exploração em 3 de Junho de 1888 o troço Casével – Amoreiras, em 1 de Julho de 1889 o comboio chegou a Faro. Como os algarvios de hoje rejubilam com o avião que, num abrir e fechar de olhos, lhes leva os turis-



...também os algarvios do final do século passado rejubilaram com a chegada do comboio à sua terra

tas estrangeiros desembarcados em Lisboa, também os algarvios do final do século passado rejubilaram com a chegada do caminho de ferro à sua terra. Entre outras vantagens, acabara-se com os mil e um tormentos que oferecia a viagem de diligência pelas planuras alentejanas.

Alcançada a capital algarvia, houve que aguardar dez anos pelo primeiro avanço ferroviário na terra das chaminés rendilhadas. Previsto desde 1883, foi o ramal de Portimão que deu início à segunda fase de estabelecimento do caminho de ferro no Algarve. Pensando-se primeiro em Messines para ponto de partida deste ramal, acabou por se optar por Tunes, por oferecer melhores condições e um traçado mais conveniente. O troço de Tunes a Algoz foi aberto à exploração em 10 de Outubro de 1899 e em 1 de Fevereiro de 1902 a velha cidade de Silves assistiu à chegada do primeiro comboio, que atravessou o Arade e entrou em Portimão em 15 de Fevereiro de 1903. Lagos, a menos de duas

dezenas de quilómetros, só 19 anos depois foi servida pelo caminho de ferro, quando em 30 de Julho de 1922 se concluiu o prolongamento até àquela cidade.

Entretanto, diversas portarias e despachos, de 1898 a 1904, autorizaram a conclusão da chamada «Linha do Sul», que havia paralizado em Faro. Ia, enfim, terminar-se a construção dessa linha, fazendo-a seguir ao longo do litoral algarvio, até à foz do Guadiana. Em 1 de Maio de 1904 foi aberto à exploração o troço Faro – Olhão e em 1 de Setembro do mesmo ano a nova linha estava construída até à Fuseta. Em 10 de Março de 1905 coube a vez a Tavira e, finalmente, em 14 de Abril de 1906 o comboio chegou a Vila Real de Santo António. A missão estava cumprida e devemo-la aos nossos avós: o Algarve tinha caminho de ferro, quer para Barlavento, quer para Sotavento. Só é pena... que não tenha chegado à histórica ponta de Sagres. Mas a todo o tempo é tempo.

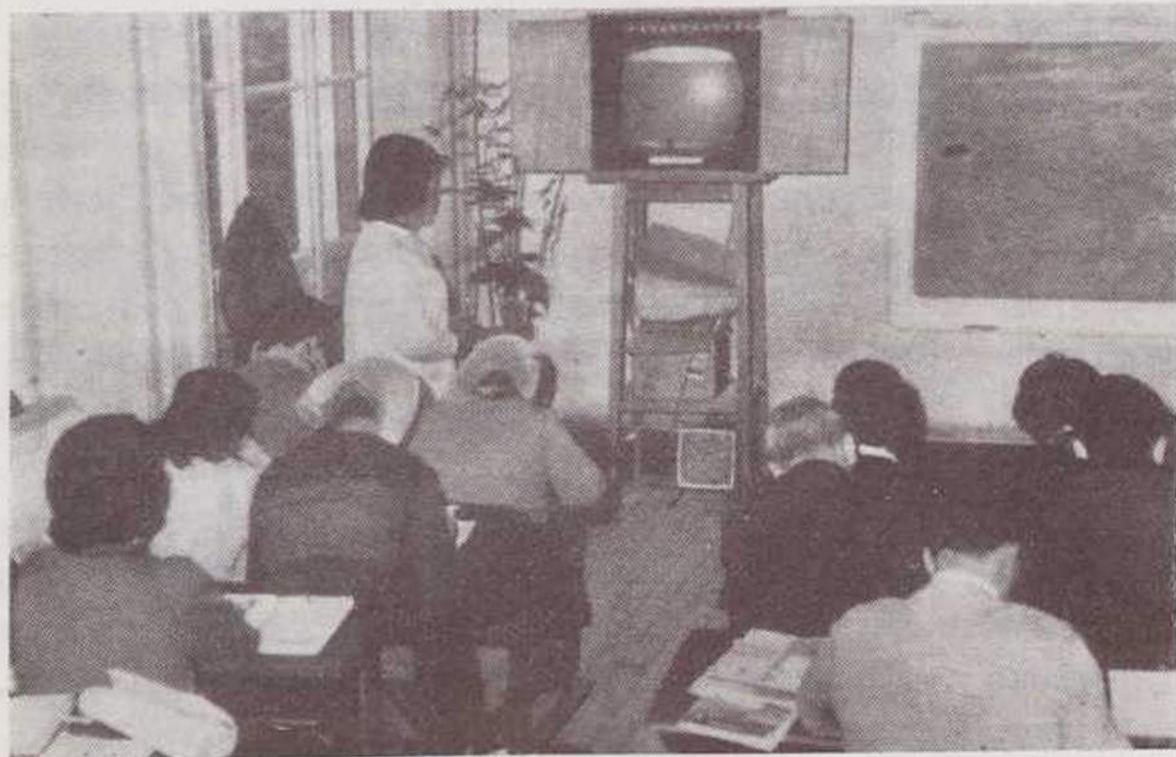
Arquivo de recordações

EM 4 de Outubro de 1948, com a presença do Director-Geral da Companhia — na gravura, de boina — fez-se a primeira experiência de linha, entre Lisboa e Porto, da primeira locomotiva diesel-eléctrica — uma «Alco», dum lote de 12, da série 1501/1512 — adquirida nesse ano, nos E. U. A.

O ensaio com a potente máquina de 1820 C. V. — a mais potente do nosso parque actual — teve o maior êxito e comprovou, já então, o que viria a ser plenamente confirmado mais tarde: a utilidade e a eficiência da generalização, na nossa rede, do sistema de tracção diesel.



TELESCOLA: Ensino à distância



Os esforços desenvolvidos pelo Governo, através agora da T. V. para elevar, devidamente, a educação do povo português, «rasgando horizontes, sacudindo inéncias, combatendo rotinas» é acontecimento que importa assinalar com o maior apreço. Na sequência da Campanha Nacional de Adultos, da criação do Centro de Estudos de Pedagogia Áudio-Visual, dos programas da Televisão Educativa, a Telescola «é, na realidade, uma enorme sala de aula, do tamanho da lusitana faixa atlântica», como afirmou o ministro da Educação Nacional, acessível a muitos.

Sabendo-se que só pela valorização pessoal de cada um conseguiremos ser um País progressivo — «Portugal pode ser, se nós quisermos, uma grande e próspera Nação» — a feliz e relevante iniciativa educacional portuguesa, iniciada em 25 de Outubro, a ser aproveitada como merece, constituirá mais do que uma esperança, uma radiosa certeza para novos e melhores dias, integrando-se numa política verdadeiramente nacional e prestigiante.



Contas e Novelas

O presente de Natal

POR ISILDA DE MATOS MENDES

As personagens deste conto existem, algures; talvez noutro local, talvez com outros nomes; mas que existem, lhes garantimos nós, leitores...

FRANCISCO! O Francisco! — e a pobre da senhora Joana, consumida, chamava pelo filho, sem que ele lhe aparecesse. — Onde se terá metido este rapaz, meu Deus!?

Abriu a cancelazita que dava passagem para a horta; e, chamando de vez em quando, ia descendo o carreiro tortuoso que conduzia ao fim da propriedade. Lá em baixo, o vale feracíssimo semelhava um enorme e aveludado tapete onde, aqui e além, pontilhava uma casinha branca. A senhora Joana, porém, não atentava em nada disto, que uma ideia absorvente a inquietava, naquele momento. Enquanto caminhava, ia monologando:

— Este maroto sumiu-se, não há que ver! Bem ele quer saber que eu me mate com trabalho!... E eu que leve o gado a beber, e que arrecade os fenos, e que tire a água do poço, e que faça tudo o mais, pois claro!... Francisco!... O Francisco!...

Subindo a encosta, vinha chegando a comadre Rosa, ajoujada com o seu alguidar de roupa, que fora lavar às presas.

— Bom dia, comadre Joana! Anda à procura do seu Francisco? — e como a resposta fosse afirmativa: — Ainda agora ao passar às cancelas, o vi lá sentado num cípó...

— Obrigada, comadre Rosa, obrigada!... — e a senhora Joana fustigou o passo.

— Com que então, sentado! Pois deixa que eu te arranjo, meu menino! Hás-de ver que a tua mãe nem sempre é branduras, não...

Ora, aqui neste ponto, e para esclarecimento do prezado leitor, devemos referir uma grande verdade: apesar de todos os seus desabafos, a senhora Joana não seria capaz de tocar no filho, nem sequer com um dedo. Francisco era o seu tesouro, o filho querido e única alegria do seu viver. Por ele trabalhava, de madrugada até noite alta. Por ele continuava no mundo a tarefa que, ao morrer, o marido lhe legara. E, com energia quase varonil, labutava na propriedade o mais que podia, para que lhes não minguasse o necessário. Que, vendo bem, bom rapazinho era ele: obediente, terno e diligente! Porém — e este era o único agravo que a boa mulher citava — aquela cisma do rapaz dava-lhe que ver. Pois não era verdade que toda a família, de geração em geração, labutara no campo e granjeara a vida mourejando de sol a sol? Que ideia, então, se metera na cabeça do rapaz?

Assim cogitando, a senhora Joana foi dar, exactamente, com os olhos no filho, objecto dos seus cuidados. Com efeito, no cípó fronteiro, do outro lado da via férrea que atravessava o vale, Francisco acenava para a

mãe e corria ao seu encontro. Vinha corado, da correria, e os olhos brilhavam-lhe de alegria e juventude.

Ia nos quinze anos, o rapaz. E, à medida que o tempo passava, mais se ia parecendo com o pai. A senhora Joana não podia olhar o filho sem se enternecer. Por isso é que os seus amuos e ressentimentos perdiam muito de intensidade, na presença de quem os originava.

— Olha lá: que estavas para aí pasmado a olhar? Julgas que não há que fazer lá em cima?

Francisco sorria; sorria ainda, confiante no que de inofensivo tinham os ralhos da mãe. Mas não era de mofa o seu sorriso; antes, isso sim, de ternura e de alegria de viver.

— Oh, minha mãe! É só mais um bocadinho! Está quase a passar!...

— Está quase a passar, o quê, rapaz?

— O comboio da manhã!... Quando o sol aparece além, por detrás da capelinha de Nossa Senhora da Ajuda, é sinal que o comboio já não demora!...

— E que temos nós com isso? Não é de comboios que nós nos governamos, nem isso é da nossa conta! Toca a andar, que é preciso encher aquele tanque, e a água do poço não vem ao cimo sózinha!...

— Olhe, mãe, olhe! Aí está ele! — e Francisco, entusiasmado, apontava a curva da linha, onde de facto principiava a surgir uma fumaça cinzenta e ondulante, como cabeleira de nuvens.

Francisco emudeceu, por fim. A passagem do comboio acordava na sua alma pura de rapazinho nascido naquela aldeia, perdida no coração da Beira Alta, uma corrente de pensamentos que o levavam a longas meditações. Conduzir um comboio assim; ir de terra em terra, de monte em monte, dominando aquele Hércules de aço, era algo de muito parecido com cavalgar um ginete fogoso e correr mundo, como os antigos cavaleiros.

Quando, por fim, o comboio se sumiu, Francisco, enlevado, exclamou:

— Ainda hei-de guiar uma coisa daquelas, minha mãe!

— És tonto, rapaz! Segue mas é o exemplo de teu pai, que nunca renegou a enxada e o arado, e deixa-te de sonhar, que aquilo não é para ti, filho!

— Não é? Há-de ver, minha mãe! Quando o senhor Melo de Faria vier ao solar, a férias, verá se eu lhe vou ou não pedir uma colocação nos caminhos de ferro!... Verá, minha mãe, se eu não vou!...

* * *

E foi, de verdade. Era de rija témpera, o rapazinho. Quando se dirigiu a casa do senhor Melo de Faria, pulsava-lhe com força o coração e latejavam-lhe as frontes com violência. Mas foi; um homem nunca vacila!

O senhor Melo de Faria pertencia a uma nobre famí-

lia da região. Inteligente, culto, com uma situação de relevo na capital, impressionava quantos o conheciam, pelo seu porte distinto, pela firmeza de carácter, pelo perfeito ar de cavalheirismo que presidia a todos os actos da sua

vida social. Era estimado na localidade, e não poucos conterrâneos lhe deviam o favor de uma situação desafogada, que pródigo era ele em auxiliar aqueles em que reconhecesse dotes de trabalho e de honestidade.



— Olhe, mãe, olhe ! Af está ele ! — e Francisco, entusiasmado, apontava a curva da linha, onde de facto principiava a surgir uma fumaça cinzenta e ondulante, como cabeleira de nuvens

Quando o mandaram entrar, Francisco, retorcendo a bóina nas mãos, deteve-se, muito cortês e humilde, em frente da secretária do senhor Melo de Faria.

— Então que há, rapaz? Parece que me queres falar...

— Saiba V. Ex.^a que assim é...

— E o que desejas, afinal? — e o nobre senhor, recostando-se na cadeira de espaldar, fitava o rapaz com um dissimulado ar de simpatia.

— Eu, se V. Ex.^a achasse bem e quisesse fazer-me esse favor, gostava de conseguir um lugar nos caminhos de ferro, como ajudante de maquinista...

Apesar de todo o seu espírito de dissimulação, o senhor Melo de Faria não conseguiu disfarçar um certo ar de espanto.

— Maquinista, tu?

— Ajudante... — corrigiu delicadamente — sim, senhor.

O ilustre interlocutor fitou Francisco. E os seus olhos perspicazes, que tudo entendiam num simples relance, envolveram o rapaz.

— Tu conheces o espírito de sacrifício que é necessário ter para seguir aquela vida? Sabes que hás-de passar longas noites a trabalhar? E que virás a casa sómente quando o serviço o consentir?

— Sei, sim, senhor.

— E achas que nunca te arrependeras? Que não terás pena da lavoura? Que não sentirás desgosto por não auxiliares tua mãe na labuta diária?

— Saiba V. Ex.^a que assim poderei ajudá-la mais.

— Como?

— Com o dinheiro que vier a ganhar...

O senhor pensou. E ao fim de uns momentos de reflexão, respondeu:

— Bom... Verei o que posso fazer, logo que regresse a Lisboa...

* * *

Agora, aquela frase «verei o que posso fazer» surgia muitas vezes no campo de imaginação de Francisco. A esperança, que se instalara no seu coração, fazia-o redobrar de actividade nos trabalhos rurais; a mãe estranhava-o mas, habituada a aceitar, tal como era, o seu rapazinho, não fazia perguntas.

E, com aquela calma que no campo caracteriza o decorrer do tempo, os meses sucediam-se.

No poço, a roldana girava, gemendo; e Francisco, com seus braços robustos, ia trazendo até acima os baldes cheios, com que sua mãe aguava o terreno. Por ser aquela a tarefa mais pesada, Francisco chamava-a a si, invariavelmente.

Um dia, a notícia chegou, finalmente. Francisco recebeu ordem para se apresentar ao serviço. Brilharam-lhe os olhos, de satisfação; e à mãe que não conseguia disfarçar a sua melancolia, dizia com ternura:

— Verá, minha mãe, que não se arrependará da vida que eu escolhi...

* * *

A senhora Joana afez-se resignadamente à solidão. Enquanto lhe anda o filho por longe — e às vezes as horas somam dias — ilude as saudades com trabalho.

No poço, a roldana continua a girar; e à noite, enquanto aquela o gado, pensa no filho e sente um misto de saudade e ternura inundar-lhe o coração. Porém, entende que a vida é assim mesmo, e que Francisco, ao tentar uma colocação de certo modo mais vantajosa do que o trabalho da lavoura, só andou bem. E a boa da senhora Joana — quanto pode o coração materno! — sente-se até feliz com a ausência do seu rapaz. Ela agora já não desdenha, como outrora, de assistir à passagem do comboio. Em determinados dias, quando sabe que o seu Francisco por ali passa, é vulgar ver a senhora Joana perto da via férrea, a sondar com os olhos a curva do caminho. O entusiasmo do filho transmitiu-se à mãe:

agora, ao ver assomar o comboio, é o seu coração que exulta, como o de uma criança. Já de longe lhe acena e, muito depois de o comboio desaparecer, ainda ela fica olhando o sopé do monte, no ponto em que aquele se sumiu, seguindo com a vista os rolinhos de fumo que vêm elevarem-se por detrás do céu distante.

Francisco vem a casa amiudadas vezes. E o que ele traz para contar, santo Deus! Depois da ceia, a mãe, deliciada, fica-se a ouvi-lo narrar as peripécias da profissão — que todos os misteres as têm. E como Francisco as sabe contar bem!

Francisco é económico como poucos. Trabalha horas ininterruptas, sem que o vença a fadiga, e tudo faz para merecer o apreço dos seus superiores. Não é pecado a ambição humana, quando ela não prejudica outrem. E a ambição de Francisco nada tem de pernicioso. Ele sabe que há-de conseguir ir mais além; e da realização desse desejo, todo feito de boas intenções, poderá depender uma melhor situação. Constantemente, ele pensa na mãe, que sempre honesta e valorosa se soube haver na luta quotidiana. Francisco tem uma aspiração: casar na terra, ser feliz e proporcionar a sua mãe uma velhice tranquila. Conseguilo-a? Consegue, ousamos nós prever, que tudo na vida se obtém com esforço e persistência...

* * *

Mercê dos imponderáveis desígnios da Providência, o tempo passa sem que quase nos apercebamos do facto.

Quem diria que já decorreram quatro anos desde que Francisco encetou a sua vida de ferroviário? Pois passaram, sim senhores.

Agora é Dezembro e faz frio.

A senhora Joana, acomodada, anda num vaivém a compor as coisas para a festa do Natal. A casa resplandece de branura, que toda foi caiada. Numa prateleira, enfeiteadas, exibem-se tijelas cheias de um loiro doce de fruta, enquanto odorosas maçãs impregnam o ar de agradável aroma. Francisco está em casa. Resolveu guardar para aquela altura alguns dias das suas férias. A mãe retribui. Pudera! Tem o filho ao pé de si...

— Mãe! Minha mãe! Sabe o que era bom? Ir amanhã a casa da tia Hermínia para combinar a vinda deles aqui, para a Consoada...

— A casa da tia Hermínia? Às Gamelas? Mas perco o dia todo para lá ir, filho... Podia-se mandar recado pelo Gaspar, que passa lá todos os dias...

— Nada, nada... O melhor é a mãe ir! Até porque... tenho aqui uns trabalhos a fazer, e preciso de estar sózinho — e ria, com um ar de malícia que deixou a senhora Joana intrigada.

A senhora Joana foi, no dia seguinte, e regressou já noite, que ficava distante o lugarejo onde a irmã habitava.

No dia imediato, 24 de Dezembro, Francisco levantou-se muito mais cedo do que sua mãe; por isso, quando esta se ergueu, pelas seis e meia, encontrou-o já a pé.

Após a saudação matinal, a senhora Joana pegou no cíntaro e disposse a ir enchê-lo ao poço. O filho, com um sorriso disfarçado, deixou-a ir. Lá fora, o frio era cortante; uma fina camada de geada tornara os campos cinzentos, e um vento agreste fustigava tudo sem piedade.

A mãe saiu e voltou pouco depois, aflita:

— Francisco! Francisco! O balde e a corda do poço desapareceram!

— Ah, sim? E agora, minha mãe?

— Agora?... Sei lá, filho! Tenho que esperar que aclare um pouco mais, para ir lá abaixo pedir uma corda e um balde à comadre. Ora uma destas, hein!

— Talvez se possa tirar a água, mesmo sem balde e sem corda... Que diz?

— O quê? Como é possível uma coisa dessas?

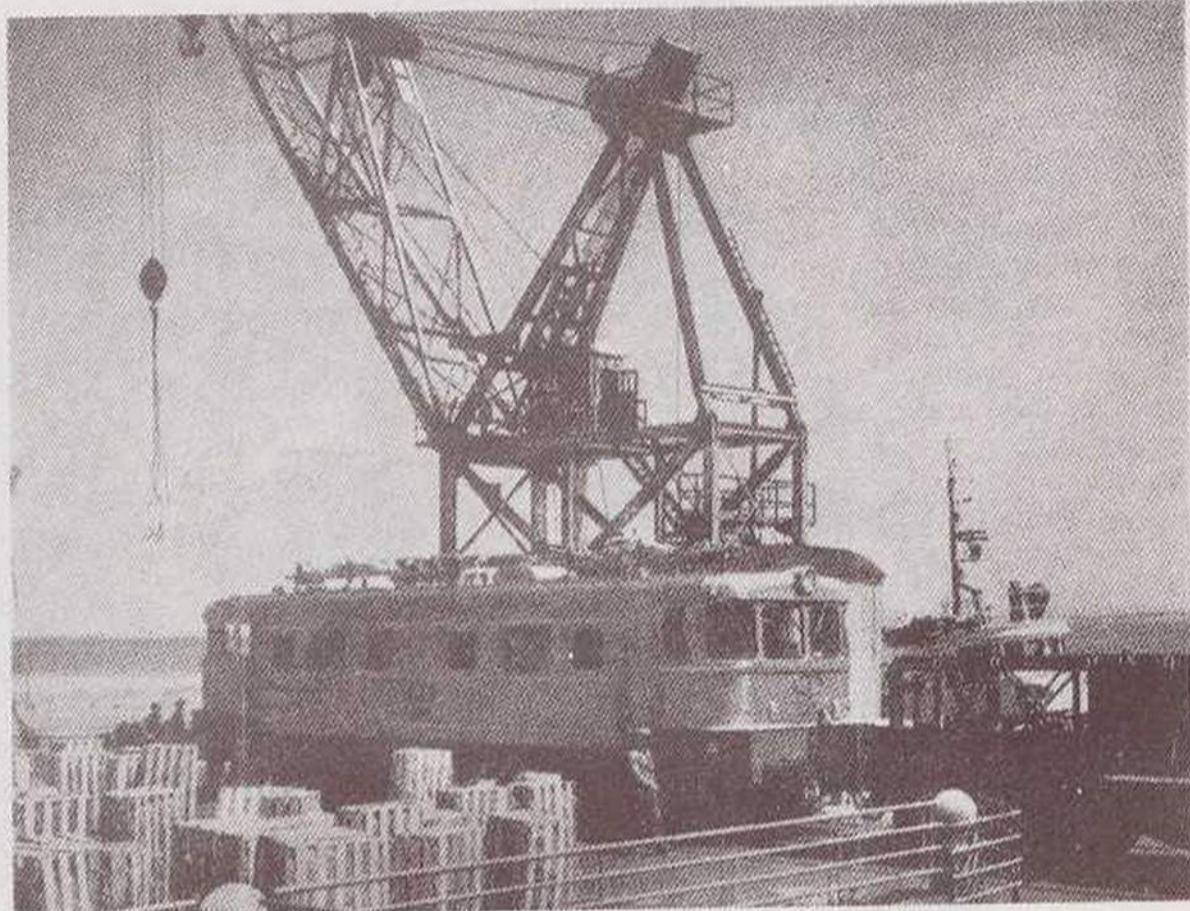
— Vamos experimentar...

E, dirigindo-se ao poço, Francisco ligou um motor eléctrico que na véspera mandara instalar e, a seguir, abriu

Actualidades ferroviárias

NOTICIAMOS em devido tempo que a C. P. participou na exposição do Pavilhão Português, no Rio de Janeiro, com uma locomotiva eléctrica tipo BoBo, de 2780 C. V. de caixa de aço inoxidável, montada na Sorefame — que muito contribuiu para dar ao Brasil uma ideia do grau de desenvolvimento da indústria nacional no sector ferroviário e, igualmente, dos esforços empregados pela C. P. para modernizar o seu parque de material.

Na gravura que reproduzimos da revista *Indústria Portuguesa*, de Lisboa, regista-se um momento do embarque daquela potente locomotiva, cuja presença na Terra Irmã assinalou também um feliz e ousado espírito de iniciativa dos promotores dessa magnífica exposição nacional.



AGRADECIMENTO

Anselmo dos Reis Trocas, assentador de 1.ª classe no distrito n.º 282 (Benfica), que recentemente foi submetido a uma intervenção cirúrgica no Hospital do Trabalho, vem por intermédio deste *Boletim* apresentar o seu agradecimento à Comissão de Assistência da Companhia, ao sr. dr. Ramos Dias, ilustre director daquele hospital, ao médico operador sr. dr. Catarino e, bem assim, a todo o pessoal de enfermagem, pelas atenções que lhe dispensaram durante o período do seu internamento naquele moderno estabelecimento hospitalar.

a torneira. A água jorrou com força e depressa encheu o cántaro. A senhora Joana permanecia estática, olhando para o que ela cria ser obra divina. Por fim, reparando melhor, pareceu entender. Os seus olhos encheram-se de lágrimas, enquanto murmurava :

— Ai, meu filho, meu filho...

— O que foi? Não gosta? Ficou triste com a surpresa? Pois olhe que é o meu presente de Natal! Já era tempo de esses braços descansarem um pouco, não acha? — e ria, o bom Francisco, que era um gosto vê-lo.

— Não gostar, eu? É o mais lindo e o mais grato presente que em toda a vida recebi: e tu, meu filho, o melhor de quantos filhos conheço! Obrigada, obrigada! E feliz Natal!...

Na madrugada que despontava, o eco ficou repercutindo: NATAL! NATAL! NATAL!...

Apontamentos para a história dos portos e caminhos de ferro de Moçambique

O nosso prezado amigo e colaborador, sr. Carlos Ribeiro, ilustre chefe dos Serviços de Propaganda dos Caminhos de Ferro de Moçambique, publicou, em edição de Junho deste ano, o interessante e útil livro *Apontamentos para a história dos portos e caminhos de ferro de Moçambique*.

Trata-se, na verdade, de uma obra que desde há muito se impunha, de leitura muito agradável e bom aspecto gráfico, focando nesta primeira parte, acontecimentos referentes à segunda metade do século XIX e começos do século XX.

Um livro que recomendamos, sem favor, aos estudiosos dos caminhos de ferro e dos problemas do ultramar moçambicano.

«DIÁRIO POPULAR»

No nosso número de Setembro passado, sob o título «Curiosidades ferroviárias — Entre os onze mil ferroviários reformados há um que faz cálculos assombrosos», omitiu-se involuntariamente a referência ao jornal *Diário Popular*, donde a notícia provinha.

Do arreliador facto apresentamos à Administração daquele Jornal as nossas desculpas.



Sociedade "ESTORIL"

O Grupo Desportivo «FERRO-ESTORIL» inaugurou as instalações da sua sede

REPORTAGEM DE J. MATOS SERRAS

FUNDADO há quatro anos, o Grupo Desportivo do Pessoal da Sociedade «Estoril» — *Ferro-Estoril* — atravessa presentemente uma fase de apreciável incremento, fruto da acção persistente desenvolvida pelos seus actuais dirigentes, cujos nomes queremos arquivar: presidente da direcção, o agente técnico de engenharia Carlos Frazão; 1.º secretário, o subchefe de serviço Armando de Barros Areias; 2.º secretário, o inspector Guilherme

de serviço Oswaldo Faria, sendo vogais, o subinspector Joaquim Ferreira e o chefe de estação João Mendes.

Desde há algum tempo que se constatava a necessidade de a nóvel colectividade dispor de uma sede própria, de forma a permitir que os associados se reunissem nas suas horas de ócio.

Aos elementos directivos já citados coube a tarefa de meter ombros à concretização do anseio



Um aspecto da cantina

Duarte; tesoureiro, o subinspector Venceslau Soares; vogais, os escriturários Fernando Braz e Fernando Muralha. Ao conselho fiscal preside o chefe

acalentado. Em boa hora a iniciativa foi posta em marcha. A simpatia de que o Grupo desfruta entre os ferroviários daquela Sociedade, está bem ex-

pressa no facto de 460 dos seus 500 funcionários se terem inscrito como sócios do mesmo.

Para edificar a sua sede, o *Ferro-Estoril* escolheu a aprazível localidade da Parede, tendo em atenção que ali residem muitos dos associados. Mercê da valiosa ajuda que desde logo foi prestada,

cem as iniciativas dos funcionários da Sociedade «Estoril», o sr. dr. António Augusto Amaral de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração, dignou-se proceder à inauguração do melhoramento. Entre os convidados viam-se os srs. eng. José Pedro Iglesias, administrador-delegado; Virgílio



No salão de festas vê-se uma mesa para a prática do ténis

quer pela Administração como pela Direcção da Sociedade «Estoril», hoje é possível admirar-se uma obra digna de encómosos.

A sede do *Ferro-Estoril* está situada a dois passos da estação da Parede, no local onde existia um vetusto armazém. A transformação foi radical e o

Cardoso de Figueiredo, administrador; eng. António da Silveira Bual, director; José Simão, secretário-geral; eng. Carlos Brazão, chefe de serviço; José Augusto da Cunha Lima, adjunto do secretário-geral, e ainda o sr. Manuel Francisco Morgado — que se orgulha, muito justamente, de ser o mais

Uma vista do bar



aproveitamento do edifício foi sobremodo feliz. A inauguração teve lugar no passado mês de Novembro. Acedendo, gostosamente, ao convite dirigido ao *Boletim da C. P.*, tivemos ensejo de assistir a tal acto festivo.

Numa demonstração do carinho que lhe mere-

antigo ferroviário da Península, porquanto conta 61 anos de actividade dedicada ao caminho de ferro — assim como alguns dos seus familiares.

Após uma visita às instalações, admirámos o bom aproveitamento do espaço disponível. No salão

de festas — com lugar destinado à actuação de conjuntos musicais — pode praticar-se o ténis de mesa. Visando o aspecto cultural há ainda uma pequena biblioteca — onde vimos diversas colecções do nosso *Boletim*. Numa vitrina observam-se algumas dezenas de trofeus conquistados em provas desportivas de várias modalidades. Curiosa a forma como a sala está iluminada, com motivos alusivos à sinalização da via férrea. Há ainda um pequeno bar e sobre este situa-se o gabinete da direcção e respetivo arquivo. Mas onde a atenção de todos os visitantes se fixou, dado o benefício que esse empreendimento representa, foi na cantina destinada ao fornecimento de géneros alimentícios. Utilizando o moderno sistema de supermercado, podem os sócios adquirir não só os referidos géneros e outros produtos, como ainda ali funciona uma pequena secção de vestuário. A liquidação pode deixar de ser feita no acto de compra e, a quem o preferir, sé-lo-a no respetivo vencimento. Mas para além disso, avulta outra faceta — é que no final do ano os proventos resultantes do funcionamento da cantina reverterão proporcionalmente a favor dos utentes.

Depois de percorrer as instalações foi descerrada uma lápida comemorativa da inauguração, seguindo-se um beberete. Aos brindes falou em primeiro lugar o sr. eng. Carlos Brazão, presidente da assembleia geral do clube, que agradeceu a presença dos convidados e falou dos anseios que norteiam o mesmo. O sr. dr. António de Figueiredo disse da sua satisfação por inaugurar a sede do *Ferro-Estoril*, dirigiu felicitações aos elementos que trabalharam na obra e informou que podiam continuar a contar com a colaboração da Administração da Sociedade «Estoril». Usou ainda da palavra o sr. Lopes da Silva, representante da F. N. A. T., que se referiu a mais este êxito de um grupo de trabalhadores.

Procurámos saber como se processa a actividade desportiva do Grupo da Sociedade «Estoril». Além do andebol, futebol de salão, ténis de mesa e pesca desportiva — nesta modalidade ha excelentes praticantes — está nos propósitos da colectividade ampliar essa actividade. A Administração já autorizou a cedência de uma parcela de terreno anexa à sede, onde se pensa construir um rinque de patinagem, que servirá igualmente para a prática do basquetebol e do voleibol.

Ferroviários Desportistas

POR J. MATOS SERRAS

CONFORME se noticiou em tempo, nos Jogos Desportivos Ferroviários deste ano houve um jovem que se salientou na prova de atletismo, comandando a corrida desde começo e só não saíndo vencedor por uma anormalidade na chegada. Trata-se de Libertino Possidônio Perna Torta Remourinho, aprendiz de electricista no 3.º Grupo Oficial, no Barreiro.

No torneio de atletismo «Primeiro Passo», que o Sporting recentemente organizou em Lisboa, voltou ele a demonstrar as suas faculdades atléticas. Em representação do Desportivo da C. U. F. — dado que o nosso Grupo Desportivo daquela vila não se dedica à prática desta modalidade — triunfou brilhantemente na prova de salto em comprimento (com 5,92 metros) e classificou-se em 4.º lugar nos 80 metros, no tempo de 9,8 segundos.

A crítica elogiou o comportamento do jovem ferroviário, augurando-lhe futuro promissor, como se infere desta transcrição :

«Este rapaz tem boa compleição física para praticar atletismo e iniciou-se há cerca de 3 anos, no Benfica, sem nunca ter concorrido a torneios oficiais. O facto de a C. U. F. possuir agora uma pista dar-lhe-á, certamente, mais possibilidades de valorização. Como meta das suas aspirações sabemos ter fixado duas marcas: 7 metros no salto em comprimento e 11 segundos nos 100 metros. Oxalá os seus sonhos se concretizem.»

* * *

Não há dúvida — podemos dizer que o futuro sorri ao *Ferro-Estoril*. Mau grado os encargos ora assumidos para erguer a sua sede, melhores dias virão a surgir. A família «estorilista» está de mãos dadas com a sua colectividade representativa e, pela nossa parte, resta-nos augurar-lhes as maiores prosperidades.

REDESSOAL

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, Amílcar de Oliveira Fontinha, Joaquim Amaro Abrantes, Manuel Lopes Terramoto, Henrique Falcão de Matos Sousa, José Lameiras Clemente, Adriano Craveiro Lopes, António Monteiro, José Rodrigues Lopes, João Gonçalves Lino, Joaquim Baptista Carriço Realinho, Firmino António Toucinho, Joaquim Afonso Martins, Manuel Martins Faísca, Manuel Santarém Sena, António Dias Varge, Francisco Rosa Catarino, José Augusto Oliveira Norte, António Neto de Oliveira Limede, António Ferreira da Silva, Adelino Martins Salvado, António da Conceição Martins, António de Matos Gamito, Abílio Freitas da Mota, Fernando Simões Albuquerque, Manuel Carvalho, Abel dos Santos Bernardo, José Manuel Sousa Dias, Joaquim Maria Lapo, José Rodrigues, Alfredo Gomes Diogo, Joaquim Ramos Serra, José Joaquim Carvalho, José Crisóstomo, Feliciano Antunes Santos, Elio Inácio Gonçalves, António Costa, José Matrola, Manuel de Jesus Guerreiro, Manuel Rúbio, Perfeito Palos Gonçalves, Francisco Domingos, Alexandre Cândido Pinto, João Pereira da Silva, Bernardino Pereira Lemos, José Pinto da Veiga, Francisco Carrilho Pereira, Manuel Gonçalves Ferreira, Joaquim de Matos, Diamantino Faria Monteiro, João Nicolau, António Pinto Ribeiro Júnior, Joaquim da Costa Alves, António Ribeiro de Almeida, Mariano Gonçalves Marcos, João Dias Raposo, António Domingos Baptista Catarino, António Alves Ferreira, José Manuel Salgueiro, José Gaspar Botas, Lourenço José da Silva Ferreira, Manuel Gameiro, Joaquim Nunes Fradique, José Nunes Barreira, António Gomes, Adelino Afonso Zácarias Branco, António Fernandes, Luís Geraldes Afonso, António Justo, Joaquim José Pedro, Joaquim Baptista Bento, Joaquim António Augusto, António Lameiras, António Baptista, José de Oliveira, António dos Santos Dias, Manuel Pereira Borges, António Sousa de Almeida, Gilberto de Almeida Matos, Luís Filipe, António Duarte Dias, Manuel Rodrigues, Joaquim Lopes, Manuel Rodrigues, Feliciano da Silva Café Neto, José Índio dos Santos, António da Costa Silva, Álvaro Figueira dos Santos, José Violante de Sousa, Joaquim Pereira, Aníbal António, Joaquim Gomes Pereira, Lourenço Valente, Luís António Rodrigues, José Carvalho Martinho, Júlio Vieira de Oliveira, Jaime Teixeira, Manuel Ferreira, João Valente da Silva e Joaquim dos Santos.

A contar de Outubro último

A Factores de 3.^a classe — os Praticantes de factor, José Francisco Romãozinho das Dores Lopes, Cipriano António Pereira Silvestre, Ramiro Martins dos Santos, Manuel António Bento Henriques, José Gaspar Rodrigues, Joaquim da Costa Cardoso Moço, Jaime Matias Martins Saragoça, Joaquim Augusto Rosa, Carlos dos Santos Costa, Joaquim Augusto Campina Alves, Manuel Henrique Monteiro Cabral, Almiro do Nascimento Lameirinhas, Hermínio Rocheta de Sousa, Manuel Ferreira Claudino, José Cardoso Tremoceiro, José Pereira Rodrigues, Amadeu Pereira Valério, Vítor Manuel da Cunha Coutinho, Luís Augusto Marques, António Maria da Ponte, Raul Martins dos Santos, António Fernando Alves da Rocha, David Nelson da Costa Oliveira, Manuel António Cordeiro Gonçalves, Manuel Mário Dias Pinto, José Figueiredo de Sousa, José Rogado da Silva Araújo, António Marchão Calado, José Ferraz de Gois, Luís Alves Francisco, Alberto da Silva Rodrigues Manaia, Dimas Gonçalves Correia, João Francisco Chambel, José Aires Mateus de Carvalho, António Cordeiro de Sousa Coelho, José Tomás Roberto Faleiro, Luís Afonso Vasconcelos Marques, Luís da Graça Martins Igreja, António Martins de Matos, José Genebra Ferreira, Diamantino Pereira Alfaiate, Manuel António Henriques Guerreiro, João Gomes Bonifácio, Manuel Augusto de Sousa Magalhães, José Augusto Gaspar Ricardo, Joaquim Dores Deodato, Leopoldo Ângelo Farinha, Manuel Pinto Barbosa, Fernando Pimentel Rolo, José Luís Ramalho Caldas, João Domingues Leitão, Manuel Rodrigues Pires Morgado, Manuel Rego Barros, João Leal Querido, António Horácio Branco, Mário Pombo Duque Ribeiro, Agostinho Pacheco Rocha, Francisco Melo Dias, Henrique Dias Ferreira, Francisco da Costa Vieira, José Manuel de Jesus Luz, José Barroso Abreu, Manuel António Valente Magoito, Albino Ferreira Fernandes, João António Azenhas Fanico, José Rodrigues Passos, Fernando Manuel de Matos Fernandes, João António Tareco Rosa, Arménio da Conceição Duarte, Joaquim Ferreira Duarte, José Lopes Ramos, António das Neves Pinheiro, José Gomes de Faria, António Maria Rodrigues, João Mendes Labronso, José Filipe Antão Amaral, Humberto Luís Clemente Ferreira, Joaquim Inácio Narciso Ambrósio Carapinha, Mário Manuel Viegas Francisco, João Bento Ferrão, Armando Chambel Gonçalves, João Silvino Curto Grilo, José Duarte Pereira dos Santos, Mário Casimiro Martins, António Manuel Ramos de Assunção, Mário Rosa Barracosa Inácio, Manuel Freitas Baptista, Fernando de Jesus Roseiro, Adriano de Jesus Ramos, Miguel Coucho Lucas Galvão, Henrique Couteiro Leitão da Graça, Eugénio Nunes Cipriano, João Francisco Velez Galão, Nuno Vilão Santa Rodrigues, Eliseu Lima Serrano, João António do Sado, Joaquim da Cruz Roberto, Manuel Galveias Lopes de Simas e José Dias Café.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António José*, chefe de distrito, *José Joaquim Louro Ourives*, subchefe de distrito, *Amaro Cardoso*, assentador de 1.ª classe e *António Augusto Meireles*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 265,350 — Norte, quando estavam, respectivamente, em regime de semana inglesa, licença e folga; *António Nunes Jorge*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de uma barreta partida, ao Km 326,600 — Lagos, encontrando-se de folga; e *Claudina Preciosa Brandão*, guarda de P. N. (eventual) — encontrou junto da cancela da P. N. ao Km 244,800 — Norte um alfinete de ouro, no valor de 300\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Augusto Fernandes Girão*, chefe de distrito e *Norberto dos Reis*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 6,200 — Tua; *Armindo Mancilha de Carvalho*, guarda-freios de 1.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 328 uma carteira contendo a importância de 5251\$90, que prontamente entregou ao chefe da estação de Coimbra; *Joaquim Rodrigues dos Santos* e *Silvino Coelho*, assentadores de 1.ª classe e *Rosa Martins de Queiroz Nogueira*, guarda de P. N. de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 33,000 — Minho.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Júlio de Carvalho*, chefe de lanço de 1.ª classe — elogiado pela maneira como soube defender os interesses da Companhia, ao depor no 4.º Juízo Cível da Comarca do Porto por motivo de um pedido de indemnização por incêndio em mato e pinheiros numa propriedade confinante com o caminho de ferro, ao Km 6,825 — Minho; *José Augusto Abalada Lebreiro*, chefe de distrito — elogiado pela honestidade demonstrada ao entregar uma carteira que encontrara ao Km 192,600 — Douro, que continha a importância de 1070\$00 e outro dinheiro estrangeiro; *Joaquim Manuel Reforço*, subchefe de distrito — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer entrega de um relógio de pulso no valor de 700\$00, que achara na linha da variante de Beja; *Luís Alves da Costa*, assentador de 2.ª classe e *Manuel Crisóstomo*, servente de 3.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de uma cróxima partida no S 2 de Campolide; e *Manuel de Almeida Ramalhão*, porteiro — encontrou no átrio da estação de Lisboa-Santa Apolónia uma pasta contendo a quantia de 6000\$00, que logo entregou ao seu chefe.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA :— *Manuel dos Santos*, chefe de lanço de 1.ª classe e *Adriano do Nascimento Almeida*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de ligação de um carril partido, ao Km 28,350 — Douro, quando em gozo de semana inglesa ; *Domingos António Guterres* e *Joaquim Augusto Torres*, assentadores de 1.ª classe e *Manuel Lopes dos Santos*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de carrilamento de dois vagões do comboio n.º 23 180, que haviam descarrilado entre os Kms 124,450 e 126,022 — Beira Baixa, quando se encontravam de folga ; e *Abílio Augusto da Costa*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido no S das linhas 2 e 3 de Barca de Alva, quando em gozo de semana inglesa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA :— *João Marques Cortes*, chefe de distrito e *António Pinheiro Romão*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 72,970 — Sul, estando de licença ; *António Fernandes Alves*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse e dedicação que demonstrou no trabalho de desobstrução da via, ao Km 159,500 — Beira Baixa ; *Manuel dos Anjos Rodrigues*, assentador de 1.ª classe, *António Nogueira*, assentador de 2.ª classe e *Eduardo Augusto Portela Martins*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 144,030 — Douro, quando em gozo de semana inglesa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA :— *Vicente Runa*, chefe de lanço de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço desenvolvido nos trabalhos de reparação da agulha 10 da estação de Torres Vedras, quando se encontrava de folga ; *Cirilo Lopes Claro*, chefe de lanço de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nas providências tomadas na substituição de um carril partido, ao Km 54,290 — Norte, estando de folga ; *Manuel Simões Correia*, factor de 2.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 912 uma carteira com a quantia de 1897\$10, que prontamente entregou ao seu chefe ; *Manuel Baptista*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 290,080 — Sul, encontrando-se de folga ; *Augusto Pinto Rodrigues*, assentador de 1.ª classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um anel em ouro, que encontrara ao Km 323,600 — Norte ; e *António Teixeira Gonçalo*, porteiro — encontrou na cabina telefónica da estação de Porto-S. Bento uma carteira contendo a importância de 266\$20, que prontamente entregou ao seu chefe.