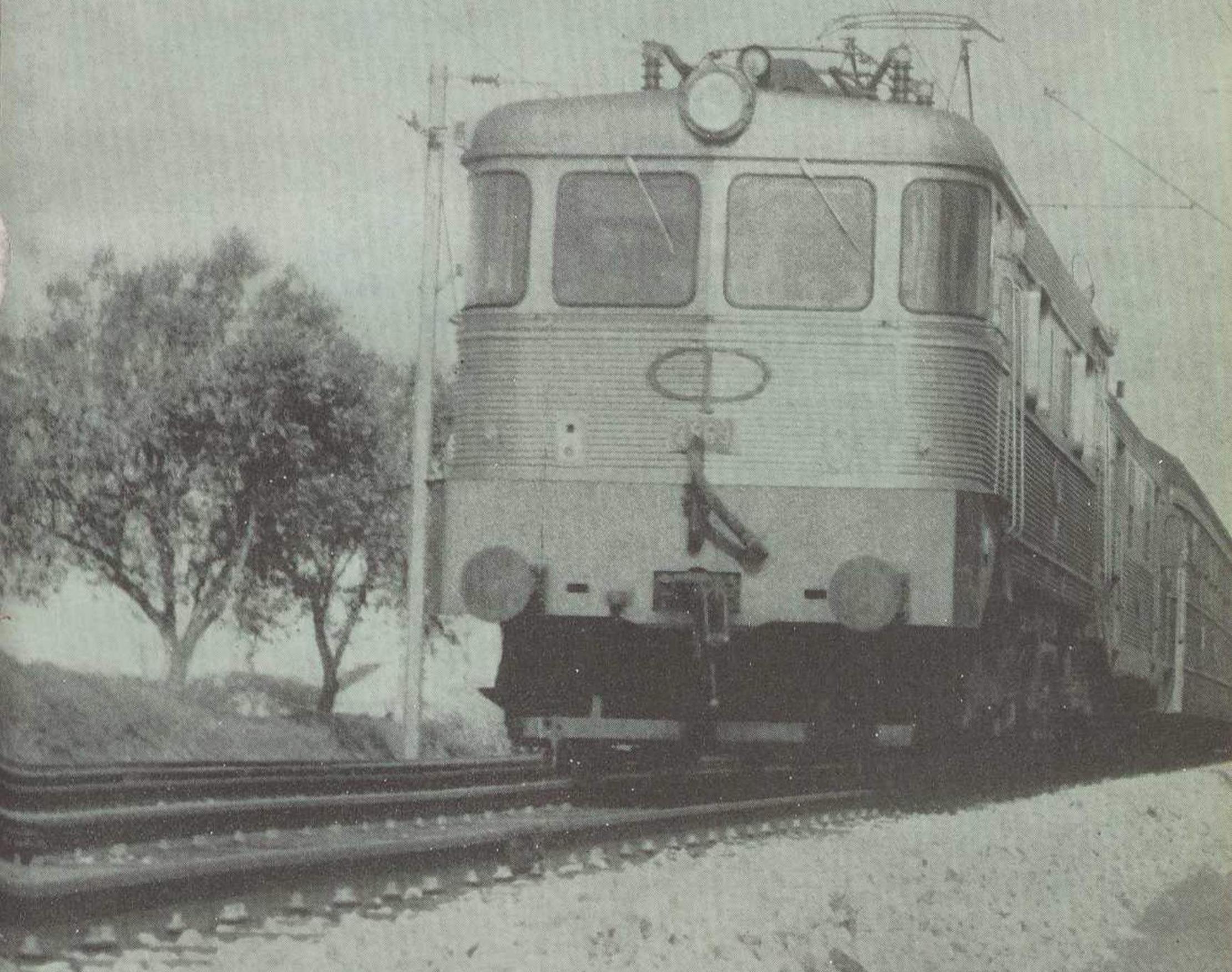


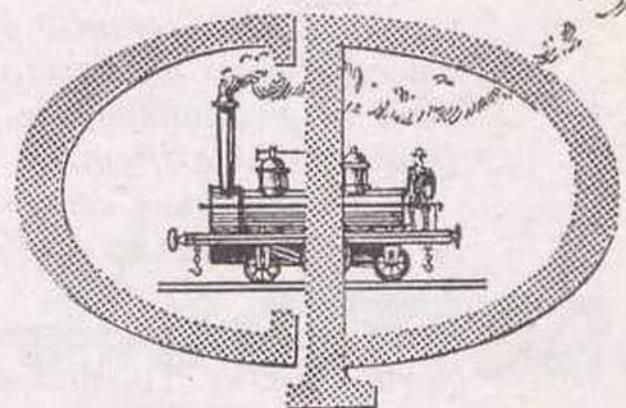
# Boletim da C.P.



Número 474

Dezembro de 1968

# Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 474 • DEZEMBRO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

## Nota de Abertura

### A GRANDE VELOCIDADE É ECONÔMICAMENTE COMPENSADORA...

*A*Imprensa mundial referiu-se com largo destaque ao Simpósio das Grandes Velocidades que decorreu no mês de Junho último em Viena de Áustria, graças aos esforços conjuntos da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U.I.C.) e da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro (AICCF). O grande público pôde assim analisar uma nova faceta da «velha ferrovia», absolutamente transformada, mercê da inteligência dos técnicos, em instrumento ultra-moderno, possante e rápido. É certo que já então alguns comboios circulavam regularmente a 200 km horários. Mas os técnicos esclareceram na capital do Danúbio, e de forma convincente, que esta velocidade podia ser ultrapassada sem que, para isso, se apresentassem problemas insolúveis. Estudou-se igualmente a aplicação à via férrea de motores revolucionários — entre os quais o motor linear — os quais parecem dotados de todas as condições para inspirar a maior confiança no futuro.

Mas, para se atingirem ainda velocidades mais gradas, os técnicos abandonaram o carril, colocando os veículos em movimento sobre almofadas de ar. Neste domínio, a pesquisa aparece muito mais fértil em possibilidades técnicas de real concretização.

No porvir, portanto, o problema já não se limita às dificuldades tecnológicas, em grande parte resolvidas, mas deve, sim, dar lugar prioritário aos preceitos económicos. Pois foi assim que o Simpósio de Viena consagrou os seus estudos de duas das suas cinco secções a este aspecto da questão: exame das necessidades de grandes velocidades nos transportes de superfície; problema dos custos e domínios de realização das diferentes soluções possíveis, simultaneamente para o caminho de ferro clássico e para as técnicas modernamente chamadas «não con-

vencionais». O conceito é mais difícil de incutir nos estudos económicos do que nas realizações técnicas; os primeiros não beneficiam, com efeito, como estas últimas, da possibilidade de proceder a ensaios, de realizar maquetas ou protótipos. Quando elas existem, as experiências têm, assim, um interesse assaz particular.

A experiência económica dos JNR, com a nova linha de Tokaïdo, posta ao serviço em Outubro de 1964 entre Tóquio e Osaka, revela assim uma perspectiva notável.

Como disse recentemente o secretário-geral da U. I. C., Louis Armand, «a nova linha de Tokaïdo é para uma rede ferroviária o que uma auto-estrada é para uma rede de estradas vulgar»; com efeito, o seu traçado, as curvas de grande raio, a sua infra-estrutura, a ausência de cruzamentos e de passagens de nível, o material circulante, a sinalização e o controle semi-automático da marcha dos comboios garantem uma velocidade máxima da ordem dos 210 km/h, e isso, permanentemente, ao longo de extensas partes do percurso.

A ligação Tóquio-Osaka, ou seja, 515 km, é efectuada diariamente e nos dois sentidos por 6 dezenas de comboios que se dividem em 2 grupos: os comboios «HIKARI» que, com duas paragens intermediárias, ligam Tóquio a Osaka em 3 horas e 10 minutos, ou seja, à média horária de 162 km (o troço Tóquio-Nagoya, 366 km, é percorrido em duas horas) e os comboios «KODAMA» que, parando 10 vezes durante o percurso, completam-no entretanto em 4 horas, à média horária de 129 km.

\* \* \*

No decurso do ano de exploração que foi de Abril de 1967 a Março de 1968, a totalidade dos comboios transportou 55 249 911 passageiros, o que representa uma média diária de 150 956 pessoas; estes algarismos são 26 % superiores aos do exercício anterior.

O total das receitas registadas na nova linha de Tokaïdo, durante o mesmo período, atinge 109 800 milhões de yens (moeda japonesa), ou seja, 305 milhões de dólares (cerca de 9 150 000 contos), quantia que corresponde, aproximadamente, à totalidade das receitas de passageiros dos Caminhos de Ferro Italianos, a 3 vezes as receitas de passageiros da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e a metade das receitas de passageiros da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. Deste total, pode deduzir-se uma média diária de receitas de cerca de 300 milhões de yens (830 000 dólares, 24 900 contos).

O recorde máximo pertence ao dia 4 de Janeiro de 1968, durante o qual 260 246 passageiros foram transportados, contribuindo para uma receita que ultrapassa os 500 milhões de yens (cerca de 42 000 contos). O recorde do mais longo período de utilização dos comboios situa-se entre 23 de Março e 2 de Abril, no qual, durante onze dias, mais de 200 mil passageiros foram transportados diariamente.

Efectivamente, depois da sua inauguração, em Outubro de 1964, a nova linha de Tokaïdo transportou mais de 141 milhões de passageiros, proporcionando um total de receitas-passageiros de 273 400 milhões de yens, ou seja, cerca de 755 milhões de dólares (22 650 000 contos).

No fim de Março de 1968, a linha era explorada com um parque de 720 carruagens formando 60 composições de 12 unidades cada. Depois do incrível êxito alcançado pela «KIN SHANSEN», nome japonês da nova linha de Tokaïdo, os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão decidiram aumentar o efectivo do parque de material especializado em mais 72 unidades (6 comboios) até ao fim de 1968 e em mais 156 unidades (13 comboios) durante o ano de 1969.

O resultado comercial francamente positivo da nova linha é o exemplo flagrante do valor incontestável de um caminho de ferro moderno, no qual a frequência de serviços, a velocidade e o conforto atraíram uma clientela que tinha preferido o avião — e só isto justifica amplamente o adjetivo de «fabricante de dinheiro» (money-maker) atribuído pelos JNR a esta linha, autora de receitas tão extraordinárias como miraculosas.

(Do Boletim da U. I. C.)

## TEMAS TÉCNICOS

# *As locomotivas eléctricas “Schneider-Westinghouse” das séries 2501/2515 e 2551/2570*

POR A. MENDES DA SILVA

TÉCNICO DE 3.ª CLASSE

1. Falar de locomotivas «Schneider-Westinghouse» é como que fazer referência a alguém nosso conhecido, mas de quem o seu verdadeiro nome nada nos diz porque sempre o ouvimos chamar por uma alcunha que, por muito vulgarizada, tomamos pelo nome de baptismo.

Se, em vez de «Schneider-Westinghouse», tivéssemos escrito Bó-Bó, ninguém ignoraria a que locomotivas nos referímos, mas será bom que, antes do mais, esclareçamos este caso de identificação:

As unidades motorizadas da C. P. são conhecidas pelo nome do seu construtor: Alco, Whitcomb, Brissonneau, English Electric, Nohab, Allan, G. E., Moyse, etc., e como exceção citaremos as U. T. E. e as U. D. D. assim designadas por formarem conjuntos inseparáveis: U. T. E. = unidades triplas eléctricas, e U. D. D. = unidades duplas diesel.

As locomotivas eléctricas existentes na C. P. foram construídas pelo grupo «Schneider-Westinghouse» e, segundo a regra adoptada, é este o nome que deve ser dado tanto às locomotivas da série 2501/2515, construídas em França, como às da série 2551/2570, montadas na Sorefame, por contrato com a «Schneider-Westinghouse».

Qual a origem, portanto, da designação Bó-Bó, pela qual aquelas locomotivas têm sido conhecidas?

Decompondo a designação, que se baseia em normas internacionais, começaremos pela indicação B', em que a segunda letra do alfabeto significa dois rodados motores montados no mesmo bogie. Mas como esses rodados têm motorização independente um do outro, à letra B' segue-se um o minúsculo. Assim, B'o representa dois rodados motorizados independentemente, montados num bogie. Como são dois os bogies, teremos B'o+B'o.

N. R. — Este estudo constituiu uma das provas para o ingresso na actual categoria do seu autor.

Se é verdade que as locomotivas «Schneider-Westinghouse» têm bogies deste tipo, nem por isso é aceitável tal designação como identificação particular, porquanto do tipo B'o+B'o são várias outras locomotivas e automotoras da C. P., como, por exemplo, as locomotivas Brissonneau e as English Electric; as automotoras Allan e as U. T. E.; os tractores G. E., etc.

Esclarecido este pormenor, já não restarão dúvidas acerca das locomotivas de que nos propomos tratar em breves notas.

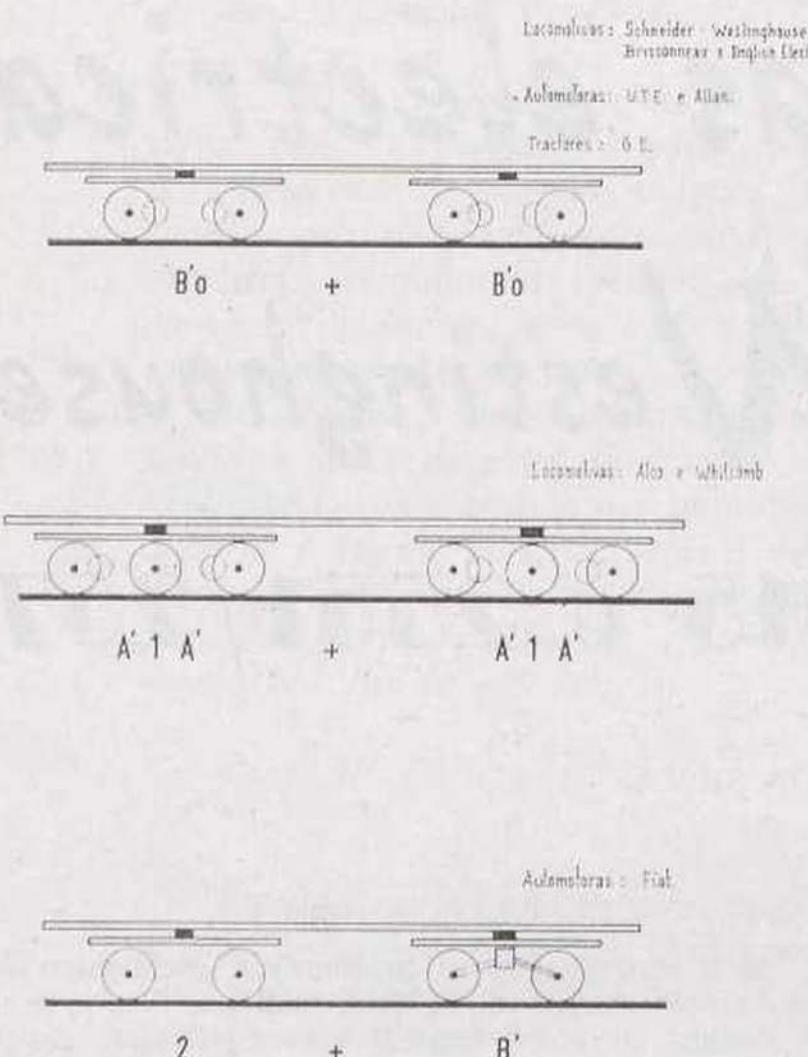
As locomotivas «Schneider-Westinghouse» da série 2501/2515 foram construídas em França, em 1956. As da série 2551/2570 foram montadas na Sorefame em 1964. Dispõem de 4 motores de tracção para corrente ondulada, excitação série, ligados permanentemente em paralelo.

Outras características principais:

Potência	{ uni-horária .....	2000 kW
	nominal contínua .....	1760 kW
Peso	.....	72 ton.
Velocidade máxima	.....	120 km/h
Relação de transmissão—motores/rodados	.....	3,71/1
Diâmetro das rodas em novas	.....	1300 mm

Enquanto as locomotivas diesel-eléctricas produzem, elas próprias, a partir do gasóleo, a energia eléctrica que utilizam para o seu movimento, as locomotivas eléctricas recebem essa energia do exterior, através da catenária, sob a forma de corrente alterna, monofásica, com a frequência de 50 Hz, e a tensão de 25 000 volts.

Por sua vez, a catenária é alimentada pelas subestações de tracção da C. P., onde a energia fornecida pela C. N. E. (Companhia Nacional de Electricidade) é entregue, sob a forma de corrente alterna, trifásica, com a frequência de 50 Hz e a tensão de 31,5 kV, na subestação de Santa Iria e 60 kV nas restantes.

CLASSIFICAÇÃO SEGUNDO A DISPOSIÇÃO DOS RODADOS**2. VANTAGENS DA UTILIZAÇÃO DA CORRENTE INDUSTRIAL, ALTERNA, TRIFÁSICA, DE 50 Hz.**SISTEMA CATENÁRIA-CARRIL

Constitui notória vantagem económica o facto de os nossos Caminhos de Ferro não necessitarem de energia eléctrica de características especiais para as suas instalações de tracção eléctrica. Assim, as grandes linhas de transporte que trazem a energia das barragens e atravessam o país em todas as direcções, podem alimentar no seu caminho centros industriais, aglomerados urbanos e as subestações de tracção da C. P.

É nas cinco subestações actualmente existentes que se realiza a primeira grande transformação, a qual consiste fundamentalmente em passar do sistema trifásico primário para o sistema monofásico catenária-carril, que constitui o circuito de alimentação das unidades eléctricas: as locomotivas «Schneider-Westinghouse» e as automotoras U. T. E.

Aquela transformação é obtida pela ligação «Scott» representada sumariamente no esquema de princípio conjuntamente com o circuito da catenária.

**3. A LOCOMOTIVA COMO POSTO DE TRANSFORMAÇÃO E DE RECTIFICAÇÃO**

As locomotivas recebem a energia eléctrica da catenária sob a forma de corrente alterna, monofásica, com a frequência de 50 Hz e a tensão de 25 000 volts, aproveitando as vantagens da distribuição em alta tensão, três das quais enunciaremos:

- 1.<sup>a</sup> — No cálculo da secção de um condutor com base na densidade da corrente a transportar, a secção é inversamente proporcional à tensão adoptada.
- 2.<sup>a</sup> — Relativamente à queda de tensão, a secção de um condutor é inversamente proporcional ao quadrado da tensão adoptada.
- 3.<sup>a</sup> — A distância a que pode economicamente transmitir-se uma potência dada, com um condutor determinado, é proporcional ao quadrado da tensão adoptada.

Porém, os motores de tracção das locomotivas «Schneider-Westinghouse» não utilizam a energia tal como é recebida da catenária. Essa energia sofre as transformações indicadas a seguir:

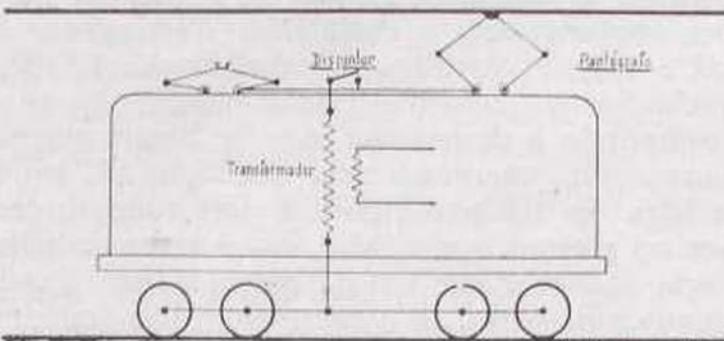
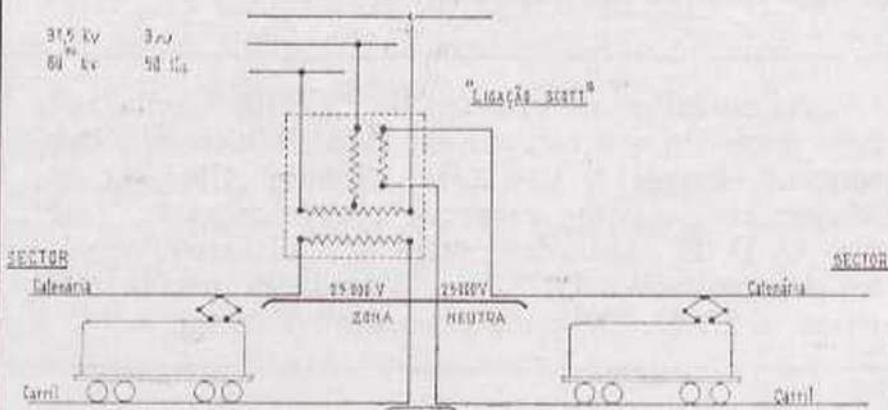
*A primeira* é um abaixamento da tensão de 25 000 volts para uma tensão variável desde 45 até 996 volts. (Na 2.<sup>a</sup> série de 52 até 1056 volts).

*A segunda* é a rectificação, em onda completa, da corrente alterna de 50 Hz em corrente ondulada, e

*A terceira* é a «alisagem» dessa corrente.

SISTEMA DE TRANSFORMAÇÃO E DE ALIMENTAÇÃO

## (ESQUEMAS DE PRINCÍPIO)



A transformação é feita entre a tensão da catenária e a tensão utilizada.

As curvas 3 e 4 representadas mostram gráficamente as modificações em relação à curva inicial 1.

A locomotiva é, pois, simultaneamente, um posto de transformação e de rectificação que prepara a energia que utiliza nos seus motores de tracção e nos vários auxiliares.

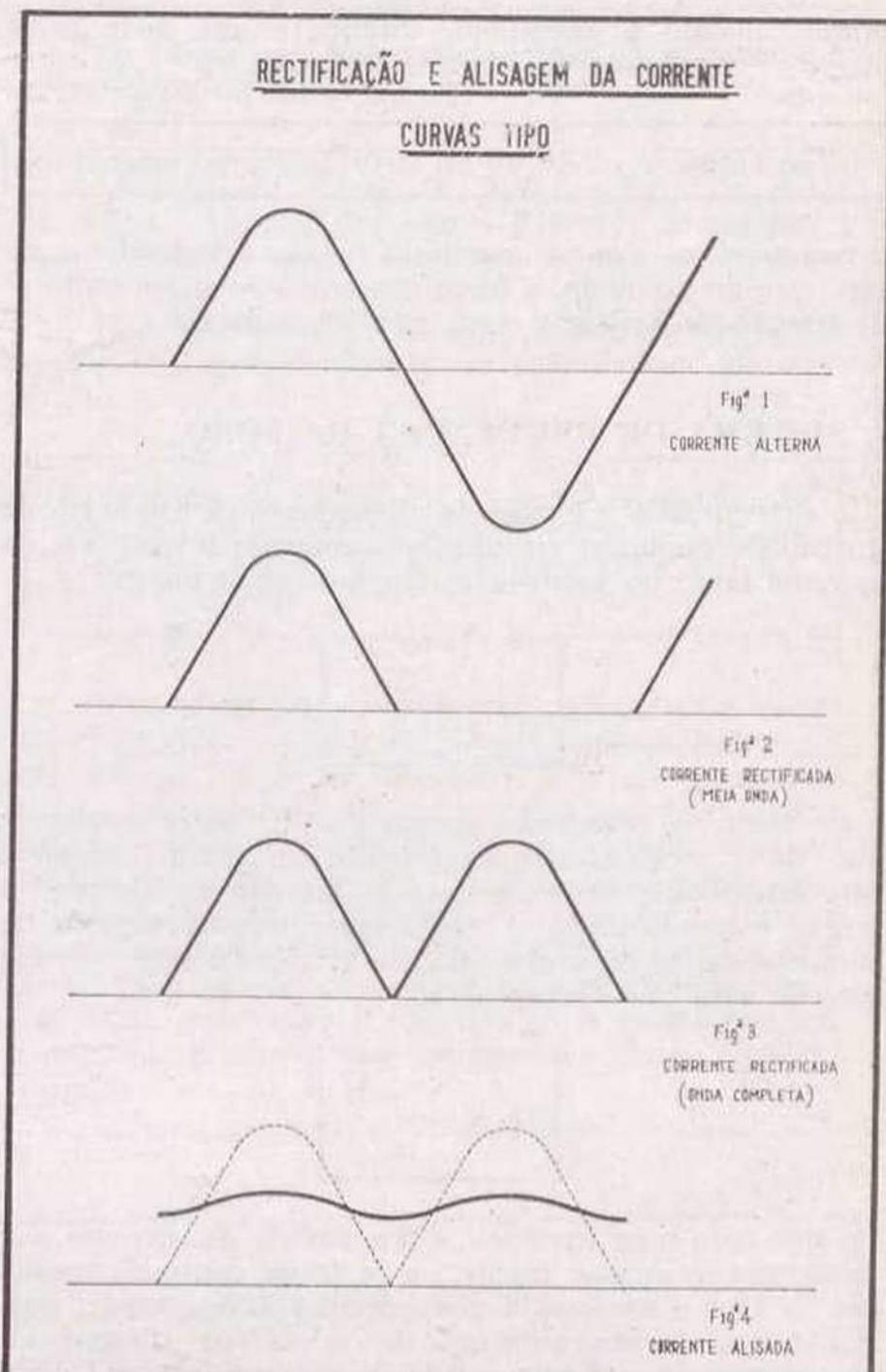
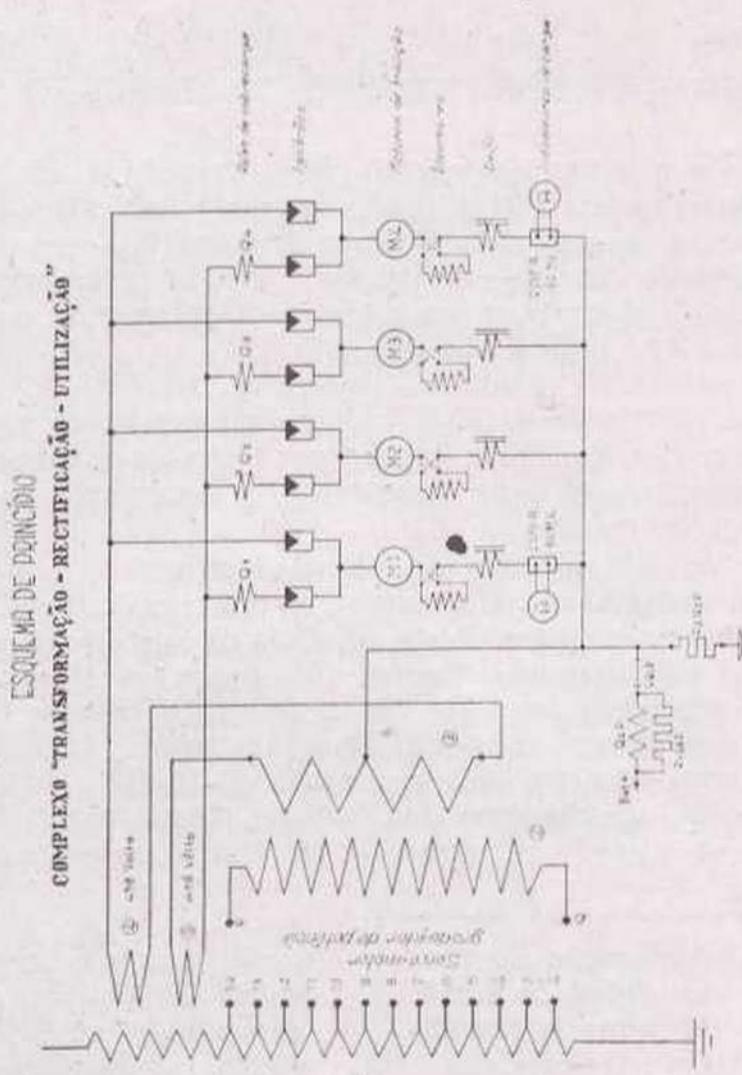
*Como posto de transformação a sua função é de certo modo complexa porque, enquanto os motores de tracção são alimentados a uma tensão variável (45 a 996 volts na série 2501/2515 e 52 a 1056 volts na série 2551/2570), os auxiliares (e há nove motores eléctricos com uma potência total aproximada de 100 c. v.) são alimentados à tensão constante de 380 volts, mas em corrente trifásica.*

Quer dizer que na locomotiva também se realiza uma reversão ao sistema trifásico inicial, embora a tensão mais baixa. Mas deixemos este problema de reversão para mais tarde.

A relação do transformador de potência das locomotivas «Schneider-Westinghouse».

é obtida com uma combinação de enrolamentos múltiplos.

*A rectificação alterna-ondulada* é obtida por meio de ignitróes, ou rectificadores de silício.



Os primeiros baseados no princípio das válvulas de vapor de mercúrio e os segundos utilizando as propriedades dos semicondutores.

Dado que o efeito de um só rectificador seria o de meia onda, representado na curva 2, são montados pares de rectificadores — de onda completa — cuja accão corresponde à curva 3.

*A alisagem* é obtida por bobines de self — as chamadas selfs de alisagem — por meio das quais e por um efeito de autoindução, se obtém a transformação da curva 3 noutra ondulação mais suave, representada na curva 4.

*Os motores de tração são da excitação série.*

alimentados com corrente ondulada, e oferecem todas as vantagens dos motores daquele tipo no sistema de tracção. Entre essas vantagens é de assinalar que

o binário motor de um motor de excitação série é proporcional ao quadrado da intensidade que o alimenta.

e assim, quando um comboio sobe uma rampa e exige da locomotiva um maior esforço, esse esforço será qua-

duplo quando a intensidade duplica e será nove vezes maior se a corrente de alimentação triplicar,

até ao limite de saturação do ferro do campo magnético

o que significa que na marcha a baixas velocidades e no arranque do comboio a força desenvolvida pelos motores de tracção de excitação série atingirá o máximo.

#### 4. SISTEMA DE REGULAÇÃO DA FORÇA

Aumentando a tensão de alimentação dos motores de tracção de excitação em série aumentará a intensidade da corrente tanto no induzido como no campo indutor

$$I = \frac{V}{R}$$

e na razão do quadrado aumentará o binário motor, já que ele é proporcional ao produto do fluxo magnético pela intensidade,  $\Phi I$ . Com ele a marcha da locomotiva tornar-se-á mais fácil. A velocidade aumenta seguida do aumento da força contraelectromotriz e assim a fórmula anterior será modificada para

$$I = \frac{V - E}{R}$$

em que para uma tensão V a intensidade de corrente será tanto menor quanto maior for a força contraelectromotriz E. Ora como esta é proporcional à velocidade, conclui-se que a um aumento de velocidade corresponde uma diminuição de intensidade de corrente e a esta diminuição da intensidade segue-se um aumento maior da velocidade, que só não é indefinido porque ao aumento de velocidade corresponde um aumento do par resistente interior. Por tal motivo, há uma velocidade correspondente a cada intensidade para a qual a potência eléctrica absorvida pelo motor é igual à que se lhe fornece.

Rompido que seja o equilíbrio, a velocidade sofrerá alteração na razão directa do par motor e na razão inversa do par resistente. Assim, dado que o aumento do par motor comandará o aumento da velocidade, o maquinista regulará esta pela variação da tensão aplicada nos motores de tracção.

Como se indicou atrás, a tensão de saída do transformador de potência varia de 45 até 996 volts nas locomotivas da 1.<sup>a</sup> série. Esse aumento é obtido em 22 pontos numa progressão de 45 volts.

O comando é automático podendo a progressão ser interrompida em qualquer ponto de força, e o tempo estabelecido para a operação continuada de 0 a 22 é de 54 segundos. (Nas locomotivas da 2.<sup>a</sup> série a gama de variação da tensão é de 32 pontos e o tempo estabelecido para a operação continuada de 0 a 32 é de 12 segundos).

Para obstar a um aumento de tensão tal que originasse uma elevação excessiva da intensidade nos motores de tracção e daí uma elevação exagerada do binário motor agravada pela rapidez com que se processa a operação de progressão contínua, a graduação da tensão é feita com passagem por um valor intermédio cujo efeito se assemelha ao que se obtém numa escada em que se interpõe um degrau intermédio.

Esse valor intermédio, conhecido por meio ponto,

é obtido pela inserção de uma resistência (RT-30), de 2 ohms, em série com um dos enrolamentos do transformador de potência, e o seu efeito é demonstrado pela fórmula

$$E = IR$$

em que E representa a queda de tensão provocada pela resistência R (2 ohms) na razão directa da corrente I que atravessa o enrolamento.

Esta ligação envolve um problema que durante muito tempo foi motivo de grandes perturbações no serviço e causou importantes despesas. É ele o aquecimento provocado na resistência pela corrente que a atravessa.

Segundo a lei de Joule, o calor desenvolvido num circuito de resistência R percorrido por uma corrente corresponde ao quadrado da intensidade em amperes pelo tempo em segundos da sua aplicação :

$$Q = 0,24 I^2 R t.$$

Assim, qualquer deficiência que faça prolongar o tempo de ligação da resistência RT-30 terá como consequência o aumento proporcional do calor desenvolvido e com ele a inutilização irremediável daquela resistência e a impossibilidade de continuação do serviço.

A montagem de uma protecção limitando o tempo em que tal ligação poderá ser mantida (2 segundos para a 1.<sup>a</sup> série e 1/2 segundo para a 2.<sup>a</sup> série) resolveu um problema que custou à C. P. muitas dezenas de contos, a par de perturbações de valor inestimável.

#### 5. LIGAÇÃO DOS MOTORES DE TRACÇÃO

Os motores de tracção das locomotivas «Schneider-Westinghouse» estão ligados permanentemente em paralelo sem necessidade de qualquer transição, uma vez que a variação da força-velocidade é obtida pela variação da tensão, já descrita, numa gama de 2×22 degraus na 1.<sup>a</sup> série e 2×32 degraus na 2.<sup>a</sup> série.

Atendendo ainda ao sistema de rectificação da corrente com unidades rectificadoras independentes para cada motor, é esta a única ligação possível com a vantagem de permitir, em caso de necessidade, o isolamento de um só motor de tracção.

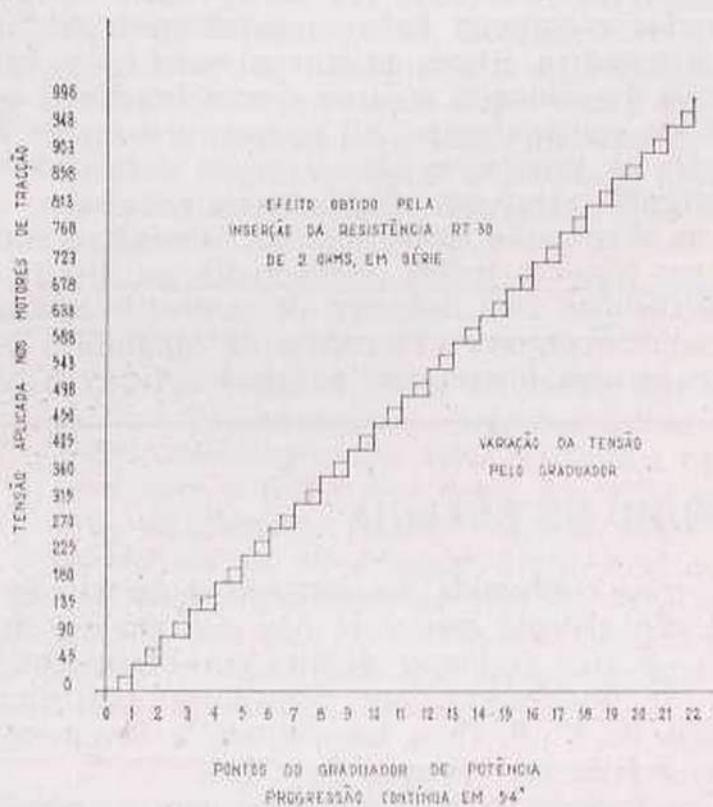
Se, nas locomotivas diesel-eléctricas de construção americana (Alco e Whitcomb), os motores de tracção estão ligados em série-paralelo e dispõem de um sistema de transição (de comando manual nas primeiras e automático nas segundas), essa ligação e transição permite ampliar a relativamente reduzida gama de tensões aplicadas nos motores, primeiro pela aceleração do diesel e depois pela alteração das ligações dos motores com a sequência indicada a seguir e representada no gráfico respectivo :

1.<sup>a</sup> Aceleração do motor diesel de 1 a 8.  
Motores de tracção em série-paralelo.

Quando aumenta o binário motor de um motor série alimentado em série aumenta rapidamente a velocidade até o binário resistente igualar o binário motor.

A aceleração gradual do motor diesel faz aumentar o binário motor até atingir o valor máximo no ponto 8.

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS "SCHNEIDER - WESTINGHOUSE"  
Série 2501 / 2515

GRADUAÇÃO DA TENSÃO NOS MOTORES DE TRACÇÃO

Os 11 degraus de tensões obtidas nas locomotivas diesel-eléctricas «Alco» pela sequência :

Aceleração do diesel de 1 a 8 — Redução do campo — Ligação paralelo — Redução do campo.

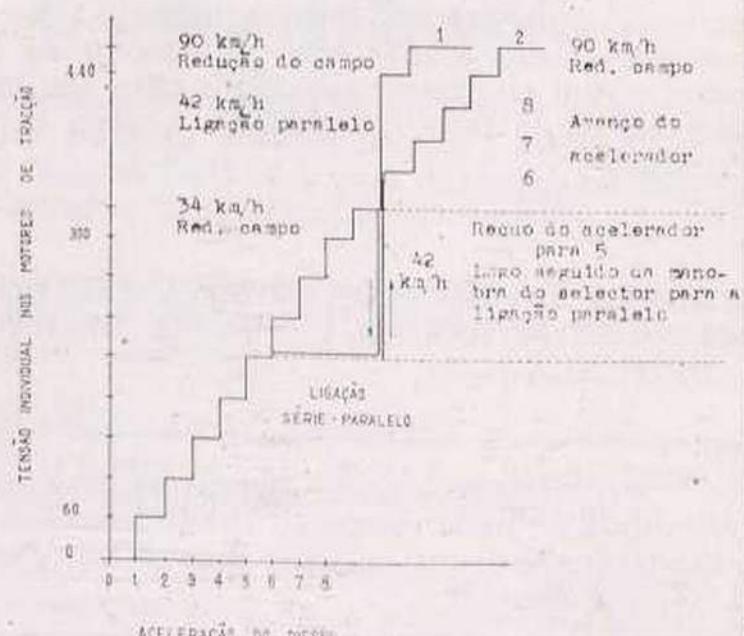
Podem transformar-se em 14 degraus de aceleração da locomotiva pela operação normal de condução :

Aceleração do diesel de 1 a 8 — Redução do campo — Recuo do acelerador para 5 — Ligação paralelo — Avanço do acelerador para 8 — Redução do campo.

Se compararmos aqueles 14 degraus com os 44 das locomotivas «Schneider-Westinghouse» da 1.<sup>a</sup> série (64 na 2.<sup>a</sup> série), concluiremos que para uma tensão total semelhante, a variação nas locomotivas eléctricas segue uma progressão mais regular e suave, traduzindo-se em variações de intensidade pouco pronunciadas de ponto para ponto e, a par disso, permite obter uma curva de aceleração rápida e contínua, sem as sacudidelas que, de certo modo agravadas por uma condução nem sempre eficiente, são frequentes nos comboios rebocados por locomotivas diesel-eléctricas «Alco».

LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉCTRICAS "ALCO"GRADUAÇÃO DA TENSÃO APLICADA INDIVIDUALMENTE AOS MOTORES DE TRACÇÃOCURVAS DA VARIACAO DA TENSAO

- 1 Obtida pela sequência: Aceleração do diesel; Redução do campo; Ligação paralelo; Redução do campo.
- 2 Obtida pela operação normal de condução: Aceleração do diesel; Redução do campo; Recuo do acelerador para 5; Ligação paralelo; Avanço do acelerador para 8; Redução do campo.



A velocidade atingirá um valor de estabilização quando os binários motor e resistente se equilibrarem.

2.<sup>o</sup> Redução do campo dos motores de tracção na ligação série-paralelo.  
Aos 34 km/h.

Para uma carga dada e, por conseguinte para uma corrente dada, a velocidade do motor série pode ser aumentada shuntando o enrolamento indutor.

3.<sup>o</sup> Ligação paralelo : Com a passagem de série-paralelo para a ligação paralelo dos motores de tracção a potencial constante do gerador a tensão aumenta e a intensidade diminui proporcionalmente em cada motor de tracção. Aos 42 km/h.

Quando a intensidade diminui a velocidade aumenta e esse aumento só não é indefinido porque ao aumento de velocidade corresponde um aumento do binário resistente interior. Por tal motivo, há uma velocidade correspondente a cada intensidade para a qual a potência eléctrica absorvida pelo motor é igual à que se lhe fornece.

4.<sup>o</sup> Redução do campo dos motores de tracção na ligação paralelo.  
Aos 90 km/h.

Para uma carga dada e por conseguinte para uma corrente dada, a velocidade do motor série pode ser aumentada shuntando o enrolamento indutor.

Durante a operação de avanço do acelerador das locomotivas diesel-eléctricas produz-se certa irregularidade no funcionamento dos motores de tracção uma vez que a aceleração passa de zero para o valor máximo de cada ponto. O efeito dessa irregularidade pode ser diminuído desde que o aumento da tensão não espere que o binário resistente se iguale ao binário motor, isto é, desde que esse aumento tenha lugar quando a aceleração tem ainda algum valor.

Desta maneira consegue-se que os motores de tracção alcancem a velocidade de régimen de uma forma mais regular e contínua e também mais rápida.

É o que sucede nas locomotivas «Schneider-Westinghouse» com a progressão contínua, automática, que na 1.ª série vai de 0 ao máximo de 54" e na 2.ª série vai de 0 ao máximo em 12".

## 6. AUXILIARES ALIMENTADOS PELO CONVERTIDOR «ARNO»

Referimo-nos no início deste artigo à conversão da corrente alterna monofásica de 50 Hz em corrente alterna trifásica de 380 volts, realizada pelo «Arno», e chamámos-lhe reversão por nela voltarmos a um sistema trifásico.

A máquina em que tal reversão se processa é um convertidor rotativo, que reúne as propriedades de um motor com as de um alternador, fornecendo corrente alterna trifásica para os motores que accionam as bombas de água e de óleo; os ventiladores dos motores de tracção, das selfs de alisagem e do transformador; o compressor principal e a bomba de vácuo.

Sem ele — o convertidor «Arno» — a locomotiva não poderá continuar ao serviço, porquanto *qualquer que seja o aparelho auxiliar deficiente o disjuntor desligará por acção da respectiva protecção*, cortando toda a energia vinda da catenária para a locomotiva.

A abertura do disjuntor chamamos simplesmente disjunção.

O sistema trifásico de alimentação permite, com uma combinação de ligações estrela-triângulo, obter duas velocidades — 1410 e 2830 rpm — no motor da bomba de vácuo, e com esta maior velocidade obter um mais rápido alargamento do freio do comboio, quando o maquinista o desejar.

## 7. ACÇÃO DO MAQUINISTA NA CONDUÇÃO DA LOCOMOTIVA E NA PESQUISA DE CAUSAS DE DISJUNÇÃO

São múltiplas e muito diversas as possíveis causas de disjunção neste complexo «transformação/rectificação/utilização» que é uma locomotiva «Schneider-Westinghouse».

É o maquinista o encarregado de velar pelo seu funcionamento durante a marcha, procurando tirar o máximo rendimento de toda a aparelhagem.

Na pesquisa de causas de disjunção o maquinista põe em prática um método sistemático que lhe foi ensinado

em cursos de formação e procederá ao restabelecimento ou ao isolamento do aparelho deficiente, se as condições o impuserem.

A SNCF (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) dá aos seus maquinistas das locomotivas eléctricas uma formação teórico-prática que tivemos ocasião de apreciar quando em 1956 estivemos com um grupo dos nossos maquinistas em Estrasburgo. Essa formação, apoiada essencialmente numa preparação prática intensiva, dispõe de um veículo (carruagem demonstração lhe chamavam) onde os instruendos encontram toda a aparelhagem existente numa locomotiva e onde podem ser verificadas todas as acções de comando com os efeitos imediatos e as respectivas consequências. Ali podem também ser feitas todas as simulações de avarias e deficiências e demonstradas as acções exigidas para cada caso.

Esta preparação teórico-prática, estudada e ministrada por técnicos muito considerados na SNCF, dá aos instruendos uma bagagem de conhecimentos que levou aquela empresa a classificar de *condutores electricistas* os maquinistas com aquela formação.

## 8. CONSUMO DE ENERGIA

A energia consumida nas instalações da tracção eléctrica, de tão elevada que é já não convém ser medida em kWh. A sua avaliação é feita em Megawatts-horas (milhões de watts-hora), nos contadores existentes nas subestações da C. P. (Nas locomotivas e automotoras a contagem é feita em centenas de kWh).

Vários factores podem concorrer para a redução do consumo de energia. Experiências efectuadas no estrangeiro indicaram que numa marcha irregular com o fim de ganhar atrasos, o consumo de energia eléctrica atinge por vezes 70% mais do que em marcha normal com partidas e chegadas dentro da tabela.

E aqui temos nós um aspecto muito aliciante do problema:

Se estimarmos em 100 milhões de kWh o consumo anual nas instalações de tracção da Companhia e admitirmos que a décima parte daquela energia é consumida por comboios atrasados, em marcha de recuperação, concluiremos que uns bons 4 milhões de kWh poderão ser poupanos anualmente, se os comboios andarem à tabela.

Traduzidos em dinheiro, os 4 milhões de kWh correspondem a cerca de 1000 contos.

Uma acção concertada dos agentes encarregados da circulação dos comboios e dos maquinistas das unidades eléctricas carreará prestígio para o caminho de ferro e reduzirá sensivelmente as despesas de exploração.

Consequentemente, uma condução inteligente e metódica manifestar-se-á no contador de energia.

O registo estatístico do consumo de energia por comboio tonelada-quilómetro, e uma informação periódica ao pessoal de condução das locomotivas e automotoras eléctricas poderá concorrer para uma melhoria da condução.

## 9. MANUTENÇÃO

A manutenção de um tal complexo é necessariamente delicada e dela depende em elevado grau o rendimento

da aparelhagem da locomotiva. Ela tem de ser cuidada e inteligente e deve seguir regras sistematizadas, fiscalizadas por um controle rigoroso.

Não vou aqui falar de pormenores de manutenção e proponho-me citar, apenas, três casos de deficiências verificadas em situações diversas e que só a não existência de um controle tornou possíveis :

**1.º CASO :** Ao examinar um operário candidato ao grupo A, pretendemos averiguar dos seus conhecimentos acerca das escovas de carvão que estabelecem a continuidade eléctrica entre os bogies e os rodados no circuito catenária-transformador-carril. Na máquina em que a prova estava a ser feita verificou-se que todas as escovas estavam fora do lugar, embora a máquina tivesse sido dada como pronta da reparação a que fora submetida.

**2.º CASO :** Ao verificar, para efeito de instrução do pessoal de condução, as ligações de um relé de terra, constatou-se que uma resistência ligada em série com o relé e que devia dar 3750 ohms estava erradamente ligada e que o valor óhmico obtido era de  $\frac{1}{3}$  daquele. Desse erro resultava a actuação frequente do relé de terra e a disjunção, sem que na locomotiva houvesse outro defeito que não fosse essa ligação errada.

**3.º CASO :** Após a rebobinagem na indústria particular e a montagem nas nossas oficinas, um convertidor «Arno» foi posto em funcionamento, mas logo em seguida queimou-se. Investigadas as causas verificou-se que as cabeças das bobinas do estator tinham ficado com comprimento excessivo e que as tampas laterais, ao serem apertadas, forçaram e rasgaram o isolamento da bobinagem. Daí o ter-se queimado por curto-circuito.

Ao tratar das locomotivas eléctricas «Schneider-Westinghouse» não pretendi, de maneira nenhuma, esgotar o assunto, mas tão somente apresentar aquelas locomotivas nos seus aspectos mais importantes e de interesse geral. Muito haveria a dizer sobre cada um dos seus componentes, mas isso é tarefa de especialização que não cabe num trabalho do género daquele que aqui fica, cujo mérito principal será o de apresentar uma máquina de natureza complicada em termos acessíveis à maioria dos ferroviários.

## “Pelas Estradas de Marrocos” Um novo livro de VASCO CALLIXTO

O nosso prezado colaborador sr. Vasco Callixto, infatigável viajante da estrada, após ter percorrido cerca de 50 mil quilómetros através da Europa, primorosamente descritos em livros diversos a que já fizemos justa referência, visitou agora o Norte de África. No livro de reportagens que escreveu sobre as lendárias terras do Magrebe, Vasco Callixto volta a admirar-nos com o seu fôlego físico de viajante impenitente — e com o fulgor estilístico da sua prosa. *Pelas Estradas de Marrocos* é um livro que recomendamos, sinceramente, a todos os nossos leitores que gostam de viajar — mesmo que só em pensamento ...

## EM ESTUDO a revisão do contrato de trabalho do pessoal da C. P.

Tendo em vista a revisão de algumas disposições do contrato colectivo de trabalho actualmente em vigor para o pessoal da C. P., o ministro das Corporações, de acordo com o titular da pasta das Comunicações, determinou a constituição de uma comissão formada da seguinte maneira :

Presidente — Director-geral do Trabalho. *Vogais* — Dr. Diamantino dos Santos Marques, do Ministério das Comunicações; dr. Mário Ferraz de Oliveira, do Ministério das Corporações; dr. Mário Malheiro Reimão e engs. António Costa Macedo e Roberto Espregueira Mendes, da C. P.; Olímpio da Conceição Pereira, presidente do Sindicato dos Ferroviários do Sul de Portugal; João Moitas Dinis, presidente do Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal; Luís Ramos Dias, presidente do Sindicato dos Ferroviários dos Serviços Centrais; Mário Gonçalves, presidente do Sindicato dos Eletricistas do Distrito de Lisboa; Pulquério Martins de Almeida, presidente do Sindicato dos Profissionais de Enfermagem.

A comissão funcionará em grupos de trabalho nos termos em que o presidente o determinar.

## Seguro do Ferroviário COMUNICADO

No interesse da Classe Ferroviária, e a fim de se esclarecerem possíveis dúvidas, damos, a pedido da Companhia de Seguros SAGRES, nota das seguintes indemnizações efectuadas, entre outras de menor vulto :

**EM JANEIRO :** De Esc. 21 000\$00 — a Albino Lúcio, maquinista, de Campanhã, por artrose traumática num joelho.

**EM MARÇO :** De Esc. 90 000\$00 — aos beneficiários de Joaquim de Oliveira Vítorio, guarda-freios, de Fungalvaz, falecido devido a atropelamento.

**EM MAIO :** De Esc. 72 000\$00 — aos beneficiários de Diamantino José Alves, servente em Gaia, de Pictoco, morto por atropelamento. De Esc. 46 800\$00, a António Domingos Freire Gomes, servente, de Penafiel, por amputação do braço direito em um terço. De Esc. 61 200\$00, a José Augusto Silva, serralheiro, da Maia, por lombalgias e cistalgias traumáticas. De Esc. 8 400\$00, a Joaquim Gomes Araújo, servente, de Nine, por perda parcial de visão.



# UNIVERSALIDADE LUSO-BRASILEIRA

1468 - 1500 - 1968

*Com o meu abraço fraternal aos  
meus irmãos de Portugal e Brasil*

Portugal — Pátria excelsa de Camões,  
Glorioso Padrão das Descobertas.  
Berço egrégio de nobres gerações  
De tão ditosos feitos e brasões,  
— Altar de Heróis, de Santos e de Poetas.  
Eu te canto, meu Portugal-gigante,  
Guerreiro de alto porte e valentia!  
Tua epopeia heróica, triunfante  
Deu ao Mundo uma nova geografia.

Pelos cinco oceanos foi disperso  
O sagrado luzeiro dos milagres...  
Pelo poder da Fé, partiu de Sagres  
Quase toda a expansão do Universo!

Mas Portugal, nos seus descobrimentos,  
Uma rota marcou que o mais suplanta:  
— A armada de Cabral, em Mil Quinhentos.  
Nessa manhã de 22 de Abril,  
O mistério dos mares, desencanta  
E entra gloriosa no Brasil.

Ante a visão sublime, esplendorosa  
As trevas se quebraram, fez-se luz.  
E ali ficou, em crença fervorosa,  
O sinal duma Raça audaz, teimosa:  
— O símbolo da Pátria — a Santa Cruz!

Mais tarde, prosseguindo na aventura  
Outros ousam traçar caminhos novos:  
— Grandes Heróis — Coutinho e Sacadura,  
Encurtaram os rumos da lonjura  
Entrelaçando a alma dos dois povos!

Brasil e Portugal — são como irmãos  
Dentro da geografia do Espírito  
E essa não tem limites nem barreiras.  
Unamos nossas almas, nossas mãos,  
Num cântico liberto de fronteiras,  
Portugueses e Amigos brasileiros.  
Isto fique p'ra sempre bem escrito:  
— Somos irmãos, não somos estrangeiros!

CASTRO REIS



Declamado pelo autor, ferroviário reformado, no almoço de confraternização luso-brasileiro, comemorativo da Descoberta do Brasil e do V Centenário do Nascimento de Pedro Álvares Cabral — iniciativa do Grupo de Estudos Brasileiros do Porto.

*Impressões  
de VIAGEM*



# ROMA e NÁPOLES cidades de rara beleza

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DE RECEITAS DA REGIÃO NORTE

**E**difícil falar de Roma, dada a sua extensão, a variedade e a imponência dos seus monumentos. A Cidade Eterna projecta-se através dos séculos, no campo das Letras, das Ciências, das Artes. Em tudo é grande, e a sua grandeza já vem de há milénios. Roma foi grande na glória e foi imensa no sofrimento. Foi aqui que se travaram as maiores batalhas entre as forças inconciliáveis, do Império e do Papado.

Felizmente porém, que mais tarde, mas só muito tarde, tudo se conciliou, através de tratados, e de harmonia com o preceito evangélico: «A César o que é de César, e a Deus o que é de Deus». Com efeito, o Tratado de Latrão de 1929, pôs termo a uma luta que para todos era perniciosa. O Vaticano é hoje absolutamente livre — um Estado minúsculo sem dúvida, quase simbólico quanto a território, mas livre e imensamente grande no campo espiritual.

Por toda a parte encontramos venerandos vestígios desse passado onde predominaram as lutas pela emancipação, mas também de períodos tirânicos. Lá se ostentam, por exemplo, as Catacumbas: na de S. Calisto vimos o lugar onde orou, sofreu e esteve sepultado S. Dâmaso, que mais tarde ascendeu à cadeira de S. Pedro, e era natural de Guimarães. S. Dâmaso, como se disse, nasceu em Guimarães no século IV e foi Papa do ano 366 ao 384. Foi também inspirado poeta, e foi ele quem confiou a S. Jerónimo a tradução da Bíblia, conhecida pelo nome de Vulgata: a Via Ápia por onde passaram as Legiões Romanas que dominaram o Mundo; os arcos que simbolizam o poder e a glória dos Imperadores; o Coliseu famoso que podia comportar 5000 pessoas e que foi obra de escravos e onde pereceram milhares de cristãos que só se libertaram dos tiranos através do espírito, tendo os seus destroços físicos servido de alimento às feras e regalo à vista dos senhores.

Mas ao lado do Passado distante, temos o Passado próximo e ainda o Presente actualizado — artérias mo-

dernas onde impera o desafogo e o bom gosto. Comércio intenso e estabelecimentos cheios de comodidades.

As igrejas são muitas e de várias idades, e quase todas de traça arquitectónica majestosa. Disseram-nos que a cidade tem cerca de 400, ou não seja Roma a capital do catolicismo.

Numa noite de magnífica temperatura assistimos em frente da Câmara Municipal, a um belíssimo concerto que comemorou a fundação da cidade, várias vezes milenária. Como se sabe, era neste ponto venerável que se erguia no passado longínquo, o templo de Júpiter Capitolino; desta circunstância o chamar-se a este palácio, que se nos apresentou ainda rodeado de estátuas de mármore, o Capitólio. Parece que era neste ponto que se situava a célebre Rocha Tarpeia, do alto da qual eram precipitados os traidores da República.

Os «Foruns», que são próximo deste antigo templo e que se situam numa das sete colinas, ficam próximos e lembram, agora, cemitérios sem função, mas muito cuidados contudo. Pedras venerandas, lápides, arcos, colunas, estátuas. Era aqui o centro da vida pública da Roma Imperial, onde se debatiam os assuntos políticos, se administrava a justiça, se difundia a religião, se cultivava a arte.

Os séculos passaram, mas Roma, apesar disso e talvez por isso, continua a ter todo o ar de capital dum grande Império. Olha-se para ela com respeito, com veneração — por vezes até nos parece ser que com medo. Roma é a Cidade Eterna, e mesmo na actualidade ela continua a ser imperial, embora o seu império, hoje, seja apenas de carácter espiritual. Com efeito, o Vaticano aqui implantado, superintende em todos os continentes. Orienta povos de todas as raças que seguem o credo católico, e que são dezenas de milhões.

Nas nossas passeatas a pé, a cada passo topávamos com grandiosos e elegantes obeliscos, além de estátuas cheias de beleza; fontes, monumentais, a jorrar continuada e abundantemente, água cristalina; jardins mimosos, e um



ROMA — Basílica de S. Pedro

parque imenso que dá pelo nome de Villa-Borghese, e onde as diversões são variadíssimas.

As suas basílicas são famosas, e cada qual a maior e a mais bela. A de S. João de Latrão é imensa e constitui a catedral de Roma. À sua beira a Escada Santa, construída com as pedras trazidas da Palestina e que constituíram o Pretório de Pilatos, sobre a qual passou Jesus. Estas pedras a todos os títulos venerandas, estão forradas de madeira para que os joelhos dos devotos as não desgastem, e se conservem como na antiguidade distante.

Santa Maria Maior é uma das mais antigas de Roma, e *vis-à-vis* com a de S. João de Latrão, cada uma no topo da Via Merulana. Foi edificada no século VI, no ponto onde segundo a tradição, havia caído neve num dia 5 de Agosto. Daqui o ser esta basílica consagrada a Nossa Senhora das Neves. Como parêntese, diremos que, aqui, confirmamos o dito de que «o Mundo é pequeno». Na verdade, tendo encontrado a caminho de Lourdes, uns dias antes, um categorizado padre eslovaco, que vinha da América e viajou connosco no mesmo compartimento, eis que, nesta basílica, o encontramos altamente paramentado, e soubemos então, que era dia da festa eslovaca, em Roma, e à qual vinha gente de vários pontos, acompanhada de grupos folclóricos, etc., etc.. Isto verificamos com prazer, trocamos olhares. Conhecemo-nos ainda.

A Basílica de S. Paulo, extra-muros no passado, é

também imensa e cheia de elegância e valores artísticos. É a segunda de Roma, depois da de S. Pedro. Foi construída para albergar os despojos do apóstolo mártir que lhe deu o nome.

Finalmente S. Pedro do Vaticano, a basílica dedicada ao primeiro Papa, e que foi construída pelo Imperador Constantino perto do Cerco de Nero onde o príncipe dos apóstolos sofreu martírio. Foi acabada no ano de 349, recebeu numerosas transformações e chegou a ameaçar desmoronação. No período da Renascença foi reconstruída em novos moldes inspirados no Panteão, e nela trabalharam os maiores artistas da época, como Miguel Ângelo e Bernini. As suas proporções são colossais em todos os aspectos, mas por outro lado apresentam uma harmonia extraordinária. A Praça de S. Pedro em frente, que uma colunata imensa circunda, é vasta e lembra o mostrador de um relógio de sol. No eixo um grande obelisco, ladeado por duas fontes monumentais. Devemos acrescentar que Roma é a cidade dos obeliscos — nada menos de 13, e todos de grande altura, de interesse e de enorme significado.

Foi desta praça imensa e na qual se encontravam dezenas de milhar de peregrinos e turistas de todo o Mundo, que nós pudemos ver e ouvir S. S. Paulo VI. Momento emocional. O anseio patenteava-se no rosto de todos, porque, a aparição papal não se fazia como de costume, há dias, por motivo de doença.

A figura branca do Papa apareceu na segunda janela do palácio, para agradecer e saudar os visitantes. Ouvimo-lo dissertar, pausadamente mas com voz firme, solicitando que todos se unissem a ele, numa prece sentida, em favor da Paz no Mundo. (Paz, sim, a Paz que toda a humanidade anseia mas que, infelizmente, não é compreendida por todos. Ainda há muitos homens de má vontade...). A figura veneranda de Sua Santidade retirou-se por fim, e aquela mole de gente que o havia escutado, movimentou-se em várias direcções.

Nada diremos sobre museus, até porque, afinal, toda a imensa cidade é um museu, com galerias de arte diversas, igrejas de todos os estilos, palácios imensos com recordações do passado, fontes artísticas como talvez não haja em nenhuma outra capital, estátuas, colunas, o Castelo de S. Ângelo à beira do Tibre; o célebre Altar da Pátria, grande, majestoso e evocativo; o Palácio da Justiça em frente de uma das pontes que atravessam o rio, etc., etc..

Quisemos visitar o Lido de Óstia, e fomos lá. É a praia cosmopolita de Roma, e ela está para esta capital como o Estoril para Lisboa. As areias de Portugal são porém mais finas e mais lindas. Auto-estrada ampla, e magnífico caminho de ferro ligado ao metropolitano. A praia é imensa e o aglomerado urbano é encantador. Lindos jardins. Uma elegante e ampla avenida veio-nos recordar o Portugal distante, mais intensamente, pois num cunhal dessa artéria vimos consagrado um grande navegador português. Efectivamente, num rectângulo esmaltado lia-se em grandes letras — «VIA DE VASCO DA GAMA».

Os dias em Roma passam rápidos. A gente romana, por outro lado, ouve-se com imenso prazer. É gente alegre e fala pelos cotovelos, sempre com boa disposição. Falam

a cantar. Percorrer os mercados que são ao longo de certas ruas, é como ver desbobinar um filme. Há tudo para vender e em boas condições de preço. Exposição excelente dos artigos, e quem os vende respira alegria. Procuram vender mais, pela graça natural que têm. Falam a cantar, eis tudo. A própria polícia cativa quem a procura ou aqueles que a observam.

Fomos a Nápoles também. Já de Portugal havíamos partido com esta ideia e assim, um dia cedo, metemo-nos num comboio com a categoria de «directo» e que, em 2 horas e 14 minutos, transpõe os 214 quilómetros que separam as duas grandes cidades.

O que vimos na viagem surpreendeu-nos. A terra que era pobre, os italianos souberam-na transformar, tornando-a rica; grandes terraplenagens foram feitas para a plantação de inúmeras árvores frutíferas. Há lindos e extensos pomares e olivais, e a água que vem de longe irriga todas as culturas. Os campos parecem jardins. Atravessamos uma ramificação dos Apeninos adiante de Privernos, por um extenso túnel que foi construído em 1916, segundo legenda que ostenta.

A primeira paragem do comboio é em Fórmia, linda cidade à beira-mar, com um grande porto. A viagem prossegue. Aldeias claras, implantadas na encosta da montanha, como que a dominar os terrenos de cultura que se estendem por aí fora. Entre as árvores de fruto lobrigam-se quando em vez grandes casais.

Pensamos no poder do trabalho. Com efeito, só trabalhando muito, era possível numa terra paupérrima como era a italiana, construir pomares tão grandes e tão lindos. Um país lindíssimo, onde a mão do homem transforma a terra pobre em terra fértil. Grandes técnicos e grandes trabalhadores há na Itália.

Os caminhos de ferro italianos sofreram grandes devastações com a Grande Guerra. Só os caminhos de ferro do Estado (F. S.) tiveram 7100 quilómetros de via destruída e 12 000 de linhas eléctricas; 40% das instalações de material de sinalização; 100 quilómetros de pontes que foram pelos ares, avarias graves em túneis, estações, oficinas, depósitos, etc.. O material de tracção, de passageiros e de mercadorias quase que tudo desapareceu (2300 locomotivas, 9500 carruagens e 100 000 vagões).

Mas tudo se restabeleceu, melhor e mais ainda, com uma rapidez impressionante. O que se passou na Itália no apôs-guerra, parece um verdadeiro milagre — o milagre do trabalho. Verifica-se que a Itália possui um esplendor de técnicos, e o povo em geral as mais altas qualidades de produzir. Os comboios italianos rivalizam sem favor, em comodidade e rapidez, com os franceses, considerados os melhores do Mundo, e pelo que lemos há pouco, o Estado italiano ainda não está satisfeita, pois vai brevemente adquirir 45 electromotoras e 1200 carruagens, para as suas linhas férreas e para velocidades de 160 quilómetros horários.

À sua hora, o comboio em que viajávamos chegava a Nápoles, à estação que fecha a Norte, toda a ampla Praça de Garibaldi. O que aquilo é, Santo Deus! Um mundo, só a estação! As linhas são 26, paralelas, todas servidas por enormíssimas plataformas cobertas. Os serviços ferroviários e outros a estes ligados funcionam em

dois amplos edifícios que se situam de um lado e de outro deste feixe de linhas, e ambos os edifícios estão ligados por uma incomensurável marquise de cimento armado, sustentada por enormes colunas. Debaixo de todo este tecto há estabelecimentos de toda a ordem: restaurantes, cafés, bazares, modas e até um museu — o museu nacional das figuras de cera no qual se viam as mais altas personalidades nacionais e internacionais. Também há uma ampla capela, de estilo modernista por sinal, e onde as imagens, estilizadas são de ferro forjado.

O edifício ferroviário da direita está sendo substituído por um novo, que tem simplesmente 16 andares. Tudo aquilo é grande, correcto de linhas, funcional, mas quanto à beleza de conjunto... é bastante discutível.

A praça em frente, rectangular, ostenta ao centro uma estátua equestre de grandes proporções, do fundador da unidade italiana — José Garibaldi. Daqui partem ruas e avenidas em todos os sentidos. Ao longe, para o lado do Sul e a barrar o horizonte, lá está o Vesúvio famoso, com uma nuvem branca sobre ele, como se fosse um penacho de vapor de água...

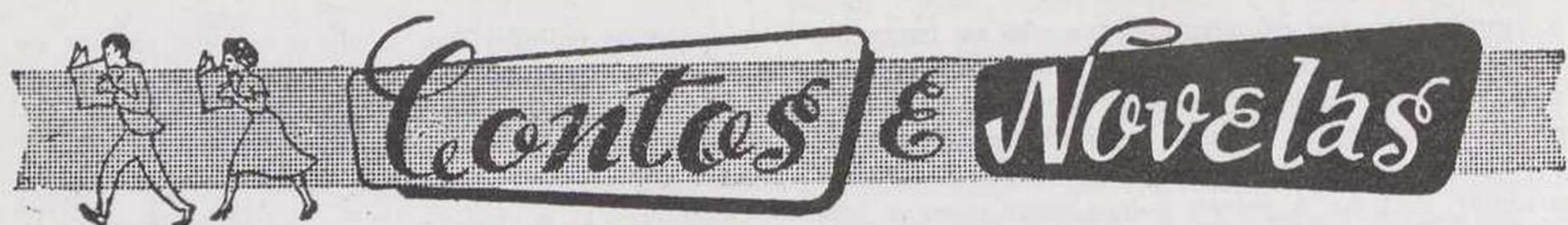
Almoçámos à beira do golfo, num restaurante muito aconchegado, mas de típica apresentação. Lá veio como primeiro prato, a «pasta» — o celebrado macarrão, muito seco e polvilhado com queijo em pó. (Que saudades tivemos, mais uma vez, da cozinha portuguesa!). Para nós só a carne e a fruta, o pão e o vinho, nos satisfez plenamente. Este, por exemplo, era de Sorrento, nas proximidades do vulcão famoso. Deliciosa e belamente apresentada, a fruta. Conta caríssima, mas como apresentada com graça e sorrisos, ficamos satisfeitos. Os italianos são mestres em saber receber...

Seguiu-se um passeio magnífico, porque vagaroso e sem cansaço, dado que utilizamos um dos típicos carros descobertos, puxado a cavalos e a que os italianos dão o nome de fiacre.

As avenidas que marginam o golfo são maravilhosas. Num grande e elegante castelo que dava a impressão de imergir das águas, drapejava ao vento a bandeira tripartida, cujas cores, verde, branca e vermelha, representam os seus mares, as suas neves, e a lava dos seus vulcões. Sobre a parte branca e em forma de escudo, uma estrela sobreposta a uma roda dentada, e o conjunto orlado por dois ramos de folhas de louro, honrando assim, os frutos do fecundo trabalho italiano onde vive uma população alegre, radiante, que mostra bem o prazer de viver. A costa é sempre recortada, e a água do mar, muito verde, marulha como que num afago permanente.

Mas a parte antiga da cidade também é formosa. Ruas estreitas mas não tortuosas, palácios sumptuosos, muitas igrejas, vários monumentos. As napolitanas são simpáticas: bastante nutridas e morenas; olhos grandes, negros, aveludados. São alegres, como de resto são todas as suas patrícias.

Há um velho slogan que diz «Ver Nápoles e depois morrer», mas nós, que vimos a cidade que o Vesúvio domina ao longe, temos tenção de ainda voltar a Nápoles. É que Nápoles é possivelmente a mais bela de todas as cidades da Itália, e a Itália um dos países mais belos do Mundo...



## Contas e Novelas

# Noite de Natal

POR ISILDA DE MATOS MENDES

MARIANA desvia o olhar para o relógio colocado sobre a porta: duas e vinte da madrugada.

A seguir, os seus olhos vão pousar-se naquela fiada de camas brancas, de um e de outro lado da enfermaria.

A distância, Mariana observa os doentes, num último olhar cuidadoso de quem fez da profissão um sacerdócio. Todos sossegaram, por fim. No rosto de alguns, abrem-se sulcos, rugas de sofrimento e de velhice; e, observando bem, talvez seja possível descobrir vestígios de lágrimas recentes, choradas baixinho, na solidão do seu leito de enfermos.

É triste o Hospital naquela noite tão bela — a mais bela de todas as noites do ano.

Para além do sofrimento físico, patenteia-se, bem evidente, o sofrimento moral. Nessa santa noite de Natal, as saudades, como que invocadas por misteriosa voz, acorrem em tropel, para farem companhia aos que outrora foram felizes.

Mariana pensa nos seus doentes e sofre com eles. Depois, pensa em si própria. Ali está ela, que também um dia alimentara sonhos, votada ao desempenho da sua missão, que lhe é agora quase a única razão de ser da existência.

Ninguém adivinha que a enfermeira Mariana tem o seu segredo, tão dedicada a vêem sempre, tão compenetrada no desempenho do seu cargo. E, assim, julgam límpido o seu coração, sem sombra que o entenebreça.

Mariana senta-se, por fim, na cadeira branca e fria do quarto da ronda. Abre um livro e dispõe-se a ler. Assim, passar-se-ão rápidas as horas. Está frio. Puxa o radiador para junto de si, e o calor traz-lhe uma grata sensação de conforto.

Não lhe competia trabalhar naquela noite. Fê-lo por uma colega que tinha a sua consoada em família. Ela agradecera-lhe o favor, com lágrimas nos olhos.

Para si, que diferença fazia ali estar? Nenhuma.

Não tinha ninguém! Ainda se os pais fossem vivos...

As letras da página que principiara a ler confundiram-se. Sem o sentir, Mariana lembrou-se do seu lar modesto mas acolhedor, lá longe, nesse Alentejo distante, que deixara para sempre, havia quatro anos...

Que saudades das consoadas em sua casa! Quanta ternura no calor da amizade dos pais! Quanta beleza no presépio iluminado, com raminhos de azevinho em torno do estábulo e estrelas prateadas nas ramadas que lhe serviam de fundo, a fingir as cercanias de Belém!

Tudo tão perto, ainda, e ao mesmo tempo tão distante já!

Outras recordações, vindas de um recanto muito discreto da sua alma, foram-se esboçando aos poucos. Eram fantasmas de todas as horas de solidão, a povoarem o mundo íntimo de Mariana...

\*  
\* \*

— Mas tu não vês, Marianinha — Eduardo trataba-a sempre assim — que te adoro, que vales mais para mim do que todos os propósitos interesseiros de minha mãe, do que todas as herdeiras ricas que me destinam?

Mariana sorria tristemente.

— Eu sei, Eduardo! Eu sei que tu me queres. Mas não esqueças que para me falares, tens de o fazer às escondidas de teus pais, que me detestam só por eu ser pobre...

— Tem fé, meu amor! Se tudo correr bem, termino o curso dentro de três anos. Depois, já posso ganhar dinheiro, mesmo aqui na terra. E então, casamos, ouviste?

— E o ódio de teus pais? De tua mãe, principalmente? Pensas que eles vão querer? — e Mariana, desanimada, abanava a cabeça com descrença. — Assim, nunca eu quereria...

— Não sejas tola, Marianinha ! Os meus pais habituar-se-ão à ideia. Vais ver...

\*  
\* \*

Depois, o tempo havia rodado. Os pais de Eduardo tinham escolhido uma herdeira rica para mulher de seu filho.

Mariana assistira, com o coração desfeito, à maquinção urdida para obrigar Eduardo a casar com a rapariga. Como ele se opusesse, chegaram mesmo a ameaçá-lo de que o expulsariam de casa sem um centavo.

Eduardo chorara como uma criança, no regaço de Mariana. Nunca ela o vira assim, e só aquela dor o impedia de dar larga aos seus próprios sentimentos.

— Não vês, minha querida, o que os meus pais fazem ? Não vês que me cerceiam as possibilidades todas ? Quereria fugir contigo e casar lá longe, na capital ! Mas... para te oferecer que género de vida ? Se eu ainda não tenho uma carreira, um futuro... nada... a não ser a fortuna de meus pais, que me compram com dinheiro... até o direito de amar !

Mariana apelara para as suas débeis forças e disse :

— Vai, Eduardo ! Faze a vontade de teus pais ! Talvez afinal ela seja... boa rapariga, a despeito de quanto se diz. Talvez tu consigas modificá-la ou...

Mas não acabara a frase. Rompera em soluções.

Dias depois, a mãe de Eduardo procurara-a.

— Espero que agora se desimagine do meu filho e o deixe em paz, o que aliás devia ter feito desde sempre, pois bem via que ele não lhe podia convir ! Certamente lhe interessaria o dinheiro dele. Pois bem : aqui tem neste envelope o necessário para sair desta terra e procurar vida noutro lado. E que ele nunca mais a veja...

Mariana fitara-a, com uma sombra de desprezo e revolta no olhar :

— Guarde o seu dinheiro, minha senhora ! Partirei, mas sem ele. Leve-o consigo, pois só com vê-lo se me fere o olhar !

E partira, de facto, para não assistir ao casamento de Eduardo.

As novas foram chegando, de quando em quando, trazidas por uma outra pessoa conhecida.

É tão pequeno o Mundo, afinal ! Por conterrâneos seus, ela sabia que a mulher de Eduardo era egoista e altiva, que detestava crianças e que chegara mesmo a gritar, diante dos sogros, que «nunca queria ter filhos»...

Mariana pensava em Eduardo, com tristeza e saudade. Vinham-lhe à ideia certas palavras dele :

— Sabes, Marianinha ? Quero um ranchinho de filhos à nossa volta, quando casarmos. Eles saberão vencer a resistência de meus pais, que suspiram por um neto. Pois dar-lhes-emos uma dúzia...

\*  
\* \*

A campainha retinu. Era o doente da cama 32. Tinha febre. Estava com sede. Com carinho, Mariana deu-lhe de beber e o doente aquietou-se.

Olhou o relógio : dez para as três.

No silêncio profundo da noite, a *sirène* de uma ambulância cortou os ares.

Mariana olhou através da janela. Pela rampa, subia uma ambulância a toda a velocidade. Aquele



... ficou perplexa, olhando o rosto do homem estendido na mesa de operações

espectáculo de todos os dias não conseguira ainda encontrar empedernido o coração da jovem enfermeira.

Mariana voltou para dentro. Um calafrio percorreu-lhe o corpo. Ela preparou um café. «As madrugadas, à medida que as horas avançam, tornam-se sempre mais frias...» — pensou.

Uma das novas enfermeiras veio a correr:

— Enfermeira Mariana! Apresente-se com urgência na sala de operações, em cirurgia B. Vão operar e pedem a sua comparsa. Eu venho para substituí-la...

Antes de entrar na sala de operações, Mariana cruzou-se com a maca que dois criados conduziam. Sobre ela, um corpo inerte de mulher, com a face e todo o lado esquerdo esfacelados por violentas contusões. O cabelo era uma pasta pegajosa de sangue, e mal se lhe conhecia a cor.

— Morta? — perguntou Mariana.

— Sim, senhora — respondeu um dos criados. — Foi um desastre de automóvel; o comboio apanhou-o numa passagem de nível...

Mariana entrou. Envergou a bata esterilizada e pôs um tapa-boca.

O outro sinistrado — eram duas, as vítimas — estava já na mesa operatória.

O médico anestesista fez sinal a Mariana para lhe aplicar a máscara. Ela pegou no bocal do vaporizador, para o aplicar ao sinistrado. De repente, os seus olhos escuros dilataram-se de espanto. Assim ficou, perplexa, olhando o rosto do homem estendido na mesa de operações. De uma ferida profunda, no frontal, corria, teimosamente, um fio de sangue que um enfermeiro ia limpando com um pedaço de gaze.

O médico olhou com estranheza para Mariana.

— Então?

Com as mãos a tremer, ela colocou a máscara; e, momentos depois, a operação principiava.

Sob o tapa-bocas, naquele rosto onde apenas brilhavam dois olhos negros, em febril ansiedade, uns lábios frementes de mulher murmuravam, de maneira que só Deus podia ouvir:

— Salvai o Eduardo, Senhor! Salvai-o!

\*  
\* \*

No céu, vai clareando a madrugada.  
É quase manhã desse dia de Natal.

Mariana, pálida, exausta pelas comoções sofridas, não consegue desfitar o doente.

Ela sabe que não pode fazer mais nada do que esperar. Resta aguardar o infinito auxílio do Senhor!

A ciência fez tudo o que era possível. E Mariana, agora, sabe que apenas pode fazer uma coisa: rezar.

A porta abre-se, de mansinho. A enfermeira ouve dizer, muito baixo:

— ... e cuidado: não falem alto ao pé do doente! Poderia ser-lhe muito prejudicial...

Mariana aguarda. Na moldura branca da porta recortam-se dois vultos: são os pais de Eduardo.

Mariana olha-os, comovida, e sente pena. Onde estão os sorrisos escarninhos de outrora, a expressão de altivez que normalmente povoava aqueles semblantes? A face da mãe, extremamente pálida, lábios cerrados, para não deixar escapar um grito, já não é a face daquela senhora alta que Mariana conheceu. Agora ela é, apenas, a mãe aflita, com o coração destroçado pela dor...

As duas mulheres encaram-se, frente a frente. A mãe de Eduardo não entende logo o que Mariana faz ali, ao pé do filho. Depois, parece recordar.

Não trocam uma palavra. Passados os primeiros momentos de emoção, a mãe de Eduardo abre os braços e, chorando, murmura, por fim:

— Ai, minha filha! Que grande fatalidade nos sucedeu!...

Nos braços de Mariana, deixa por fim correr livre o pranto.

O pai assiste mudo àquela cena. Pelo rosto, deslizam-lhe lágrimas de comoção.

\*  
\* \*

— Avó, esteja quietinha! Vou dar-lhe uma injecção, sim? Não vai doer nada... Vai ver!

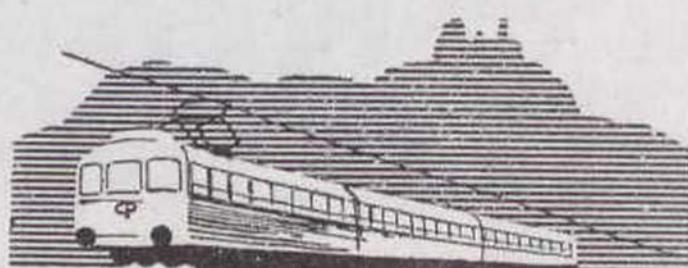
A avó sorri, enlevada. Adora aquele neto — o primeiro — que tanto se parece com o seu Eduardo, quando era pequenino.

— Pronto: já está. Não doeu, vê?

E o pequeno, muito senhor de si, guarda a seringa improvisada, exclamando:

— Já dei uma injecção ao pai, outra à mãe, e agora vou dar uma à Marianinha, que está no berço...

E lá vai de queixinho erguido, até ao quarto onde dorme a irmãzita...



# OS FOGUETES

POR MANUEL DA FONSECA VAZ

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 1.ª CLASSE

O foguete, peça de fogo de artifício composto de pólvora misturada com substâncias que se coloram ou explodem, é mais um invento dessa China lendária e misteriosa que durante cinco mil anos viveu completamente isolada dos outros povos do globo terráqueo e que hoje é povoada por 740 000 000 de habitantes e possui a bomba atómica.

Como é natural foram também os chineses os primeiros a preparar os fogos de artifícios com a finalidade de animar os festejos públicos.

Rapidamente este recreio se propagou aos povos vizinhos. Os indianos e egípcios também se dedicaram muito à pirotecnia e transmitiram os seus conhecimentos aos gregos, romanos e árabes.

Em Espanha os árabes fizeram renascer os fogos de artifício, fabricando foguetes, bombas e lumes de várias cores.

Em França, durante o século XV, chegou a trabalhar-se primorosamente na arte do fogo, o mesmo acontecendo em Itália.

A pirotecnia teve a partir do século XVI um grande desenvolvimento em Portugal, decaindo nos princípios do século XVII por força das leis proibitivas e voltando-se a incrementar a partir dos meados do mesmo século para decair novamente nos fins do século XVIII.

Nos meados do século XIX a pirotecnia sofreu no nosso país novo impulso devido à circunstância do italiano Giuseppe Osti ter construído em Lisboa uma importante fábrica de fogo de artifício, donde saíram mais tarde pirotécnicos portugueses que se gloriavam de haver sido discípulos do artista italiano e que não só o igualaram como até o ultrapassaram.

Entretanto, o aperfeiçoamento da pirotecnia em Portugal prosseguia, sendo hoje célebres os fogos de artifício fabricados na ridente província do Minho.

Mas a pirotecnia não foi sómente usada para distrair o público que assiste aos festejos, pois quase simultaneamente foi também usada para fins de guerra.

Assim, o foguete para fins bélicos foi usado no século XIII pelos chineses e pelos gregos para lançar substâncias incendiárias para dentro de praças sitiadas.

Também a França, no tempo de Napoleão fez várias tentativas para aperfeiçoar o foguete de guerra, porém

coube a um oficial inglês de artilharia, Willan Congréve, a preparação de um foguete de maior calibre e alcance que, em 1806, foi utilizado contra a esquadra francesa e depois contra Flessingue, em Copenhague.

Foram ainda empregues na batalha de Waterloo e em 1816 no bombardeamento de Argel.

Os austríacos aperfeiçoaram ainda mais o uso desta arma, empregando nas campanhas de 1859 e de 1866 foguetes de calibre 64 mm com cartucho munido de obus, permitindo uma maior justeza de tiro.

Por seu turno a Rússia usou esta arma, na campanha da Turquia, em 1828, e mais tarde no Cáucaso em 1846.

O uso de foguetes de guerra estava quase abandonado pelos exércitos quando a partir de Junho de 1944 começaram a surgir sob o céu de Londres estranhos objectos voadores, as célebres bombas V1, lançadas da base alemã de Peenemunde e que ao caírem causavam enormes devastações.

Poucos meses depois eram lançados, da mesma base, os foguetões supersónicos V2, dirigidos contra Londres e Antuérpia.

Desde então estes terríveis engenhos evoluíram de tal forma que hoje podem acertar nos alvos mais distantes com uma precisão absoluta.

Esperamos que o seu emprego seja tão sómente utilizado para fins científicos e pacíficos, pois caso contrário o aniquilamento da humanidade será um facto doloroso.

Muito havia a dizer, portanto, sobre foguetes, porém, os que melhor conheço são: aqueles que em criança via subir aos ares e rebentar com grande estrondo por cima da minha aldeia, mal rombia o dia da festa do mártir S. Sebastião, enquanto a banda do Alcaide percorria as ruas a anunciá-la; daqueles que os festeiros lançavam, alta madrugada, sobre as casas do burgo ainda na modorra anunciando a sua chegada das festas que se realizavam nas aldeias em redor. Ainda parece que estou a ouvir as vozes cristalinas das jovens camponesas quando desciam as faldas da serra da Gardunha e cantavam:

*Senhora Santa Luzia  
Vizinha do Castelejo  
Dai saúde para os meus olhos  
Que é coisa que eu mais desejo*

*Santa Luzia, dai-me vista  
Que eu quero servir a Deus  
Vou à missa e não vejo  
Que pecados são os meus*

ou subiam as encostas, em direcção a Alpedrinha, Castelo Novo, Alcongosta, Castelejo, etc., a cantar :

*Senhora das Preces  
Mandai o tempo alegre  
Há quatro dias que chove  
Água fria como a neve*

*Senhora das Preces  
Ó Minha Santa Madrinha  
Eu já fui à Vossa Casa  
Vinde Vós agora à minha*

Recordo também, com grande mágoa, os foguetes que vitimaram para sempre alguns companheiros de infância ao fazerem rebentar, sem quaisquer precauções as cargas que não explodiam no ar e vinham agarradas às canas fumegantes.

Estes tristes acidentes causaram-me tão funda impressão que desde aí deixei de gostar dos foguetes-de-três-respostas, especialmente dos morteiros que abanavam as casas de granito e os tímpanos dos seus habitantes quando explodiam sobre a freguesia.

E hoje com mais razão detesto os foguetes que explodem no ar pois não entendo o motivo porque não se podem celebrar as festas sem se lançarem grandes quantidades de canas com explosivos sobre aglomerados populacionais às horas nem sempre convenientes prejudicando o repouso dos trabalhadores e especialmente dos doentes.

A propósito, lembro-me, de há dois anos, estando a passar férias na ridente província do Minho, ter sido despertado às 6 horas da manhã por um intenso lançamento

de foguetes no lugar de Arnoia onde existe um grande hospital, lançamento que durou mais de uma hora e cujos estampidos se ouviam a cinco léguas em redor.

Pobres enfermos que tiveram de suportar durante esse dia o deflagrar de centenas de foguetes !

Mas esta prática vem de muito longe, sendo curioso salientar que em 1610 foram proibidos os fogos de artifício em Portugal porque causavam grandes despesas e eram frequentes os desastres (lei de 9-1-1610; carta régia de 30-VIII-1622; circular de 28-IX-1622; alvará de 2-VIII-1641).

Todavia estas judiciosas leis depressa cairam no esquecimento, continuando-se todos os anos a queimar grandes quantidades de fogo de artifício por ocasião das romarias, festas religiosas e outras, gastando-se assim milhares de contos que poderiam ter melhor aplicação, e causando bastantes vítimas, em regra, crianças já na terceira infância.

E não me convençam que as festas sem fogo não têm sabor nem brilho, pois o ano passado tive a oportunidade de assistir a uma festa em Itxassou, formosíssima povoação situada na vertente setentrional dos Pirinéus, e nem sequer foi lançado um foguete de lágrimas.

Em compensação as distrações eram imensas e agradáveis.

Num grande recinto ao ar livre tive o inefável prazer de assistir à exibição de lindos bailados e cantares regionais, bem como a um jogo de pelota vasca à mão nua.

No regresso de França fiquei uma noite em Vilar Formoso e aqui, mal rombia o arrebol, fui despertado pelo estralejar de foguetes a anunciar o começo das festas em honra do orago dum lugar próximo.

Estava, sem dúvida, em Portugal.

Assim como os folguedos carnavalescos quase que desapareceram dos nossos hábitos, espero que um dia desapareçam, pelo menos, os potentes morteiros que ao rebentarem abalam as casas e ferem os tímpanos daqueles que assistem às festividades.

## PRÉMIO "GOVERNADOR-GERAL DE ANGOLA"



DA ESQUERDA PARA A DIREITA :— 2.º sargento António Calado da Cruz Semedo, 1.º cabos Carlos Alberto da Silva Andrade, Abílio Leal Fernando e Valdemar de Sousa Rodrigues, e soldado Augusto dos Santos Almeida, aos quais foi atribuído o Prémio «Governador-Geral de Angola».

A exemplo de muitos outros casos idênticos e conforme resolução da Administração da Companhia, aos militares em referência foram fornecidos passes gratuitos para visitarem os seus familiares.



# O Desporto NO CAMINHO DE FERRO

PELO ENG. JOSÉ LUIS BATALHA JARDIM  
DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

## OBJECTIVOS DA GINÁSTICA PARA TRABALHADORES

Por muito que tal custe admitir a quem se interesse pelo fomento da prática desportiva no meio ferroviário nacional, o subdesenvolvimento do desporto ferroviário é um facto.

As actividades desportivas das associações ferroviárias, que se devem apenas a uma meia dúzia de dirigentes dedicados e um reduzido número de atletas mais entusiastas, têm consequentemente que revelar uma falta de profundidade e de continuidade que se traduz por uma ausência de progresso, tanto no que respeita à expansão do desporto ferroviário e ao consequente incremento do número de praticantes, como no que se traduz por um aperfeiçoamento técnico das modalidades praticadas.

Ao nível do desporto corporativo nacional, por exemplo, onde os grupos desportivos ferroviários deveriam ocupar uma posição relevante, dado o campo de recrutamento de praticantes e a disponibilidade de instalações desportivas de que disfrutam e que não estão ao alcance da maioria dos Centros para Alegria no Trabalho, o comportamento verificado tem sido relativamente modesto, em contraste com tantas outras associações, algumas das quais bastante falhas de meios, mas cuja vitalidade tem ficado bem marcada pela sua presença nos torneios organizados pela F. N. A. T..

Se, em contrapartida, atentarmos no desporto federado — caso da equipa principal de futebol dos Ferroviários do Entroncamento, ou do grupo feminino de basquetebol do Clube Ferroviário de Portugal — poderemos ser levados a concluir que o panorama é mais animador pois aquelas equipas apresentam já uma bagagem técnica que pressupõe certo trabalho em profundidade. Mas, embora

numa primeira impressão possa parecer o contrário, até este facto vem comprovar o nosso ponto de vista.

Com efeito, se os Grupos Desportivos não pudessem recorrer a elementos não ferroviários, ocupariam as equipas referidas idêntica posição? Estamos certos que não.

Não é de modo algum nosso intuito criticar o facto de os clubes terem recorrido à solução mais simples, ou seja admitir elementos não ferroviários, para conseguir completar uma equipa desta ou daquela modalidade. Deejamos sim, demonstrar que, para a constituição dessas equipas, se lutaria com extraordinária dificuldade proveniente do desinteresse dos possíveis candidatos, se se procurasse contar apenas com jogadores ferroviários. Ao fim e ao cabo, há que reconhecer, o problema baseia-se fundamentalmente na indiferença dos elementos ligados ao caminho de ferro relativamente às actividades desportivas dos vários clubes ferroviários, e não na carência de possíveis candidatos com condições para praticar desporto. E, a prová-lo, lá estão todos esses Centros para Alegria no Trabalho que, com meios humanos e materiais bem mais reduzidos, mas com uma vontade férrea e um entusiasmo transbordante de todos os seus associados, conseguem ser verdadeiros «casos sérios» no nosso desporto corporativo.

Mas, já o dissemos atrás, o nosso objectivo ao escrever estas linhas não é fazer uma crítica. Criticar é bem mais fácil do que construir e, infelizmente, críticos não construtivos há muitos — não haverá pois necessidade de mais um. Não obstante, se, por força das circunstâncias, as nossas afirmações tiverem um certo aspecto de inconformismo, então seremos nós próprios os primeiros a dar

a mão à palmatória, na parte que nos tocou como membro dos corpos gerentes de um dos clubes em causa. A finalidade que temos em vista é simplesmente esta: procurar detectar onde está o mal de que enferma o desporto ferroviário, e tentar colaborar numa possível solução para esse mesmo mal.

Reparemos no panorama actual do desporto entre ferroviários:

No que se refere à eleição dos corpos gerentes das nossas associações, verifica-se não só um total alheamento da maioria dos sócios, como ainda enorme dificuldade em encontrar candidatos para os cargos directivos.

No que respeita à actividade das várias secções desportivas, disfruta-se idêntico panorama de desinteresse, não se verificando uma natural renovação de valores dentro das equipas, sistemáticamente condenadas a apoiar-se na veterania de quase todos os seus elementos.

No tocante ao capítulo da orgânica desportiva, depara-se com uma situação estática em que, talvez por força dos factos anteriormente apontados, se não tomam quaisquer iniciativas para além do «clássico» programa dos Jogos Desportivos Ferroviários. Há quanto tempo não realizam os grupos desportivos, entre si, um encontro amigável nesta ou naquela modalidade? Desde quando os clubes não efectuam um torneio de xadrez, ténis de mesa, damas ou qualquer outra modalidade, aberto a todos os ferroviários? Seria assim tão difícil?

E, para concluir este desbobinar de desabafos, desejo focar um último ponto: a falta de informações dadas aos sócios acerca das poucas manifestações desportivas que, graças à tal meia dúzia de dirigentes dedicados ou de atletas entusiastas, ainda se vão realizando hoje em dia.

Não deveriam os clubes preocupar-se mais com a divulgação das realizações em vista, procurando dar-lhes um maior realce? Não poderiam também fornecer informações sobre os resultados das competições, ou dar a conhecer as manifestações culturais efectuadas?

Evidentemente, nós procuramos que, dentro da medida do possível, estas colunas sirvam a tal finalidade mas, o dilatado período de tempo necessário à publicação do *Boletim*, impede-nos de efectuar um noticiário desportivo na verdadeira acepção da palavra. As notícias que publicamos são especialmente destinadas a informar os ferroviários afastados das lides desportivas, não pretendendo pois dirigir-se aos desportistas que já estão certamente inteirados por outras vias, dos resultados de quaisquer manifestações por que revelem interesse.

No entanto, até para elaborar o reduzido noticiário que habitualmente publicamos nestas páginas, lutamos com dificuldades de informação, já que os clubes interessados (?) não têm correspondido ao apelo que lhes fizemos, há já largos meses, no sentido de periodicamente nos enviarem informações das suas actividades.

Mas, voltemos ao assunto. Antes de mais nada, e para procurar vislumbrar a razão do panorama desportivo que acabámos de descrever, vamos tentar ouvir algumas opiniões de desportistas, treinadores, dirigentes, ex-dirigentes e até de não desportistas, opiniões essas que aqui serão publicadas.

Talvez assim, dentre a diversidade de críticas, sugestões, elogios, ou até de um eloquente silêncio, se possam tirar quaisquer conclusões aproveitáveis por quem de direito para contribuir, ao menos um bocadinho, para uma melhoria do desporto ferroviário. Oxalá!



## NOTICIÁRIO DESPORTIVO

### BASQUETEBOL

Terminou a fase preliminar do Campeonato de Lisboa de Basquetebol (feminino) ao qual concorreu a equipa do Clube Ferroviário de Portugal. Os concorrentes foram distribuídos por três séries, a disputar em *poule* a uma volta, para apuramento dos dois primeiros classificados para a fase seguinte.

Infeliz no sorteio, agrupada com as equipas do Sporting e do Benfica, sem dúvida mais fortes, a equipa ferroviária foi além disso batida tangencialmente pela turma do Algés, num jogo aliás muito bem disputado de parte a parte. Com três derrotas, as jogadoras ferroviárias viram-se assim relegadas para o quarto posto da série e, portanto, eliminadas.

Ficha técnica dos três últimos jogos efectuados:

Dia 5/11, no Pavilhão da Ajuda: FERROVIÁRIO-QUELUZ, 37-21.

O Ferroviário alinhou: Nelsa Madeira (*cap.*) (1), Ana Bela Moita (24), Maria Eugénia (10), Ana Maria (2), Carolina Soares, Maria José Aquilino e Maria Alice.

Resultado ao fim do primeiro tempo: Ferroviário-Queluz, 16-9.



Dia 12/11, no Pavilhão da Ajuda: FERROVIÁRIO-BENFICA, 27-47.

Alinharam e marcaram pela equipa ferroviária: Nelsa Madeira (*cap.*) (4), Ana Bela (7), Maria Eugénia (10), Ana Maria (6), Maria José, Maria Alice e Carolina Soares.

Ao intervalo o resultado era de 26-15, favorável à equipa encarnada.



Dia 19/11, no Pavilhão da Ajuda: FERROVIÁRIO-SPORTING, 24-39.

Constituição da equipa. Nelsa Madeira (*cap.*), Ana Bela (12), Maria Eugénia (6), Ana Maria (2), Maria Alice (4), Maria José e Carolina Soares.

Ao intervalo o Sporting vencia já por 21-6, desvantagem que o Ferroviário conseguiu que não aumentasse através do segundo tempo.



Classificação final da série:

	V	D	Marc.	P
1.º Benfica .....	5	-	239-115	10
2.º Sporting .....	4	1	216-128	8
3.º Algés .....	3	2	143-134	6
4.º FERROVIÁRIO	2	3	157-176	4
5.º Atlético .....	1	4	116-179	2
6.º Queluz .....	-	5	76-215	0

**FUTEBOL**

Prossegue o Campeonato Nacional de Futebol da III Divisão em que a equipa senior dos Ferroviários do Entroncamento tem vindo a registar comportamento muito agradável.

Resultados dos últimos jogos realizados :

**ALMEIRIM-FERROVIÁRIOS**, 2-0—Jogo no Campo Novo, em Almeirim. Árbitro : Alberto Martins, de Portalegre.

Ferroviários : Farto ; Ivo, Tavares, Alexandre e Cardoso ; Orges e Mamude ; Lucílio, João Domingos, Pompeu e Carlos.

Golos obtidos aos 40 minutos da primeira parte, e 12 minutos da segunda. Domínio mais acentuado da equipa de Almeirim e réplica animosa dos jogadores do Entroncamento, proporcionando um jogo bastante emotivo mas correcto.

★

**FERROVIÁRIOS-UNIÃO DE ALGÉS**, 1-0—Jogo realizado no campo dos Ferroviários, cuja vitória tangencial, castigando a sua falta de poder concretizador, não exprime a diferença de categoria existente entre os dois grupos.

★

**NAVAL 1.º DE MAIO-FERROVIÁRIOS**, 1-1—Esplêndido empate obtido fora de casa frente a uma equipa que, mercê do ponto perdido, deixou de figurar isolada no segundo posto da classificação. Este foi sem dúvida um dos melhores resultados obtidos pela equipa do Entroncamento.

★

Classificação geral da Série C do Campeonato Nacional da III Divisão ao fim das sete primeiras jornadas :

	J	V	E	D	Golos	P
1.º União de Leiria .....	7	6	-	1	22-	6 12
2.º Casa Pia .....	7	4	2	1	12-	4 10
Marinhense .....	7	4	2	1	13-	5 10
Naval 1.º de Maio ....	7	4	2	1	14-	7 10
5.º Nazarenos .....	7	3	3	1	16-	8 9

	J	V	E	D	Golos	P
6.º Almeirim .....	7	3	1	3	6-11	7
FERROVIÁRIOS .....	7	2	3	2	4-7	7
8.º Estrela .....	7	2	2	3	7-8	6
Odivelas .....	7	2	2	3	12-18	6
10.º Sacavenense .....	7	1	2	4	4-10	4
11.º União de Algés .....	7	1	1	5	4-13	3
12.º Castelo Branco .....	7	-	-	7	0-17	0

★

**Campeonato de Juniores da A. F. Santarém**

No Torneio Regional de Futebol organizado pela Associação de Futebol de Santarém para a categoria de Juniores, encontra-se também inscrita uma equipa dos Ferroviários do Entroncamento.

Nos seus primeiros jogos, os resultados obtidos pelos jovens ferroviários foram os seguintes :

Matrena-Ferroviários .....	1-0
Ferroviários-Torres Novas .....	1-2
União de Tomar-Ferroviários .....	3-2

**TÉNIS DE MESA**

Procurando desenvolver a actividade da sua secção de ténis de mesa, o Clube Ferroviário de Portugal inscreveu os jogadores da sua equipa masculina no Campeonato de Lisboa da F. N. A. T., prova individual que servirá de rodagem para o torneio por equipas a realizar no princípio do ano. Entretanto, e igualmente integrado em idêntico plano de preparação para a equipa feminina, que se encontra inscrita no Torneio Regional da Associação de Ténis de Mesa de Lisboa, pensa o Ferroviário aceitar um convite do Sporting Clube das Caldas para a realização de dois jogos-treino.

**HÓQUEI EM PATINS**

Terminado o Campeonato Nacional da modalidade, não podemos deixar de felicitar o Clube Ferroviário de Lourenço Marques pelo seu brilhante comportamento nesta prova, em que se classificou em segundo lugar, invicto, ao fim de seis jogos realizados na metrópole, frente às equipas do S. L. Benfica, F. C. Porto e Luanda e Benfica.

**Prémios “Governador-Geral de Angola” e “Governador-Geral de Moçambique”**

DA ESQUERDA PARA A DIREITA : Capitão Manuel Ferreira Linhares e furriel Carlos Alberto Torres Pereira, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola» ; alferes Vitor Pinto Galhano, 1.º cabo José Pontes da Luz e soldado José Augusto Tavares da Silva, aos quais foi atribuído o Prémio «Governador-Geral de Moçambique».

A exemplo de muitos outros casos idênticos e conforme resolução da Administração da Companhia, a todos estes militares foram fornecidos passes gratuitos para visitarem os seus familiares.



# Contos e Novelas

## O Natal de Elisa Moé

POR FRANCISCA GAMA

ESCRITURÁRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

CATUM abriu a porta da palhota e espreitou. O firmamento azul salpicado de estrelas prometia bom tempo.

Fazia frio, muito frio. Era uma noite daquelas em que o manto cobre a cabeça e a carne se eriça fazendo-nos arrepiar a pele.

Pegando na malga com a manga quente, Catum rodeou a palhota e dirigiu-se à magedoura pobre e pestilenta onde mugia lúgrubramente o boi. Respeitosamente descobriu-se e arrastando-se de joelhos até ao animal, ficou ali imóvel a olhá-lo. Depois deitando as mãos em terra falou alto e chorou. Preces sentidas saíram-lhe dos lábios roxos e gretados. Pedia pão para a sua ama, para os seus filhos, para o seu povo. Pediu chuva. Chuva bendita faria crescer o arroz, mataria a fome de seus irmãos.

Há quanto tempo não chovia na Índia. O solo avermelhado gretava-se descobrindo fendas enormes. As últimas ervas pareciam rir-se do seu implacável destino. Os animais morriam de fome pelos caminhos e as pobres crianças faziam-lhe companhia na sua sorte fatal.

Se chovesse, se o céu se tornasse escuro, o vento soprasse e as nuvens deixassem escapar a água que tão ciosamente guardavam. Oh se chovesse! As crianças voltariam a correr pelos campos, as tribos teriam pão e dançariam toda a noite em volta do seu Deus.

E o índio chorando arrastava-se no chão num desespero louco.

\*

Elisa Moé absorta em seus pensamentos, não vira o servo sair da palhota. Eram onze horas. Em breve nasceria o Deus menino. Mas esta noite parecia-lhe diferente das outras. Seu coração presentia algo de maravilhoso, algo de estranho que a faria feliz.

Sobre a mesa tosca colocou uma toalha ricamente bordada, a única que lhe restava do seu

enxoaval. Tirou do aparador dois pratos, talheres de alpaca, cálices e pôs tudo sobre a toalha. Acendeu os castiçais e abriu a telefonia velhinha e ruidosa.

Cânticos de Natal soaram na palhota forrada de canas e bambu. A índia a tremer de emoção arrastou seus passos até ao cadeirão de vime. Sentou-se lentamente e recostou-se na almofada. Suspirou, sentiu-se só, vazia e inútil. Olhou a mesa. Estava bonita. O cura da aldeia não devia tardar. Catum preparara a manga e o arroz de caril cheirava muito bem. Tinha um pouco de vinho de arroz e algumas tâmaras na arca. Ela, fora outrora muito rica. Hoje restava-lhe pouco mais que algumas rupias. Mas nessa noite também teria a sua ceia de Natal.

Lembrou-se de convidar o servo para jantar à sua mesa. Mas na sua seita era indigno convidar um criado. Elisa descendia de famílias ricas e altas. Sua família descendia de Brâmane.

A índia era alta, forte e escura. Seus olhos brilhavam no coração da noite, eram quentes como o fogo, arrebatadores como as ondas do mar. Seus seios embora flácidos, tentavam elevar-se harmóniosos no sari largo e branco. Os cabelos negros agora salpicados de fios prateados, espalhavam-se sobre os ombros um pouco curvados. Elisa era ainda uma bela mulher. Porquê sua tribo a renegara?

Só porque casara por amor com o branco Pedro Moraes? Conheceram-se e fugiram para as Minas Gerais. Arranjaram fortuna. Um dia as febres arrebataram Pedro e ela vira-se sózinha com um filhito para criar, num país grande e traiçoeiro. Desiludida regressou à Índia e voltou à sua aldeia.

Sua tribo quase desaparecera. Os poucos que restavam a renegaram e não lhe perdoaram seu erro. Então, levando seu filho, alugou uma casa e ali vivera durante muitos anos.

Zala cresceu. Era forte como o pai e terno como a mãe.

Tornou-se um homem forte, adorava os animais

e começou a tirar o curso de veterinário. Porém a guerra um dia estalou. Zala teria que partir. Apretando ao peito mamã Elisa, chorava como uma criança. Assim partiu. Nunca mais voltou.



Lágrimas de saudade assomaram aos olhos de Elisa. Para que recordar? Para que sofrer mais? Porquê seu menino morrera numa noite de Natal?

A cadeira rangeu, a índia levantando-se foi à janela. Olhou o firmamento azul. Estava uma noite linda, mas fria.

Sentiu-se triste e seus pensamentos voltaram para o passado.



Fora em 1943 que Zala partira. Troavam os canhões e o céu rubro de chamas aquecia a terra. Clamores de fome soavam altos e angustiantes. Bombardeamentos interruptos deitavam num minuto por terra aquilo que levara anos a construir.

Mobilização geral de homens por todo o País. Partiram jovens, quase crianças ao encontro da morte. Mãos se estenderam e tentaram freneticamente apertar mais uma vez os seus. Bonés verdes salpicavam as ruas e rostos imberbes não se envergonhavam de chorar.

Zala também chorara. Seu coração era débil, sua ternura pela mãe tornava sua partida intolerável. Interrompeu seus estudos, trocou a caneta pela arma como tantos outros, e lá foi no turbilhão do sangue e da morte. Despedira-se da mãe para sempre.

Passaram-se alguns meses. As cartas vinham impregnadas de amargura, mas continham palavras de esperança em dias melhores. Zala incitava a mãe dando-lhe coragem para suportar a separação. Enviava fotos. Com armas eram raras, mas enviou muitas com animais. Estas eram paisagens lindas para Moé.

Um dia as cartas faltaram. O coração de Elisa pressentiu a desgraça. Começou a ficar todas as tardes ao portão do quintal à espreita do correio. Naquela tarde o rapaz lhe trouxera um papel azul e frio: Zala morrera em combate no dia 24 de Dezembro de 1943.

A índia não chorou. Ficou imóvel, fria, aniquilada. Escreveu ao comandante, pediu-lhe os objectos do filho e um relatório sobre a sua morte. Como fora ingrata a sorte de seu querido menino. Seu amor pelos animais matara-o.

Vira um dia uma andorinha ferida num abrigo. Correu para ela e apanhou-a. A mão tocou um objecto frio e metálico.

A vista se lhe toldou. O sangue correu do crânio e Zala caiu inerte sobre o solo. A granada explodiu, matando-o.

Como Elisa sofreu. Primeiro Pedro, agora Zala.

Fechou a casa e recolheu-se com Catum numa palhota. Mal tinha dinheiro para comer. Que restava de sua vida era pó. Ali se isolou do Mundo e passaram os anos, depois todos os Natais foram iguais aos outros dias, dias vazios, dias de solidão.



Elisa despertou. Sem querer voltara ao passado. Estava a fazer-se tarde e Catum não aparecia. Agasalhou-se no sari e abriu a porta. Espreitou o caminho, o cura não dava sinal de vida, mas ele viria com certeza.

De repente ouviu um choro de criança, sobressaltada olhou em volta e descobriu um menino magro e roto com uma avezita na mão. Mamã Moé aproximou-se dele e perguntou-lhe pelos pais, o menino disse que os não tinha, mas ele queria que a senhora lhe tratasse da sua ave, que estava ferida numa das asas. Elisa estremeceu. Voltou a

Foi inaugurado em Novembro último, nos comboios «Foguetes» que circulam entre Lisboa e Porto, um serviço de *snack-bar* que a nossa gravura reproduz, e cuja exploração está a cargo da «Wagons-Lits».

O sistema, criado por iniciativa da C. P., pela adaptação, nas oficinas do Barreiro, e em primeira fase, de 6 carruagens simples de 1.ª classe a carruagens-bar, aproveitando-se o espaço de dois compartimentos e respectiva plataforma, tem a lotação para 12 ocupantes e destina-se aos comboios n.ºs 3 e 4.

Mais tarde, à medida que outras carruagens sejam adaptadas a igual fim, o útil sistema será extensivo aos comboios correios diurnos da linha do Norte — os n.ºs 10 e 11 — e depois, a outras linhas, certamente.

Para já, assinala-se, a franca aceitação que este novo serviço de *snack-bar* está merecendo do público — e portanto o vivo êxito da sua instituição.

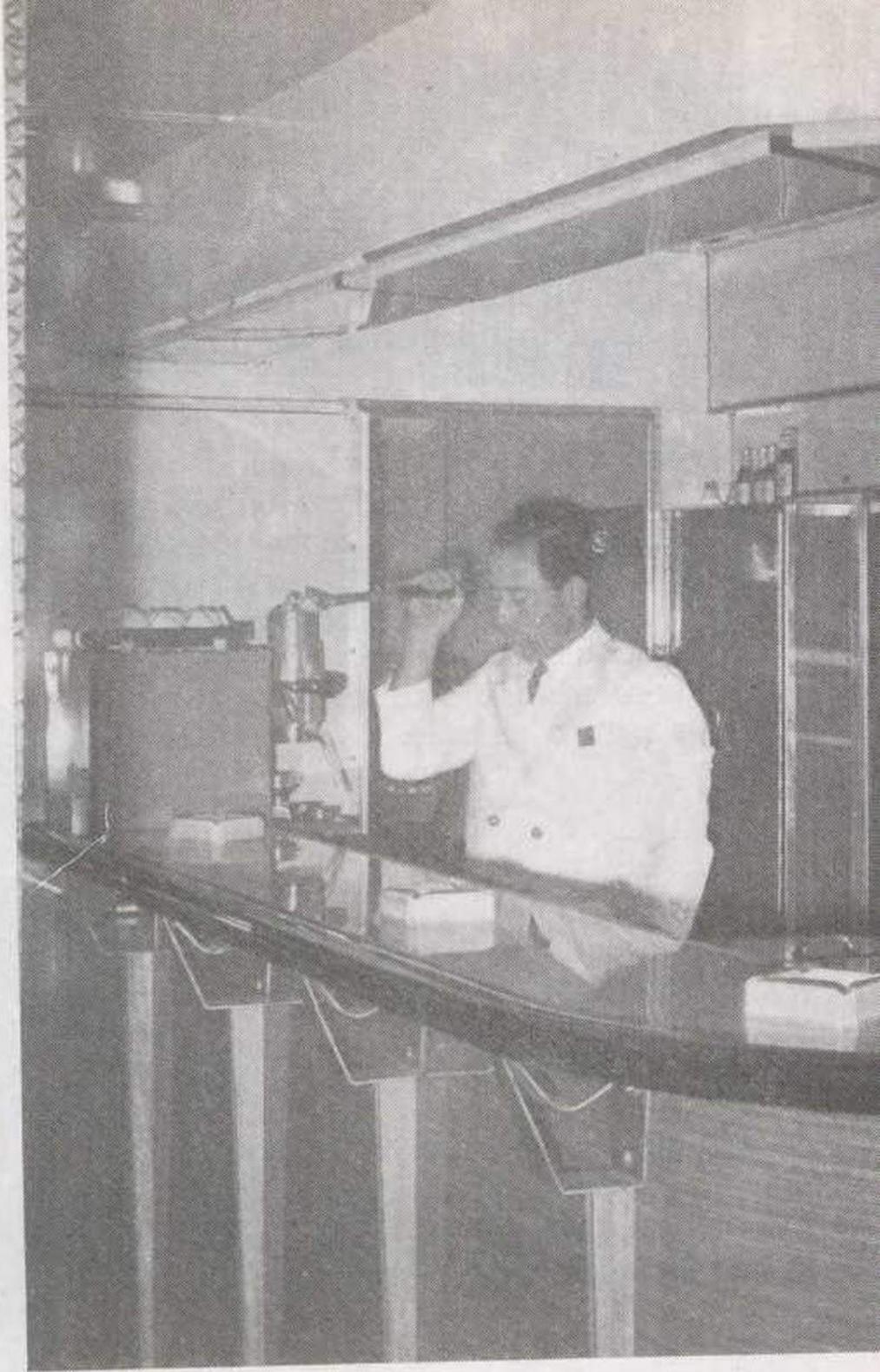
ver seu filho e andorinha que inconscientemente escondia uma granada. Seria aquilo aviso do Supremo? Seria que seu filho lá do Além lhe enviava um irmão? A índia elevou os olhos ao céu. Era cristã, Pedro tinha-a convertido ao catolicismo. As estrelas brilhando transmitiram-lhe uma certeza de Deus.

Então Moé apanhando o menino trouxe-o para casa e tratou-o. Estava gelado do frio e cheio de fome. Fez-lhe uma tisana bem quente, deu-lhe arroz e depois meteu-o na camita. De seguida tratou da avezita, enrolando-a em trapos, curou-lhe a asa e colocou-a junto do menino. Era um pássaro vulgar, pequenino, de olhar meigo. Aquele ser seria a continuação da obra de seu filho, o menino seria um novo filho, não iria à guerra, ela o defenderia, nem que para isso tivesse que dar a própria vida.

Esperou que o pequenito adormecesse. Era quase meia-noite. Pé ante pé saiu da palhota e foi em busca de Catum. Este na mangedoura rezava por sua ama e seu povo. Pedia chuva, pedia arroz, queria ver mamã Moé contente e com muitas tâmaras na arca e muita manga na malga.

O boi lentamente ruminava o fraco pasto que lhe servia de alimento, olhava-o com olhos tristes e não o poderia compreender.

Elisa ajoelhou junto dele e disse-lhe: «Não ores a esse Deus, vem comigo orar ao meu que é grande e infinito. Vem, pediremos chuva e saúde para o meu filho». O servo arregalando os olhos interrogou-a com o olhar, mas a índia disse-lhe:



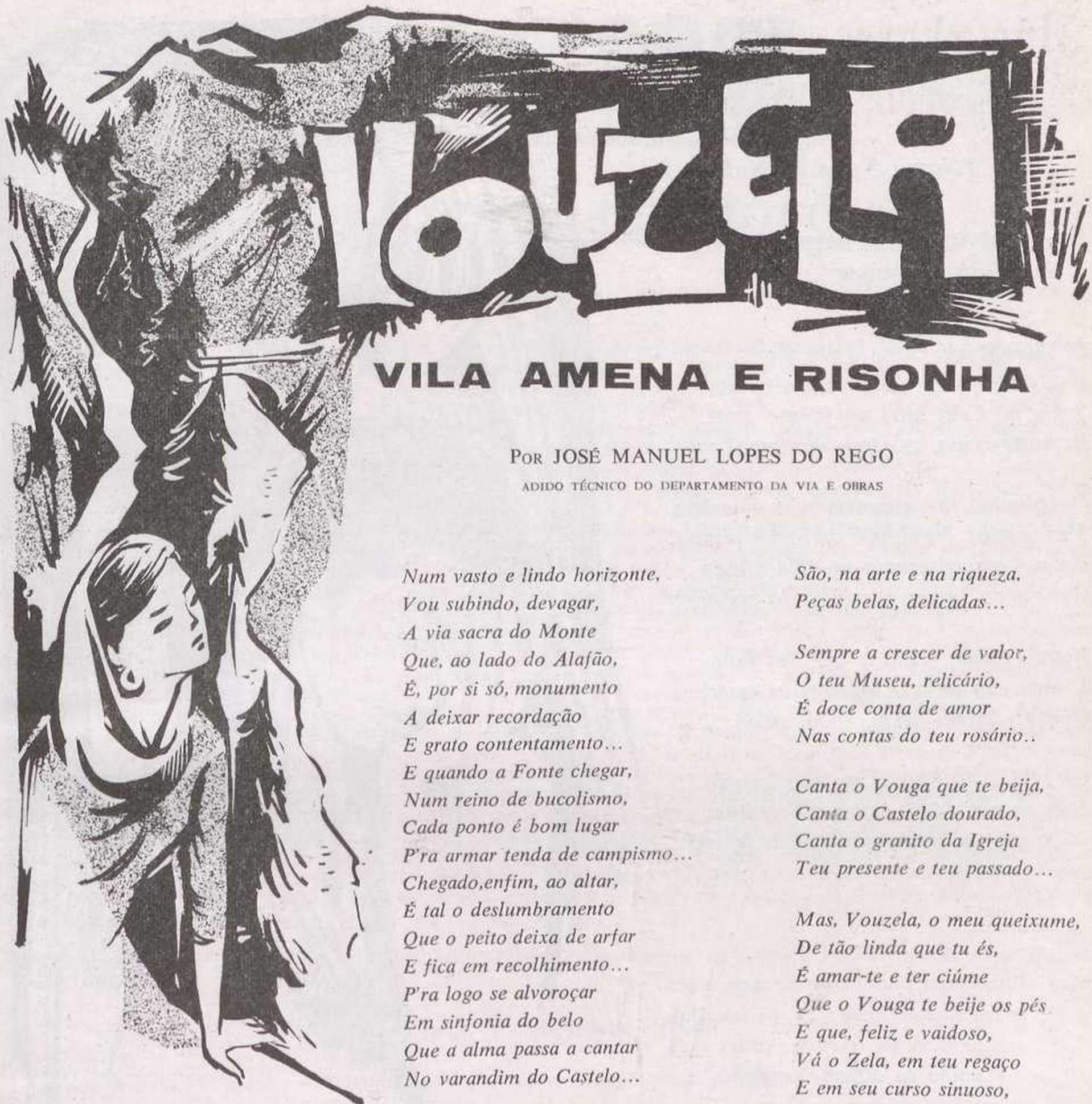
«Sim, fiel Catum, eu tenho de novo um filho. Foi o meu presente de Natal. Traz com ele uma avezita, é índio como nós e muito pobre, mas é promessa no futuro. Pressinto que nos trará chuva». O servo levantou-se e correu para casa, perto da cama do pequenito sorriu embevecido. A sua ama tivera Natal, seu povo também o teria.

Ouviu-se um ruído na sala ao lado, as palhas da esteira se agitaram e alguém entrou: «A paz do Senhor seja convosco!».

Elisa correu e quase arrastando o sacerdote lhe disse: «Padre José, tenho um filhinho que me mandou Jesus. É lindo e traz uma avezita com ele. É o meu Zala que voltou da sua longa viagem. Ele não morreu, ele nem sequer foi homem, não acha padre que ele é a continuação de Zala?».

O cura emocionado pegou-lhe na mão e disse-lhe: «Elisa, tu tens um filho e o povo tem chuva. As primeiras gotas de água caíram sobre meu chapéu há pouco na estrada».

Catum, louco de alegria saltou e gritando dizia: «Zala, querido menino, tu trouxestes a chuva, tu pedistes a Deus pelo meu povo, tu serás o meu menino que meus braços apertaram. Há tantos anos que não tínhamos Natal. Hoje será o Natal do meu povo, o Natal mais feliz da mamã Moé!».



## VILA AMENA E RISONHA

POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

*Num vasto e lindo horizonte,  
Vou subindo, devagar,  
A via sacra do Monte  
Que, ao lado do Alafão,  
É, por si só, monumento  
A deixar recordação  
E grato contentamento...  
E quando a Fonte chegar,  
Num reino de bucolismo,  
Cada ponto é bom lugar  
P'ra armar tenda de campismo...  
Chegado, enfim, ao altar,  
É tal o deslumbramento  
Que o peito deixa de arfar  
E fica em recolhimento...  
P'ra logo se alvoroçar  
Em sinfonia do belo  
Que a alma passa a cantar  
No varandim do Castelo...*

*São, na arte e na riqueza,  
Peças belas, delicadas...*

*Sempre a crescer de valor,  
O teu Museu, relicário,  
É doce conta de amor  
Nas contas do teu rosário...*

*Canta o Vouga que te beija,  
Canta o Castelo dourado,  
Canta o granito da Igreja  
Teu presente e teu passado...*

*Mas, Vouzela, o meu queixume,  
De tão linda que tu és,  
É amar-te e ter ciúme  
Que o Vouga te beije os pés  
E que, feliz e vaidoso,  
Vá o Zela, em teu regaço  
E em seu curso sinuoso,  
Dar ao Vouga doce abraço...*

*Teus locais mais elevados  
E pitorescos recantos  
São rendas, sedas, brocados  
Que enfeitam os teus encantos...  
Tuas ruas e ruelas,  
Teu jardim e tua praça  
São mimosas aguarelas  
A prender quem por ti passa...*

*Em seu porte, o Viaduto  
Que em teu seio resplandece,  
É nosso eterno tributo  
À vida que te engrandece...  
E se o comboio te aquece  
E é sangue nas tuas veias,  
Também, a quem te não esquece,  
De todo o bem o rodeias...*

*Se, em cenário que domina,  
Tens grandeza dum passado,  
Na graça és sempre menina,  
Sempre moço é teu agrado...  
E, no jeito de nobreza,  
Tuas casas brasonadas*

*As tuas Festas da Vila  
Ou do Castelo, em beleza,  
São, na terra portuguesa,  
Das que estão em melhor fila.  
Pois sendo tu tão garrida,*

*Vouzela, moça, menina,  
Cubes na palma da mão,  
Em tamanho, pequenina,  
És grande no coração...  
E eis, Vouzela, a razão  
De em ti meus olhos pousar,  
Na certeza de encontrar  
Mais que vulgar emoção...*

*E, assim, querida Vouzela,  
Com teu ar de donairosa,  
És, a meus olhos, donzela  
A fascinar, por formosa...  
E p'ra bem te contemplar*

# Não chores, Mãe!

(Numa Noite de Natal...)

POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

*O Deus-Menino convidá-la veio  
A abandonar da Mãe-terrena o braço :  
Subiu ao Céu, sorri no Eterno seio  
Repousa alféim no virginal regaço.*

*Da cándida flor guarda em ti memória  
Mas sustém, ó Pai, não derrames pranto :  
Porque a sorrir canta no Céu vitória  
Aquela que entre nós foi todo encanto !*

*Natal ! Natal ! Está o Céu em festa  
E mais um anjo o seu sorriso empresta  
Que a «Belhá» voou, voou, subiu ...*

*Oh ! Mas do Céu a sua voz levanta :  
Não chores, Mãe, a tua filha Santa  
— A que tão santo amor de ti fruiu !*

*Nota :* Este soneto constitui homenagem a um antigo engenheiro da C. P. (já falecido), que também foi o último director da Exploração da extinta Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

*Tão bela, tão cativante,  
Festas são, na tua vida,  
Mais que o fulgor dum instante...*

*Por risonha e asseada,  
Por gestos de fidalgua,  
Por grata e bem educada  
És terra da simpatia...  
E nesse trato gentil,  
Na luta, bem e trabalho  
Tens alma de S. Frei Gil  
E de Morais de Carvalho...*

*P'ra viver eternamente,  
A letras de ouro gravado,  
Outro nome t'rá ficado  
No peito da tua gente :  
Gonçalves de Figueiredo,  
Homem de acção, dedicado,  
Bondoso, afável e ledo,  
Modesto, distinto e honrado...*

*No traje tens que contar  
E, em pobre ou rica baixela,  
Quem passa tem que provar  
Os teus «Pastéis de Vouzela».*

*E de tal forma se prende  
Ao teu sossego e bem-estar,  
Que o teu chamar sempre atende  
E pensa logo em voltar...  
Por isso, quando ao partir,  
No comboio a cirandar,  
Os corações, a sorrir,  
Dizem, baixinho, a cantar :  
Terra de nobres brasões,  
Mais que Princesa na Beira,  
Mais que Rainha em Lafões,  
És jóia da Pátria inteira...*



# ARRESCOAL

## NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Outubro do corrente ano

*A Operários de 4.<sup>a</sup> classe* — os Aprendizes, Ezequiel Joaquim S. da Silva, Luís Manuel S. Manços, Fernando Manuel G. Merendão, Alexandre Manuel P. da Silva, Manuel Fernando V. Alves, Armando José F. Pinto, João António L. Canudo, Luís Manuel G. de Oliveira, Mário Francisco V. dos Santos, José Lopes P. Mirrado, José António de J. Fernandes, Guilhermino Dias Ferreira, José Luís C. Camarão, Adozindo Ferreira R. Cruz, João Francisco Nunes Correia, Herculano de Oliveira Lopes, Fernando António F. Alves, Manuel Augusto P. Gonçalves, Francisco Joaquim Neto Marreiros, Armando José Leitão Ferraz, Marcelino Vítor C. Atafona, João Manuel M. Ferreira, José António C. Amoedo, José Manuel Reis Mendes, António Sirgado Inácio, José Maria D. Tavares, Orlando Correia Gonçalves, Fernando Cardoso Dias, Alfredo António C. Loureiro, João Miguel Nunes Caldeira, Fernando da Rosa São Pedro, Victor Dias Roque, Celestino Cordeiro da Costa, Manuel Martinho V. Estriga, António Manuel do V. Oliveira, João Nunes de Oliveira, Carlos Marques da Silva, Alberto Fernando J. Ramos, António Gonçalves Bernardo, Álvaro de Jesus Marques, José Amílcar Dias Vieira, José Alves Dias, Joaquim Fernando O. Azevedo, Luís Manuel da C. Rodrigues, Luís Batista Iria, António Maria M. Carvalho, António José da S. Rafael, António Fernando M. Dias, Álvaro da Encarnação Santos, José António P. Nogueira, João Victor M. de Sousa, António José Nunes Baeta, Manuel Afonso da C. Martins, João Manuel S. Rito, Manuel Constantino C. Vieira, Vítor Manuel de S. Gomes, José Amaro Lopes Caçoete, António Alves da C. Lopes, Joaquim Pinto Mendes, Victor Manuel F. das Neves, Mário da Cruz Neto, José Gama Henriques, António José Dias Rodrigues, Luís Fernando M. Grunho, António Vieira Pinto, Carlos Alberto R. Maria, Manuel Nunes Miranda, José António Nunes Estêvão, Álvaro Augusto C. da Silva, José Nunes Teixeira, António Dias Rosa, Carlos Silva Reis Pinheiro, José Valentim L. de Carvalho, Luís Rosa Teixeira, Mário Herlander J. Barão, António da Conc. Rosa Bico, Manuel Francisco L. Salgueiro, Jacinto Duarte Ferreira, Vítor Manuel Belchior, Domingos da Cunha Costa, António Alcino Z. Seixas, Victor José Simões Ramos, Amadeu António M. Queirós, António da Silva Leal, Luís Alberto da S. Dourado, Adelino Manuel M. Botas, José Rodrigues Protásio, Vítor Manuel Seq. Alexandre, Manuel Carlos Nunes Faria, António Manuel Marq. Martins, Rogério António N. Nogueira, José António Guerreiro, António Martins Garcia, José Agostinho da S. Ferraz, Alexandre Rogério C. Nunes, Viválio da Encarnação Martins, João Silva dos Santos, José Rosendo Cabaço, António Domingos da Luz, José Pereira Feio, Francisco da Conc. L. Castro, Joaquim Costa Moura, António Parreira Samouco, Fernando Mendes P. Pires, Júlio Diogo Martins, José Francisco, Manuel José Gomes da Luz, Joaquim Velhinho Fragoso, Amílcar de Freitas Ferraz, Carlos Manuel B. Pinheiro, Mário Azevedo Cardoso, Fernando José Gregório da Silva, Luís Brites Afonso, Carlos Alberto M. do Pinhal, José Ferreira Bento e Manuel Ferreira Pereira; e os Eventuais, Francisco de Oliveira dos Santos Cunha e Emídio Lopes Martins.

*A Serventes de 3.<sup>a</sup> classe* — os Eventuais, Júlio Oliveirinha de Campos, Florimundo Tavares Pombo e José Piçarra Mendes.

A contar de Novembro findo

*A Operários de 4.<sup>a</sup> classe* — os Eventuais, Rossine Alves Ladeira e Albérico José Sousa Pereira.

*A Serventes de 3.<sup>a</sup> classe* — os Eventuais, Luís Sequeira Figueiredo, Victor Manuel André Rodrigues Bertelo, Gabriel Paiva Carvalho e Arménio de Jesus Elias.

A contar de Dezembro corrente

*A Engenheiro de 3.<sup>a</sup> classe* — o Engenheiro praticante, Fernando Luís Campilho Gomes.



## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Adelino Clara Pissarreira, José Luis Cotovio e Joaquim Bernardino de Jesus Batista*, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe ; *Delfim Martins, José Crisóstomo de Andrade e Lourenço Valente*, serventes de 3.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Domingos Amaral Gil Bispo, António Monteiro, Aparicio Garcias, Manuel Gomes, Manuel Fernandes Adrião e Luís Soalheira*, serventes de 3.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Ferreira Amorim*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação de avarias na via, ao Km 8,968 — Tua, quando estava de folga ; *Miguel Luís Augusto, António Manuel Arraiolos, Odorico Manuel Murteira de Mira, Francisco Simplicio Mourão Guerra e Luís António Pico de Jesus*, eventuais (via) — elogiados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel dos Santos*, chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nas acertadas e imediatas providências que tomou para a reparação da linha, devido ao descarrilamento de uma carroagem do comboio n.<sup>o</sup> 35 148 sobre a agulha n.<sup>o</sup> 5 de Ermesinde, quando se encontrava de folga ; *Simplicio Rodrigues*, chefe de distrito, *Manuel Dias*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe e *Manuel Martins Faria*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de extinção de um incêndio em travessas da via, entre os Kms 64,320 e 64,550 — Minho ; *Anselmo Pinto Nogueira*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 30,700 — Minho, durante as suas horas de descanso ; e *José Pitacas Grossinho*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nas providências tomadas para a substituição de um carril partido ao Km 129,700—Oeste, quando estava de folga.