

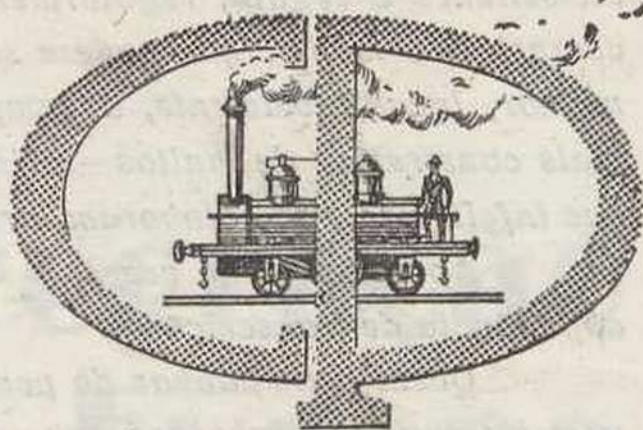
BOLETIM DA C.P.



NUMERO 307

JULHO DE 1962

Boletim da



N.º 397 ■ JULHO 1962 ■ ANO XXXIV ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

Nota de Abertura

O «Boletim da C. P.» conta mais um ano. Com o presente número, inicia o trigésimo quarto ano da sua publicação. O facto, em si, nada tem de significativo para alguns, mas reveste para nós — os que à Revista têm andado mais directamente ligados, sentido os seus transe, vivido o dia-a-dia das suas dificuldades — foros de verdadeiro acontecimento que muito grato nos é assinalar.

Foi em Julho de 1929 que o primeiro número do «Boletim da C. P.», modesto embora, tomou lugar nos escaparates da letra redonda.

No meio ferroviário sentia-se já então, mais ou menos definidamente, a falta de uma publicação que estabelecesse o elo de cadeia entre a Empresa e todos os seus numerosos agentes, disseminados pelo País; um órgão que criasse, irmanasse e incentivasse, no Caminho de Ferro, o espírito de unidade e interesse pela profissão entre todos os seus elementos de boa vontade.

Alguém, tarde ou cedo, teria de chamar a si essa responsabilidade, essa tarefa meritória de preenchimento de uma lacuna que forçosamente acabaria por se tornar notada e premente. Esse alguém, de vontade inflexível, fé inquebrantável e entusiasmo vivo, foi o Engenheiro Lima Henriques — a quem a Revista reitera, neste momento, a sua mais respeitosa homenagem de saudade, de apreço e de gratidão.

A reforma do Engenheiro Lima Henriques, não foi porém, e felizmente, a morte do Boletim que criara. O Engenheiro Pereira Barata, que interinamente o substituiu na Direcção da Companhia, por homenagem ao seu antecessor e por consciência de dever para com o Caminho de Ferro, manteve a útil publicação que tem sido inteligentemente continuada, até hoje, pelo actual Director, Engenheiro Espregueira Mendes.

Assim nasceu e assim cresceu a nossa Revista.

Amparada por «amigos fiéis» — os seus colaboradores de sempre — que generosamente compartilharam preocupações e trabalhos, o «Boletim da C. P.» resistiu a todas as

vicissitudes e seguiu, regularmente, o curso da sua existência. Hoje, continua a procurar cumprir — o melhor que pode e sabe — a missão de divulgação para que foi criado. E muito melhor, indubitavelmente, a cumpriria, se porventura houvesse colaboração mais efectiva, mais construtiva de muitos — principalmente daqueles que justamente o poderiam auxiliar e que infelizmente só colaboram através da crítica e das insinuações fáceis.

Aponta-se, por vezes, o «Boletim da C. P.» da escassez de artigos originais ou de abundância de transcrições.

Quem acompanhar de perto a feitura de uma revista, quem observar a sua engrenagem interna, não ignorará que essas deficiências, essas lacunas, são devidas essencialmente ao pouco interesse de possíveis colaboradores e sobretudo ao retraimento que muitos — alguns cheios de inteligência e plenos de conhecimentos — têm em escrever.

Há sempre a preocupação literária do estilo, quando, afinal, em artigos de carácter técnico, e ao alcance de todos — como é mister na nossa Revista — se não exigem primores de forma.

Todos os que queiram dedicar-se a qualquer ramo dos múltiplos conhecimentos exigidos a um ferroviário — e não esqueçamos que quem escreve sobre assuntos ligados à sua profissão demonstra eficazmente a ela se entregar com interesse — tem ampla matéria para o fazer e pode evidenciar, escrevendo, essas qualidades de estudioso. Nem sequer precisa de inventar. Bastará coligir, com consciente ordenação — e saber expor.

Há artigos que agradam a gregos e a troianos? Decerto. Outros há, todavia, que, pelas suas características, só podem interessar a determinado número de leitores. Os temas de uma revista têm de ser, forçosamente, os mais ecléticos possíveis: neles se contém o profano, o iniciado, o devotado e o técnico. Há necessidade, por consequência, de tocar em todas as teclas.

Um artigo, por exemplo, de economia ou engenharia ferroviária, pejado de fórmulas matemáticas algo transcendentais, poderá ser, por incompreensão, pesado para o leigo; não ter interesse para outros que o já conhecem, mas possuir grande sabor para aqueles, poucos embora, que o desejem aprofundar.

Como se vê, fazer uma revista para 12 mil leitores não é tarefa um tanto fácil, mormente se são poucos os colaboradores reais — que além de tudo o mais arrostando com uma opinião pública tão facetada, como é a ferroviária.

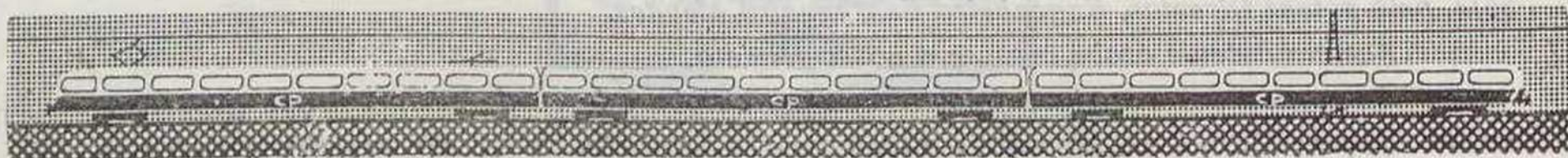
É preciso, pois, escrever e produzir. Só desta maneira se conseguirá melhorar o nível duma Revista que é exclusivamente nossa: de ferroviários para ferroviários.

Vamos mais longe: impõe-se mesmo o dever de fazê-lo pelo confronto que implicitamente se estabelece com as publicações similares de outras empresas — quase todas excelentemente apresentadas e de grande interesse literário.

O «Boletim da C. P.» conta, até hoje, 397 números aparecidos a público e mais de 10 milheiros de páginas publicadas.

Longe, pois, de constituir uma iniciativa problemática, titubeante na sua caminhada, é antes uma concreta realidade — que todos nós, ferroviários, temos a indeclinável obrigação de acarinhar e de amparar.

ÉLIO CARDOSO



Acerca da Integração Económica da Europa

Pelo Prof. Eng.º ANDRÉ NAVARRO

A recuperação económica da Europa, refiro-me ao ocidente europeu, após o findar da última grande guerra, teve como fundamento dominante o plano de assistência financeira e técnica ideado pelo grande político norte-americano que foi o General Marshall.

Foi, indiscutivelmente, essa medida de largo alcance que impediu, na realidade, que a onda marxista alastrasse, nesse período de crise, por toda a Europa industrial e agrícola e subvertesse, assim, o mais sólido sustentáculo da civilização cristã.

Num período muito curto, que não ultrapassou um vinténio, deu-se, assim, de facto, um profundo movimento de recuperação na economia europeia.

Poder-se-á mesmo afirmar que esta pequena parcela do continente europeu, no decurso desse trágico post-guerra, ultrapassou mesmo todas as perspectivas de produção dos principais produtos industriais e de géneros agrícolas, e até os valores das médias de antes da guerra referentes ao conjunto europeu, crescendo, por outro lado, mercê da melhoria acentuada da gestão das empresas e das técnicas industriais, as *produtividades* específicas. Esta última circunstância vem pôr em evidência, possivelmente, o real fundamento da progressiva prosperidade económica e social que se vem a notar, desde então, nesses países, quer nas nações já altamente evoluídas, como na Alemanha, na França e na Bélgica, quer naquelas em que a evolução do progresso industrial é mais recente, como na Itália, na Espanha e no nosso próprio País. O mesmo podemos afirmar quanto ao processo evolutivo das indústrias agrárias, em que have-

ria a notar contínuo movimento de *racionalização* dos seus processos produtivos, especialmente naqueles países onde foi mais evidente, no findar da grande guerra, o surto de crescimento industrial. É típico, quanto a este aspecto, o exemplo da arboricultura da península itálica que passou de uma situação estática para uma posição de excepcional relevo de crescimento económico, figurando, actualmente, nos contingentes de exportação desse país, espécies que, antes da última guerra, não representavam qualquer interesse na economia italiana. É o caso da cultura do pêssigo entre as que em Itália tiveram mais destacado progresso, e que, na balança comercial deste país figura hoje com valores altamente significativos.

No sector florestal, é exemplo, também de realçar, o incremento verificado, em Portugal, na cultura do eucalipto, e na exploração de madeiras para caixotaria, figurando estes produtos, nas estatísticas nacionais, com valores que se aproximam já dos setecentos milhar de contos, quando antes da guerra estas mesmas actividades produtivas não se projectavam na balança comercial, em pouco mais de que cinco dezenas de milhar de contos.

Muitos outros casos podiam ser apresentados para ilustrar este fenómeno de activo crescimento das actividades económicas da Europa industrial e agrícola desde o findar da guerra mundial. São assim, entre outros, ainda o rejuvenescimento económico da Espanha, devastada pela guerra civil, o da Holanda, embora amputada do seu império colonial, o da Dinamarca e dos países escandinavicos, etc.. Estes casos são, julgo, suficientes para

fazer compreender a posição de realce que a Europa já hoje ocupa, no campo industrial e agrícola, em relação aos dois outros grandes blocos que abrangem, no Mundo, áreas das mais extensas — o russo-chinês e o americano. E convirá não esquecer, também para melhor se poder apreciar o valor desta terceira força que ressurgue no Mundo contemporâneo, que, no findar da guerra mundial, a Europa viu acentuadamente diminuídas algumas das suas principais componentes estratégicas, exausta a sua economia, perturbada a sua vida social, e diminuída, ainda, por vencedores orientais e ocidentais, nos principais sectores da técnica e do mundo de ciência. Assim é que o progresso das actividades atómicas e do domínio dos grandes espaços, quer no sector russo, quer no americano, não teve, de facto, outra origem — senão o desfalque no sector alemão de técnicos e de homens de ciência.

Não custa, pois, admitir que a Europa, em via de rápida integração económica, constituirá, num futuro próximo, pelas suas reais possibilidades industriais e agrícolas e alto nível da sua técnica e da investigação científica, um potencial de excepcional valor para o progresso social dos povos que habitam o velho burgo europeu, bem como das populações subevoluídas em cujo crescimento a Europa não poderá deixar de estar interessada. E em posição de realce, a África deverá continuar a constituir para a Europa fonte primacial de matérias primas e posição estratégica de primeira ordem na defesa do mundo ocidental.

As recentes tentativas de Kruchchev para dificultar a progressão do *mercado comum* europeu, marcam, com particular evidência, esta situação em que o mundo marxista, colocado perante perigos de depressão económica, motivada pela crise da agricultura *colectivizada*, pretende afastar, das suas fronteiras, tão incómodo panorama.

* * *

Além dos problemas de ajustamento, especialmente no campo agrícola, que os países do Mercado Comum têm de realizar com vista à completa integração das suas actividades económicas, dois problemas de maior tomo se levantam, para a completa efectivação da constituição de uma Europa una na sua vida

económica e social. São eles, a entrada para esse mercado de uma potência industrial de elevado realce e a do seu vasto *Commonwealth* — a Grã-Bretanha — e a de Portugal e do seu extenso domínio no ultramar africano.

Se os problemas que se põem a estes dois conjuntos nacionais são de facto agudos, tendo especialmente em atenção a irregularidade da evolução económica, que se verifica em tão vastas extensões muito afastadas do principal núcleo industrial da Europa, o que obrigará a escalonar, judiciosamente, as obrigações impostas pelo tratado de Roma, o que é facto, porém, é que os países altamente industrializados não podem também desprezar para regular abastecimento das suas indústrias e destino dos produtos manufacturados, as importantes fontes de matérias primas e os mercados valiosos, em potencial, localizados nessas duas extensas áreas territoriais.

Na realidade, a Europa, totalmente desligada dos territórios da África negra, da Ásia e da Austrália, ficará, fatalmente, numa posição deficitária em inúmeras matérias primas, e digamos mesmo em combustíveis líquidos, tendo em atenção o movimento evolutivo que já se desenha no Norte de África e Médio Oriente a caminho de um mercado comum *pan-árabe*.

O mesmo se verificaria, de certo, em relação a inúmeras fibras, madeiras, óleos vegetais, borracha, etc. provenientes de espécies vegetais oriundas dos ambientes tropicais. Isto já não falando de minérios como o cobre, o alumínio e outros em que a Europa é, acentuadamente, deficitária nos territórios do velho Mundo.

Quanto ao valor que poderão representar muitos destes territórios, como futuros mercados, bastará ter em linha de conta que, alguns deles, albergam populações das mais densas do Mundo, embora, de poder de compra hoje ainda dos mais baixos que as estatísticas registam. E é de não olvidar, também, que o *Commonwealth* britânico já hoje muito deslaçado pela diminuição do poder financeiro e económico da Grã-Bretanha, não poderá manter os actuais traços de união se forem cortados, ainda mais cercos, os laços económicos e financeiros, já que, nos séculos de domínio inglês no Mundo, apenas os interesses materiais foram os que aglutinaram o



O Conselho de Administração, por proposta do Director-Geral da Companhia, concedeu um louvor especial, nos termos do art.º 43 do Regulamento Geral do Pessoal, ao Chefe do Serviço da Secretaria da Direcção-Geral, sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos, recentemente reformado, em consideração aos excepcionais dotes de inteligência, correcção e dedicação com que serviu o Caminho de Ferro, durante 51 anos.

mais vasto império até hoje constituído no globo.

A experiência da EFTA permitiu já reajustar algumas das diferenças que ameaçavam os países mais pobres de ficarem ainda mais pobres em benefício dos mais evoluídos que saíam, mas só, aparentemente, mais ricos. E ao mesmo tempo essa primeira estruturação já encaminhou também as economias dos estados associados no sentido de uma mais harmónica cooperação. E assim é que já hoje é manifesta a tendência, em Portugal, no sentido do desenvolvimento daquelas actividades que melhor poderão, de facto, aproveitar as condições naturais do meio edáfico e climático, bem como as aptidões naturais das populações. O progresso da indústria florestal, a criação de gado, da pomicultura e da viticultura, da horticultura industrial, bem como do desenvolvimento da indústria turística, aproveitando a bondade do clima e a beleza das paisagens serão, já, de facto, frutos desse proveitoso contacto de Portugal com outros países trabalhando deliberadamente pela integração das economias dos Estados europeus.

Desta forma haverá que não perder tempo com estruturas industriais ou agrícolas que só possam subsistir em «regimen de estufa», e assim criar novos embaraços a um movimento dirigido no sentido de conseguir, em bases sólidas, a melhoria efectiva no nível de existência das populações, pela redução significativa do custo dos bens fundamentais à vida.

NOTICIÁRIO diverso

■ *O Relatório e Contas dos Armazéns de Viveres da Companhia, referente ao exercício de 1961, assinala um movimento de vendas da ordem dos 48 mil contos, verificando-se, em relação ao ano anterior, um acréscimo aproximado de 2 600 contos. Registou-se um saldo de 664 contos.*

■ Foi condecorado com a Ordem de Isabel a Católica, pelo Generalíssimo Franco, o director do Museu José Malhoa, sr. António Montês — Chefe de Serviço da Secretaria-Geral.

■ *De 7 a 10 de Junho findo disputaram-se, na Figueira da Foz, os Jogos Desportivos Ferroviários deste ano. Participaram nestes Jogos, que compreendiam as modalidades de Basquetebol, Ténis de mesa e Remo, ferroviários pertencentes aos Grupos Desportivos do Porto, Barreiro, Figueira da Foz, Entroncamento e Sernada, e ao Clube Ferroviário de Portugal, de Lisboa.*

■ Para a frequência no I Curso de Publicidade, promovido pelo Fundo de Fomento de Exportação e regido pelo Prof. Pierre Herbin, realizado de 29 de Maio a 8 de Junho, a C. P. inscreveu os srs. João Bruges de Oliveira, Francisco de Sá Nogueira, João Salgueiro Costa e Dr. Élio Cardoso.

■ *No Clube Ferroviário de Portugal realizou, no passado dia 19 de Maio, um recital de poesia e uma conferência subordinada ao tema — «A Acção Cultural no Trabalho e os seus Problemas» —, o factor de 2.ª classe, sr. José Castro Reis.*

■ À reunião anual da «Europabus» e da «Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens», realizada em Santiago de Compostela, em 5 de Junho findo, assistiram, em representação da C. P., os srs. Dr. Torroais Valente, Economista, e José de Castro Bizarro, Agente de Tráfego.

■ *Na esplanada da Sociedade Cooperativa dos Ferroviários, no Entroncamento, realizou-se recentemente uma festa de homenagem ao chefe de escritório sr. Augusto de Almeida Cardoso, a que assistiu todo o pessoal dos escritórios da Companhia, que com ele conviveu.*

Usaram da palavra os funcionários srs. Contente de Sousa, Carlos Condesso, José Nogueira, Claudimiro Rosa e Manuel de Carvalho.



DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS



Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

Em Janeiro último referimo-nos aos selos dos mapas, de Angola. Este mês apresentamos os que foram emitidos em 1954, para Moçambique, os quais reproduzem o mapa daquela província ultramarina. Igualmente, por amável deferência do colega e amigo de Moçambique, sr. Jorge Luís P. Fernandes, publicamos uma descrição das linhas férreas que no desenho aparecem indicadas por linhas pretas interrompidas. São 8 as taxas — \$10, \$20, \$50, 1\$00, 2\$30, 4\$00, 10\$00 e 20\$00.



Sob a superintendência da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, encontram-se:

1) — *Linha de Ressano Garcia*, com 88 km., de Lourenço Marques a Ressano Garcia, seguindo para a África do Sul. Primeiro caminho de ferro moçambicano, aberto ao tráfego em Janeiro de 1895.

2) — *Linha de Goba*, entre Machava e Goba, de 59 km.

3) — *Linha de Marracuene*, 124 km., com um ramal de 15 km., vai de Lourenço Marques a Ungubana.

4) — *Caminho de Ferro de Limpopo*, de Moamba a Malvéria segue para a Rodésia; tem 481 km.

5) — *Linha de Gaza*, com 90 km.; Vila de João Belo a Chicomo e tem um ramal de 50 km.

6) — *Linha de Inhambane*, de Inhambane a Inharrine, na extensão de 90 km.

7) — *Caminho de Ferro da Beira*, possui 317 km. e liga a Beira a Machipanda, donde segue para a Rodésia.

8) — *Caminho de Ferro de Tete*, são 254 km. de Mutarara a Moatize.

9) — *Linha de Quelimane*, de Quelimane a Mocuba, com 145 km.

10) — *Caminho de Ferro de Nacala*, de Nacala a Nova Freixo, 538 km. e um ramal de 42 km.

Explorados por estrangeiros, temos:

1) — *Trans-Zambezia & Central Africa Railways*: a T. Z. R. vai do Dondo a Sena, com 289 km.; a C. A. R., de Sena a Port Herald, na Niassalândia, tem 40 km. em território português e nela se encontra a ponte sobre o rio Zambeze, das maiores do Mundo, com 3.677 metros.

2) — *Linha de Sena Sugar Estates*, para uso particular, de 90 km., entre Vila Fontes e Marromeu.

Não incluindo pequenos ramais e linhas portuárias, há em Moçambique 2.712 km. de vias férreas.

O *Caminho de Ferro de Limpopo* atingiu a fronteira em 1954 e abriu ao tráfego em Agosto de 1955. Por isso não se justifica que nos selos apareça só até Caniçado.

O *Caminho de Ferro de Tete* não figura nos selos, embora tenha sido inaugurado em 1946.

Por deslocações de impressão nalguns selos as linhas férreas não atingem os locais próprios, e em especial na linha de Inhambane algumas delas aparecem no mar.



Também reproduzimos o selo emitido em 1944, pertencente à série comemorativa do IV Centenário de Lourenço Marques, onde se vê a fachada principal da importante estação ferroviária daquela cidade portuguesa.

Pertencentes à Província de Moçambique e à antiga Companhia de Moçambique há ainda outros selos alusivos à nossa temática, os quais já foram apresentados nesta Secção.

De 9 a 12 de Novembro do corrente ano, realiza-se em Viena de Austria a 2.^a Exposição Europeia dos Ferroviários Filatelistas.

Apontamento

Pelo Eng. EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

OS vários relatórios sobre as questões objecto de exame no Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, recém-reunido em Munique, permitiram trazer ao conhecimento público, sob uma forma elaborada e de síntese, uma ampla visão actualizada dos problemas gerais do caminho de ferro nos nossos dias.

Na era da velocidade, do automatismo e da investigação operacional nos mais variados campos da técnica e da administração, não surpreende que o temário do Congresso gire fundamentalmente em torno destas mesmas velocidade, automatismo e investigação. São aspectos actualmente dominantes de uma actividade por excelência diversificada e complexa como é o caso da actividade ferroviária.

* * *

Folheando um dos interessantes referidos relatórios, pudemos ler logo a abrir o preâmbulo:

«Para o caminho de ferro, transportar depressa é uma obrigação premente, face à concorrência activa dos outros meios de transporte extremamente competitivos, e cuja expansão recente beneficiou dos progressos técnicos efectuados no domínio da velocidade».

E mais adiante:

«A prática de velocidades cada vez mais elevadas, em condições compatíveis com as exigências da segurança, constitui, portanto, um objectivo importante e realista que lhe permitirá conservar a parte dos transportes para os quais está melhor adaptado».

Trata-se, como facilmente se deduz, de dois pontos de importância primordial.

* * *

Na verdade a qualidade dum serviço de transportes pode ser apreciada em função de numerosos critérios. Na época actual — o da velocidade, aparece em geral como critério

preponderante, em resultado da progressão contínua que se verifica nas trocas comerciais e nos deslocamentos de pessoas, paralelamente ao desenvolvimento das técnicas concorrentes no mercado dos transportes.

Creio que em primeiro lugar é fundamentalmente necessário acreditar verdadeiramente no caminho de ferro e nas suas largas potencialidades, para se poder compreender, a um tempo, o seu drama e os seus problemas, mas também a sua esperança e a sua inegável realidade.

Quando se afirma que lhe é indispensável aumentar o débito e a capacidade de transporte das suas linhas, que tem de procurar oferecer aos seus utentes maiores e melhores comodidades, que tem de intensificar as ligações entre os grandes centros populacionais, e simultaneamente baixar os preços de custo do transporte conservando a sua tão peculiar preponderância nos domínios da regularidade e da segurança, está-se implicitamente pedindo ao Caminho de Ferro que realize um esforço constante de modernização que lhe permita, face à concorrência, incrementar não só o volume da sua actividade como também a qualidade dos seus serviços.

Mas reconhece-se ao mesmo tempo que muito há a esperar do caminho de ferro, possuidor de uma missão específica a cumprir no plano geral dos transportes e portanto com posição bem definida no que estes representam de básico na vida económica das Nações.

* * *

É corrente ouvir-se falar nas velocidades dos comboios. Opiniões de leigos e de técnicos. Realidades e fantasias. Aspirações e desejáveis anseios. Alguns sonhos, que também são necessários para compreender as realidades e tirar partido de todas as possibilidades destas.

As grandes velocidades surgiram para o

grande público actual como consequência da electrificação ferroviária. Como se aquelas implicassem esta, como se o problema fosse unicamente de tracção!

Mas foram sem dúvida problemas de tracção que tornaram possíveis essas grandes velocidades. A electrificação acarretou por norma a aceleração das marchas. O desenvolvimento do emprego de unidades automotoras de relativamente pequenas cargas por eixo e de grande estabilidade de marcha, permitiu, por outro lado, tirar partido, para efeitos de velocidade, de inovações em matéria de disposições construtivas dos veículos pouco exigindo paralelamente em matéria de reforço da estrutura da via!

A velocidade de 120 Km/h é a mais generalizada como velocidade-limite máxima, segundo as estatísticas presentes ao Congresso. Acima de 120 Km/h requerem-se condições especiais de traçado e via que possibilitem realizar essas velocidades em absoluta segurança.

Algumas linhas francesas e italianas permitem velocidades de 150 Km/h, que é a velocidade-limite mais elevada actualmente autorizada em serviço comercial normal.

Velocidades da ordem dos 330 Km/h, como foi atingido sobre a via férrea, mantêm o seu carácter de realizações excepcionais, destinadas especialmente a comprovar a margem de segurança da circulação a velocidades compreendidas entre os 120 e os 150 Km/h, valores já muito elevados e requerendo para a sua realização condições cuidadas de técnica e segurança.

É que, para além da produção do esforço motor propriamente dito e necessário à aceleração dos comboios até às velocidades desejadas, há todo um condicionamento de problemas fundamentais como sejam o do comportamento dos veículos em marcha, o da frenagem a grandes velocidades, e os derivados das características geométricas do traçado em planta e em altimetria, os decorrentes da via e da técnica do seu assentamento, os da sinalização, etc., etc. E estes últimos não são dos menos importantes!

A bibliografia técnica tem-nos trazido frequentemente notícias sobre a nova linha do Tokaido que o Japão está fazendo construir ligando Toquio a Osaka, e que se apresenta

como a mais revolucionária realização da técnica ferroviária por se ter fixado, como velocidade limite normal de marcha admissível para as composições automotoras que nela circularão, a velocidade de 200 Km/h.

Note-se que desde a infraestrutura todo o conjunto tem sido estudado para esta velocidade-base, e que não têm sido desprezados nomeadamente os ensaios em modelo reduzido e em túneis aerodinâmicos. Dois exemplos de problemas a resolver: Qual o valor da entre-via, em via dupla, para que àquela velocidade o cruzamento de dois comboios se faça sem perigo para a sua estabilidade? Qual o comportamento das composições, por exemplo, quando dois comboios entrarem simultaneamente num túnel de via dupla marchando em sentidos opostos?

* * *

O tempo não nos permite ir neste momento mais longe e somos forçados a concluir.

Terá o caminho de ferro, como tantas vezes se pretende fazer crer, chegado ao fim de uma evolução?

Independentemente de mais considerações não receamos errar afirmando, desde já, claramente, que não.

Passagens de Nível

O Centro de Prevenção Suíço promoveu um concurso para premiar as melhores frases que lhe fossem enviadas sobre os cuidados a ter nas passagens de nível.

Receberam-se 303 respostas, das quais as premiadas foram as seguintes:

A PRUDÊNCIA É A MELHOR DAS GUARDAS.

O COMBOIO PODE APARECER; PENSE NO SEU FUTURO.

PARA SEGUIR O SEU CAMINHO, TOME ATENÇÃO AO COMBOIO.

TOME CUIDADO COM AS PASSAGENS DE NÍVEL - CHEGARÁ SEMPRE A TEMPO AO SEU DESTINO.

PASSAGEM DE NÍVEL RESPEITADA É ACIDENTE EVITADO!

A SUA VIDA DEPENDE DA PASSAGEM DE NÍVEL. SEJA PRUDENTE.

PASSAGEM DE NÍVEL À VISTA. AUMENTE A ATENÇÃO!

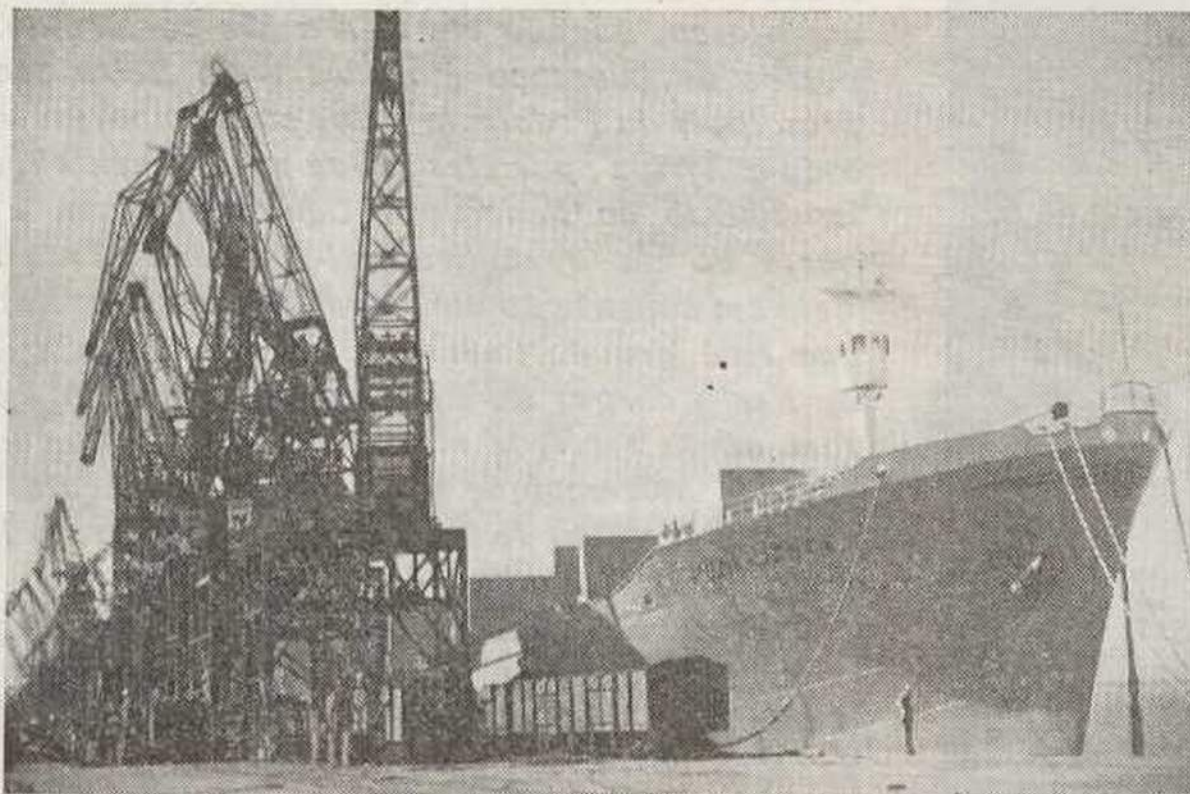
ANTES DE ATRAVESSAR - OLHE PARA AMBOS OS LADOS.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique

A Província de Moçambique, com cerca de nove vezes a extensão da Metrópole, ocupa na costa oriental da África Meridional o território fronteiro à ilha de Madagáscar, confinante com a Suazilândia, a República Sul-Africana, com a Federação das Rodésias e da Niassalândia e com o Tanganica. Pode obter-se uma ideia aproximada da sua extensão, sobretudo em longitude, reparando que a fronteira marítima tem 2795 Km e a fronteira terrestre 4450 Km. A população total está computada em mais de seis milhões de habitantes, a maioria dos quais de raça negra.

Dada a considerável área da Província, os problemas de transportes põem-se de modo assaz

renço Marques, de Inhambane e Gaza, da Beira, de Quelimane e de Moçambique. A rede de Lourenço Marques compreende as linhas de Lourenço Marques a Ressano Garcia — com uma extensão de 88 Km, dotada de Comando Centralizado de Tráfego e que liga com os Caminhos de Ferro da África do Sul —, de Goba — que se destaca da anterior em Machava e que, num futuro já próximo, prosseguirá para a Suazilândia —, do Limpopo — de Lourenço Marques à fronteira rodésiana da Malvéria — e ainda a que, de Ungubana a Moamba, liga a linha do Limpopo à de Ressano Garcia. Todas elas são de bitola internacional africana, de 1,067 m e drenam para o porto de Lourenço



✱
Vista do movimentado cais
do porto de Lourenço Marques
✱

diverso daquele que conhecemos na Europa, muito especialmente se tivermos em atenção a fraquíssima densidade populacional da Província.

Assim, a rede ferroviária tem uma extensão de 3273 Km, o que corresponde a 4,3 Km por cada mil quilómetros quadrados de superfície. A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, organismo autónomo da Província, explora 2809 Km de linhas, enquanto duas empresas particulares detêm a restante quilometragem.

Na rede daquela Direcção, cujos serviços ferroviários, portuários e rodoviários são conhecidos pelas iniciais CFM, integram-se as redes de Lou-

renço Marques não só as produções da Província como também consideráveis toneladas das exportações da República Sul-Africana e das Rodésias do Norte e do Sul.

A rede Inhambana e Gaza compreende duas linhas não ligadas entre si, uma de bitola internacional, de Inhambane a Inharrime e outra, de bitola reduzida de 0,75 m., de Vila João Belo a Chicomo e a Mauelê. A primeira serve o porto de Inhambane e a segunda o de Vila de João, hoje de difícil acesso e de escassíssima importância.

A rede da Beira compreende o Caminho de Ferro da Beira, pertencente ao Ministério das Fi-

nanças, mas explorado pelos CFM e a linha de Dona Ana a Moatize, que serve as minas de carvão de Moatize e está ligada aos Caminhos de Ferro da Trans-Zambézia, conforme adiante explicaremos. O Caminho de Ferro da Beira, anteriormente nas mãos de uma Companhia estrangeira, foi adquirido pelo nosso Governo em 1949; liga o porto da Beira à fronteira rodesiana de Machipanda constituindo o principal escoadouro dos produtos da Rodésia do Sul.

A rede de Quelimane compreende apenas a linha de Quelimane a Mocuba, simples linha de penetração e de interesse local que serve o porto de Quelimane.

A rede de Moçambique compreende o Caminho de Ferro de Niassa, que vai do porto de Nacala até Nova Freixo, e o ramal do Lumbo, que serve a ilha de Moçambique. Está em construção o prolongamento desta linha para o lago Niassa, onde então será construído um porto, e para Vila Cabral, capital do distrito.

Como referimos, apenas duas linhas se encontram concedidas a Companhias particulares: o Caminho de Ferro da Trans-Zambézia que entronca com o da Beira no Dondo e, após atravessar o Zambeze numa das maiores pontes ferroviárias do

Mundo, se dirige para a Niassalanda; já na margem esquerda do Zambeze fica Dona Ana, bifurcação para Moatize — e o Caminho de ferro açucareiro de Caia a Marromeu, de bitola de 0,92 m., que é explorado pela Sena Sugar Estates Ltd. e se destina quase exclusivamente aos transportes dessa empresa. Entronca em Caia com a linha da Trans-Zambézia.

A rede de transportes terrestres é completada pelos serviços da Camionagem Automóvel dos CFM, além de numerosíssimas outras carreiras exploradas por particulares. Os CFM dispõem, para o efeito, de um parque adequado de autocarros e de camiões que os habilitam a assegurar bom número de transportes de complemento da rede ferroviária. Salientemos, entre eles, as ligações de Goba com Suazilândia, de Xinavane com Vila de João Belo e Inharrime, pondo em comunicação as redes de Lourenço Marques e de Inhambane e Gaza, de Tete com Moatize e Mocuba, pondo em comunicação as redes da Beira e de Quelimane e ainda de Mocuba com Iapala, servindo as vastas plantações de chá do Curué e pondo em comunicação as redes de Quelimane e de Moçambique. Outras carreiras servem ainda a Namaacha, aprazível estância de altitude próximo de Lourenço Marques, Porto Amélia, porto na parte norte da Província e a já aludida Vila Cabral.

Os CFM exploram igualmente os portos marítimos da Província e explorarão o porto lacustre no Niassa, quando ele vier a ser construído. Os portos de Lourenço Marques e da Beira são os principais da Província e dos mais importantes de toda a África; por eles se faz praticamente todo o movimento da Federação Centro-Africana e boa parte do da República Sul-Africana (Transval). Está em construção um magnífico porto em Nacala, que terá grande importância quando o Caminho de Ferro chegar ao Lago Niassa. Os CFM exploram ainda serviços marítimos entre o Lumbo e a Ilha de Moçambique e na região de Nacala, bem como um serviço de interesse turístico no rio Incomati, com partida de Vila Luísa.

Integrada no sistema de transportes moçambicano está também a Direcção dos Transportes Aéreos, mais conhecida pela apelação DETA. Esta explora carreiras internas, que servem todos os núcleos populacionais de alguma importância, bem como carreiras para Durban e Joanesburgo, na República Sul-Africana e para Salisbúria, capital da Rodésia do Sul. Nota curiosa: algumas das carreiras moçambicanas fazem maiores percursos que muitas carreiras internacionais europeias. Entre outros pontos de interesse, a DETA serve as Ilhas do Bazaruto, conhecidas entre os turistas rodesianos por Ilhas do Paraíso, devido à sua paradisíaca paisagem. A DETA também empreende excursões aéreas a diversas outras regiões turísticas, entre as quais à reserva de elefantes do Maputo. Como hoje acontece em todos os vastos territórios africanos, com reduzida densidade populacional, em que há pequenas comunidades dotadas de poucos



Aspecto interior das Oficinas Gerais de Lourenço Marques dos Caminhos de Ferro de Moçambique

✱

Um bimotor Douglas DC-3 (Dakota) dos Transportes Aéreos de Moçambique (DETA), no Aeroporto de Lourenço Marques. A frota aérea moçambicana conta 6 unidades deste tipo, além de 4 Dove, 4 Lockheed 18/08 e 1 Beaver, este último unicamente destinado a fretamentos e excursões sobre Lourenço Marques e sobre a Reserva de Elefantes do Maputo

✱



recursos e assaz afastadas dos grandes centros, têm tido grande desenvolvimento os táxis aéreos. Em Moçambique, há sete empresas, além da própria DETA, que exploram tais serviços de relevante utilidade para quantos, vivendo no mato, careçam de deslocar-se com urgência e rapidez; a Província dispõe, para o efeito, dos aeródromos comerciais e de bom número de outros, de recurso.

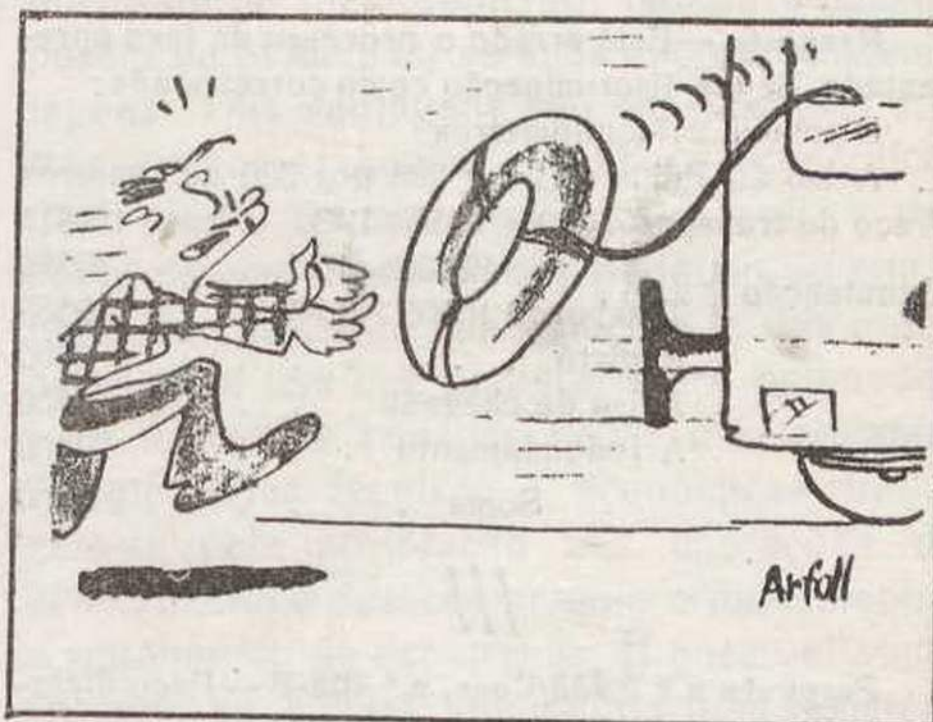
Na sua rede ferroviária, os CFM possuem o mais moderno equipamento. A linha de Ressano Garcia foi dotada de CTC em 1952 — primeira instalação do género em todo o Continente Africano. A sala de comando situa-se em Lourenço Marques e dela se accionam todas as agulhas e sinais da linha. Junto ao porto de Lourenço Marques funciona ainda uma moderníssima estação de classificação, adjacentes à qual ficam as novas Oficinas Gerais. Prevê-se para breve a instalação de CTC no Caminho de Ferro da Beira, para melhor escoar o seu intensíssimo tráfego sem recurso à onerosa duplicação das vias; igualmente se projecta a electrificação e a melhoria desta importante artéria de vital importância na economia da Federação Centro-Africana.

No que se refere ao serviço de passageiros, os CFM têm em circulação as mais cómodas carruagens de África. As carruagens normais são 1.ª e de 2.ª classes têm assentos conversíveis em leitos para viagens nocturnas; naquelas que circulam nos comboios internacionais, uma instalação de ar condicionado e um duche proporcionam ainda maior conforto aos passageiros. As carruagens de 3.ª classe têm também assentos conversíveis em camas, mas enquanto nas classes superiores o Caminho de Ferro fornece a roupa de cama, mediante um pequeno suplemento (17\$00), na terceira classe os passageiros têm de a trazer consigo.

Finalmente, não queremos deixar de salientar o valioso contributo dado pela Secção de Propa-

ganda dos CFM ao desenvolvimento turístico da Província. Essa secção edita numerosas brochuras para distribuição no estrangeiro, particularmente nos territórios limítrofes. As agências dos CFM e da DETA nestes territórios captam igualmente numerosíssimos turistas para a nossa Província. Na estação de Lourenço Marques funciona ainda uma eficiente secção de informações ferroviárias e turísticas, que muito contribuem para a boa impressão que, de Moçambique, levam todos quantos a visitam. E sem dúvida, a esta louvável iniciativa dos CFM se deve o facto de ser Moçambique o território da África Meridional que mais visitantes tem recebido nos últimos anos.

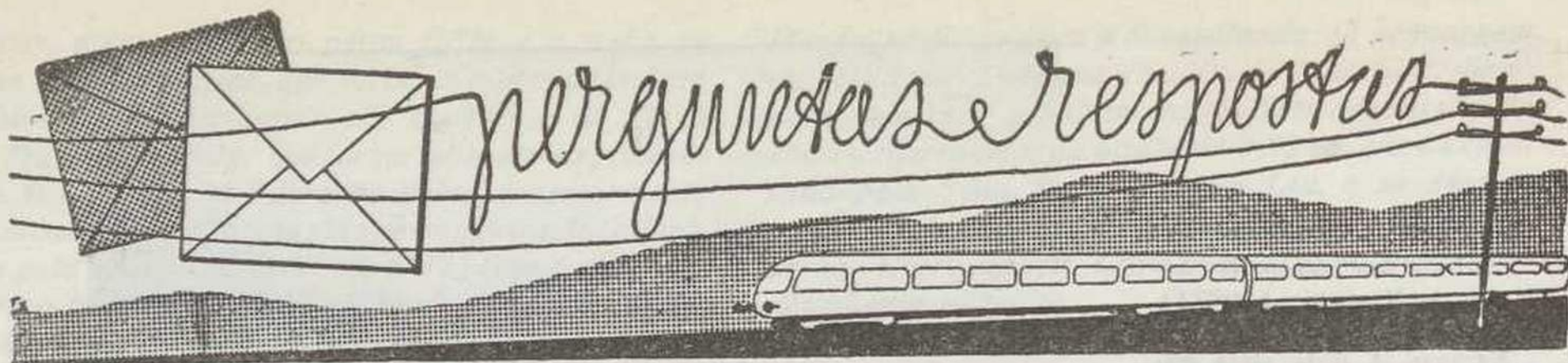
BOM HUMOR...



Boia de salvação — para retardatários...

Não há nenhum homem que não possa fazer mais do que ele próprio pensa.

HENRY FORD



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 231/Cons. n.º 407-F. — Peço o favor de informar que cobrança deve ser efectuada ao portador de um bilhete de assinatura da Instrução n.º 2 155, de 3.ª classe, que utiliza a 1.ª classe.

Resposta — Os portadores de bilhetes de assinatura fornecidos ao abrigo da Instrução n.º 2 155, que forem encontrados a viajar em classe superior à indicada nos respectivos bilhetes, devem ser considerados como passageiros sem bilhete, conforme determina a referida Instrução.

///

Pergunta n.º 2 232/Cons. n.º 408-F. — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — De Celorico de Basto para Figueira da Foz

3 cascos de madeira com vinho de pasto nacional 1.430 Kg.

Distância 247 quilómetros — B. 268

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Preço $247 \times \$43 \times 1,43$ | 151\$89 |
| Manutenção $39\$00 \times 1,43$ | 55\$77 |
| Registo e aviso de chegada | 4\$00 |
| Arredondamento | \$04 |

Soma 211\$70

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

Distância 247 quilómetros

Aviso ao Público B. n.º 268 por 300 quilómetros

| | |
|---|---------|
| Preço de transporte $300 \times \$35 \times 1,43$ | 150\$15 |
| Manutenção $23\$00 \times 1,43$ | 32\$89 |
| Trasbordo $16\$00 \times 1,43$ | 22\$88 |
| Registo | 3\$00 |
| Aviso de chegada | 1\$00 |
| Arredondamento | \$08 |
| Soma | 210\$00 |

///

Pergunta n.º 2 233/Cons. n.º 408-F — Peço dizer-me se estão certos os processos de taxa a seguir indicados:

Grande Velocidade de Lagos a Cais do Sodré
2 caixas peixe fresco, 55 kgs.

| | |
|-----------------|--------|
| Transporte | 9\$00 |
| Registo e aviso | 4\$00 |
| Total | 13\$00 |

Grande Velocidade, de Celorico de Basto a Cais do Sodré

| | |
|---|--------|
| 2 cabazes de laranjas, fruta fresca de mesa | |
| C. P. mínimo de transporte | 4\$00 |
| Cargas e descargas, mínimo | 2\$00 |
| Evol., manobras e trasbordo | 1\$68 |
| Registo | 3\$00 |
| Arredondamento | \$02 |
| Total | 10\$70 |

| | |
|------------------------------|-------|
| S. E. — Mínimo de transporte | 4\$00 |
| Cargas e descargas | 2\$00 |
| Evol. e manobras | \$56 |
| Aviso de chegada | 1\$00 |
| Arredondamento | \$04 |
| Total | 7\$60 |

Resposta — Na taxa de Celorico de Basto-Cais do Sodré, o consulente não indicou o peso da remessa. Como tem dúvidas quanto à aplicação do mínimo de cobrança, a seguir se discrimina a taxa da mesma remessa, considerando o peso de 20 quilogramas:

Distância — 442 km.

Tarifa Especial n.º 1 — G. V.

| | |
|--------------------------------------|--------|
| Mínimo de cobrança | 4\$00 |
| » » » por oper. dec. e desc. | 2\$00 |
| Evol. e manobras $8\$00 \times 0,02$ | \$16 |
| Trasbordo $16\$00 \times 0,02$ | \$32 |
| Registo | 3\$00 |
| Aviso de chegada | 1\$00 |
| Arredondamento | \$02 |
| Total | 10\$50 |

Esclarece-se que esta taxa é processada pelo percurso total, sendo apenas de considerar um mínimo de cobrança.

A taxa de Lagos-Cais do Sodré está certa.

Divisão de via e obras

Pergunta n.º 2 234 — Havendo falta de compreensão sobre a Instrução de Via n.º 477 de 23 de Abril de 1960, no parágrafo que diz:

«O transporte da ferramenta individual (bita, pá, forquilha, etc.) será feito pelos agentes fora das horas de serviço, pegando eles e largando o trabalho no local às horas regulamentares.»

Uns dizem que a cada agente pertence levar as três ferramentas designadas e ainda mais alguma que seja necessária e outros dizem que a cada um pertence levar só uma destas, ou outra que seja mais necessária,

Peço ser esclarecido.

Resposta — A ferramenta a transportar por cada indivíduo, é toda aquela que, indistintamente, humanamente, sem exageros, for possível.

Para os transportes que excedam esta condição, é usado o carrinho americano.

Generalização de engates automáticos nas redes da Europa Ocidental

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

DENTRO do esforço de modernização que os caminhos de ferro experimentam, estuda-se agora a introdução da engatagem automática nas redes da Europa Ocidental.

Coube essa iniciativa à U. I. C., organismo internacional que tem a seu cargo a coordenação e as relações de parte das redes europeias.

Há cerca de um ano os trabalhos limitavam-se apenas à O. R. E. onde uma comissão especial analisou os diversos tipos que tinham sido solicitados para exame e ensaio. O Comité de Gerência da U. I. C., na sua sessão de 26/9/61 em Londres, estabeleceu então as directrizes a tomar no sentido de se estudar o problema, não só sob o ponto de vista técnico como económico a fim de se obterem os elementos necessários a uma decisão final segura.

Os países onde o acoplamento automático está quase generalizado são os Estados Unidos, a URSS, o Canadá e o Japão que o adoptam há já vários anos⁽¹⁾. Nestes países, a carga dos comboios de mercadorias é muito superior à média dos comboios da Europa Ocidental, pois, nos USA por exemplo, atinge 10.000 t, enquanto na França não excede 3.500 t. Hoje, graças aos progressos da técnica, é possível rebocar pesados comboios de mercadorias com o emprego de locomoti-

vas mais leves. O aumento de carga dos comboios ficará assim praticamente subordinado à resistência dos engates e não à necessidade de se reforçarem a via e as obras de arte.

O engate automático é considerado um passo importante na elevação do rendimento do serviço de manobra e formação de comboios, conduzindo o caminho de ferro ao nível técnico capaz de ocupar o lugar que deve ter no mundo futuro⁽²⁾.

No decurso das várias reuniões entre representantes da UIC, das Administrações e Direcções ferroviárias interessadas, têm-se focado as dificuldades que resultarão na introdução de tal melhoramento, não se deixando porém de evidenciar as suas importantes vantagens. Tais vantagens são consideradas sob três aspectos: social, técnico e económico. Com efeito, o engate automático evita o trabalho penoso e não menos perigoso do engatador que ao longo das estações e das gares de triagem tem que penetrar entre os vagon para mover as pesadas peças dos engates. As melhorias técnicas e económicas traduzem-se pela aceleração das operações de acoplamento e desacoplamento o que aumenta o rendimento da exploração. É possível ainda conferir ao engate automático uma resistência maior que a do engate actual. Este factor que, como se sabe, limita o esforço de trac-

⁽¹⁾ Présentation D'Attelages automatiques — Revue Générale de Chemins de fer. Janeiro de 1962, pgs. 42 a 45.

⁽²⁾ Où en est la question de l'attelage automatique? — Boletim da UIC. XXXIII ano n.º 4 — Abril de 1962, pgs. 141 a 146.

ção, permitirá aumentar a carga dos comboios. Pode assim esperar-se uma diminuição do número de comboios de mercadorias e, portanto, um maior rendimento das locomotivas, com reflexo na redução das despesas de exploração.

De entre as directrizes estabelecidas pelo Comité de Gerência da UIC, uma refere-se ao tipo de engate. Acordou-se que o engate automático da UIC seria do tipo «choque e tracção», devendo ser directamente acoplável à cabeça de engate SA3 da URSS. Esta tomada de posição teve como finalidade obter um tipo unificado para toda a Europa e permitiu à união dos grupos UIC e OSJD (organização para a colaboração dos caminhos de ferro do Leste) trabalharem em conjunto.

Outro aspecto a encarar é o auxílio a prestar, na medida do possível, às várias redes para introdução da engatagem automática. Ainda que tenha sido escolhido o tipo «choque e tracção» prevê-se que uma primeira fase compreenda apenas engates com simples tracção, conservando-se os tampões laterais, o que evitará o reforço dos «chassis» existentes. Esta fase experimental servirá para recolha de dados referentes à exploração. Prevê-se um período de 15 a 20 anos

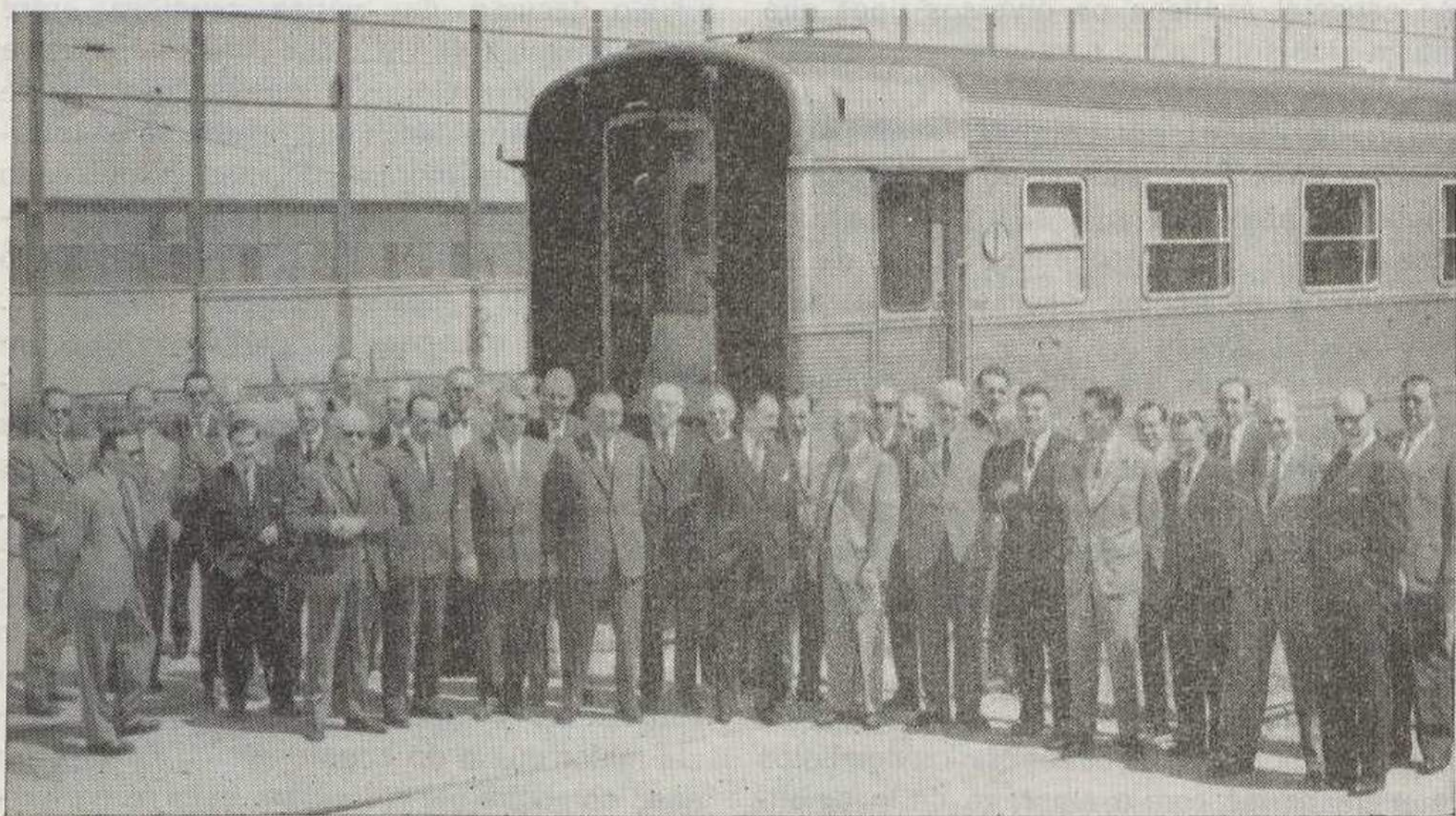
durante o qual as unidades seriam munidas de acoplamento automático. Os velhos veículos, difíceis de equipar, seriam retirados. Cada rede construiria os novos vagões de modo a poderem receber posteriormente o engate de «choque e tracção», sem modificações.

De entre as oito unidades que figuraram na exposição da gare de Paris — Montparnasse, em 29 de Novembro de 1961, só três possuem as condições requeridas.

Finalmente, uma outra questão solicitada pelo Comité de Gerência referia-se a um estudo de «rentabilidade» dos caminhos de ferro perante a adopção do acoplamento automático. Um relatório enviado pela comissão especial de estudo, em Setembro último e, baseado em números compreendendo a totalidade do parque europeu, concluía apresentando um parecer favorável.

Todavia, os números diferentes fornecidos pelas várias administrações ferroviárias requerem um estudo técnico minucioso, afim de se obterem valores positivos sobre o custo do engate automático.

Pensa-se que ainda este ano seja efectuado um balanço que constituirá a base das decisões a tomar.



De 11 a 13 de Abril último, realizou-se em Lisboa a 26.^a Reunião do Grupo de Trabalho de Aprovisionamento da União Internacional de Caminho de Ferro. As sessões de estudo efectuaram-se no Palácio Foz, do SNI, com a presença de 22 delegados, representando a C. P. os srs. Eng.^{os} Conde de Almada e João da Cunha Monteiro. Na gravura documenta-se um aspecto da visita às instalações fabris da Sorefame, na Amadora.



Contos e Novelas

Carta a Garcia

«Carta a Garcia» — apreciada produção literária de Elbert Hubbard, foi escrita numa só hora, em determinada noite de 1899. A sua publicação alcançou logo um êxito extraordinário e cedo se viu o original traduzido em todas as línguas. Hoje, é tido como o trecho de maior tiragem em toda a História.

A sua leitura tem sido obrigatória para o pessoal de muitas Administrações ferroviárias.

Exaltando e glorificando o esforço de iniciativa pessoal e o amor ao trabalho, o notável conto encerra uma lição magnífica — sempre actual e sempre oportuna — para quem dela quiser aproveitar.

EM toda a guerra de Cuba há um homem que aparece no horizonte da minha memória como Marte no periélio.

Quando rebentou a guerra entre a Espanha e os E. Unidos, era necessário entrar rapidamente em comunicação com o chefe dos insurrectos cubanos. O general Garcia encontrava-se nas montanhas agrestes de Cuba, mas ninguém sabia onde. Não havia meio de comunicar com ele, nem pelo correio nem pelo telégrafo. O presidente dos E. Unidos tinha que assegurar com a maior urgência a sua cooperação. Como proceder?

«A empresa é de facto difícil e quase impossível. Se alguém há, capaz de a levar a cabo, esse alguém é Rowan».

Mandou-se chamar Rowan e deu-se-lhe uma carta para entregar a Garcia. Rowan pegou na carta, guardou-a numa bolsa impermeável, colocou-a sobre o coração. Quatro dias depois desembarcou, de noite, de um pequeno barco, na costa de Cuba, internou-se no mato. Ao cabo de três semanas saiu pelo outro lado da ilha, depois de ter atravessado a pé um país hostil e de ter entregado a carta a Garcia.

O que pretendo não é contar como ele fez tudo isso.

O ponto que desejo fazer notar é este: o presidente Mac Kinley deu uma carta a Rowan para entregá-la a Garcia. Rowan pegou na carta e não perguntou: «Onde é que ele se encontra?»

Ora aí está um homem cuja figura devia ser escul-

pida em bronze e colocada em todas as escolas da Terra. Não é de aprender nos livros que a juventude necessita, nem de instrução acerca disto ou daquilo, mas de temperar os nervos, ser leal, agir com rapidez, concentrar as energias, fazer o que deve: levar uma carta a Garcia.

* * *

O general Garcia já morreu; mas ficaram ainda outros Garcias.

Alguém que se empenhe em realizar uma empresa necessitada de muitas mãos, chega a certas alturas em que quase desanima, em face da imbecilidade ou da falta de vontade dos outros, em concentrarem a atenção numa coisa e realizarem-na.

Cooperação deficiente, uma tanta falta de atenção, indiferença repugnante e trabalho feito com medíocre entusiasmo, são a regra.

Nenhum homem triunfa se, de um modo ou de outro ou por meio de ameaças, não forçar ou subornar outros homens para ajudá-lo, a não ser que Deus, na sua bondade, faça um milagre e lhe envie um anjo de luz como auxiliar...

* * *

Experimente o leitor: está sentado no seu escritório, tem seis empregados à sua disposição; chame qualquer deles e diga-lhe: «Tenha a bondade de consultar uma enciclopédia e escrever uma nota breve sobre a vida de Correggio».

O empregado, dócilmente, dirá: «Sim, senhor». Julga que irá, sem mais demora, cumprir a tarefa? Nunca. Olhará para o leitor, com os olhos mortíferos, e fará uma série de perguntas como estas:

Quem foi Correggio?

Que enciclopédia hei-de consultar?

Onde está a enciclopédia?

Não é para isto que eu sou empregado.

Não querera dizer Bismarck?

Porque é que o Carlos não escreve a nota?

Já morreu?

Há pressa?

Não será melhor que lhe traga o livro para ver?

Para que deseja essa nota?

Aposto dez contra um que, depois de o leitor ter respondido à pergunta e explicado o modo de obter a

não agem por si próprios, que farão quando o benefício dos seus esforços for para todos?

Parece que é necessário um capataz armado de garrote; e o temor de serem despedidos no sábado à noite é o que retém muitos operários nos seus postos.

Peça por anúncio um taquígrafo. Em dez que se apresentem, nove não sabem escrever correctamente, nem pontuar, nem julgam isso necessário.

Poderá algum deles escrever uma carta para Garcia?

* * *

«Vê o sr. aquele guarda-livros?» — dizia-me o chefe de uma fábrica.

«Sim, que tem?»

«É um magnifico guarda-livros. Se o mandar,



Está sentado no seu escritório, tem seis empregados à sua disposição, chame qualquer deles...

informação e a razão pela qual a necessita, o empregado irá chamar outro para que o ajude a «encontrar Garcia» e voltará dizendo que esse homem não existe. É claro, posso perder a aposta mas, na maioria dos casos, ganhá-la-ei.

Se o leitor for esperto, não perderá o tempo a explicar ao seu «ajudante» que Correggio está na letra C da enciclopédia e não na letra K e, sorrindo amavelmente, dirá: «deixe» e por si próprio arranjará a nota.

Esta incapacidade para a acção independente, esta estupidez moral, esta má disposição para pôr mãos à obra são coisas que hão-de afastar para o futuro longínquo o socialismo puro. Se os homens

porém, tratar de um negócio na cidade, pode ser que cumpra o encargo, mas também pode suceder que, depois de ter entrado em quatro «cafés» que se encontram no caminho, quando chegar à rua indicada, se tenha esquecido do que tinha a fazer».

Poderá confiar-se a tal homem a missão de levar uma carta a Garcia?

Recentemente ouvia eu lamentar, com uma simpatia simulada, a sorte dos oprimidos nas fábricas e daqueles que, sem casa, buscam um emprego honesto. Naturalmente as lamentações eram acompanhadas de palavras duras para os homens que estão no poder.

Ninguém diz nada do chefe que envelhece antes de tempo, pelo vão intento de lograr que os inúteis

façam um trabalho inteligente e pela luta prolongada e paciente contra os empregados que não fazem nada, desde que ele volta as costas.

Todas as lojas e fábricas se estão depurando constantemente dos maus elementos. O chefe com frequência despede os empregados que demonstraram a sua incapacidade para fazer prosperar os negócios, e escolhe outros. A selecção opera-se quando os tempos correm bons e quando correm maus. É mais apurada quando os tempos vão maus e o trabalho escasseia. Mas sempre será despedido o incompetente ou indigno. É a sobrevivência dos mais aptos. O próprio interesse leva o chefe a conservar os melhores, aqueles que são capazes de levar uma carta a Garcia.

Conheço um homem dotado de brilhantes qualidades, mas que não tem habilidade para tratar de um negócio seu e é incapaz de cuidar dos de outrem, porque constantemente traz consigo a vã suspeita de que o seu chefe o oprime ou pretende oprimi-lo. Não pode mandar nem obedecer. Se lhe dessem uma carta para Garcia, provavelmente a resposta seria: «Leve-a o senhor».

Dia e noite este homem vagueia pelas ruas em busca de trabalho. O vento sopra-lhe no fato esburcado. Mas ninguém, que o conheça, se atreve a empregá-lo, porque é um facho aceso de descontentamento: impenetrável à razão, a única coisa que o pode impressionar é a extremidade de uma bota número nove, de sola grossa.

Bem sei que um ser assim, disforme moralmente, é tão digno de lástima como o estropiado físico. Mas é necessário também que, na nossa comiserção, não nos esqueçamos dos homens que se esforçam por levar a cabo uma grande empresa e cujas horas de trabalho, entre apupos, os envelhecem prematuramente na luta contra os frios indiferentes, os imbecis ociosos e os ingratos sem coração.

Expressei-me com dureza?

É possível que sim; mas, quando todos mostraram piedade pelos medíocres, eu desejei dedicar uma palavra de simpatia ao homem que triunfou; ao que, contra os maiores obstáculos, dirigiu os esforços de outros e que, tendo chegado ao fim da empresa, verifica que nela só escassamente ganhou alimentos e roupa.

Transportei às costas comida de rancho, trabalhei à jorna, fui chefe de trabalhadores. Sei o que se pode dizer a favor de pobres e de ricos, dirigentes e dirigidos.

Não há excelência, por si, na pobreza; os andrajos não servem de recomendação. Nem todos os chefes são rapaces e arbitrários, assim como nem todos os homens pobres são virtuosos.

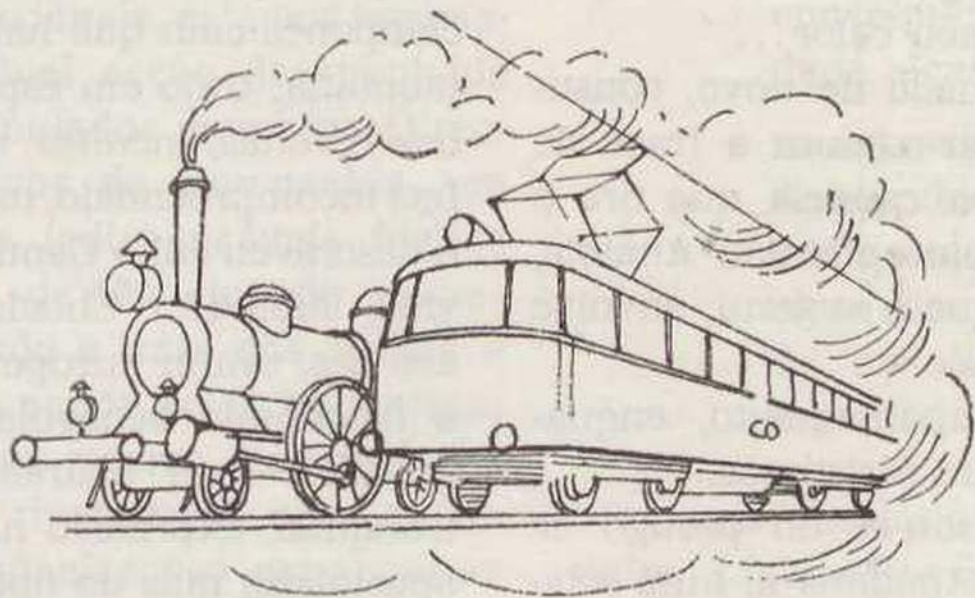
O meu coração está com o homem que executa a tarefa que lhe incumbe, quer o patrão esteja na loja, quer esteja ausente da terra.

Ao homem que, quando se lhe entrega uma carta para Garcia, obedientemente pega nela, sem fazer perguntas desnecessárias e sem a intenção oculta de a deitar na valeta mais próxima; ao homem que não faz outra coisa senão entregar essa carta — a esse homem nunca falta trabalho nem precisa declarar-se em greve para obter salários mais elevados.

É desses homens que a civilização necessita em larga escala. Tudo quanto esses homens peçam, deve ser-lhes concedido. É desses homens que as cidades, as vilas, as aldeias, as repartições, as lojas, os escritórios e as fábricas precisam.

O mundo clama por esses homens; e, na verdade, o que é necessário é o homem que saiba levar «uma carta a Garcia».

ELBERT HUBBARD



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

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

Se Junqueira viajasse no "Foguete"...

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 2.^a classe de Lisboa-P

PODE a preparação profissional de um empregado médio do caminho de ferro confinar-se apenas àquela matéria que o bom desempenho do seu cargo lhe exige no ramo puramente técnico?

Não constituirá excelente adjuvante, cremos mesmo que indispensável, possuir-se uma pequena cultura que permita enfrentar, sem hesitações, certas dificuldades?

O tema não contém nada de novo porque, intuitivamente, a cultura é, tal como a água das fontes, um fluxo cristalino para matar a sede a todos, ou melhor, uma luz tão plena de claridades e tão preciosa como a do Sol que alumia o caminho das gentes. Os que se afastam são os que, retrógadamente, não querem acariciar-se com o seu calor...

Mas, não contendo nada de novo, constituindo mesmo hoje lugar-comum a frase de que a cultura é a única candeia que tira o homem da escuridão, como afirmou Anatole, o tema, dado o motivo que o sugeriu, envolve incontestável oportunidade.

Exemplifiquemos o apontamento, enquadrando-o num caso a que assistimos.

Um estrangeiro abeirou-se do postigo de uma bilheteira de Santa Apolónia e, num sotaque carregado de rr, pediu:

— Por favor, venda-me um bilhete para ir conhecer a terra e a casa onde nasceu Guerra Junqueiro.

O empregado sabia realmente que Junqueiro fora um grande poeta. Durante a infância, ensinaram-lhe isso na escola. Agora o que não lhe ocorria — também o assunto nunca o interessara — era o nome da terra do Vate. E re-

flectiu com os seus botões: «isto, diante de um estrangeiro, não me fica bem...»

Mas, antes de denunciar o seu embaraço conseguiu desenvencilhar-se da dificuldade. O colega, ao lado, socorreu-o a tempo: — Freixo de Espada à Cinta!

A ideia fixa-se no terreno da imaginação. Mas se Guerra Junqueiro — lembra-se a propósito que o caminho de ferro em Portugal nasceu pouco depois do Poeta — tomasse actualmente o comboio em Freixo de Espada à Cinta, para desembarcar do «Foguete», nestas tardes cosmopolitas de Santa Apolónia, ou vice-versa, certamente que nenhum de nós desconheceria a terra de tão original como notável figura. Porque o autor dos *Simples*, não com o perfil camponês com que habitava a sua casa transmontana, trajo em espontâneo desalinho, barbas revoltas, incultas, numa expressão de profeta incompreendido, mas como magistralmente o descreveu Júlio Dantas, já noutra fase da sua vida, subindo o Chiado, «de amplo casaco até aos pés, um ar europeu, umas luvas amarelas, a fisionomia benévola e sorridente, a barba grisalha, mas aparada, penteada, cultivada, tranquila, expressão não já das antigas cóleras apostólicas mas do optimismo», despertaria no ambiente do cais da nossa primeira estação, aquela curiosidade que normalmente costuma recair sobre as gradas personagens que utilizam o mais rápido dos nossos comboios.

E, quando um passageiro pretendesse adquirir um bilhete para a terra que viu nascer o maior poeta português depois de Camões, não há dúvida que todos responderíamos em coro: Freixo de Espada à Cinta!!!

Contrastes

Por MANUEL CARLOS DO VALE

Escriturário de 1.^a classe dos Armazéns de Viveres

FEZ cinco anos, no pretérito mês de Abril, precisamente, que se realizou a inauguração da electrificação dos Caminhos de Ferro na linha de Sintra.

Considerando que, no decorrer deste período de tempo, se tem primado por manter um serviço excepcionalmente eficaz, dignificante e consentâneo com as exigências da vida actual, congratulemo-nos com o acontecimento. Não há dúvida, que estamos em presença de uma grande transformação nos transportes ferroviários portugueses, cuja patente realidade para quem, ainda há pouco tempo, utilizava exclusivamente este meio de transporte em condições tão incomodativas e desfavoráveis, naturalmente, agora, meditará no acentuado benefício colhido com o novo sistema de tracção ferroviária.

Eu, tal como todos os que se servem obrigatória e diariamente deste transporte por imperativos profissionais, estamos imensamente gratos à notável acção desenvolvida neste sector pelos reputados membros Directivos e Administrativos da Companhia, em terem conseguido os indispensáveis fundos para a concretização de tão elevado empreendimento, substituindo a frota dos velhos e cansados comboios a vapor pelas higiénicas, cómodas e sumptuosas mesmo, composições eléctricas. Estas, à rivalizarem com as de melhor fabrico de organizações estrangeiras congéneres, adaptadas aos métodos de exploração que as realidades aconselham e, como é óbvio, a patentearem a capacidade criadora da técnica portuguesa, em franco progresso, com os consequentes benefícios de ordem económica e moral que dela advêm para o País.

Tão importante empreendimento, cuja inauguração se revestiu de especial significado,

reflectiu-se, a partir de então, nomeadamente:

- na melhor aceitação dispensada pelo Público, ao transporte ferroviário cujas estatísticas patenteiam um aumento considerável do número de passageiros transportados naquela zona suburbana da Capital;
- na poupança da saída de divisas para o estrangeiro, pela redução de carvão e combustíveis até então importados;
- no aproveitamento dos recursos naturais do País através das diversas barragens hidro-eléctricas construídas de norte a sul do nosso território;
- na redução considerável de tempo gasto nos trajectos de comboio em consequência de uma maior velocidade alcançada, e
- na intensificação múltipla do número de circulações diárias, que dispensa aos passageiros a consulta minuciosa dos horários, visto que atrás de uns comboios outros logo se seguem.

Como corolário deste constante vaivém entre Lisboa-Rossio e Sintra, verificou-se imediatamente um afluxo de passageiros, em ritmo crescente, para as localidades servidas pelos comboios eléctricos, as quais de modestos povoados insobreviventes e tristes passaram repentinamente para progressivas e populosas vilas, possuidoras de belos e elegantes blocos habitacionais com todos os requisitos de conforto, pintados de cores garridas e de configurações exóticas, em obe-

diência às mais modernas concepções architectónicas da construção, o que lhes empresta um ar de felicidade e grandeza — que constitui um constante desafio aos «ricos» para emprego dos seus capitais, a juros altamente compensadores...

Deduzo, portanto, que a doença do crescimento latente que germinava naquela Zona Turística, tão próxima de Lisboa, era, naturalmente, devida à ausência de uns transportes colectivos como os actuais e que só o comboio, na qualidade de cirurgião de altos recursos, poderia remediar.

E, nós, ferroviários, que servimos dedicada e fervorosamente o caminho de ferro, devemos orgulharmo-nos por ver concretizado este novo empreendimento introduzido na Companhia, com o impulso e o suor, certamente, do nosso modesto contributo. Crentes do êxito da actual política da substituição do material circulante — locomotivas a vapor por locomotivas Diesel e Eléctricas — que se converteu, sem dúvida, num contraste benéfico para a classe ferroviária e para a grei, sentimos, simultaneamente, a consagração dos esforços envidados pelos dirigentes da nossa Empresa.

Que esta ampla visão, a acompanhar a marcha veloz dos tempos actuais, constitua um lenitivo e uma garantia de continuidade vitoriosa para a Companhia cujos destinos estão entregues, seguramente, nas mãos de um ilustre Conselho de Administração com tacto tão construtivo — são os votos sinceros que formulo, por todos os ferroviários.



O Conselho de Administração resolveu rever as taxas de concessão de assinaturas mensais a preços reduzidos a que se refere a Instrução n.º 2155 (Bilhetes de circulação ao abrigo dos artigos 48.º, 50.º e 79.º do Regulamento Geral do Pessoal).

A tabela actualizada é a seguinte:

| Percurso Kms. | Agentes ao serviço e suas famílias | | Agentes reformados, mulheres de agentes empregadas, etc. | |
|------------------|---------------------------------------|---------|--|---------|
| | 1.ª cl. | 3.ª cl. | 1.ª cl. | 3.ª cl. |
| 10 | 28\$00 | 20\$00 | 56\$00 | 40\$00 |
| 20 | 32\$00 | 23\$00 | 63\$00 | 45\$00 |
| 30 | 35\$00 | 25\$00 | 70\$00 | 50\$00 |
| 40 | 40\$00 | 28\$00 | 77\$00 | 55\$00 |
| 50 | 42\$00 | 30\$00 | 84\$00 | 60\$00 |

Pelo que exceder 50 kms. serão tidos em consideração os seguintes preços:

| Kms. | 1.ª cl. | 3.ª cl. | 1.ª cl. | 3.ª cl. |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 60 | 47\$00 | 33\$00 | 91\$00 | 65\$00 |
| 70 | 50\$00 | 35\$00 | 98\$00 | 70\$00 |
| + 70 | 3\$50 | 2\$50 | 7\$00 | 5\$00 |
| (por fracção de 10 Kms.) | | | | |

As assinaturas só são concedidas nas classes em que os agentes têm direito a viajar.

Estes preços entram em vigor a partir de 1 do corrente mês.

LINHA DE SINTRA E LINHA DE CASCAIS

Comparação da receita bruta (*em contos*)

| | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 |
|---|----------|----------|---------|---------|---------|--------|
| Receita bruta da Linha de Sintra | 19.629 | 25.859 | 31.841 | 37.352 | 42.757 | 47.096 |
| Receita bruta da Linha de Cascais | 34.820 | 37.748 | 39.409 | 42.046 | 43.875 | 46.101 |
| Diferenças | - 15.191 | - 11.889 | - 7.568 | - 4.694 | - 1.118 | + 995 |



A MAGIA DOS MUSEUS

Por ARMINDA GONÇALVES

NEM só a ânsia de conhecer novas paisagens, de descobrir novas cidades com seus divertimentos e suas características; os costumes e o folclore de variados povos, o comércio e a indústria, levam o homem a calcorrear o mundo. O desejo de admirar as obras de arte (património dos deuses legado à humanidade) também o arrasta de país em país — e, quer seja nos monumentos da mais remota antiguidade, quer seja na arquitectura, na escultura ou na pintura das mais diversas idades, encontra sempre uma atracção renovada.

O homem tem uma dívida de gratidão para aqueles que o precederam — e mesmo para os que lhe são contemporâneos — quando, perante as maravilhas da arte de todos os tempos e de todas as latitudes, sente o êxtase e o contentamento que lhe propicia a Beleza.

Através da Arte ele interroga a História e a História responde às suas interrogações.

Velhas ruínas, velhos palácios que serviram de moldura à ostentação e abrigaram reis e senhores do mundo, tiranos ou, pelo contrário, munificentes e justiceiros; templos pagãos que os antigos deuses outrora habitaram e ainda hoje nos deixam pasmados, tão arrojada foi, para a época, a sua construção, velhos mosteiros medievos, velhas catedrais românicas, bizantinas ou góticas; velhas igrejinhas simples e recatadas; casas que nos mostram os mais diversos estilos e épocas; tesouros acumulados no decorrer de milénios, tudo isso podemos observar caminhando de etapa em etapa pelos caminhos da terra.

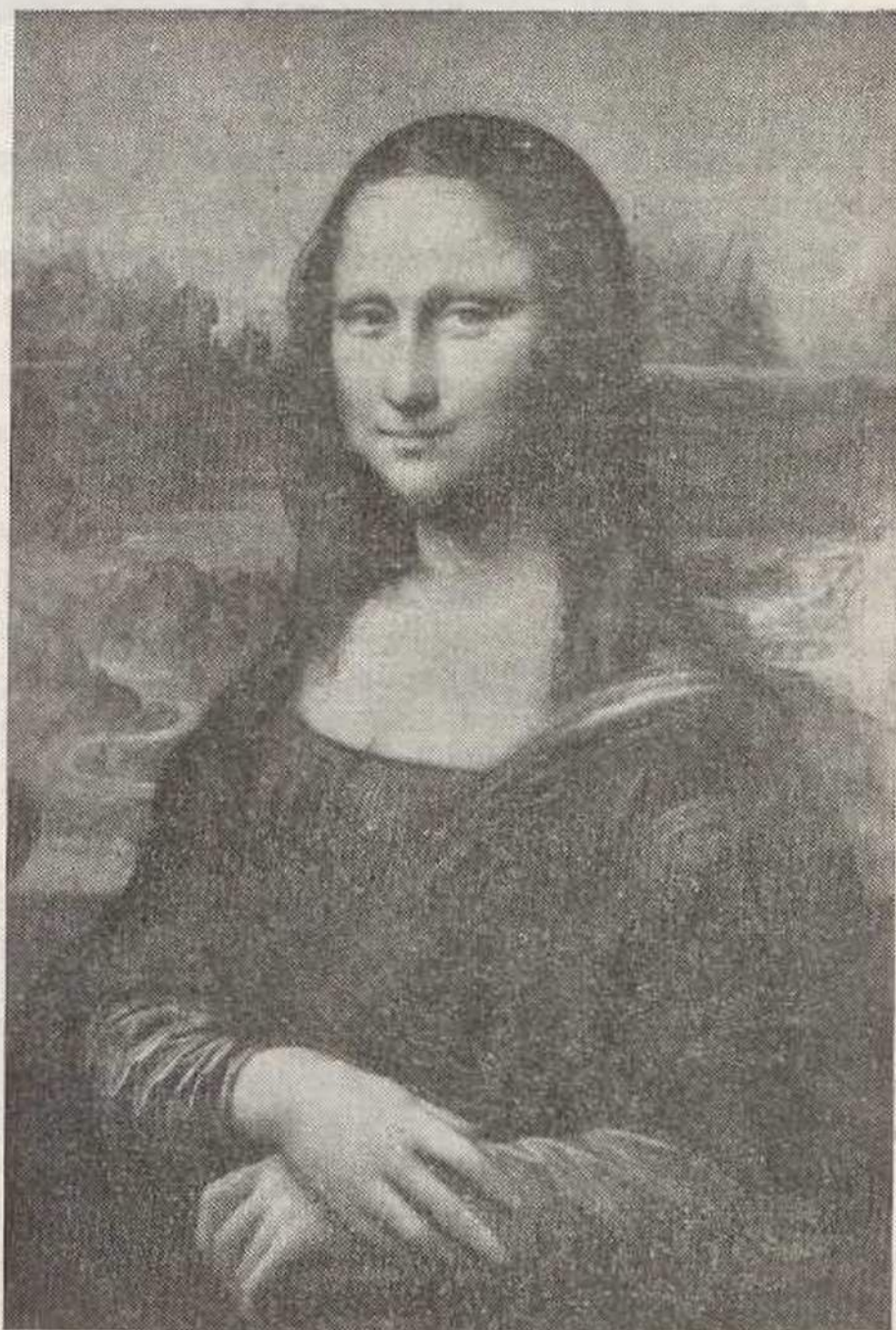
Das civilizações caldaica, assíria, fenícia, meda ou persa; dos monumentos faraónicos que trouxeram até nós a aliciante história e a religião do antigo Egipto, e das maravilhosas concepções arquitecturais dos Helenos e as suas esculturas, ou da arte dos Romanos que Roma assimilou da Grécia; da arte oriental, tão fascinante e delicada, tão colorida e estranha, até à arte dos nossos dias, tudo é motivo de enlevo para o homem.

Calcorrear o mundo inteiro não é fácil para toda a gente, sobretudo para aqueles cujos meios económicos não permitem grandes aventuras no

domínio das viagens. Resta-lhes o recurso de admirar, nos museus, as coisas mortas do passado, que assim são transmitidas com vida aos olhares que os perscrutam e nelas revivem os acontecimentos epocais.

Descendo aos subterrâneos do Museu do Louvre ou percorrendo vagarosamente as salas do Museu Britânico, reconstituímos as sociedades da Babilónia, da Caldeia, da Assíria, da Meda, da Pérsia, do Egipto.

Mais do que as ruínas ainda existentes nos



Museu do Louvre — O celeberrimo quadro de Leonardo da Vinci — «A Gioconda»

lugares onde viveram esses povos remotos, os museus guardam a expressão fiel da existência de povos a cujo sacrifício se exigia a construção dos monumentos conservados até hoje (quase sempre eram escravos — o homem foi sempre algoz do homem). Aqueles que os construíram, sofrendo sob o látigo dos que se julgavam seus donos, também amaram e odiaram; e foram eles próprios as máquinas que transportaram e ergueram as pedras colossais; e também, por elas foram esmagados

inteiro. Encontramo-la nos museus das cidades mais civilizadas.

No Louvre e noutros dos vários museus de belas artes de Paris; na National Gallery de Londres; no Museu de Belas Artes de Bruxelas; no Rijksmuseum, em Amesterdão; no Museu do Prado, em Madrid; nos museus de várias cidades da Alemanha; no Museu de Belas Artes de Viena; nos Museus Nacionais de Belas Artes de Copenhague, de Oslo e de Estocolmo; no Museu de Arte



✱
Jesus Cristo descido da Cruz,
de Giotto — fresco da Capela
dos Scrovegni, em Pádua

para deixarem na história a lembrança perene dos seus senhores.

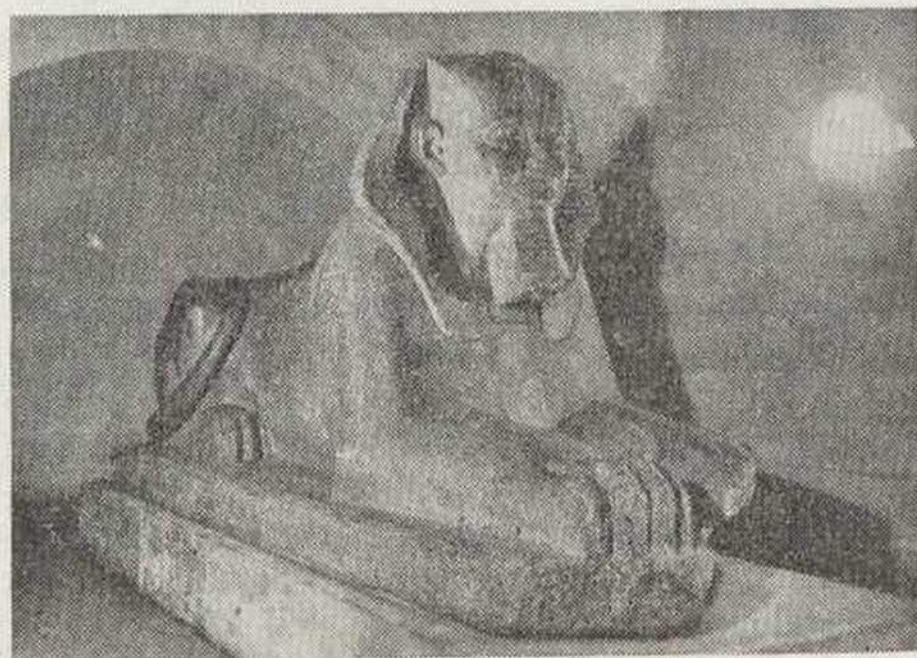
Olhando as estátuas e os baixos relevos (mesmo sem compreender os caracteres cuneiformes e os papiros) nós encetamos uma comprida viagem pelos tempos mortos mas sempre redivivos. E, descendo ao longo desses tempos, podemos conviver com os grandes artistas que nos precederam, podemos deslumbrar-nos com a sua maravilhosa obra.

Assim, depois de termos tomado contacto com os escultores e com os arquitectos da Hellade (Fídias e Praxíteles são os mais celebrados) e com os escultores da antiga Roma que legaram para as gerações futuras a imagem dos grandes homens da antiguidade e dos deuses que eles adoraram; assim, deambulando pelos riquíssimos museus do país da arte, que é a Itália, ou pelas suas igrejas e palácios, falamos secreta e encantadamente com Miguel Ângelo e Rafael, Giotto e Leonardo da Vinci, Tiziano e Botticelli, Melozzo da Forlì e Maratta, Correggio e Filippino Lippi, Uccello e Fra Angélico, Muziano e Ghirlandaio, Tintoretto e Perugino, Pinturicchio e Andrea del Sarto, Veraneso e Canaletto, Brunellesco e Bramante, Bernini e Canova, Maderno e Domenico Fontana, e tantos, tantos outros cujas obras de mágica beleza jamais poderemos esquecer.

Essa obra luminosa espalha-se pelo mundo

Antiga ou no Museu de Arte Contemporânea de Lisboa.

Mas nos museus destas cidades vamos encontrá-los na companhia de outros de não menor renome: os franceses David, Braque, Toulouse-Lautrec, Gauguin, Delacroix, Fragonard, Seurat, Cézanne, Manet, Degas, Monet...; os ingleses Lawrence, Gainsborough, Reynolds, Blake, Constable, Hoggarth...; os flamengos, Brueghel, Rubens, Van Dyck, Memling, Van Eyck, Siberechts...; os holandeses Frans Hals, Van der Helst, Vermeer, Rem-



Museu do Louvre — Arte Egípcia: esfinge de granito cor-de-rosa

Regulamentação **DISPERSA**

I — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1736 de 4-4-962 ao n.º 1759, de 26-4-962.

Ordem do Dia n.º 4619, de 22-5-962 — Transição de horário na Zona Centro.

Ordens de Serviço da série M do n.º 1760, de 3-5-962 ao n.º 1805, de 31-5-962.

B) Serviço do Movimento — Utilização de Material (Oficina de Encerados e Cordas)

3.º Aditamento à Circular n.º 1125, de 21-4-962 — Utilização e capacidade de alguns vagões particulares.

B) Divisão (I. P.)

1.º Aditamento à Circular n.º 1139, de 20-5-962 — Esclarecimentos sobre o programa da instrução a ministrar aos agulheiros.

C) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2778, de 3-4-962 — Sinalização do desvio de Vale do Guiso.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2757, de 30-3-962 — Sinalização da estação do Setil.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B., n.º 324, de 24-4-962 — Bilhetes especiais de Porto e de Campanhã, para várias estações e apeadeiros da linha do Minho.

Aviso ao Público B., n.º 325, de 30-4-962 — Transporte de barita em pedra ou em pó do A. P. - B. n.º 145, que é anulado em 15-5-962.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 30-4-962.

Aviso ao Público B. n.º 326, de 18-5-962 — Transporte de paes verdes. Anula o aviso n.º 12, de 23-2-948.

Aviso ao Público B. n.º 327, de 23-5-962 — Transporte de frutas e hortaliças e respectivas taras entre as estações e apeadeiros da linha da Lousã.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem. Modificações e ampliações.

D) Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Circular n.º 1141, de 12-4-962 — Relações de dependência das Inspeções de Telecomunicações.

D) Serviço da Fiscalização das Receitas

Carta-Impressa n.º 67, de 10-5-962 — XI Congresso Geral da Associação Internacional de Hotelaria.

Agradecimento

Joaquim Lopes Ferreira, guarda-freios de 2.ª classe no Posto de Trens e Revisão de Alfaiates, vem, por este meio, testemunhar o seu mais vivo agradecimento ao Ex.º Sr. Dr. António Joaquim Arruda, médico da Companhia, em Coimbra, pelos cuidados e atenções que lhe foram dispensados durante o seu internamento na Clínica de Santa Cruz, onde foi submetido, com feliz êxito, a uma operação cirúrgica.

Torna ainda extensivo este agradecimento ao Ex.º Sr. Dr. Carlos Costa, também médico daquela Clínica e da C. P., e bem assim, ao pessoal de enfermagem que o tratou.

brandt, Van der Heyden, Bosch, Van Gogh. . . ; os alemães Alberto Dürer, Holbein, Lucas Cranach, Altdorfer, Feurbach. . . ; os espanhóis Goya, Velasquez, El Greco (Domenikos Theotokopoulos — grego de origem), Zurbaran, Murillo, Picasso que, sendo espanhol é filho adoptivo da França . . . ; os portugueses Nuno Gonçalves, Josefa de Óbidos, o autor desconhecido dos painéis de S. Vicente, Machado de Castro, Domingos Sequeira, Vieira Portuense, Columbano, Silva Porto, Pousão, Malhoa, Soares dos Reis, Teixeira Lopes, Amadeu de Sousa Cardoso, Almada Negreiros, Vieira da Silva . . .

Todos estes nomes, porém, sendo dos mais célebres e válidos, referidos apenas a nacionais de uns tantos países, são uma minoria no vasto panorama do labor artístico dum conjunto de gerações que tornaram eterna a Beleza e, consequentemente, a Vida.

Que os viajantes ávidos de tudo conhecer não esqueçam a lição que podem colher da Arte, ao deparar-se-lhes a mágica visão dum mundo recriado pelo génio do homem. E que o puro prazer espiritual de percorrer os museus e as galerias de arte seja para eles um ensinamento.

Apontamentos FEMININOS notas & modas

Por CAROLINA ALVES

O Verão, a Saúde e a Beleza

Verão é uma das quadras mais interessantes do ano, não só para descansarmos das fadigas quotidianas, como também por embelezar uma grande parte da humanidade, bronzeando-lhe o rosto, o corpo e transmitindo-lhe vigor e saúde através dos raios criadores do Sol — fonte de luz e de vida.

Como é agradável sentir o seu calor... a penetração das suas forças vitais na epiderme, especialmente sob o lindo céu de Portugal, onde o Sol tem sedução e encanto singular para os olhos que vêem e o coração que sente!

Durante as férias, no campo ou na praia, devemos expor ao ar livre — ao Sol — para que se recuperem forças, mas tendo o cuidado de o fazer gradualmente de dia para dia, e, ainda, de proteger a pele com um creme vitaminado — base PP, por exemplo — para evitar as queimaduras.

Os óculos escuros são indispensáveis, por não só protegerem a vista do reflexo do Sol no mar e na areia, como ainda por evitarem de piscar os olhos ou semicerrá-los, fixando rugas no rosto e pés-de-galinha, que o vento seco acentua.

Os óculos contra o Sol devem ser bons, por que há óculos que não filtram todos os raios prejudiciais à vista, o que se reconhece ao usá-los, se somos forçados a piscar os olhos. Devemos pedir no oculista vidros superficiados e bifiltrantes. A melhor cor é o verde-claro.

Quando a pele está bastante bronzeada, o pó de arroz muito escuro endurece e põe em destaque os vincos; ao passo que se usarmos um pó de arroz levemente rosado disfarçá-los-á com o seu bonito tom, aveludando o bronzeado que tão bem fica à gente moça em especial.

Que se aproveite, pois, as férias no Verão para podermos gozar da felicidade de nos deslocarmos ao campo ou à praia, para adquirirmos saúde e transformarmos as nossas forças físicas numa fonte de energia que nos permita o vigor necessário para podermos resistir às fadigas dos afazeres do dia-a-dia.

O Sol, o ar livre do campo ou da praia, são reconstituintes poderosos, são banhos balsâmicos de saúde que penetram os corpos para lhes purificar o sangue, refrescar as ideias e tonificar o espírito.

E da robustez do espírito e do físico nascem as ideias geniais, as inspirações divinas, a alegria abençoada, o equilíbrio de nervos e, finalmente, o domínio pessoal.

E que grande ventura é sentirmo-nos sãos de

corpo e alma, senhores absolutos das nossas faculdades morais e intelectuais, sem tibiezas que nos impeçam o raciocínio, o à-vontade, o convívio interessante com o próximo e, em especial, com as pessoas superiores que nos apreciam.

A inteligência e a boa disposição é um estado de graça que a saúde faculta. Os momentos felizes só existem se fizermos por eles.

Deus disse: «Faz da tua parte que Eu te ajudarei».

Que bom seria se todos pudéssemos cumprir esta máxima, procurando no Verão obter a saúde e a beleza, através dos elementos salutarres da natureza que o CRIADOR proporciona à humanidade!



Vestido de praia, de tecido liso e algibeiras bordadas com este bonito motivo marinho

VIAGEM QUE
NUNCA ESQUECE

Régua a Chaves

pelo Caminho de Ferro

Pelo Inspector ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

É como lhes digo. Viagem que nunca esquece, a de Régua a Chaves pelo Caminho de Ferro. Os panoramas são lindos e variados; encantam e fascinam; ficam gravados por isso, na retina e no espírito. Assim, feita esta viagem uma vez, há sempre o prazer de a repetir — e cada vez com mais agrado.

A linha do Corgo é um rebento da do Douro. Na Régua, com os seus desvios e resguardos, a via larga abraça a estreita e nunca a machuca. Entendem-se bem. A do Douro, mais velhinha bastantes anos, trata a outra como filha que é...

O comboio vai partir. Carruagens cómodas e airozas, apesar de bastante antigas. Janelas rasgadas

e amplas. Movimento intenso, dado que a região é de população densa. O rolamento é lento, por cima de uma baralhada de vias — estreitas e largas. O comboio não se engana, porém. Irá pelo meio da do Douro, até ao cabo da ponte sobre o Corgo, onde tomará leito próprio, a caminho de Chaves, que fica a cerca de 100 quilómetros da Régua.

Vêem-se duas pontes paralelas, sobre o Douro — a de ferro, antiquíssima, e que foi sempre para a rodovia; a de pedra, a montante da primeira, como padrão de bom gosto, mas como símbolo do nosso ronzeirismo em matéria de progresso ferroviário. Com efeito, esta magnífica obra de arte confrange-nos a alma, por a vermos desviada do fim para que foi cons-



Na Régua, com os seus desvios e resguardos, a via larga abraça a estreita e nunca a amachuca. Entendem-se bem...

truída. Uma ponte de Caminho de Ferro ceder o seu leito para estrada?...

Não nos podemos conformar, com isso. Não e não! O Caminho de Ferro tem sempre a prioridade.

As primeiras pedras para esta ponte monumental foram lançadas há perto de 50 anos, era eu então menino e moço. Construção lenta, sim, mas sempre se concluiu. Todo o rompimento da linha foi feito até Lamego, e construiu-se ainda uma outra ponte, esta sobre o Varosa, do tipo daquela a que nos estamos referindo. Assim, ambas elas altas, elegantes e vistosas.

Os carris para esta linha chegaram a estar na Régua, lembra-me bem, para serem assentes até à nobre cidade onde se efectuaram as primeiras cortes de Portugal. Mas tudo caiu no olvido — o trabalho rude realizado, o esforço mental despendido, o anseio de levar a Lamego os comboios fumegantes e altivos, para depois, em viagens sempre vitoriosas, prosseguirem até Vila Franca das Naves, ligando assim o Douro com a Beira Alta.

é que vai levar depois, a todo o Mundo, o nome eterno de Portugal.

Lindas quintas, garridas povoações de longe em longe, e nova estação surge — Alvações do Corgo. O povoado com este nome reclinase na encosta e lembra Coimbra. No alto e a dominá-lo, a igreja de Santo António, seu patrono. Mais ao lado a Casa das Torres, de aspecto fidalgo e arquitectura original, bizarra, foi habitação senhorial do Bispo de Cabo Verde, D. Joaquim Augusto de Barros, que era destes lados.

A linha sobe sempre, a paisagem não se modifica, mas ninguém se cansa de a contemplar. No fundo do despenhadeiro corre o rio, umas vezes impetuoso, outras espalhando-se por largos açudes, e alimentando moinhos de aspecto primitivo.

Povoação é uma aldeia de poucas casas. Poucos quilómetros andados, está à vista Carrazedo, onde a locomotiva se dessedenta com água de boa qualidade, nunca racionada. A linha, aqui, pelas curvas que

✱

A locomotiva solta um pequeno silvo, como a dizer — Enfim! estamos em Chaves!

✱



Mas ponhamos agora ponto final nestas divagações, para prosseguir a viagem que é objecto deste artigo, e que vai ser demorada.

O comboio é de via estreita, mas rola bem, agora que deixou o curso do Douro, para seguir o do Corgo, que lhe deu o título.

Tanha é a primeira estação da linha, e fica situada junto à foz do rio que tem o mesmo nome. Atravessa-se uma altíssima ponte metálica, e entra-se imediatamente em rampa pronunciada. Lobra-se no lado direito e através do vale profundo e viçoso, estampada a meio da encosta e a faiscar de brancura, a aldeia da Presegueda. Vinhedos e olivais, em volta, tudo muito bonito.

Curvas e contra-curvas, que o comboio vai descrevendo com vigor. Contornam-se as encostas alcantiladas do Corgo. Socalcos, mais socalcos, sempre socalcos. É neles que se produz o afamado «Por-Wine», com baptismo solene nos armazéns de Gaia,

descreve, de um e de outro lado do ribeiro de Paúis, é curiosíssima. A aldeia de Penelas, lá no alto, parece um grande miradouro. Em frente e como gigantesco pano de fundo, o dorso negro desse Marão majestático, que se estende por aí fora, como massa intransponível.

Continuamos em linha coleante e sempre a subir. Um pequeno patamar com cerca de mil metros, antes de Vila Real. A máquina silva alegremente, agora sem esforço. Na nossa frente a cidade que D. Dinis fundou, estendida pelo morro que emerge de entre o Corgo e o Cabril. No topo o cemitério de S. Dinis, com o seu sempre reclamado miradouro; a seguir as torres da Sé e das igrejas de S. Pedro e Calvário. Casario compacto e aspecto geral de bom efeito.

No conjunto temos a impressão de que estamos em presença de uma movimentada cascata, cheia de beleza e prenhe de majestade. A estação do Caminho de Ferro, grande e airosa, lembra o palacete de um

brasileiro rico. O largo fronteiro, com jardim anexo, dá a nota de progresso e bom gosto. Mas Vila Real exige largas horas de observação e de devaneio. Interrompemos, por isso, a nossa viagem, e até porque precisamos também de ir a Quintela ver sua famosa torre, e que foi cenário vivo do romance camiliano «Anátema». Será isto uma pálida homenagem ao mestre do romance português, Camilo Castelo Branco, e ver-se-há de passagem a aldeia de Bisalhães, onde se fabricam barros pretos encantadores, e com larga representação no museu local. Não longe de Vila Real e para o lado oposto, há que percorrer e admirar o Solar de Mateus, cheio de nobres tradições e com um recheio riquíssimo e de uma majestade impressionante. Vila Real tem muito que ver, mas fica isso para outra vez.

DEIXAMOS Vila Real com pena. É alegre e hospitaleira a capital da Província de Trás-os-Montes e Alto Douro.

O comboio silva novamente e põe-se a caminho de Abambres, que é pouco acima. A Timpeira, no fundo, quase que à beira-rio, é uma pincelada de cor e de aliciante beleza. Próximo ficam Varge, Alvites, Mouços, Murça, Sabrosa. O panorama modifica-se, mas sempre encantador. Mais acima e por detrás de lindas carvalheiras avista-se ainda Vila Real, como que a dizer-nos adeus.

O comboio caminha sempre. Macieiras em profusão, ao longo da linha. Fortunho, Samardã. Nova toma de água. Em frente a serrana Vilarinho da Samardã e onde o genial Camilo viveu parte da sua infância. Hoje vive lá ainda um seu ilustre descendente — o brilhante orador sagrado, Padre Luís Castelo Branco.

Zimão, Parada, Vila Pouca de Aguiar. Estamos no ponto mais alto da linha. Ares lavados, puríssimos. Boa rede de estradas, cruzando ou seguindo o Caminho de Ferro, para Ribeira de Pena, Carrazedo de Montenegro, Valpaços, etc. Lá no alto e como símbolo de fé religiosa, branca capelinha com um pequeno mas elegante escadório de acesso. É no vale de Vila Pouca que tem o seu berço o rio Corgo, fio de água cristalina que por aí abaixo corre sempre a cantar e a prestar serviços até à Régua.

Principiamos agora a descer, e muito. Seculares castanheiros bordam a linha férrea, numa manifestação de majestade, beleza, fartura. No fundo as Pedras Salgadas com o seu frondoso e bem cuidado parque, os seus bons hotéis e as suas milagrosas águas. Prazer, saúde e repouso — tudo se encontra nestas paragens.

Sabroso mais além e a meio de uma extensa recta — a segunda e última boa recta da linha — marca-nos o ponto onde se captam as deliciosas águas de mesa, que a Sociedade Vidago & Pedras também explora. Loivos, a seguir, estaçõzinha minúscula de onde se divisam horizontes larguíssimos, precede a de Vidago. A linha serpenteia pelo monte abaixo por entre pinheiros. No fundo do Vale e como que uma mole de boa arquitectura, o Palace Hotel domina o conjunto — a

vila, os outros hotéis, os pavilhões das águas, tudo enfim. Por toda a parte denso arvoredo: pinheiros, castanheiros, plátanos, lílias, etc., etc.

Vidago, que foi o término da linha durante anos, é bonito. Tem arranjo dos homens e belezas naturais inconfundíveis. Em frente da estação o confortável Hotel Avenida onde, há perto de 40 anos, vi pela primeira vez aparelhagem de T. S. F. (Horas seguintes, uma noite, em frente dessa aparelhagem, só ouvi... ruídos).

Poucos quilómetros adiante, já se descortina o rio Tâmega. Paranhos, estação de reduzido valor mas com um elegante edifício, mantém um jardim que já em 1925 alcançou o primeiro prémio num concurso da linha, organizado pela Câmara de Chaves. Vilela do Tâmega, a antiga Moure, à beira do rio. Mais acima um pouco, e depois de atravessar o rio Tâmega numa linda e granítica ponte, a estação que deste rio tomou o nome. Mais uns momentos de comboio e eis que a viagem termina. O Castelo de Chaves já se divisa. Pouco a pouco a cidade vai-se tornando mais distinta, nos seus contornos. Nota-se, ilusoriamente, é claro, que o ar está saturado de vapor de água — das águas ferventes que agora estão a ser aproveitadas condignamente e operando milagres.

Lá está a ponte romana a ligar as duas partes da cidade, e a jusante desta, uma outra, muito elegante, mas de construção moderna. A fértil e famosa veiga estende-se por aí fora, interminavelmente, até à fronteira. Verim, a primeira cidade espanhola que se segue, é a poucos quilómetros.

O comboio faz agora mais barulho. São as lanças das agulhas e as cróximas a ser pisadas pelos rodados do material.

A estação é de bonito estilo regional. O chefe, de bandeira encarnada debaixo do braço e muito apurado sob o alpendrado da plataforma, aguarda a chegada do comboio. A locomotiva solta um pequeno silvo como a dizer — «enfim»!

Estamos em Chaves.

GOSTARAM da viagem? Posso dizer-lhes que é maravilhosa. O que não teve foi a nossa pobre caneta o condão de bem a descrever. Apenas, dela, deu uma pálida ideia.

Um conselho, por isso, daremos para finalizar este descolorido artigo:

Percorram a linha do Corgo, de lés a lés, e convencer-se-ão, de certeza, de que lhes falamos verdade:

A viagem da Régua a Chaves pelo Caminho de Ferro, é viagem que nunca esquece!



DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferrovíarios estrangeiros em Portugal

ATC francesa - Região Oeste (Montparnasse)

No passado mês de Abril, tivemos o prazer de receber, pela quarta vez, o nosso amigo Monsieur Thibault, entusiasta admirador de Portugal e infatigável animador de excursões ferroviárias.

É já tradição a jovialidade dos grupos acompanhados por Monsieur Thibault, no entanto, podemos afirmar que os 36 participantes de 1962 conseguiram mostrar-se animados numa ainda maior e mais comunicativa alegria.

Foram dez dias de agradável convívio com os nossos colegas de Montparnasse, através de locais já consagrados turisticamente. De regresso a França, todos os participantes evocavam as belas jornadas vividas em Portugal, guardando num lugar muito especial a recordação das horas passadas em Leiria, ponto culminante da sua viagem.

Recebidos com excepcional carinho nesta hospitaleira cidade, aí lhes foi dedicada uma exibição do já notável Rancho Tá-Mar, da Nazaré, vindo expressamente para gáudio dos visitantes.

Indiscutível o ambiente eufórico desta confraternização luso-francesa em que todos, esquecidas as preocupações do momento actual, vibraram em uníssono aos gritos de: Viva a França! Viva Portugal! . .

ATC francesa - Região Norte

De 14 a 24 de Abril fomos visitados por um numeroso grupo da região Norte, que escolheu o nosso País para passar a quadra da Páscoa.

Eram acompanhados por Monsieur Duhenois que se deslocava a Portugal pela primeira vez e se mostrou encantado com tudo o que viu — Lisboa, a bela cidade das sete colinas; Sintra, a verde, paraíso dos poetas; Coimbra, romântica terra de estudantes; Aveiro, a Veneza portuguesa; Porto, a laboriosa cidade, berço do famoso vinho do Porto; para não falar da beleza paisagística da Arrábida, Sesimbra, Penacova, Buçaco, Luso, e tantos outros centros de turismo.

A estada entre nós terminou com uma excursão pelo Minho, viçosa província cheia de tipismo e pitoresco, digno remate numa tão agradável viagem.

ATC suíça

Ainda em Abril, enviou-nos a ATC suíça um simpático grupo acompanhado por Monsieur Wyss, no

qual registámos também a presença de ferroviários alemães e suecos.

Os nossos colegas suíços, além das habituais e imprescindíveis visitas, deslocaram-se ainda, de avião, à ilha da Madeira, onde fizeram uma pequena estada.

Na florida «Pérola do Atlântico» tiveram ocasião de fazer dois inolvidáveis circuitos, um pelo litoral, outro no interior da ilha.

Ao longo da costa, por entre esplendorosos panoramas, alcançaram sucessivamente o porto de Machico, Portela, Santana e S. Vicente, onde abandonaram o litoral para atravessarem as majestosas terras do interior, ao longo dum idílico vale, até encontrar novamente o mar no porto de Ribeira Brava. Daqui regressaram ao Funchal, visitando o cabo Girão, um dos mais altos do Mundo, e Câmara de Lobos, pitoresca vila de pescadores.

Outro circuito, dedicado ao interior, com visitas



O jovial grupo da região Oeste, em Leiria

Os ferroviários suíços durante a visita das Caves Real Vinícola, no Porto



ao Pico de Barcelos, Eira do Serrado, S. Roque e o Monte, uma das mais famosas atracções dos arredores do Funchal, deu ainda aos excursionistas a ocasião de utilizarem as típicas «carrinhas» madeirenses.

Pela primeira vez, as nossas rotas turísticas se estenderam até Portugal insular e estamos certos que, de futuro, mais viagens serão organizadas a essa cativante ilha de vegetação luxuriante e colorida.

Excursões Portuguesas

Encontra-se aberta a inscrição para as seguintes excursões:

«Figueira da Foz» — 14 e 15 de Julho,

Este passeio permitirá um agradável fim de semana na Rainha das Praias Portuguesas. Aos excursionistas será proporcionada uma volta pela Serra da Boa Viagem, com visita às Lagoas e Cabo Mondego.

Preço: 130\$00 por pessoa.

«Beira Alta» — 28 e 29 de Julho.

Além das visitas a Viseu, Gouveia e Guarda, o programa prevê a travessia da Serra da Estrela pelas Penhas Douradas e Manteigas com almoço em piquenique no alto da Serra.

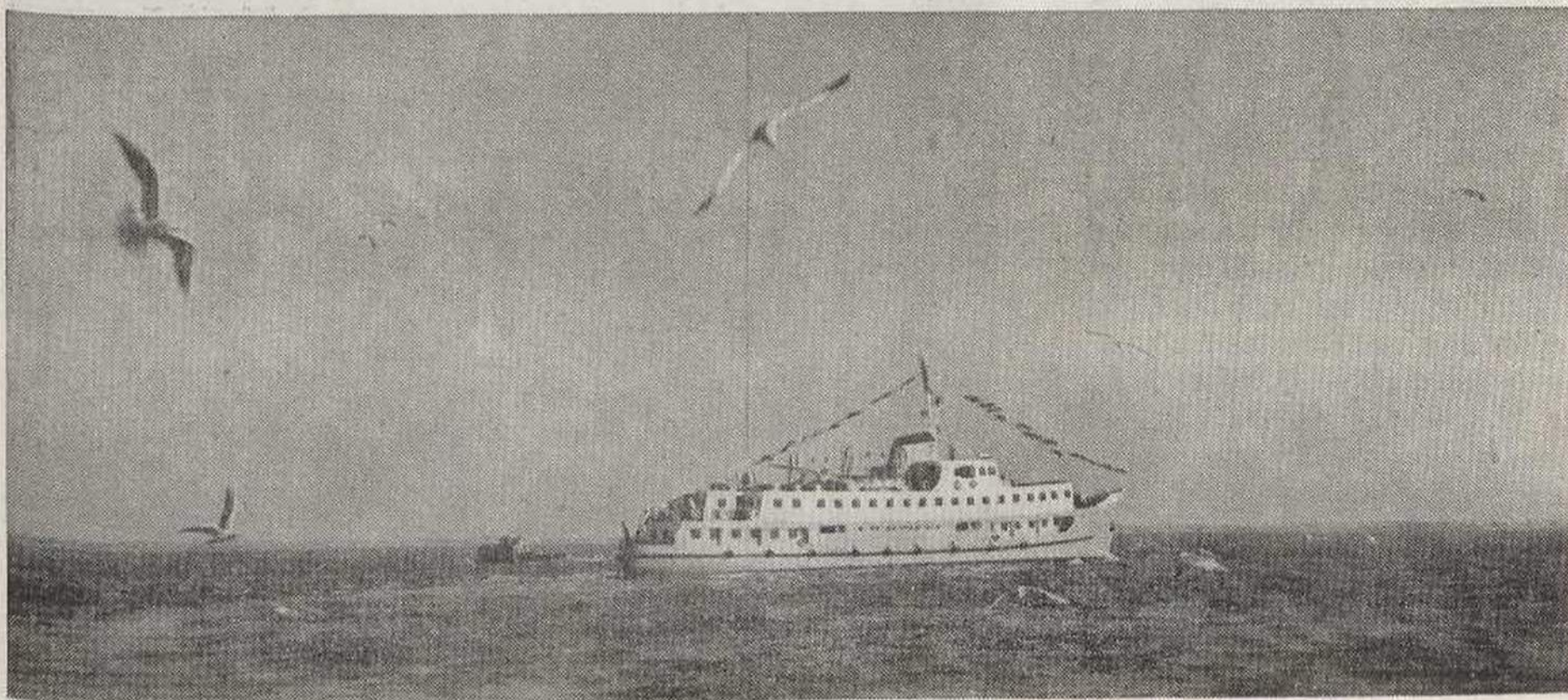
Preço: 155\$00 por pessoa.

«Itália» — 14 de Setembro a 1 de Outubro.

O programa de visitas, rico e variado, inclui Biarritz, Nice, Mónaco, Florença, Roma, Nápoles, Capri, Pompeia, Sorrento, Veneza, Milão, Génova e San Sebastian.

Preço aprox.: 3.500\$00 por pessoa.

Os programas, em distribuição na Delegação Turística, serão remetidos a quem os solicitar.



O «Estremadura» — a moderna unidade construída em Portugal — utilizada no tráfego fluvial entre Lisboa e o Barreiro.

SEGURO COLECTIVO DOS FERROVIÁRIOS

Rectificação a uma notícia

CONFORME anunciámos no último número, a União do Sindicato dos Ferroviários firmou um acordo com a Companhia de Seguros Sagres destinado a cobrir o risco de acidentes pessoais dos agentes que trabalham no caminho de ferro, inscritos na modalidade de seguro colectivo criado. A nova modalidade de seguro acautela não só os riscos ocorridos no desempenho da profissão ferroviária como também — o que é de importância fundamental — fora dos respectivos serviços.

O seguro que abrange as indemnizações por acidentes em caso de morte, invalidez permanente total e invalidez permanente parcial — **com base num capital igual a cinco vezes o vencimento anual do agente** — está dependente das seguintes reduzidas taxas de prémios cuja indicação rectificamos devidamente em complemento à notícia publicada em número anterior:

Grupo I — Pessoal dos escritórios e tesou-

raria: Taxa de 7 *por mil* sobre o ordenado mensal.

Grupo II — Todo o restante pessoal: Taxa de 12 *por mil* sobre o ordenado mensal.

Dois exemplos:

— Um ferroviário do Grupo I, com o ordenado de 2.350\$00, com direito ao capital de 141.000\$00 (5 vezes o seu ordenado anual), pagará o prémio de 16\$45;

— Um ferroviário do Grupo II, com o ordenado de 1.700\$00, com direito ao capital de 102.000\$00 (5 vezes o seu ordenado anual) pagará o prémio de 20\$00.

Das informações colhidas junto da Companhia Sagres sabemos ter esta modalidade de seguros suscitado grande interesse dos ferroviários — que deste modo vêm completados, em parte, os meios de previdência que a Empresa lhes faculta.

O uso nas estações ferroviárias e nos próprios comboios de máquinas automáticas, de vendas diversas, accionadas por moedas, está sendo enormemente generalizado em muitos países de vanguarda nomeadamente nos Estados Unidos, Grã-Bretanha e França, com o maior aplauso dos seus utentes.

Com efeito, essas máquinas automáticas que permitem um perfeito serviço de «self-service», aliam à sua boa apresentação, mais dois importantes factores: a dispensa de pessoal servente e a redução de espaços relativamente aos «stands» normais de vendas que substituem.

Eis uma dessas máquinas — para venda de flores — especialmente destinada às estações rodoviárias e ferroviárias e bem assim aos aeroportos. A que apresentamos está instalada na Grande Estação Central de Caminhos de Ferro de Nova York.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — *Luís Bonito*, chefe de depósito; *Antero Gonçalves Ribeiro* e *João Rebelo Nunes*, chefes de escritório; *Fausto Manuel da Cunha Pereira*, inspector de secção de exploração; *Manuel Pinto Mesquita*, contramestre de 1.^a classe e *José Florêncio*, chefe de estação de 1.^a classe.



Da esquerda para a direita: — *Jacinto Silva Oliveira* e *Manuel Correia da Costa*, contramestres de 2.^a classe; *Joaquim Carvalho*, chefe de maquinistas; *A. Esteves da Silva*, escriturário de 1.^a classe; *José Ferreira Catalarrana* e *Mário Cabral*, operários de 1.^a classe.



Da esquerda para a direita: — *Augusto Santos Matias*, operário de 1.^a classe; *Júlio Pedro de Campos Viegas*, escriturário de 3.^a classe; *António Germano Bolina Júnior*, operário de 2.^a classe; *Artur Mendes Lima*, operário de 3.^a classe; *Manuel Afonso*, guarda do distrito n.º 450 e *Júlia do Carmo*, guarda de P. N. de 1.^a classe.



Da esquerda para a direita: — *Angelo António Soeiro*, *Angelo Caetano* e *Manuel Duarte Riscado*, operários de 3.^a classe; *Cristóvão Correia Cardoso*, operário de 4.^a classe; *António Caetano Esteves* e *Emílio Maria*, serventes de 1.^a classe.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *João Machado Rocha*, assentador de 1.^a cl. — não obstante se encontrar na situação de doente, avisou telefonicamente o seu chefe de distrito de que ao Km. 127,760-Leste estava um carril partido, permitindo assim que fossem tomadas providências para a sua substituição e colaborando ainda nos trabalhos, e *Silvestre Vitória Tamagnini*, chefe de distrito, *Francisco Lúcio Félix* e *Manuel Serra*, assentadores de 1.^a cl., *José Manuel Chaves*, assentador de 2.^a cl. e *Manuel António Maniês*, eventual — pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos referidos trabalhos.



Da esquerda para a direita: — *Adriano de Jesus Veiga*, chefe de distrito e *José de Jesus Nascimento*, assentador de 2.^a cl. — não obstante estarem de folga, procederam à substituição de um carril partido ao Km. 166,900-Douro; *Joaquim Vicente*, chefe de distrito: — não obstante estar de folga, ao ter conhecimento da existência de um carril partido ao Km. 63,750-Norte, dirigiu-se ao local acompanhado do assentador de 2.^a cl. *Mário Alves Gonçalves*, que também estava de folga, e procederam à substituição do carril; *Josué Augusto Madeira Gomes*, subchefe de distrito — não obstante encontrar-se de folga, ao dirigir-se para a estação de Sabugal notou que ao Km. 206,090-Beira Baixa estava um carril partido e avisou pelo telefone o chefe do distrito, tendo ambos procedido à substituição do carril; *Armando de Sousa Queiroz*, assentador de 1.^a cl. — não obstante estar de folga, ao verificar que os comboios paravam ao Km. 62,600-Norte, por o sinal estar fechado, tomou a iniciativa de se certificar do que haveria de anormal e notando a existência de um carril partido ao Km. 63,750, correu a avisar da ocorrência o pessoal do distrito.



Da esquerda para a direita: — *Armando Antunes Galinha*, chefe de distrito, *Manuel António*, assentador de 1.^a cl. e *António Vítor da Silva*, assentador de 2.^a cl. — pelo interesse e dedicação demonstrados e esforços despendidos em dia de folga, quando dos trabalhos de reparação das avarias produzidas na via por um descarrilamento na estação de Santa Cita; *Paulo Alves Mineiro*, assentador de 1.^a cl. e *Francisco Pedro Antunes*, assentador de 2.^a cl. — ao verificarem que um rodado duma das carruagens do comboio 12 seguia de rastros, dirigiram-se imediatamente ao chefe da estação de Fátima a comunicar a ocorrência e colaboraram na reparação da avaria; *Fernando António Sobral*, assentador de 2.^a cl. — pela honestidade demonstrada ao fazer entrega imediata, na estação de S. Gemil, de um brinco de ouro que achara ao Km. 3 200 do ramal de Ermesinde.