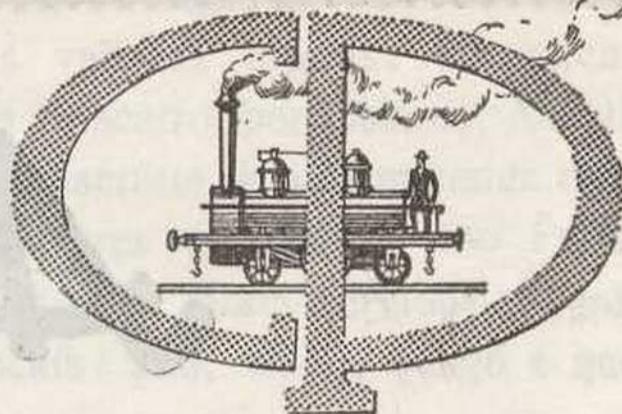


**BOLETA MADA C.P.**

UMERO 407

MAIO DE 1962

# Boletim da



N.º 407 ■ MAIO 1963 ■ ANO XXXV ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

## ESTAÇÕES FLORIDAS



O embelezamento das estações com flores singelas, é louvável propósito de quase todas as empresas ferroviárias, tanto por constituir uma nota alegre, festiva e comunicativa nas grandes «salas de visitas» que são, em toda a parte, as estações, como, paralelamente, pelo intuito educativo de se incutir no público o gosto e o culto pela flor — «essa música da natureza», índice genuíno de civilização e de harmonia na vida. As flores modestas, escreveu alguém, estão para as cidades como o penteado para as mulheres humildes; não custam dinheiro, mas apenas bom gosto e sentido de beleza.

Estações há — como é o caso de Biarritz, documentada nesta gravura — em que se leva a flor ao interior das gares, dispondo-a em vasos suspensos, artisticamente disseminados ao longo de todo o cais. O efeito de frescura e suavidade que esse arranjo produz no viajante, é, inegavelmente, do mais vivo agrado. Eis uma forma de ornamentação que bem poderia ser adoptada no interior das principais estações da nossa Rede — designadamente nas de Lisboa, Porto e Coimbra — numa iniciativa concordante com a poética definição que tem sido dada ao País: «Jardim da Europa à beira-mar» plantado ...

**«ABRIL EM PORTUGAL»**

# A C. P. e a "Dia do Turista"

PROMOVIDO pelo Secretariado Nacional da Informação, realizou-se no passado mês, em todo o País, um conjunto de festividades e recepções integradas numa campanha de valorização turística, designada por «Abril em Portugal» — nome, como todos sabem, de uma linda canção que corre mundo.

colectiva. *Flores, sorrisos e simpatia* era o «slogan» criado para oferecer ao visitante estrangeiro um programa aliciante de festas folclóricas e de visitas a típicas terras portuguesas, demonstrativas das possibilidades turísticas do País e da sua apreciada hospitalidade.



\*

No acto inaugural da exposição de flores: os srs. Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, dr. Paulo Rodrigues, Presidente do Conselho de Administração da C. P., prof. doutor Mário de Figueiredo e Director-Geral da Companhia eng. Espregueira Mendes

\*

Pretendeu-se assim abrir novos horizontes ao turismo nacional, reforçando as suas perspectivas futuras através do chamamento, até nós, do visitante estrangeiro, particularmente em períodos fora da chamada época «de estação».

A iniciativa teve espectacular relevo público e obteve despertado interesse da opinião

Todas as entidades ligadas ao sector do turismo nacional — especialmente o sector hoteleiro e o do transporte — deram completa adesão à campanha empreendida pelo SNI., campanha que culminou, no dia 20 de Abril, com o designado «Dia do Turista», especialmente caracterizado por manifestações de

exuberante amabilidade que se traduziram pela prestação de serviços diversos, inteiramente gratuitos, designadamente passeios e refeições.

A C. P., como muitas outras empresas de transporte solicitadas, deu, logo de princípio, a maior colaboração, estabelecendo o seguinte programa:

1. — Organização de um serviço especial, com um comboio eléctrico de 1.<sup>a</sup> classe, para transporte gratuito de turistas estrangeiros entre Lisboa e Sintra.
2. — Inauguração, na estação do Rossio, de duas exposições: flores silvestres do agro nacional susceptíveis de interesse na exportação e fotografias turísticas e paisagísticas da metrópole e do ultramar.
3. — Afixação de dísticos de boas-vindas, nas estações, e distribuição, aos passageiros estrangeiros dos comboios entrados nas fronteiras, de prospectos turísticos e de lembranças de produtos portugueses constituídas por amostras da indústria e do artesanato nacionais.

### **Comboio especial a Sintra**

Às 14.40 horas, da estação do Rossio, partiu para Sintra um comboio especial, formado por duas carruagens metálicas de 1.<sup>a</sup> classe, das construídas pela «Sorefame», rebocadas por uma locomotiva eléctrica *BoBo*. A composição, constituída pelo material mais moderno do nosso parque, tinha uma lotação de 108 lugares e foi posta à disposição do S. N. I. para efectuar o transporte gratuito de turistas estrangeiros. Mercê da preciosa colaboração da Companhia dos «Wagons-Lits» e

do Município de Sintra, foi possível complementar-se este oferecimento da Companhia, com duas outras valiosas ofertas: um circuito terminal, em autocarro, por Colares, Azenhas do Mar e Monserrate, e uma merenda regional — um «Colares de honra» — no Palácio Municipal, em que foram servidos produtos genuínos locais: pão, vinho, queijo e queijadas.

Holandeses, franceses, italianos, americanos e alemães, constituíam a maioria dos



Outro aspecto da inauguração da exposição de flores e de fotografias vendo-se os srs. Secretário de Estado da Agricultura, eng. Luís Azevedo Coutinho, prof. doutor Mário de Figueiredo, eng. Espregueira Mendes e o Director-Geral dos Serviços Florestais eng. José Alves

turistas que utilizaram o nosso serviço especial e que regressaram a Lisboa, no fim da tarde, naturalmente agradados com o passeio que se lhes proporcionou.

À partida do comboio para Sintra — que foi acompanhado pelo sr. inspector Espírito

Santo — compareceu o Director-Geral sr. eng. Espregueira Mendes.

### Exposições de flores e fotografias

Numa iniciativa sugerida pelo sr. prof. André Navarro, Chefe de Serviço da Divisão de Exploração, a C. P. interessou a Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas e bem assim o S. N. I. e a Agência-Geral do Ultramar a organizarem, respectivamente no átrio térreo e superior da estação do Rossio, duas exposições de grande valia. Uma, de flores silvestres do agro nacional susceptíveis

— apresentação documental esta, primorosamente organizada pelos técnicos dos Serviços Florestais engenheira D. Maria Elisa Frazão e arquitecto Luís Fernandes Prats. Numa das escadarias, um notável trabalho decorativo — inteiramente executado com flores silvestres — apresentava o emblema dos Serviços Florestais e o escudo nacional. Num dos cantos do vasto «hall», a presença sempre útil e agradável de um florista numa estação ferroviária: Cândido, o mais categorizado florista de Lisboa, dispunha de uma representação decorativa extraordinariamente sugestiva



Na exposição, a presença sempre útil e agradável de uma secção de flores numa gare ferroviária: Cândido, o melhor florista da capital, numa representação de arte e beleza

de interesse na exportação, foi proficientemente dirigida pelo engenheiro-agrônomo Vasco Lupi — permitam-nos a nota ferroviária, filho do saudoso Chefe do Serviço de Estatística da Companhia, do mesmo nome. Lá estavam a urze, o cardo, a giesta e o rommaninho além de muitas outras espécies silvestres — que já começaram a ser exportadas para os países nórdicos europeus — todas graciosas e artisticamente dispostas e a enquadrarem um conjunto interessantíssimo de mapas e de gráficos demonstrativos da distribuição das principais espécies vegetais portuguesas, no continente e ilhas adjacentes

que lembra, como se escreveu no «Diário de Notícias», as «Floralies» de Gand...

No átrio superior da estação, disseminados por todo o salão, expuseram-se cartazes e fotografias turísticas de Portugal metropolitano e ultramarino. Elegantes frisos de diaPOSITIVOS coloridos, devidamente iluminados, apresentavam sugestivas imagens do valor turístico do nosso Ultramar, numa expressiva documentação artística da Agência-Geral do Ultramar.

Para inaugurar estas exposições, estiveram na estação do Rossio, às 12,30 horas, os srs. Secretário de Estado da Agricultura,

Em Sintra — «vinho e simpatia», no Colares de honra oferecido pelo Município daquela vila aos estrangeiros que utilizaram o nosso comboio especial



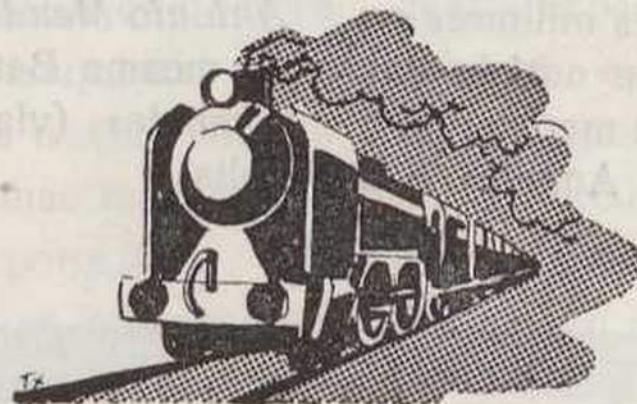
eng. Luis Le Cocq Azevedo Coutinho, Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, dr. Paulo Rodrigues; Presidente e Vice-Presidente do Município de Lisboa, respectivamente gen. França Borges e Aníbal David, Secretário Nacional da Informação, dr. César Moreira Baptista, Director dos Serviços do Turismo do S. N. I., eng. Álvaro Roquete, Director-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, eng. José Alves; Agente-Geral do Ultramar, dr. Banha da Silva; Director da Sociedade «Estoril», eng. António Bual; Director da «Wagons-Lits», Conde de Penalva de Alva; altos funcionários do Ministério da Economia e do Município e outros convidados.

Da C. P. estavam presentes os seus Admi-

nistradores, o Director-Geral, o Subdirector e outros funcionários superiores.

\* \* \*

Mostrou-se assim valiosa — e foi devidamente apreciada pelas entidades oficiais e pela Imprensa — a colaboração prestada pela Companhia à campanha do «Abril em Portugal», que de desejar seria se alongasse aos 365 dias de cada ano. Na verdade, estas manifestações justificam bem todos os esforços que se façam para atraír — e para manter, que é tão importante como atraír — os turistas estrangeiros que aos milhões demandam a vizinha Espanha, por exemplo, e que por enquanto apenas aos milhares entram em Portugal...



# Prémio «Governador Geral de Angola»



Furriel José da Conceição Duarte



Soldado António da Silva Machado



Soldado António Mendes Machado

Como em número anterior referimos, a C. P. resolveu secundar a louvável iniciativa dos Transportes Aéreos Portugueses que facultam o transporte gratuito entre Luanda e o aeroporto de Lisboa aos militares ou civis que praticuem actos de heroísmo ou de abnegação, excepcionalmente relevantes, naquela nossa província ultramarina. A concessão ferroviária acordada pelo nosso Conselho de Administração consiste na atribuição de uma viagem gratuita, de ida e volta, entre Lisboa e as localidades mais próximas onde esses militares ou civis se destinem. Damos hoje notícia dos primeiros heróicos militares que mereceram o prémio «Governador Geral de Angola» e a

quem a C. P. contemplou com viagens gratuitas: *José Ramos da Conceição Duarte*, furriel de Infantaria, «distinguido pela sua notável acção, em Pedra Verde, em 10 de Junho de 1961, acção que lhe valeu a promoção, por distinção, de cabo à sua actual patente» (viagem de Lisboa a Castelo Branco e volta); *António José da Silva Machado*, soldado n.º 992/60, do Batalhão de Caçadores 230, «ferido gravemente em combate» (viagem de Lisboa a Arco de Baúlhe e volta) e *António Mendes Machado*, soldado n.º 782/60, do mesmo Batalhão, «ferido gravemente em combate» (viagem de Lisboa ao Porto e volta).

# Cibernética?!

Pelo Eng.<sup>o</sup> ALMEIDA E CASTRO

Da Divisão do Material e Tracção

**A** notícia da iniciativa tomada pela U.I.C. de levar a efecto um «Symposium» internacional sobre o emprego da Cibernética nos caminhos de ferro, trouxe para primeiro plano dos assuntos de «cavaqueira», esta disciplina, cujo nome, algo arrevesado, bem pouca simpatia inspira nos leigos. Trata-se, aliás, de matéria que só no próximo ano lectivo começará a ser ensinada numa escola portuguesa de engenharia.

Sendo assim, não me parece de perder a oportunidade de informar sucintamente os leitores do «Boletim» sobre os objectivos da ciência em questão, levantando uma pontinha do véu de mistério que parece envolvê-la.

Em primeiro lugar, vejamos o significado da palavra com que foi rotulada: Cibernética. Consultando um dicionário — que não poderá ser muito antigo... — encontrar-se-á a seguinte definição: «comando automático das máquinas». Chegará isto para definir realmente a «coisa» em questão? Parece bem que não, pois, além de tudo o mais, não se vê como pode ser considerada nova e como foi necessário baptizar de modo tão conspícuo uma ciência que se ocupa de questões que parecem existirem desde que existem máquinas.

Assim, à primeira vista, os travões dos veículos, os reguladores das velhas máquinas a vapor, as campainhas de porta, etc., são comandos automáticos; mas sé-lo-ão na verdade no sentido actual do termo?

Esclareça-se. Segundo a concepção moderna, aqueles exemplos não são mais do que sim-

plexos casos de comandos manuais, quando muito semiautomáticos. Com efeito, a locomotiva não andará se o maquinista não abrir o regulador, a campainha não tocará se não for premida, etc. etc. Poderá, decerto, ir-se um pouco mais longe, fazendo desaparecer a mão do homem deste processo; assim, pode estudar-se um dispositivo que abra o regulador da máquina quando soar o apito do chefe da estação e também se conhece um processo de fazer abrir a porta de uma garagem quando dela se aproxime um carro, mas ainda aqui não está o verdadeiro domínio da Cibernética. Na verdade, dispositivos como estes, se bem que pareçam inteiramente automáticos, na realidade não o são, pois não dispensam a intervenção regular do homem para lhes quebrar a «cegueira». De outro modo, ninguém impediria o comboio de partir se o chefe apitasse sem atender aos sinais de saída (que podiam estar fechados...), e a porta da garagem acima referida não deixaria de se abrir mesmo que esta estivesse superlotada!

Que falta então?

Falta, evidentemente, acrescentar aos sistemas a capacidade de «fiscalizarem» a própria actuação e de corrigirem esta, em função dos efeitos verificados, fechando assim completamente o circuito através do que os especialistas designam por «feed-back». Alguns exemplos elucidarão melhor:

— Um torno automático, não só fabricará uma peça conforme o desenho ou o modelo que lhe for proposto, como também corrigirá

a cada instante a posição da ferramenta, para compensar os desvios que resultem do próprio desgaste desta.

— Uma locomotiva sem piloto deter-se-á automaticamente quando encontrar um sinal fechado, afrouxará quando o seu «cérebro» detectar a presença de um obstáculo próximo e frenará logo que se encoste a uma composição; se as rodas patinarem, reduzir-se-á automaticamente a força e aplicar-se-á um freio especial que imobilizará as rodas até que a força seja aplicada de novo, sem qualquer intervenção do maquinista — se o houver!...

— Um computador electrónico não prosseguirá na execução de um cálculo quando verificar incompatibilidade entre os dados que lhe foram fornecidos, ou quando os resultados numéricos apurados excedam o número de espaços previamente reservados pelo operador

Há, portanto, como que um «reconhecimento» da acção do conjunto, partindo daí as «ordens» ou «contra-ordens» que imediatamente a corrijam, situando-se assim os resultados sempre dentro dos limites previamente fixados.

Dispositivos deste género, na sua maioria electrónicos, terão certamente inúmeras aplicações numa grande indústria como é o caminho de ferro, especialmente onde uma utilização intensiva e uma acentuada carência de mão-de-obra permitam justificar os avultados

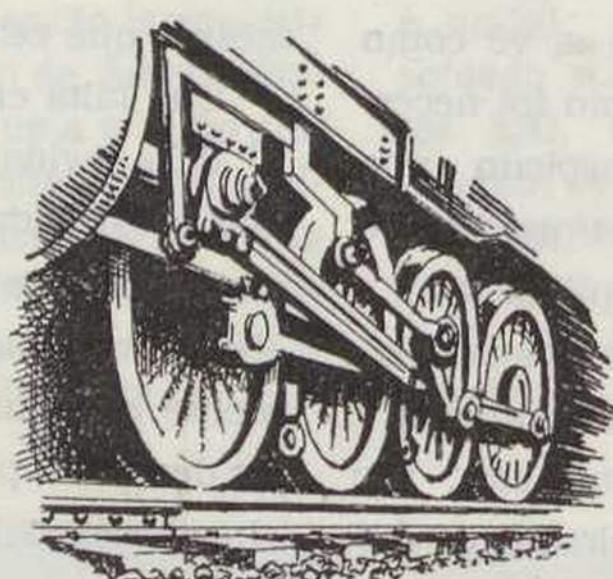
investimentos requeridos por estes meios de trabalho na sua forma mais aperfeiçoada. Se bem que não se situem, por enquanto, nestas coordenadas as actuais preocupações dos Caminhos de Ferro Portugueses, há, no entanto, que estar atento a tudo o que da Cibernética nos possa vir sob a forma de instrumentos de trabalho menos ambiciosos, que nos permitem essencialmente:

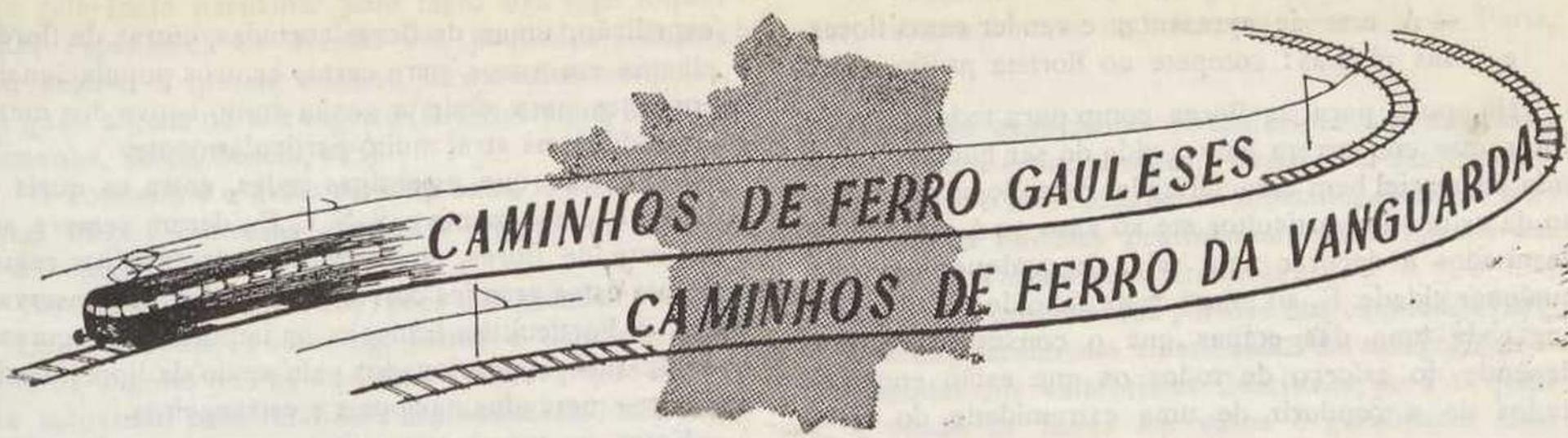
1) — Dotar as circulações de maior regularidade e segurança, sem aumento dos actuais efectivos;

2) — Dotar os quadros dirigentes da empresa de melhores meios de informação e de preparação das decisões relevantes.

No âmbito do primeiro «desideratum» cabem, em particular, os modernos sistemas de sinalização e telecomunicações, e também os dispositivos automatizados de inspecção de via e de exame das catenárias.

Dentro do segundo estão, sem dúvida, os computadores ou conjuntos electrónicos de gestão que permitam o cálculo rápido das marchas dos comboios, o controle das operações de distribuição do material, e bem assim o estabelecimento em larga escala da Análise Estatística e da Investigação Operacional, instrumentos hoje indispensáveis a quem dirige ou, como diria Pirandello, «cujos não se pode passar sem...».





# O Transporte de Flores na Rede francesa

Pelo Eng.<sup>o</sup> VERLOT

Antigo engenheiro principal da Direcção Comercial da S. N. C. F.

«Et rose, elle a vécu ce que vivent les roses,  
*L'espace d'un matin».*

**A** ideia, tão encantadora como profunda, que inspirou estes versos de Malherbe, sofreu evidentemente a influência da natureza, extremamente fraca e perecível, que continua a ser a característica de uma flor «mesmo mal desabrochada».

Esta ideia do poeta ilustra também a afirmação muito antiga de que toda a civilização humana, ao aperfeiçoar-se, procura sempre na flor não só uma forma de expressão e elevação dos seus mais delicados pensamentos, mas ainda o perfume e a cor, seja para sublinhar os actos mais solenes ou as datas mais gratas da vida, seja para atenuar e suavizar as separações e a morte.

A flor é também a necessidade que o ser humano tem de um toque de cor viva que se harmonize no quadro da sua existência, ou o símbolo das suas evasões para cores e cenários diferentes dos da sua vida quotidiana.

Mas a flor colhida ao acaso, durante um passeio, ou apanhada num jardim, ou ainda cultivada com muito cuidado em espaços muitas vezes tão minúsculos como inesperados, tornou-se insuficiente para satisfazer o homem das cidades que vive cada vez menos em contacto com a natureza.

Não dispondo sempre de tempo ou possibilidade de ir ao campo e seus espaços livres colher flores ou não encontrando nos seus passeios campestres a flor que mais especialmente deseja, o génio de certos homens esforçou-se por produzir as mais variadas flores, em

grandes quantidades, para as oferecer à apreciação do maior número possível de outros homens.

Depois, para que essas flores escapem à sorte que Malherbe definiu como «o espaço duma manhã», o génio do homem procurou também aumentar o seu ciclo de vida.

O pastor grego colhia flores com que compunha coroas que eram oferecidas na mesma noite às dançarinhas de Esparta ou de outras cidades.

O condutor de caravanas do Egípto procedia da mesma forma com as flores das margens do Nilo, que levava, rapidamente, às mulheres de Alexandria e de outras cidades.

Hoje, por intermédio da rádio INTERFLORA, as flores são entregues, em menos de uma hora e de um para outro Continente, a muitos milhares de quilómetros de distância. Se o gesto mudou alguma coisa, o símbolo e a finalidade permaneceram os mesmos.

\* \* \*

Foi assim que nasceu e se aperfeiçoou no decorrer dos séculos e sob as mais diversas latitudes o *comércio de flores*: flores cortadas e flores apresentadas em vasos. Este comércio estendeu-se em seguida às plantas verdes e folhagens, a toda a produção hortícola de estufa e ar livre que constitui actualmente a matéria prima daquilo a que muito justamente se chama a *arte floral*.

Este comércio comprehende:

— A arte de produzir, isto é, de criar, seleccionar, cruzar e multiplicar as flores e as plantas vivas: é reservada ao horticultor, ao floricultor especializado.

— A arte de apresentar e vender essas flores e essas plantas: compete ao florista profissional.

Há, pois, para as flores como para todos os produtos que concorrem para a vida do ser humano, uma vida comercial bem caracterizada. Estende-se do jardim ao da estufa do horticultor até ao vaso ou à «corbeille» destinados a decorar uma sala, de qualquer casa, de qualquer cidade. E, ao longo deste ciclo de distribuição, em cada uma das etapas que o constituem, a flor depende do esforço de todos os que estão encarregados de a conduzir de uma extremidade do ciclo à outra.

Aquilo que as diversas operações de cada etapa exigem de trabalho, de técnica, de cuidados e de atenção, é considerável.

Ora, por muito leves e delicadas que as flores sejam, o seu ciclo de distribuição para toda a França, por exemplo, representa para o tráfego da S. N. C. F., muitas dezenas de milhares de toneladas. Esta cifra



Mercado de flores em Nice

é relativamente elevada e as receitas que produz não são de maneira nenhuma para desprezar. Esta tonelagem é aliás susceptível de aumentar à medida que a arte floral procura, ela própria, penetrar nas camadas sociais mais populosas e que a evolução destas últimas lhes desenvolva o gosto da decoração floral e a possibilidade de a desfrutar.

\* \* \*

A França — em virtude dos seus diversos climas temperados, a riqueza do solo de algumas das suas regiões, o engenho dos seus horticultores, o nível de vida dos seus habitantes e a influência muito acentuada da mulher na vida social — é um dos países onde o comércio de flores tomou um incremento muito importante.

Cultivam-se e vendem-se flores um pouco por toda a parte em França. Mas existem entretanto grandes correntes de tráfego que ligam de maneira precisa algumas zonas geográficas especializadas na produção

e [expedição, umas de flores cortadas, outras de flores e plantas em vasos, para certos centros populacionais importantes para onde a venda muito activa dos mesmos produtos os atrai muito particularmente.

A atenção que as antigas redes, entre as quais a P. L. M. e actualmente a S. N. C. F., deram sempre ao transporte de flores, tem permitido desenvolver regularmente estas grandes correntes de tráfego e conservar assim, à horticultura francesa, os importantes recursos que lhe são proporcionados pelo envio de flores destinadas aos mercados nacionais e estrangeiros.

Entre as zonas geográficas que se consagram à produção comercializada da flor, situa-se a geralmente denominada «Côte d'Azur» que compreende, de facto, nos Alpes Marítimos e no Var, centros perfeitamente delimitados de produção por vezes muito especializada.

Nos Alpes Marítimos, Nice, Antibes, Cannes, Saint Laurent, Le Golf Juan, Beaulieu e Menton; no Var, La Garde, Ollioules, Hyères, Toulon e Bandol, são os centros de expedição mais conhecidos.

Cravos, rosas, mimosas, narcisos, anêmonas, lirios, gladiólos, rainúnculos e violetas são das flores mais procuradas. Depois da comercialização, a totalidade da produção floral de Setembro a Maio ou Junho representa um valor de mais de 12 biliões de antigos francos.

Como ordem de importância do tráfego entregue às nossas linhas são expedidas anualmente, desta região, cerca de 20 000 toneladas, das quais 8 000 a 9 000 em regime «express».

Só o mercado de Paris absorve um mínimo de 8 000 toneladas, o conjunto dos diversos mercados da província cerca de 8 000 a 9 000 toneladas e a exportação sómente 3 000 toneladas (cerca de 2 500 toneladas vão para a Grã-Bretanha, via Dunkerque e Dover, o resto divide-se por ordem de importância pela Alemanha, Belgica, Holanda, Suíça, etc.), em consequência do desenvolvimento da concorrência da produção da Itália e Espanha mediterrâneas.

O Vale do Loire, cuja riqueza e variedade de produção ficam muito de longe, atrás das de «Côte d'Azur», constitui, no entanto, uma importante região de expedição de flores cortadas e em vasos; o Anjou fornece a parte essencial destas expedições; desde o princípio da Primavera, esta região tem primazia sobre a «Côte d'Azur» no que respeita aos cravos, anêmonas, rainúnculos e narcisos. Rosas, ervilhas de cheiro, tulipas e gladiólos, constituem produções apreciadas, às quais se junta a das flores em vasos, azaleas, hortênsias e crisântemos.

Além do Anjou devemos citar na costa do Atlântico, a Região de Nantes com as suas camélias e, subindo o Vale de Loire, a Touraine, o Blésois e região de Orléans com as suas rosas e flores em vasos, principalmente hortênsias e ciclames.

O mercado de Paris é o principal cliente desta região de produção, que expede também flores com destino a certas cidades da Normandia, da Bretanha e do Centro da França.

No Vale do Garonne a chamada violeta de Toulouse cuja cultura, embora em grande parte feita em estufins, ocupa uma dezena de hectares à roda de Saint-Jory e Aucamville, nos arredores de Toulouse, merece

tuma referência particular pelo facto das suas importantes expedições de detalhe em pequenos volumes com destino a grande número de variados mercados, dos quais alguns no estrangeiro (Grã-Bretanha, Bélgica, Alemanha, Suíça, Suécia, etc.).

O comboio e o avião dividem entre si o transporte destas frágeis remessas expedidas sempre sob o signo da velocidade.

No Norte da França, em redor dos grandes centros de Lille, Roubaix, Tourcoing, Douai e Cambrai, bem como de Oignies no Pas-de-Calais e Abbeville, no Somme, está sobretudo comercializada regionalmente uma produção muito importante de flores em vasos, ciclames, crisântemos, primulas, urze, etc., dando lugar, contudo, na altura das festas religiosas, a expedições importantes, com destino a algumas grandes cidades, como Paris.

Sem pretender fazer um inventário hortícola muito detalhado, importa citar ainda a região parisiense, da qual toda a produção se esgota de preferência no local, mas cujas rosas de Brie, culturas forçadas de lilases e certas produções muito procuradas, tais como as orquídeas e os cravos, de grandes flores, dão lugar a numerosas remessas.

Enfim, a região lionesa, além do mercado de Lião, que abastece regularmente, envia remessas de flores, sobretudo rosas, com destino a certas cidades do Leste e do Centro da França.

\* \* \*

Para documentármos, com um pouco mais de detalhe, o aspecto comercial do tráfego de flores e alguns problemas que ele levanta, examinemos mais especialmente o mercado de Paris e o seu abastecimento por caminho de ferro.

Se considerarmos o tráfego de um dos piores anos — o relativo a 1956, cujos grandes frios em Fevereiro causaram uma perda de, pelo menos, 20% — as chegadas às estações de Paris foram de 13 170 toneladas, como segue:

— proveniências da Região Leste . . . . .	2 t
— " " " Sudeste . . . . .	110 t
— " " " Oeste . . . . .	203 t
— " " " Sudoeste . . . . .	5991 t
— " " " Mediterrânea . . . . .	6864 t

É durante os meses de Outubro/Novembro a Fevereiro/Março que as chegadas são mais importantes no que respeita às proveniências do Mediterrâneo e durante os meses de Março/Abril a Julho para as proveniências da Região Sudoeste.

No plano comercial, a principal característica do mercado de Paris é a ausência de um edifício próprio para mercado grossista, em que as flores ou a sua clientela possam encontrar um acolhimento digno do volume das transacções que atingem anualmente vários biliões de antigos francos.

A falta deste mercado, as vendas por grosso de flores cortadas, fazem-se nas grandes artérias cobertas das «Halles» Centrais, entre os pavilhões, e as vendas de flores em vasos, no perímetro das «Halles». Têm actualmente lugar ao fim da tarde, num momento em que as «Halles» não são utilizadas pelo comércio de nenhum outro produto.

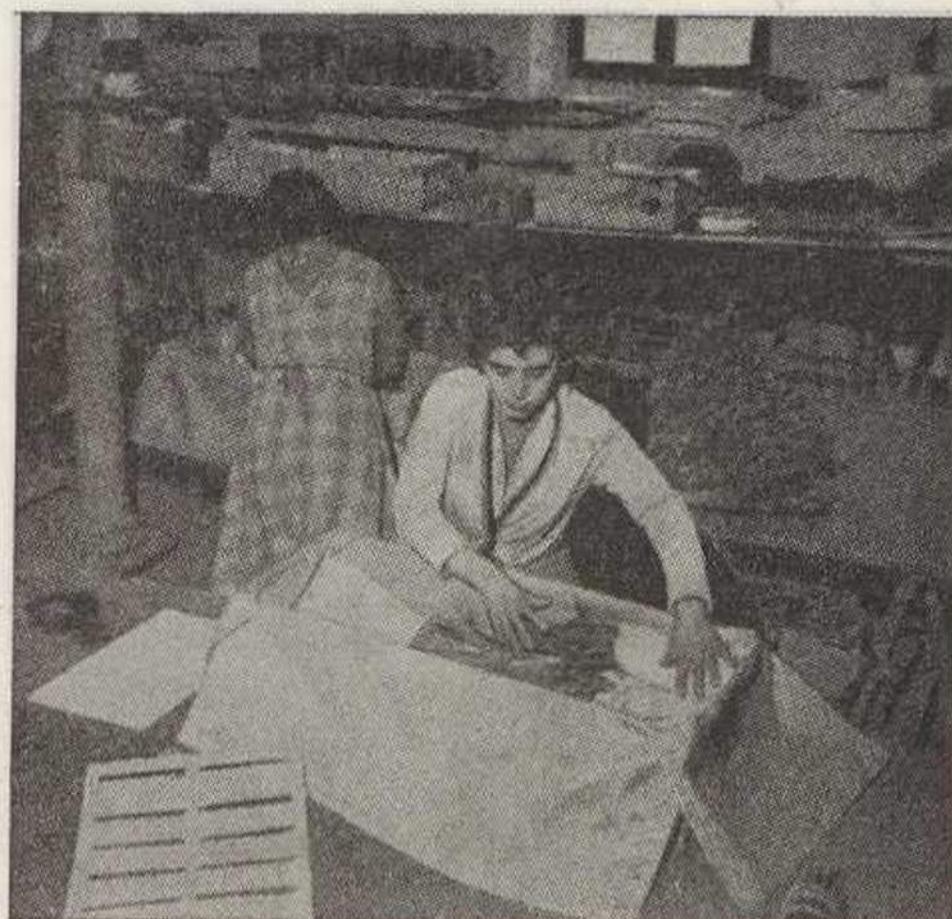
O comércio de retalho parisiense, que encontra o seu abastecimento no mercado grossista de Paris, comprehende:

— os negociantes estabelecidos nos meados retalhistas especializados, cobertos ou descobertos, tal como o mercado, bem conhecido, da Madalena;

— os floristas profissionais estabelecidos em lojas em Paris e seus arredores;

— os floristas dos portões dos cemitérios parisienses, geralmente classificados na categoria profissional dos «marbristes fleuristes», para os quais a venda de flores em vasos é geralmente mais importante que a de flores cortadas;

— os floristas autorizados que possuem o direito de vender em quiosques instalados em certos lugares designados pela Municipalidade de Paris ou em carrinhos, assemelhando-se então aos vendedores ambulantes chamados «des quatre saisons».



Procedendo à embalagem das flores com vista ao seu transporte por caminho de ferro

É necessário que um abastecimento rápido em matérias primas, flores, a todos estes tipos de negociantes a retalho, lhes permita preparar com sucesso a venda de flores à sua clientela existente e a criar.

Ora, a flor não se vende como um produto qualquer. Cada flor é quase objecto de uma escolha individual: a clientela deve ser constantemente tentada por flores de perfeita frescura e apresentação impecável. Essas duas qualidades devem pois ser valorizadas pelo vendedor mas sob condição, bem entendido, de existirem, tanto na flor colhida algumas horas antes a alguns quilómetros da loja de venda para onde é directamente levada pela camionete particular do horticultor produtor, como na flor, chamada do Sul, que tem de percorrer mais de 1 000 quilómetros e passar pelo mercado grossista.

Para o transporte por caminho de ferro de flores cortadas, a S. N. C. F. procurou sempre encaminhar esses

transportes conciliando as exigências da colheita e preparação das flores antes da sua expedição, com as exigências do mercado recepcionista. É certo, para não falar senão de Paris, que a mudança das 5 horas para as 17 ou 18 horas, da hora de abertura do mercado das flores, conduziu, na devida altura, a uma revisão total do encaminhamento dos vagões de flores, principalmente à partida das estações da «Côte d'Azur».

Entretanto, há duas questões importantes: a embalagem e, em complemento do transporte por caminho de ferro, a camionagem até ao domicílio do destinatário.

A embalagem é um problema delicado visto que, procurando-se uma certa estandardização da consecção e da apresentação das expedições de flores, não é praticamente possível acondicionar da mesma maneira a embalagem destinada a receber anêmonas ou narcisos ou a destinada a transportar mimosas ou rosas de hastes compridas.



Carga das embalagens com flores num vagão refrigerado, do tipo apropriado a este género de transportes

Além disso, a flor não é sómente frágil e delicada em si como não oferece, além disso, nenhuma defesa: por exemplo, uma remessa de 24 laranjas tem o seu peso, a sua elasticidade e a sua própria resistência ao esmagamento, enquanto que uma remessa de 24 cravos não tem senão a protecção da sua embalagem. Portanto esta deve ser, de uma maneira geral, sólida e resistente, mas leve e manejável. Deve poder fechar-se facilmente e permanecer fechada durante o transporte. Deve, enfim, ser de bom gosto e de apresentação conveniente.

Três tipos de embalagem são os mais geralmente utilizados, todos três de forma paralelepípedica, de maneira a serem arrumadas facilmente e geralmente concebidas como embalagens de perda, isto é, que não efectuam senão uma única viagem:

- o açafate
- a grade de madeira
- a caixa de cartão.

A escolha da embalagem depende muito dos hábitos comerciais e do mercado a que a mesma se destina. Os cravos são geralmente transportados em açafates de vime; as mimosas também, mas adoptam-se muitas vezes a caixa de cartão; as rosas são transportadas tanto em caixas de cartão como em pequenas caixas de madeira.

Praticamente, estes três tipos de embalagem são muito recomendáveis e permitem um excelente acondicionamento interior da flor que lhe é confiada.

Está em estudo o processo de se estabelecer uma certa estandardização das dimensões exteriores da embalagem e uma qualidade mínima das flores a comercializar. Não existe para esta questão, como para certas frutas e legumes, regulamentação oficial, salvo, no entanto, no caso de exportação.

\* \* \*

Quanto ao problema da entrega das remessas de flores aos vendedores do mercado grossista ou a certos retalhistas, é, principalmente em Paris, um pouco influenciado pelo próprio sistema das suas expedições.

O agrupador interveio, com efeito, no tráfego de flores, pelas mesmas razões que no tráfego de outras mercadorias perecíveis, a fim de oferecer à clientela dos expedidores o benefício de uma tarifa «à forfait», tendo em conta a utilização do vagão completo com seguimento acelerado.

O vagão refrigerado e frigorífico sendo muitas vezes utilizado para assegurar, durante o percurso, uma melhor qualidade da flor, é melhor utilizado e de mais baixo preço de custo em caso de grupagem, seja aliás quem for o agrupador.

Quem diz «grupagem» à partida, diz forçosamente «desgrupagem» à chegada e o mesmo organismo deve regular praticamente as duas operações.

\* \* \*

Apesar de todos os cuidados aplicados à sua cultura, ao prolongamento do seu ciclo vital, à sua preparação com vista à expedição e embalagem, a flor é sempre um produto frágil, muito perecível, do qual uma grande parte da vida comercial se passa em manipulações, manutenções e transporte a temperaturas e sob climas por vezes muito diferentes.

Mas os resultados obtidos são, no conjunto, muito satisfatórios e Paris é regularmente abastecida de flores de uma qualidade que honra ao mesmo tempo a sua reputação de elegância e o valor profissional dos horticultores franceses.

No conjunto do tráfego da S. N. C. F., as 30 000 a 40 000 toneladas anuais de flores transportadas não representam, talvez, senão uma bem fraca percentagem. Mas a flor, como a música, faz parte das linguagens que atingem directamente a personalidade humana, sem necessidade de ser traduzidas.

Portanto, é em homenagem a esta beleza que a solicitude do ferroviário se manifesta fazendo a manutenção das remessas de flores com as maiores atenções e com os cuidados devidos a tudo o que é frágil.

(Tradução da revista «Notre Trafic»  
por Mariana Anselmo Guerreiro)

Coordenação do engenheiro-agronomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri das Estações Floridas)

## O pH e as plantas de jardim

**E**M complemento das noções apresentadas acerca da questão da acidez e da alcalinidade das terras, resta dizer alguma coisa sobre as relações entre o pH e a vida das plantas.

Praticamente, a terra só é produtiva entre os limites 4 e 8 da escala do pH, embora a maioria das culturas encontre o seu óptimo entre os valores 6 e 7. Acima de 9 a vida é reduzida e a vegetação é rara; abaixo de 6 e até pH 4 prosperam ainda diversas culturas, conforme as resistências às diferentes graduações de acidez. Por curiosidade, poder-se-á acrescentar que, abaixo de pH 3,5 a terra é improdutiva e só organismos inferiores como as leveduras da fermentação e outras bactérias podem viver nos seus meios ambientais; para além de pH 2 é impossível qualquer manifestação de vida.

Já sabemos que o baixo valor do pH do solo e, por conseguinte, a sua acidez, resulta da perda ou da inexistência de bases e que, entre estas, ocupa posição mais importante o cálcio. Quando este falta ou não se encontra nas doses mínimas necessárias à vida vegetal acontece que o sistema radicular não se desenvolve e que as plantas, a certa altura, param de crescer apresentando logo as suas folhas mais novas deformadas, com as margens enroladas e rasgadas. A própria floração, se acaso é alcançada, é deficiente.

Além destes efeitos directos sobre as plantas, outras acções se manifestam, que se reflectem, indirectamente, sobre a vegetação.

Assim, na falta de cálcio, o estado físico das terras, em que haja dominância de argila, é mau. Elas deixam de ter o aspecto granuloso, conveniente a uma boa penetração do ar e da água, para se tornarem molháveis, pegajosas, encharcadiças e frias. A decomposição da matéria orgânica em húmus e a libertação de produtos mais simples, que das derivam, sob a forma de nitratos, que é a mais assimilável pelas plantas, assim como a transformação dos adubos azotados, como a cianamida, o sulfato de amónio ou a ureia, paralisa ou desenrola-se lentamente, em terras ácidas. De facto, os organismos úteis, responsáveis por estas transformações, designadas, em termos técnicos, *nitrificação*, dão o seu maior rendimento, precisamente quando o pH anda pelos 6-6,5, isto é, próximo da neutralidade. Por isto, qualquer estrumação que se faça em terras ácidas, não tem um efeito notável, como fornecedora de elementos nutritivos, em virtude de não ser favorecida a libertação dos produtos minerais contidos no estrume.

Acresce, ainda, que nos terrenos ácidos, se opera uma insolubilização de alguns elementos necessários à vida das plantas e, em contra partida, se dissolvem outros, que passam a existir, em doses tóxicas, na solução do solo. O fósforo, por exemplo, quer resultante da desagregação e transformação dos materiais constituintes do solo, quer adicionado sob a forma de fertilizantes, deixa de ter qualquer interesse para as plantas, porque é retido pela argila e pelo húmus, na falta do cálcio, ou porque se combina com o alumínio e com o ferro, que se libertaram da argila, insolubilizando-se. Entre os elementos que se dissolvem, conta-se, além do alumínio e do ferro, o manganês, os quais, em excesso, tem efeitos muito tóxicos, e o potássio, indispensável às culturas, mas que se perde por arrastamento.

No outro extremo, o do pH elevado, são, principalmente, o ferro e o manganês, que se tornam insolúveis para além da dose útil, provocando nas plantas amarelecimentos típicos das folhas, conhecidos por *cloroses*, que estão relacionados, quase sempre, com o excesso de calcáreo.

Por conseguinte, é na zona neutra, limitada por pH 6,6 e 7,4 que as plantas encontram o meio mais favorável à absorção dos alimentos, quer porque as reacções que se passam no solo são encaminhadas no sentido do maior proveito por parte das culturas, quer porque a actividade dos microorganismos úteis é também mais favorecida.

Apesar disto, a maioria das plantas, inclusive as ornamentais, mostram uma tolerância, mais ou menos acentuada, conforme as espécies, para uma acidez ou para uma alcalinidade superiores à do seu ótimo vegetativo. Existe mesmo um grupo, do qual fazem parte um certo número de espécies próprias dos jardins, que é conhecido pelas suas preferências pelos solos ácidos, a despeito dos inconvenientes apontados. Estas plantas são designadas por *calcifugas*, isto é, com aversão ao cálcio, em oposição ao vasto grupo das *calcicolas*, que exigem a presença de carbonato de cálcio em quantidade bastante para atingirem uma vegetação conveniente e alcançarem os máximos rendimentos.

Aquela preferência pelas terras ácidas, embora não tenha encontrado ainda hoje explicação cabal, tem-se considerado mais uma tolerância de maior grau, para os solos ácidos, do que propriamente uma preferência. Nesses solos, as plantas calcifugas, para as quais o cálcio, embora indispensável, se comporta como substância tóxica, acima de pequenas doses, não o encontram em quantidades que as possam molestar. Por outro lado, essas plantas devem possuir, também, uma

PLANTAS	pH	PLANTAS	pH	PLANTAS	pH
	4 5 6 7 8		4 5 6 7 8		4 5 6 7 8
HORTENSE FLOR AZUL	4	LILAZÉIRO	4	TREVO DE JARDIM	4
ARAUCARIA	5	VEIGELIA	5	ACÁCIA	5
AZÁLIA	6	ARVORE PONTO ( <i>Urocampus</i> )	6	ALFENHEIRO ( <i>Ligustrum</i> )	6
CÓLEO	7	ABÓBORAS	7	AMARANTO	7
CAMÉLIA	8	PRÍMULAS	7	ANÉMONA	7
ERVA DA FORTUNA ( <i>Tradescantia</i> )	8	PLÁTANO	7	BUXO	7
ORQUÍDEAS	4	SALGUEIRO	7	BONS-DIAS ( <i>Convolvulus</i> )	7
RHODODENDRON	5	CHOUPO	7	CAMPÂNULAS	7
URZE	6	FLEUM ( <i>Phleum pratense</i> )	7	CANAS DE JARDIM	7
AZEVINHO	7	ACANTO	7	CANDELÁRIA	7
CASTANHEIRO	8	AQUILÉGIA	7	CENTAUREA	7
VIDOEIRO	4	ASPÁRAGO	7	COTONEASTER	7
DÁLIA	5	ASSEMBLEIAS	7	ENOTERA	7
ACUCENA	6	ASTER	7	FAIA	7
AGERATO	7	AVELEIRA	7	FORSÍTIA	7
AVENCA	8	BEGÓNIA	7	FREIXO	7
BRINCOS DE PRINCESA	4	BOCAS DE LÔBO	7	GÊNCIANA	7
CARVALHOS	5	CALCEOLÁRIA	7	GIRASSOL	7
CLEMATITE	6	CANICO	7	GOIVOS	7
DICENTRA	7	CRAVEIRO	7	HEMEROCALIS	7
FETO ORDINÁRIO	8	CRAVINA	7	JACINTOS	7
GLOXÍNIA	4	ESPORAS ( <i>Delphinium</i> )	7	MADRESSILVA	7
HEUQUERA	5	GRAMA ( <i>Cynodon dactylon</i> )	7	MIOSÓTIS	7
MAGNÓLIA	6	MARGARIDAS	7	PAPOILAS	7
NOVELEIRO ( <i>Viburnum Opulus</i> )	7	PINHEIRO BRAVO	7	PEÓNIAS	7
OPUNTIA	8	PINHEIRO MANSO	7	PILRITEIRO	7
PALMEIRAS	4	SILENE	7	RANÚNCULO	7
PERPÉTUAS	5	AMEIXEIRA	7	ROSEIRA	7
POLÍGALA	6	AMIEIRO	7	SABUGUEIRO	7
TREMOCEIRO	7	AMENDOIMA	7	SÉCIAS	7
VERÓNICA	8	CEREJEIRA	7	SEMPRE-NOIVA ( <i>Spiraea</i> )	7
VIDOEIRO ( <i>Betula</i> )	4	DAMASQUEIRO	7	TAMARGUEIRA	7
HORTENSE	5	ERVILHA DE CHEIRO	7	TÍLIA	7
CICLAME	6	GINJEIRA	7	TÚLIPAS	7
EPILOBIO	7	LIMO-EIRO	7	VIOLETA	7
LIRIO	8	LÓDAO	7	ULMEIRO	7
SARDINHEIRA ( <i>Pelargonium</i> )	4	MACIEIRA	7	ZÍNIA	7
TEIXO	5	NOGUEIRA	7	CINERÁRIA	7
FLOX	6	OLAIA	7	CRISÂNTEMO	7
ABETO	7	OLIVEIRA	7	MALMEQUERES	7
DEUTZIA	8	PEREIRA	7	MARAVILHAS	7
GLADIÓLOS	4	PESSEGUEIRO	7	MUGUET ( <i>Convallaria</i> )	7
		ROBLE	7		8

maior resistência em relação à toxicidade provocada pelo ferro, pelo alumínio e pelo manganês do que as espécies calcícolas ou de que as indiferentes ao cálcio, quando cultivadas em solos ácidos. Seja aparente ou seja real essa preferência, o certo é que elas morreriam em terras alcalinas quando essa alcalinidade é devida à presença do carbonato de cálcio.

No quadro aqui incluído, relativo ao pH preferido por várias plantas de ornamento, procurámos reunir o maior número possível de casos conhecidos, mas a lista está, evidentemente, muito incompleta. Julgamos que ele é suficientemente compreensível para dispensar quaisquer esclarecimentos.

Embora as plantas de jardim sejam muito mais sensíveis à variação do pH do que as plantas hortícolas ou as da grande cultura, o facto de se indicar o pH óptimo não quer dizer que algumas espécies não possam vegetar em situações ligeiramente mais ácidas ou mais alcalinas. Convém, no entanto, acentuar que, para se obterem resultados seguros, nunca devem cultivar-se as plantas que se encontram nomeadas ao longo da coluna da esquerda do quadro, principalmente, as azálias, as camélias e os rhododendrons, em solos calcários, e, vice-versa, levar as espécies de preferências nitidamente calcícolas, como as indicadas na terceira

coluna da lista, para terras de jardim ácidas. O conhecimento destes factos evitaria, muitas vezes, os insucessos que é frequente verificarem-se em jardinagem, quando, por exemplo, se pretende obter hortenses de flor azul, típicas da máxima acidez, em terras de pH superior a 6,5.

Se bem que o solo ofereça uma certa resistência à modificação do seu pH, os fertilizantes, como dissemos noutra ocasião, provocam, na terra cultivada, determinadas reacções, que podem modificar, de maneira sensível, o pH do solo no sentido da alcalinidade ou da acidez, desde que se empreguem com regularidade.

Assim, em zonas de terras ácidas, próprias sómente para a cultura dum limitado número de espécies, se as quisermos levar à neutralidade ou até mesmo à alcalinidade, teremos de usar as calagens e, como complemento, fertilizantes que na terra exerçam uma ação alcalina, como a cianamida, o fosfato Thomas, os nitroamoniáciais com cal, o nitrato de cálcio, o estrume, o sangue seco e, quando empregado espaçadamente, o chorume das nitreiras.

O mesmo se dirá das terras neutras, ou de acidez moderada, especialmente em climas húmidos, em que as perdas de cálcio são muito elevadas. Com o auxílio de calagens moderadas e dos fertilizantes mencionados

consegue-se que o pH nunca baixe exageradamente. Os superfosfatos e os adubos potássicos, por terem uma ação neutra, no solo, podem também ser utilizados nestas terras.

Em qualquer dos casos, porém, nunca deve usar-se o sulfato de amônio devido às perdas de cálcio que provoca e à sua reacção ácida. A ureia e os nitrofósforos, também, não são recomendáveis. Apenas quando se pretenda enriquecer uma terra, já de si ácida, em que continuem a cultivar-se plantas calcifugas, eles são indicados. Em vez de estrume de curral, deverá empregar-se, também, como fonte de matéria orgânica terra de mata ou terra vegetal, em regra de reacção ácida.

Ao contrário das terras ácidas, que, com o tempo, podem modificar-se, nas regiões onde abunda o calcário e em que há dificuldade em obter terriços ácidos, torna-se bastante difícil baixar o pH, mesmo usando adubos de reacção ácida. Aqui, poderão empregar-se todos os adubos e, quando se queira tentar qualquer modificação a longo prazo ou obter um efeito local, temporário, deverão usar-se, de preferência, os superfosfatos e o sulfato de amônio.

Mas não desanimem os chefes que tenham os seus jardins nessas zonas. Poderão não conseguir hortenses, azáleas ou camélias mas terão ao seu dispor uma extensa gama doutras plantas que gostam da presença do calcário, como sejam as da terceira coluna do quadro e outras que lá não se citam.

É lógico supor que, ao lerem estas linhas, eles façam agora esta pergunta: — Como é que eu sei se a terra é ácida ou não é? O processo mais seguro de o saber é pedirem a um laboratório dos serviços oficiais ou mesmo particular onde facilmente lhe darão uma resposta, perante umas escassas 5 ou 10 gramas de terra, retiradas dum amostra que seja representativa da camada do solo onde se desenvolvem as raízes. Quando se trata de árvores ou de arbustos convém saber, também, o que se passa com o subsolo.

No caso de lhes ser possível, poderão ainda adquirir uns livrinhos com tiras de papel indicador fabricados pelos laboratórios alemães da Merck e que se encontram à venda, nas casas de produtos químicos. Cremos mesmo que basta um para circular pelas estações de cada zona. Introduzindo, num tubo de ensaio ou num frasquinho, umas 5 gramas de terra que se agitam em cerca de 25 centímetros cúbicos de água destilada (ou da chuva) e deixando repousar a suspensão até o líquido ficar claro, uma tira de papel humedecida nesse líquido permitirá, pela coloração obtida dar, com bastante precisão, o valor do pH da terra.

Outros processos, mais grosseiros, que indicarão apenas se a terra possui ou não carbonato de cálcio, serão o de observar a ocorrência de esferescência, por meio dumas gotas de ácido clorídrico diluído lançadas no solo, ou o de ver que plantas espontâneas costumam aparecer nos campos em volta da estação, no caso da terra do jardim nunca ter sido substituída. Conforme as regiões, se aparecem em manchas, por exemplo a macela, a tremocilha, as azedinhas, a serradela, as urzes, o tojo arnal e molar, juncos, a giesta das vassouras, fetos, etc. é porque as terras são mais ou menos



O Conselho de Administração ao tomar conhecimento do pedido de reforma, em 1 de Março findo, do Chefe de Serviço da Estatística e Mecanografia, sr. Artur Encarnação e Silva, resolveu louvar este agente nos seguintes expressivos termos:

«Louva-se este funcionário distintíssimo, com uma folha de serviços ferroviários longa de 35 anos, pelo seu entusiasmo, dedicação e excepcional espírito de organização ao qual se devem os bons resultados obtidos pelo Serviço de Estatística e Mecanografia, onde as suas qualidades de chefe se revelaram com manifesto proveito para a Companhia e humildade no trato com o pessoal».

acidosa. Se é costume encontrar-se uma outra giesta (*Spartium junceum*), silvas, eufórbias, a táveda, o alcaçuz, cardos e trevos, é de presumir que as terras tenham um pH favorável à maioria das plantas de jardim.

## O que pode fazer este mês no seu jardim

**C**ONTINUAR os tratamentos contra o oídio e o mildio das roseiras e contra os afídeos (piolhos, pulgões) destas e doutras plantas.

Se pretender enxertar roseiras é altura de o fazer pelo processo da borbulha de olho pronto. O pequeno escudo de casca com o respectivo gomo deve ser retirado de ramos de 1 ano, já atempados.

Recomenda-se a adubação das roseiras com fertilizantes diluídos na água de rega.

Se o tempo correr seco não descuidar as regas do jardim. Fazer sachas oportunas para aligeirar a terra e eliminar a concorrência de ervas. Não esquecer que estas podem ser aproveitadas para constituir o monte de composto.

**PLANTAÇÕES** — *Bulbos e raízes*: Pode continuar a plantar canas índicas e dália.

*Outras vivazes*: As mesmas indicadas para o mês de Março.

**SEMENTEIRAS** — Pode continuar a fazer viveiros das espécies indicadas no mês de Março, para serem plantadas no fim da Primavera.

Pode plantar no local definitivo as espécies que hajam sido semeadas em Março. Continue a plantação de crisântemos.



Por J. MATOS SERRAS

### Apontamento

Ainda não foi desta vez que a Inglaterra nos deu um selo para a nossa temática. Até o Centenário do Metropolitano de Londres passou esquecido sob o aspecto filatélico. Continua aquele país, portanto, a não possuir nos selos emitidos qualquer alusão ao transporte por caminho de ferro, não obstante ter sido um seu filho o criador da locomotiva a vapor.

### Assim vai a nossa temática ...

Apresentamos mais alguns selos de interesse para a temática ferroviária. São eles:

#### MOÇAMBIQUE

N.º 34-aéreo (Yvert) — Ponte ferroviária eng.º Trigo de Morais, na linha do Limpopo.



#### FRANÇA

N.º 1.345 (Yvert) — Denis Papin, o inventor da máquina a vapor.



#### IFNI

N.º 165 (Yvert) — Dia do Selo, vendo-se uma roda alada.



#### SUÍÇA

Cinquentenário do caminho de ferro de Lötschberg.



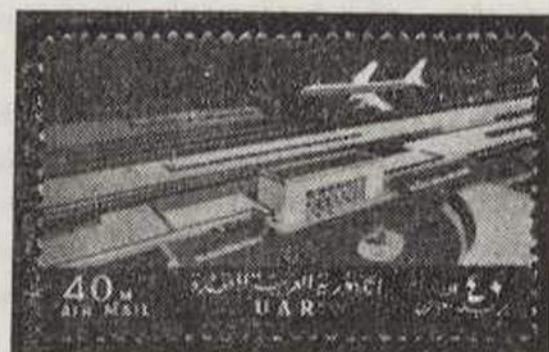
#### CANADÁ

150.º aniversário do nascimento do eng.º Gzowski, um dos construtores da linha férrea Toronto-Sarnia.



#### EGIPTO

Inauguração da estação ferroviária de Luxor.



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

## O papel do pessoal de estação nas Relações Públicas

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.ª classe de Lisboa-P.

**S**E bem o entendemos, pelo que temos lido últimamente em matéria de caminho de ferro, na audiência dada pela nossa Empresa às Relações Públicas, e cuja finalidade se encontra expressa, em admirável síntese, na *Nota de Abertura* do Boletim da C.P. do mês de Abril, é atribuído papel importântissimo ao pessoal das estações. A conquista que se pretende obter junto do público, através de uma convivência que tem de abranger os mais variados temas, nunca conseguirá completar-se totalmente sem que haja uma compenetração profunda e sem renúncias entre os agentes que mais de perto contactam com as massas que utilizam o Comboio.

Certamente que os departamentos que estão incumbidos de orientar as novas correntes de propaganda sabem muito bem como essa conquista terá de efectuar-se. Sabem muito bem o que é necessário operar-se para se cativar o público, prestigiar a Empresa e canalizar maior número de viajantes para a via férrea. E nesse sentido irradiarão iniciativas tendentes a fomentar o objectivo. Mas se não houver uma consciência adequada, uma clara compreensão da tarefa que importa realizar por banda do escalão onde em maior latitude se terá de processar a captação de interesse pelos assuntos do caminho de ferro, os resultados pretendidos não poderão de modo algum corresponder às directrizes e às boas intenções divulgadas pelas esferas orientadoras.

Não pretendemos insinuar que o pessoal mais solicitado para essa campanha, isto é, o «cá de baixo» entre o qual figuramos, não se encontre em condições de assimilar a missão que lhe é consignada. Mas cremos também saber, pela experiência que colhemos do serviço, pelo convívio de todos os dias com o público e pelo conhecimento que possuímos

das aptidões dos nossos profissionais, que a compenetração a que nos referimos exige uma espontaneidade sem limitações.

A mais grata tarefa para o profissional consciente é aquela que lhe entra pela inteligência dentro, com prazer e sem esforço. É aquela em que ele reconhece como assisada a determinação recebida ante as necessidades do serviço sobre o qual, pela sua prática, também, lógicamente, julga saber alguma coisa.

As novas empreitadas da Companhia no domínio das Relações Públicas encontram-se, sem dúvida, enquadradas na definição expandida de *grata tarefa*. Antigamente medrava o conceito de que o bom empregado de estação era aquele que era meticuloso e exigente, rigoroso e pouco atreto a concessões. O que se agarrava intransigentemente à letra das Tarifas e dos Regulamentos para dizer peremptoriamente ao público *sim* ou *não*, desinteressado das reacções, alheio a reflexos favoráveis ou desfavoráveis. Hoje — temos de reconhecê-lo — esse conceito está gasto, ultrapassado nas suas linhas fixas, como está ultrapassada a maneira mais ou menos austera então sustentada.

A campanha a desenvolver sem detenções não é de *sim* ou *não*. Mas de simpatia, de persuasão, de conquista de novos interessados pelo caminho de ferro.

Não se pode despedir friamente ninguém nem dar a ideia de que a Empresa não se interessa pelos problemas e necessidades do público. É preciso, sim, convencer quem nos procura de que as possibilidades do Comboio não têm limites nem fronteiras. E de que para tudo há sempre uma solução. Esta é uma das facetas mais válidas inscritas nas Relações Públicas a solicitar de todos nós a maior dedicação e preparação.

## PASSAGEM INFERIOR DO CALHARIZ DE BENFICA

Inaugurou-se, no passado dia 30 de Março, a P. I. sob a linha férrea, no Calhariz de Benfica, melhoramento que supriu a passagem de nível ali existente e que foi custeada pela Câmara Municipal e construída pela C.P. A cerimónia inaugural assistiram o presidente e o vice-presidente do Município, vereadores e funcionários superiores da C. M. L. Da C. P. estiveram presentes os srs. administrador-delegado eng.º Mário Costa, director-geral eng.º Espregueira Mendes, subdirector eng.º Pedro de Brion, o autor do projecto eng.º Mário Barata, o sub-chefe do Serviço de Obras Metálicas eng.º Óscar Amorim — a cujo departamento se deve a construção e ripagem do importante melhoramento citadino — e o agente técnico de engenharia Gabriel Marques Campos, da 12.<sup>a</sup> Secção de Via, que superintendeu aos trabalhos.

## Actualidades ferroviárias

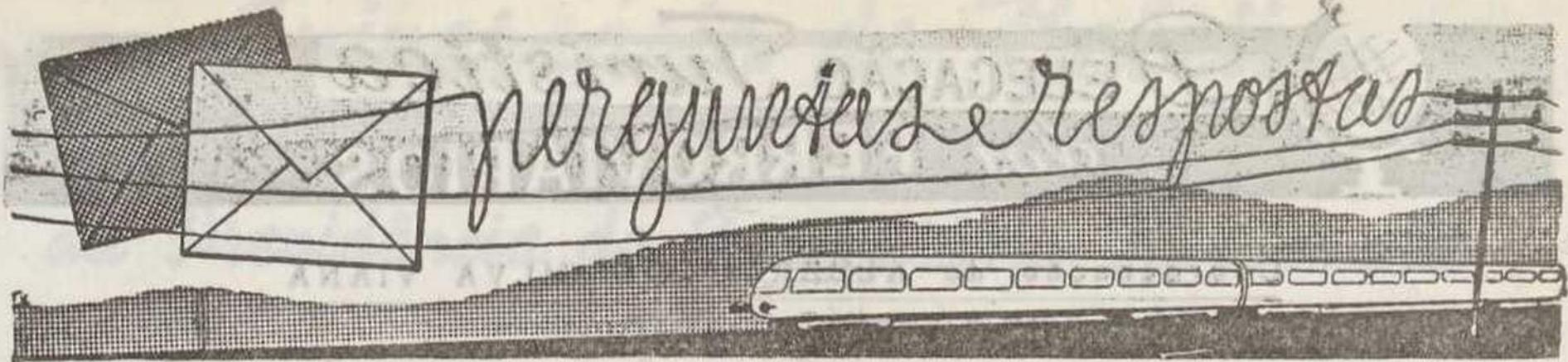


**NOVA SECÇÃO DE INFORMAÇÕES NA ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA** — Na sequência das importantes modificações por que está passando a estação de Santa Apolónia, com vista a melhor servir o Público, foi inaugurada, no passado dia 15 de Abril, uma dependência de especial interesse para os passageiros e turistas que nos visitam. A nova secção de Informações, decorada em estilo moderno e acolhedor, foi aberta ao serviço na presença dos srs. Subdirector eng.º Pedro de Brion, Chefe da Divisão de Exploração eng.º Júlio Santos e de outros funcionários superiores da Companhia. Dotada de pessoal que domina idiomas estrangeiros, a nova secção de Informações está assim habilitada a bem servir todos os que a procuram.



### CONFERÊNCIA «EURAILPASS»

Presidida pela delegação da S.N.C.F., realizou-se em Lisboa, numa das salas da estação do Rossio, em 2 e 3 de Abril, uma reunião ferroviária «Eurailpass» (bilhete de livre circulação, vendido no Continente americano para viagens ferroviárias, na rede de 13 países europeus). Na gravação, o sr. eng.º Júlio Santos, chefe da Divisão de Exploração, sauda os delegados, no início dos trabalhos.



## Divisão da Exploração

### Serviço da Fiscalização das Receitas

**Pergunta n.º 2255 / Consulta n.º 424-F** — Como o preço de um bilhete da Tarifa Especial n.º 1-P (travias), de 3.ª classe, de Lisboa (Rossio) a Campolide é o mesmo que para Areeiro, peço informar se no caso de excesso de percurso para Sacavém a importância a cobrar é a respeitante ao custo de um bilhete de Areeiro a Sacavém ou de Campolide a Sacavém.

**Resposta** — A cobrança deve ser a respeitante ao preço de um bilhete de Campolide a Sacavém, em conformidade com o disposto no n.º 1 do art.º 9.º da Tarifa Especial n.º 1-Passageiros.

///

**Pergunta n.º 2256 / Consulta n.º 425-F** — Peço esclarecer se a detenção de 24 horas prevista no n.º 2 do art.º 10.º da Tarifa Geral de Transportes é extensiva aos portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.º 1-C (Veraneio), de e para os destinos da «Sociedade Estoril» sem necessidade dos bilhetes serem regularizados, quer à chegada quer à partida, em Cais do Sodré ou em qualquer das nossas estações de Lisboa.

**Resposta** — A disposição citada (n.º 2 do art.º 10.º da Tarifa Geral) é extensiva aos portadores dos bilhetes de que se trata, pelo que não se torna necessária a regularização dos bilhetes dentro das referidas 24 horas, quer à chegada quer à partida.

///

**Pergunta n.º 2257 / Consulta n.º 426-F** — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — Caldas de Moledo a Tanha

1 cavalo — Carga e descarga pelo caminho de ferro.

Distância 10 quilómetros

Tarifa Geral base 25.º . . . . .	7\$00
Evolução e manobras . . . . .	1\$50
Carga e descarga . . . . .	2\$50
Trasbordo . . . . .	2\$50
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	1\$00
Desinfecção 2\$50 × 2 = . . . . .	5\$00
<b>Soma . . . . .</b>	<b>22\$50</b>

**Resposta** — Está errado o processo de taxa apresentado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 10 quilómetros

Capítulo XIII da Tarifa Geral

Mínimo de cobrança . . . . .	10\$00
Evolução e manobras . . . . .	1\$50
Carga e descarga . . . . .	2\$50
Trasbordo . . . . .	2\$50
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	1\$00
<b>Soma . . . . .</b>	<b>20\$50</b>
Desinfecção 2\$50 × 2 = . . . . .	5\$00
<b>Soma . . . . .</b>	<b>25\$50</b>

///?

**Pergunta n.º 2258 / Consulta n.º 427-F** — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

G. V. — De Coimbra para Viana do Castelo

51 grades de pombos correios, (expedidos por um Grupo Columbófilo) . . . . .	750 kg
2 sacos com rações para alimentação dos pombos . . . . .	80 kg

840 kg

Distância 204 quilómetros

Tarifa Geral base 6.º, redução de 50% (Aviso ao Público B. n.º 13) e Tarifa Geral base 5.º

Pombos — transporte 399\$00 × 0,76 = . . .	303\$24
Redução de 50% = . . . . .	151\$62

151\$62

Rações — transporte 519\$80 × 0,08 = . . .	41\$59
Manutenção 23\$00 × 0,84 = . . . . .	19\$32

19\$32

Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	1\$00

1\$00

Arredondamento . . . . .	\$07
<b>Soma . . . . .</b>	<b>216\$60</b>

216\$60

**Resposta** — Está errado o processo de taxa apresentado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 204 quilómetros

Tarifa Geral base 6.º, redução de 50% (Aviso ao Público B. n.º 13)

Preço de transporte 399\$00 — <u>(399\$00 × 50)</u> =	100
= 199\$50 × 0,84 =	167\$58

167\$58

Manutenção . . . . .	23\$00 × 0,84 =
	19\$32

19\$32

Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	1\$00

1\$00

<b>Soma . . . . .</b>	<b>190\$90</b>
-----------------------	----------------

Chama-se a atenção do consultente para as instruções dadas por intermédio das secções de Fiscalização das Receitas por carta n.º 11396-E F M., de 18 de Agosto de 1956.



# DELEGAÇÃO *Turística* dos FERROVIÁRIOS

**Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA**

Chefe da Delegação Turística dos Ferroviários

## As nossas Iniciativas

### *Excursão ao Algarve*

**C**ONFORME já tivemos ocasião de noticiar, realizou-se nos dias 12 a 14 de Abril a nossa excursão ao Algarve que decorreu com agrado geral.

Esta feliz iniciativa proporcionou aos excursionistas, além da assistência à tradicional procissão do enterro, em Faro, um agradável passeio na costa algarvia que incluiu pitorescas praias, como Armação de Pera, Senhora da Rocha e Carvoeiro.

No entanto, foi o «Algar Seco», recôndito pouco conhecido da costa algarvia que mais maravilhou os excursionistas, não só pela disposição caprichosa das penedas mas também pelo arranjo imaginoso dos acessos que facilita extraordinariamente a visita deste local aprazível.

Concluiu este passeio na famosa Praia da Rocha que a maré alta quase fazia desaparecer dando-lhe aspecto um tanto irreal, com os seus característicos rochedos transformados em ilhotas dispersas.

A instalação, em Albufeira, nas Residências da Federação das Caixas de Previdência, anexas à Colónia de Férias «Dr. Pedro Theotónio Pereira», contribuiu muito para a satisfação geral, dada a sua esplêndida situação sobre a colina, frente ao mar, e a comodidade oferecida pelos apartamentos, com terraços privativos.

### *Viagens ao estrangeiro*

**E**STÁ despertando grande interesse a anunciada excursão à Alemanha Ocidental (Região do Reno) cuja partida de Lisboa foi fixada, em princípio, para o dia 31 de Agosto. A viagem terá a duração de 15 dias com passagem por Paris, tanto à ida como à volta.

O circuito na Alemanha iniciar-se-á por *Lindau*, atravessando de barco o Lago Constança, maravilha da Natureza que reflecte no seu leito os contrafortes dos Alpes suíços e austriacos, até à cidade de Constança.

Em seguida continuar-se-á, em autocarro, pela Floresta Negra em cuja capital, a antiga cidade universitária e episcopal de *Freiburg*, terminará a primeira etapa.

Daqui se alcançará no dia seguinte *Heidelberg*, cidade poéticamente reclinada sobre as margens do Neckar, e grande centro universitário da Alemanha, repleto de tradições.

Étapes sucessivas permitirão aos excursionistas admirar *Francfort*, a grande metrópole comercial, *Wiesbaden*, termas de renome mundial, e *Mogúncia*, na margem do Reno, que guarda muito do seu passado histórico.

Chegará finalmente o momento culminante da des-

cida do Reno num dos seus vistosos barcos de passageiros, cruzando uma navegação comercial intensa que arvora as mais variadas bandeiras.

E por último, *Coblença*, *Bona*, actual capital da Alemanha Ocidental, e *Colónia*, com a sua vetusta e famosa Catedral, darão termo condigno a este aliciante passeio.

Um dia livre nesta última cidade, proporcionará aos participantes deambular, pelas suas ruas comerciais, repletas de tentações.

## Ferroviários estrangeiros em Portugal

**E**LEVA-SE já a 20 o número de excursões de ferroviários estrangeiros, que no corrente ano visitam Portugal.

Entre elas, assinalamos, pela primeira vez, um grupo de irlandeses que chegará a Lisboa por via marítima, no dia 19 de Setembro.

Durante a sua demora entre nós, a qual será aproximadamente de 6 dias, visitarão os locais mais pitorescos da cidade e arredores. No regresso, a efectuar por via férrea terão ensejo de visitar Nazaré e Fátima.

Também a S. N. C. F. resolveu, mais uma vez, enviar a Portugal, em viagem de prémio, um grupo de aprendizes, dirigido pelo nosso amigo Inspector Commeurec que já em Setembro de 1955 acompanhou uma idêntica viagem de estudo ao nosso país.

Os preparativos, para a boa recepção dos colegas estrangeiros, prosseguem activamente.

## Festival Internacional de música em Nancy

**N**O âmbito das manifestações promovidas pela F. I. S. A. I. C. (Federação Internacional das Associações Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários) vai realizar-se em Nancy (França), nos dias 22 e 23 de Junho, um Festival Internacional de Música.

No primeiro dia os participantes poderão assistir ao desfile das fanfarras e, à noite, ao Grande Concerto de música clássica.

No segundo dia, além dos concertos nos diversos bairros da cidade, realizar-se-á um grande desfile das Sociedades musicais seguido de concerto de música ligeira. A noite, um concerto de música popular e folclórica no Parque da cidade constituirá o fecho condigno deste festival.

Os participantes poderão ainda efectuar, facultativamente, no dia 24 de Junho, uma grande excursão em autocarro nas Províncias de Lorena e dos Voges.

Preço: Frs. 125 (só para dois dias do Festival)

O programa pormenorizado encontra-se à disposição dos interessados na Delegação Turística.

# Aniversário do Boletim

## da Previdência do Ferroviário Reformado

**A**ssociação de Socorros Mútuos «A Previdência do Ferroviário Reformado» comemorou no domingo, 21 de Abril, o XXXII aniversário da fundação do seu prestimoso Boletim — de que é Director e Editor o nosso prezado colaborador Inspector António Rodrigues Coutinho — com uma justa homenagem à Imprensa, em geral, e a João Pereira da Rosa, saudoso Director do Jornal «O Século», em especial, como preito dos ferroviários pela sua notável actividade jornalística em defesa dos interesses da classe, manifestada através de artigos de «fundo» muito apreciados pelos servidores do caminho de ferro — alguns deles transcritos, com o merecido destaque, nesta nossa revista.

Para assistir à cerimónia, deslocou-se propositadamente ao Porto o Sr. Carlos Pereira da Rosa, Director-adjunto de «O Século», que na estação de Campanhã, era aguardado pelos srs. eng.º Sousa Pires, chefe da 1.ª Zona de Material e Tracção — que representava o Director-Geral da Companhia, sr. eng.º Espregueira Mendes — eng.º Pereira de Magalhães, chefe da 1.ª Zona de Via e Obras, Inspector António Rodrigues Coutinho, presidente da Direcção «A Previdência do Ferroviário Reformado», e os componentes da Comissão Organizadora das festas: agente técnico de engenharia Eduardo da Costa Gaspar, João Simões, Cândido Lopes de Brito e Laurentino dos Reis Melo. Presentes, igualmente, muitos inspectores, chefes de estação e numerosos ferroviários no activo e reformados.

No mesmo comboio — o «rápido» de Lisboa — seguiram também, para assistir à homenagem, os diri-

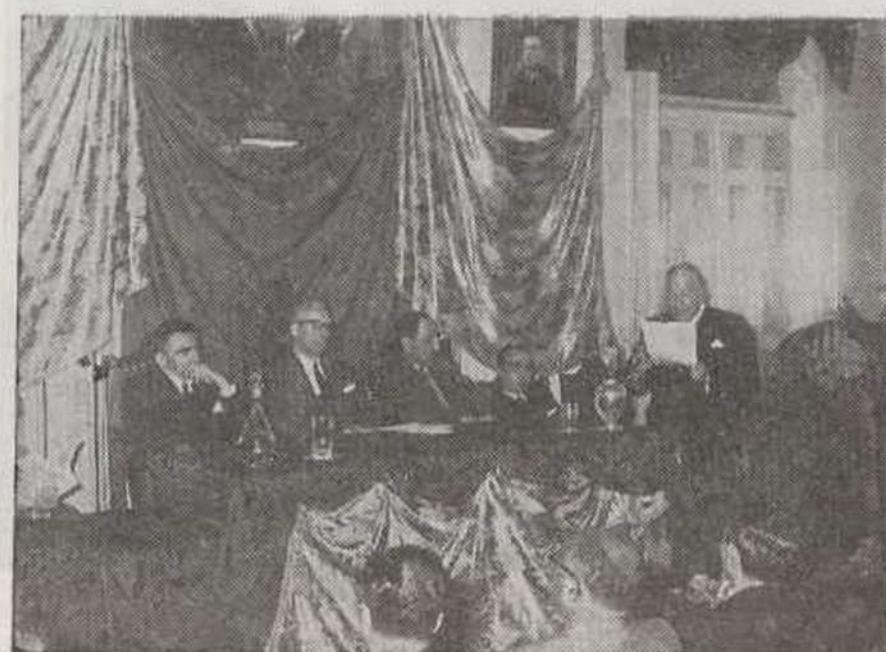


Aspecto da visita aos blocos da Associação mutualista

gentes da Cooperativa de Construção «O Lar do Ferroviário» srs. João Carlos Rio de Carvalho, Humberto Ferreira da Silva, Humberto Pires dos Santos e António Maria Cascalheiro, o representante do «Montepio Ferroviário», sr. António dos Santos e o sr. Aníbal Pereira Fernandes, chefe de escritório da Divisão de Exploração, que representava o Presidente do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e o Editor do «Boletim da C. P.».

Após a visita a um bairro de 25 casas da colectividade, houve uma sessão solene na sede da Associação que foi muito concorrida. Foram oradores os srs. Eduardo Costa Gaspar, António Rodrigues Coutinho, Aníbal Pereira Fernandes, Castro Reis, Laurentino Reis Melo, Carlos Pereira da Rosa e, a encerrar a sessão, o sr. eng.º Sousa Pires.

O Boletim da Previdência do Ferroviário Reformado, de Abril, foi publicado em edição especial dedicada ao aniversário, inserindo profusa e valiosa colaboração. Cumpramo-nos agradecer as penhorantes referências dirigidas ao «Boletim da C. P.» no artigo «Uma viagem a Lisboa» e expressar ao Director e a todos os colaboradores da prestimosa publicação mutualista os melhores votos e as mais cordiais felicitações.



Mesa da presidência à sessão. No uso da palavra, o sr. Inspector António Rodrigues Coutinho, Director e Editor do Boletim da Previdência do Ferroviário Reformado

### NA NOSSA CAPA:

A praia de Vieira de Leiria

## Cursos de Formação para o pessoal de Agulhas e Manobras

No anterior número do «Boletim da C. P.» a propósito dos novos cursos de serventes estagiários para agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe, demos notícia de, pela primeira vez entre nós, o pessoal ferroviário ter sido sujeito a exames psicotécnicos no Instituto de Orientação Profissional — prática que, pelos resultados eficientes que imediatamente logrou, julgariamos recomendável vir a adoptar-se para todo o pessoal da linha, com responsabilidade nas circulações.

Recebemos agora a amável informação do ilustre Director da Sociedade «Estoril», sr. eng. António da Silveira Bual, de que naquele seu caminho de ferro, desde há muitos anos, são obrigatoriamente submetidos aos testes do I. O. P. os maquinistas daquela Sociedade e, mais presentemente, todo o pessoal dos postos de agulhas, esperando-se, em breve, tornar extensível tal prática aos factores e revisores daquela Empresa.

## Homenagem de despedida

Por motivo do sr. eng.<sup>o</sup> José Olaia Lopes Montoya ter deixado os serviços Centrais, em Santa Apolónia, a fim de assumir o cargo de Engenheiro-Chefe da 2.<sup>a</sup> Zona de Material e Tracção, em Campolide, lugar para que foi recentemente promovido, resolveu o pessoal dos Serviços Técnicos daquela Divisão promover, no passado dia 25 de Março, uma simples mas significativa homenagem de despedida.

Em nome dos funcionários o Adi-  
do Técnico principal sr. José Pedro Camps fez entrega, ao homenageado, de uma salva de prata, com dedica-  
tória, agradecendo as atenções por todos recebidas  
durante os 17 anos em que o mesmo enge-

## Dr. Gerhard Eger

Faleceu no dia 27 de Março passado, em Lugano, Suíça, o Dr. Gerhard Eger, que foi uma personalidade de grande relevo nos meios jurídicos internacionais.

Depois de ter exercido com notável elevação o cargo de juiz nos Tribunais da Alemanha, o Dr. Eger dedicou-se ao estudo dos problemas relacionados com as Convenções internacionais ferroviárias, tendo colaborado assiduamente no *Bulletin des Transports Internationaux par Chemin de Fer*.

Entre outros estudos notáveis, publicou no citado *Bulletin* os seguintes: «As fraquezas no art.<sup>o</sup> 43 § 2 da C. I. M.»; «As derogações à C. I. M. previstas pelas tarifas de regulamentação»; «A influência das legislações nacionais sobre a responsabilidade internacional»; etc.

A morte do Dr. Eger é uma perda que não pode deixar de ser assinalada com grande mágoa.



nheiro desempenhou funções nos Serviços Centrais.

Visivelmente emocionado, o sr. eng.<sup>o</sup> Montoya agradeceu a homenagem prestada pelos seus subordi-  
nados.

# PROFESSOR

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Prudêncio Lopes da Silva*, inspector de obras metálicas — pelo interesse, esforço despendido e proficiência com que dirigiu os trabalhos de reparação das avarias da ponte do Coina, ao Km. 2,515 do ramal do Seixal, produzidas à passagem do comboio n.º 9907 e que originaram a interrupção da circulação dos comboios; *António Gaspar*, chefe de distrito, *António Pinto Torres Júnior*, *António Correia da Silva* e *José Mendes dos Santos Paixão*, assentadores de 1.ª cl. e *Alberto Ferreira Velha*, assentador de 2.ª cl. — pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km. 247,300 — Norte.



Da esquerda para a direita: — *José da Fonseca*, assentador de 1.ª cl.: — pelo interesse, dedicação e esforço despendido, quando estando de folga se apresentou ao serviço para colaborar nos trabalhos de reparação da via e carrilamento de um vagão ao Km. 157,724 — B. A.; *Fernando Aurélia da Cruz*, assentador de 1.ª cl. — pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas quando viajava no comboio n.º 1751 em gozo de folga, pois notando uma pancada estranha ao passar no Km. 24,625 — B. A. desembarcou no apeadeiro de Bebedouro e foi ao local, onde verificou estar um carril partido. Com a rapidez que o caso requeria arranjou ferramenta e conseguiu apoiar a rotura sobre uma travessa, pregando depois o carril e evitando um possível acidente; *Isidro Augusto Guerra*, servente de 3.ª cl.: — pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas no talão da crócima de uma agulha da estação de Vila Franca de Xira, não obstante encontrar-se na situação de descanso semanal; *Alberto dos Reis*, guarda de P. N.: — gratificado pelo interesse, esforço despendido, espírito de iniciativa e decisão nas medidas acertadas que tomou, apesar de se encontrar de cama gravemente doente, evitando um possível acidente ao comboio n.º 8371, motivado por uma camioneta ter arrombado as cancelas da P. N. ao Km. 170,613 — Évora, ficando uma delas atravessada na via; *Manuel da Costa Martins*, eventual: — quando sob o pontão do Serradão, ao Km. 281,142 — N., passava um carro puxado por duas vacas no qual seguiam uma mulher e duas crianças de tenra idade, devido ao aparato da reparação do mesmo os animais espantaram-se e arrastaram o carro para local profundo, correndo risco as vidas dos três. Com oportuna coragem e audácia atirou-se à água e, com desprezo da própria vida, conduziu os animais a bom caminho e evitou uma possível tragédia; e *Jacinta Maria de Brito*, guarda de P. N.: — pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas, pois quando fazia sinal de passagem ao comboio n.º 8.670 ouviu uma forte pancada, verificando depois tratar-se de um carril partido ao Km. 31,000 — Vendas Novas, o qual foi substituído.



Da esquerda para a direita : — *Clementino da Silva Amaro*, subchefe de distrito : — pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 18,530 — Oeste, apesar de se encontrar de folga ; *José Félix Pimentel*, assentador de 2.º cl. : — pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 249,000 — Beira Alta, quanto estando de folga se apresentou espontâneamente ao serviço ; *Adelino Pais Martinho*, servente de 2.º cl. : — pela honestidade demonstrada ao fazer entrega de um brinco de ouro e com 5 pedras, que achara junto à cocheira de carruagens na estação da Guarda ; *José Custódio*, servente de 3.º cl. : — pelo interesse e dedicação demonstrados, pois ao ter conhecimento de que avariara a locomotiva do comboio n.º 6.444 — no qual regressava de «viveres» — prontamente e da melhor vontade coadjuvou os trabalhos de reparação da mesma ; *Bernardino Monteiro Amaral*, eventual : — pela sua honestidade, ao entregar espontâneamente na estação de Luso, 10 notas de 100 francos novos cada e 5 notas de 100 pesetas, que encontrara na linha ao Km. 60,800 — Beira Alta ; e *Joaquim de Jesus Carril*, eventual : — gratificado pela dedicação e esforço despendido na desobstrução da via ao Km. 12,730 — Corgo, motivado por desabamento de terras



Da esquerda para a direita : — *Manuel Joaquim Correia*, servente de 3.º cl. — por, com risco da sua própria vida, ter salvo a do capataz de manutenção António Guerreiro da Angela, o qual ao abastecer de água uma automotora se desequilibrou e caiu, sendo envolvido por um corte de material que recuava na linha. Não fora a prontidão do servente em o desviar para fora do carril e teria certamente perdido a vida ; *António Coelho Caetano*, revisor de bilhetes de 3.º cl. : — encontrou numa carruagem do comboio n.º 1121 um porta-moedas contendo um anel de ouro e a importância de 222\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Coimbra ; *Eduardo Pinto de Almeida*, servente de 1.º cl. : — encontrou à entrada de Espinho-Praia um relógio de pulso que prontamente entregou ao seu chefe ; *Desidério Madeira Valentim*, marinheiro de 2.º cl. : — encontrou no barco «Algarve» uma carteira contendo a importância de 3 740\$00 e vários documentos, da qual fez imediata entrega ao mestre do barco ; *Quintino da Silva Antunes*, continuo de 1.º cl. : — após o pagamento do seu vencimento verificou ter recebido a mais 400\$00, importância que restituuiu ao pagador ; *Manuel da Costa Ramos*, assentador de 2.º cl. : — pelo interesse e dedicação demonstrados, não obstante estar de licença regulamentar, nos trabalhos de desobstrução da via ao Km. 42,180 — Beira Baixa, motivado por desabamento de terras e pedras.



Da esquerda para a direita : — *Manuel Gonçalves Paula*, encarregado geral de obras de 2.º cl. — gratificado por se ter salientado nos bons serviços prestados na fiscalização dos trabalhos de substituição da ponte de Fragas Más, na linha do Tua ; *Joaquim Martinho*, chefe de distrito — elogiado pelo muito interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas, quando viajando na Automotora n.º 1 727, e estando de folga, ao passar pelo Km. 19 883-B. A. sentiu uma pancada anormal e foi depois ao local, verificando tratar-se de um carril partido que foi substituído ; *José Valente Fradique*, assentador de 2.º cl. — elogiado pelo muito interesse, dedicação e esforço despendido, quando, estando de folga, ao passar ao Km. 157,030-B. B. notou que ali se encontrava partida uma barreta, procedendo à sua substituição ; *José Nogueira Chasqueira*, assentador de 2.º cl. — elogiado pelo muito interesse e esforço despendido na substituição de duas barretas, que, quando de folga, se dirigia para a estação de Alcains, encontrou partidas ao Km. 108,830-B. B. ; *Maria Antónia Borges Pinto de Sá*, guarda de P. N. de 3.º cl. — elogiada pela muita atenção que demonstrou no desempenho do seu serviço e pela rapidez com que preveniu a estação de Contumil da fuga de um corte de material, por motivo de quebra de engates, o qual seguiu em sentido oposto ao comboio n.º 35 471 de cuja composição fazia parte ; e *Joaquim Vale Ventura Cardoso*, guarda-freio de 1.º cl. — encontrou numa carruagem do comboio n.º 23 011 um sobretudo contendo num dos bolsos a quantia de 822\$90, que prontamente entregou ao chefe da estação de Castelo Branco.