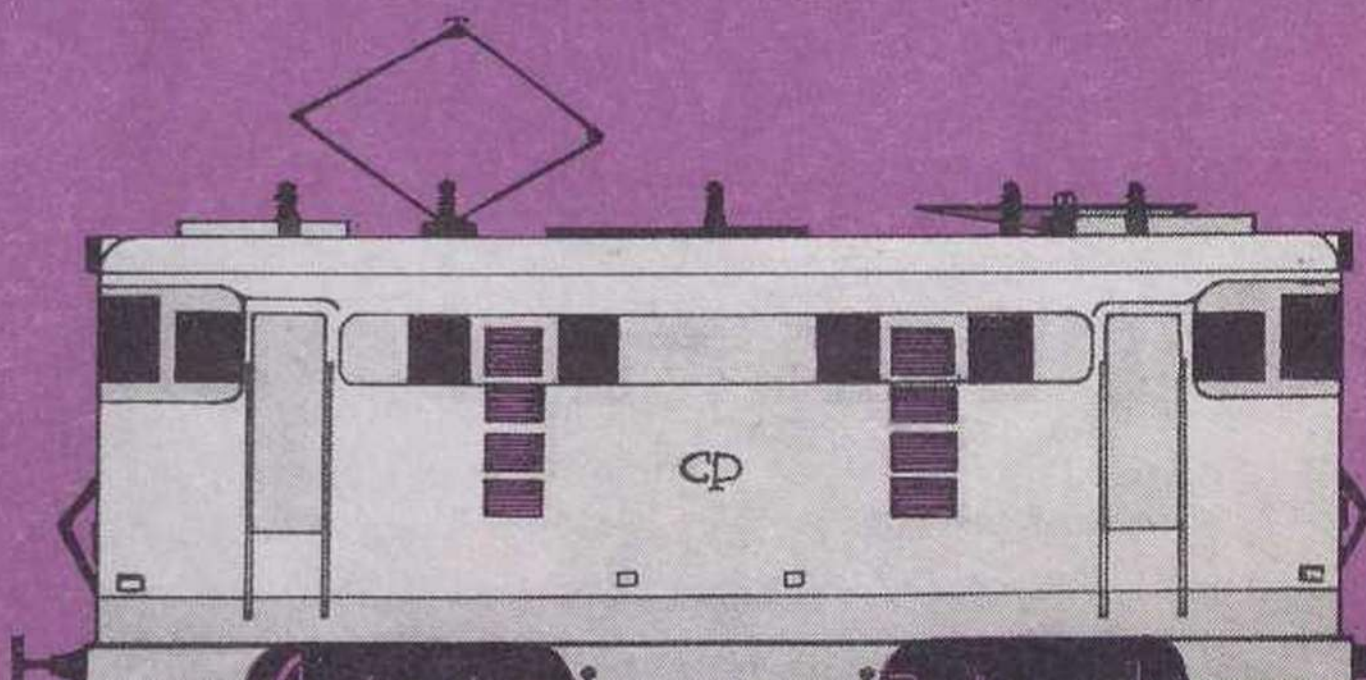


# BOLETIM DA

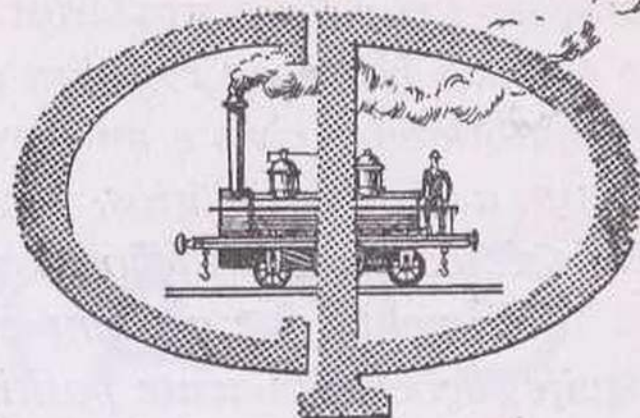
NÚMERO 445

JULHO DE 1966





# Boletim<sup>\*</sup> da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 445 • JULHO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

## Nota de Abertura

### DESPORTO E CONFRATERNIZAÇÃO

*Os Jogos Desportivos Ferroviários que desde 1956 se têm realizado consecutivamente, com gradativo êxito, na Figueira da Foz e esporadicamente em Lisboa, voltaram este ano a efectuar-se na ridente «Praia da Claridade». Burgo ferroviário importante, onde se localizam presentemente as bem montadas e apetrechadas oficinas de apoio ao material automotor das linhas do Oeste, Norte e ramal de Alfarelos, a Figueira tem a sua história associada ao caminho de ferro que a serve — e a quem bastante deve do seu desenvolvimento. Muitos dos seus habitantes são ferroviários — ou familiares destes. O próprio presidente da Comissão Municipal de Turismo, um dos homens de acção da cidade, é ferroviário reformado. Isso explica, em parte, a razão do sucesso progressivo dos Jogos Desportivos Ferroviários ali disputados, em que a par das magníficas instalações facultadas para o seu desenrolar, se patenteia o assinalado interesse dos figueirenses por esses torneios, já a alcançar foros de tradição, como a enorme afluência de público a aplaudir calorosamente as pugnas mais decisivas, o atesta e comprova de maneira incontroversa.*

*Cerca de uma centena de atletas amadores — ferroviários e filhos de ferroviários — estiveram presentes na disputa das modalidades que mais se praticam na via férrea, rodeados de atenções e cuidados iguais — até porque o Desporto a todos nivela e irmana. Foi um convívio amistoso, familiar, na linha de tradição das confraternizações dos que dedicada e lealmente servem, sob multímodos aspectos, o caminho de ferro — e em que sempre se revelou o entendimento, a camaradagem, a solidariedade que estreitam e*



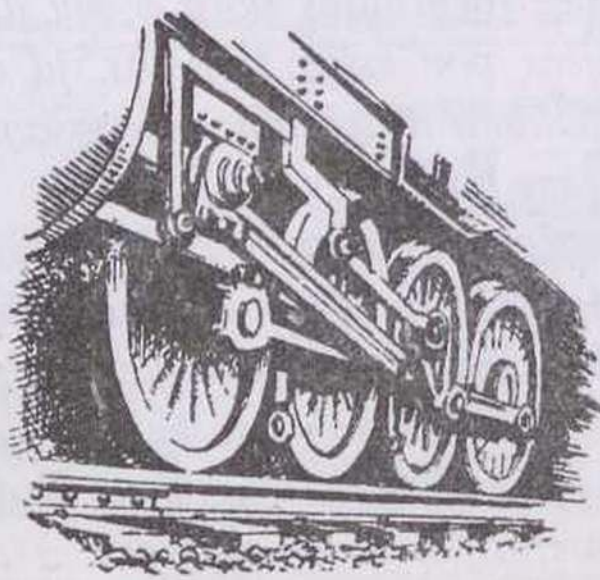
abraçam todos os ferroviários. Ponto culminante desse convívio, foi o banquete oficial no Grande Hotel da Figueira da Foz, com a assistência dos mais grados representantes das autoridades civis e militares locais, servido com requintado esmero, na sua Sala de Honra, a 250 ferroviários, facultando-se assim a todos os presentes momentos inesquecíveis de confraternização pessoal e espiritual.

Felizmente que a Companhia tem reconhecido ser a educação física e o desporto manifestações altamente positivas nos domínios das actividades ferroviárias, correspondentes a uma necessidade basilar do nosso tempo, de indiscutível valimento social. Daí o fundamento da continuidade dessas práticas competitivas — que além da melhoria das condições físicas que produzem para os seus intervenientes, em vigor e em reflexos tão precisos para as árduas fainas ferroviárias, geram e estimulam o espírito de equipa, tão necessário também, para todos melhor se conhecendo, melhor servirem a sua profissão.

Entre tantos os que contribuíram com o seu esforço, dedicação e entusiasmo para a feliz concretização destes torneios, dois nomes merecem especial citação: o eng. Horta e Costa, ilustre chefe da Divisão do Material e Tracção e prestigioso presidente da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses — para quem o desporto ferroviário é uma constante viva e indispensável — que acompanhou com presença e ardor verdadeiramente desportivos todas as competições do calendário, e o eng. Silva Abreu, seu dedicado colaborador, distinto chefe do grupo oficial local e dinâmico dirigente do Grupo Desportivo da Figueira da Foz, que tem sabido criar e consolidar, com entusiasmo e labor inultrapassáveis, uma organização eficiente, primorosa mesmo, que contentando todos, sem excepção, honra e prestigia nitidamente a própria Companhia.

Índice seguro do pleno e renovado sucesso anual destes Jogos na Figueira é o empenho desportivo dos nossos atletas na disputa renhida das modalidades em que participam e a ansiedade com que os torneios são aguardados e preparados, ao longo de cada ano, no dia-a-dia marginal das suas actividades profissionais, pelos praticantes, treinadores e dirigentes.

Cumpre manter pois tão fecunda como útil iniciativa, custosamente que seja, mesmo contra os ventos inúteis da descrença e da indiferença de alguns, para se dar satisfação a um sector cumpridor da Classe, modesto embora na sua maioria, que se norteia na vida pelos salutareos ditames cívicos do Desporto — sem nunca esconder a sua qualidade e o seu orgulho de ser ferroviário!





## REPORTAGEM

# LOUIS ARMAND,

laureado académico francês  
e prestigioso ferroviário,  
ESTEVE EM PORTUGAL

## A VISITA ÀS OBRAS DA PONTE SOBRE O TEJO

COMO em número anterior do *Boletim* referimos, Louis Armand esteve em Lisboa para presidir, na sua qualidade de secretário-geral da U. I. C., às principais sessões de trabalhos das Comissões Técnicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro e para participar no jantar oficial oferecido pela C. P. aos delegados dessas mesmas Comissões.

O laureado académico francês cuja brilhantíssima carreira está em grande parte ligada aos caminhos de ferro — foi ferroviário do quadro, ascendeu a director-geral e mais tarde foi escolhido para presidente do Conselho de Administração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) — chegou ao aeroporto da Portela na tarde de 9 de Maio, pelas 14-30 horas. Presen-



Louis Armand assinando o Livro de Honra dos visitantes notáveis da ponte sobre o Tejo. O ilustre académico que tem uma série numerosa de ocupações teve uma breve e compreensiva hesitação na indicação do seu cargo. Havia muito por onde escolher... — como sublinhou espirituosamente o nosso director-geral



tes, o embaixador da França em Lisboa, o eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, os presidentes das Comissões Técnicas da U.I.C. então na capital e alguns funcionários superiores da C. P.

Heróico chefe da Resistência ferroviária fran-

soal — é uma figura quase lendária. Pleno de vivacidade, possuidor daquele subtil espírito misto de inteligência e humor finos que distingue o francês culto, Louis Armand na pletoridade e versatilidade dos seus conhecimentos é pessoa com quem se



★

O subdirector do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, eng. Sousa Carneiro, fez uma pormenorizada exposição sobre as principais fases construtivas da majestosa obra d'arte que domina e caracteriza já Lisboa. Louis Armand, que é presidente da sociedade anglo-francesa que estudou a ligação ponte ou túnel no Canal da Mancha, escuta com evidente atenção. A seu lado, uma prestigiosa figura que no dizer do ilustre académico possui invulgar mentalidade europeia: o eng. Branco Cabral, antigo secretário-geral da C. P. e consultor financeiro da ponte sobre o Tejo

★

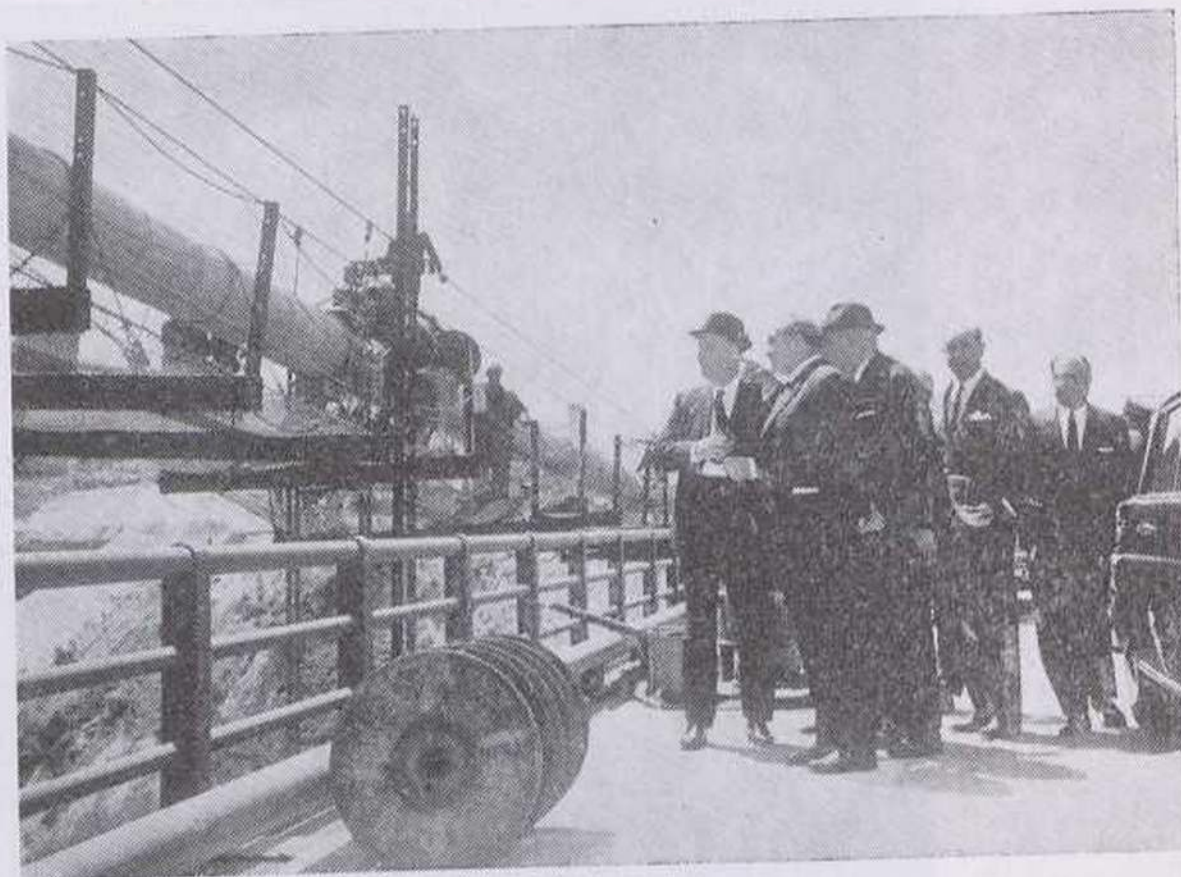
cesa no tempo da ocupação germânica, no último conflito mundial (o que lhe valeu a Legião de Honra), Louis Armand, engenheiro, professor, administrador, académico, inventor, financeiro, escritor, etc., etc., etc. — é sobretudo um ferroviário com longo «palmarés» técnico: especialista da tracção

ganha sempre em conversar. Ganha-se, aprendendo. E curioso, nas suas palavras de pensador e homem d'acção à escala europeia repassa sempre a inclinação muito especial, dir-se-á mesmo a paixão obcessiva, que dedica a tudo quanto se concerne ao caminho de ferro e às suas actividades.

★

Um aspecto da visita às obras da ponte. Assiste-se à fixação dos cabos de suspensão

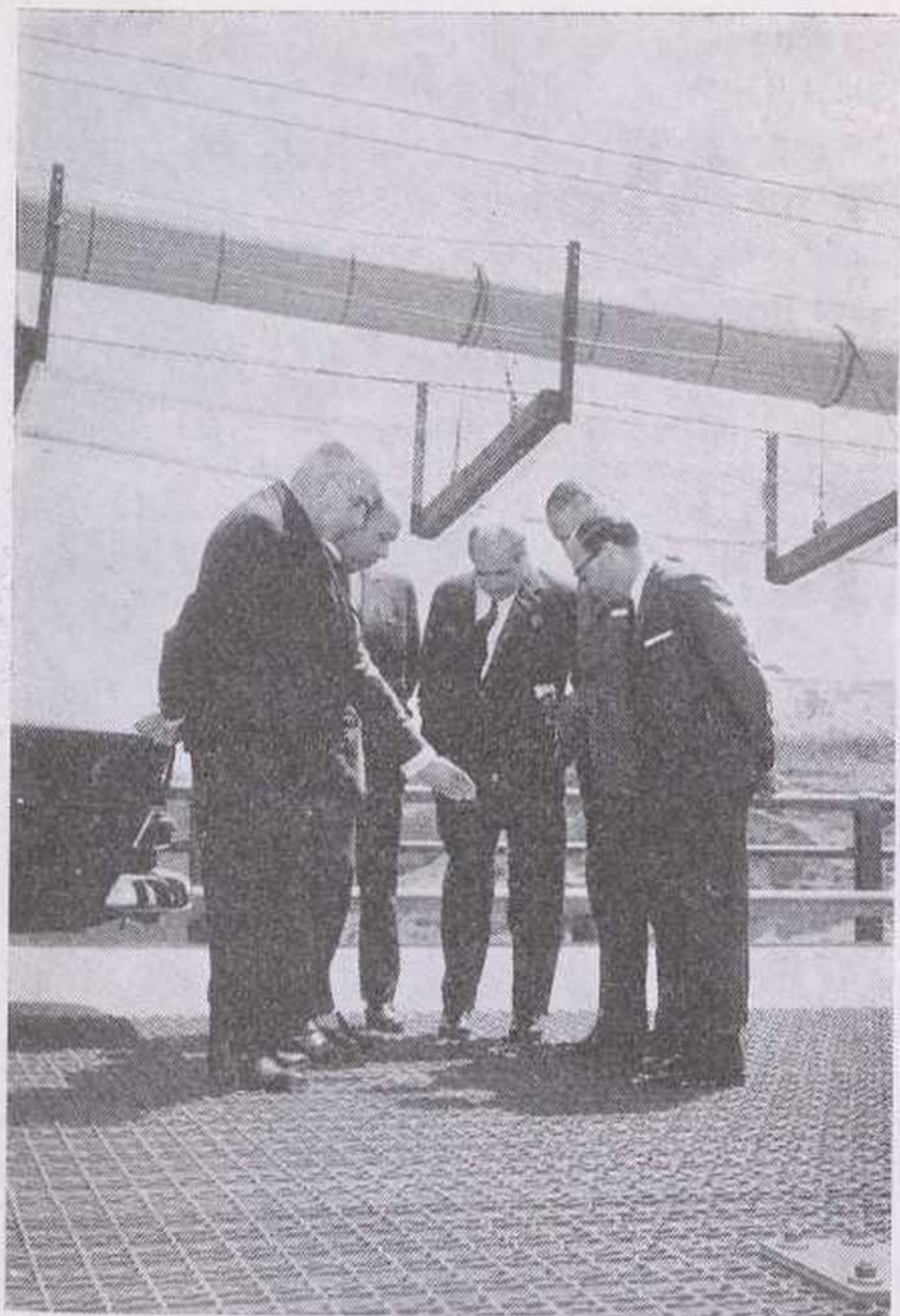
★



a vapor (o químico de seu nome, para caldeiras, tem fama mundial) é também o precursor da tracção eléctrica em corrente industrial. Por todas estas razões — e pelo seu real e indiscutível mérito pes-

Não surpreende pois que o prestigioso ferroviário que apenas dispôs de dois dias para estar em Lisboa, quisesse visitar pormenorizadamente as obras da ponte sobre o Tejo — tanto mais que





Outro pormenor da visita. Examinando a faixa de rodagem metálica, de gradeamento a céu aberto para melhor proteger a ponte da forte acção do vento. Como referiu humoristicamente Louis Armand, a ponte que detém vários «máximos» mundiais ou europeus — e que prevê a travessia ferroviária ulterior para o que já dispõe de local próprio para a instalação de catenária — é também, no Mundo, a única onde a construção duma linha férrea começou às avessas, de cima para baixo...!

sabía estar prevista, na majestosa obra d'arte, a travessia ulterior por comboio.

Preparou-se assim a visita para a manhã do dia 10, ou seja logo no dia imediato ao do banquete oferecido pela C. P. aos delegados da U. I. C.

Louis Armand já no seu notável discurso da véspera se referira com expressiva admiração à grandiosa ponte. Recordemos as suas palavras: «a vossa audácia em ser dos primeiros a aplicar a corrente industrial na tracção eléctrica ferroviária é bem igual à audácia que permitiu construir a uma escala americana na Europa esta extraordinária obra de engenharia que é a ponte sobre o Tejo, que os meus olhos não se cansam de fitar, maravilhados». A visita que lhe foi proporcionada, entusiasmou-o deveras. Acompanhado pelo subdirector do Gabinete da ponte sobre o Tejo, eng. Mário Sousa Carneiro e ainda pelos engs. Espregueira

Mendes, director-geral da C. P., Branco Cabral, antigo secretário-geral da C. P. e consultor financeiro da ponte, Júlio dos Santos, chefe da Divisão da Exploração e presidente da Comissão de Recepção aos delegados da U. I. C. e dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.* e secretário da aludida Comissão, o ilustre académico após se inteirar, na sala de conferências, das principais fases teóricas e práticas do grande empreendimento, particularmente as prospecções geológicas, e depois de assinar o Livro de Honra dos visitantes notáveis percorreu então a ponte, demoradamente, atravessando-a dum lado ao outro e detendo-se num e noutro local em análises técnicas de pormenor. O laureado académico — que além de presidente do *Euroatomo* é presidente igualmente da sociedade anglo-francesa que estudou a ligação por ponte ou túnel no canal da Mancha, teve certamente em função deste seu último cargo, ainda maior curiosidade na visita promovida.

Como se sabe o projecto da ponte sobre o canal



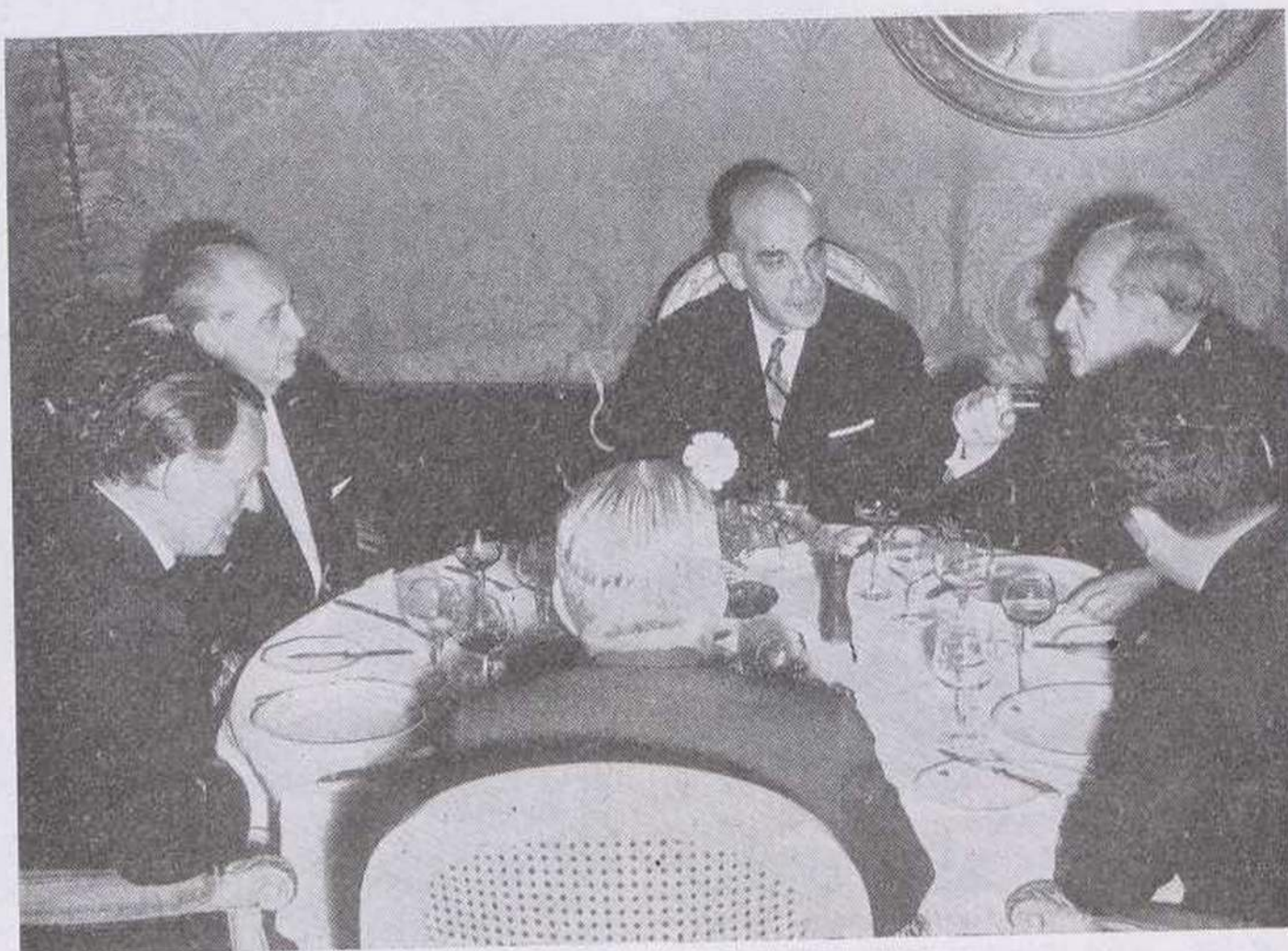
Durante a visita à ponte sobre o Tejo — uma nota cordial da confraternização ferroviária. Da direita para a esquerda: os engs. subdirector da ponte Sousa Carneiro, Espregueira Mendes, Louis Armand, Branco Cabral, M. Garreau, grande especialista da electrificação francesa, Júlio Santos e dr. Élio Cardoso



da Mancha foi posto de parte optando-se, com preferência absoluta, pela ligação por túnel — esta assegurada unicamente pela via férrea. Motivos principais que levaram à condenação da solução *ponte*: a forte acção eólica e a acumulação de densos nevoeiros locais que fariam perigar as circulações na ponte, causas estas ainda mais agravadas

nara detidamente o tabuleiro da ponte e observara a instalação já existente para a montagem da catenária ferroviária, acrescentou humoristicamente um outro «record»: *a ponte é também a única no Mundo onde a construção duma linha férrea começou às avessas, de cima para baixo...*!

Findara a visita. E terminara a correr. Havia



Durante o almoço de homenagem a Louis Armand oferecido pela Administração da C. P. no restaurante «Avis». Presente, além dos administradores dr. Malheiro Reimão e eng. Oliveira Martins, o embaixador da França, em Lisboa, conde François de Rose

pela permanente ameaça que a gigantesca obra constituiria para a navegação. E será singular mencionar que neste último aspecto, os responsáveis pelos estudos tiveram presente que no regime de paz armada que o Mundo vive, a maior parte do sistema defensivo do Ocidente é constituída por armamento nuclear estrategicamente disseminado em locais inacessíveis, designadamente em navios e submarinos especializados — cuja circulação terá de ser livremente assegurada e não eventualmente obstada ou dificultada, até por ser alvo fácil de sabotagens, por construções do género da que seria uma grande ponte sobre o canal da Mancha.

A visita que começara cerca das 10 horas, prolongou-se até às 13-30 horas. Anotemos, entretanto, um apontamento anedótico. Ao serem-lhe enumerados, pelo subdirector da ponte, os diversos «máximos» mundiais ou europeus que a grandiosa obra já detém ou irá deter, Louis Armand que exami-

ainda um vasto programa a cumprir. Almoço no restaurante «Avis» oferecido pelo Conselho de Administração da C. P., rápida digressão turística a Setúbal e a Sesimbra proporcionada pela nossa Direcção-Geral, assistência a reuniões da U. I. C. e jantar oferecido pelo embaixador da França, na respectiva embaixada em Lisboa, onde o ilustre académico foi hóspede de honra durante a sua curta estadia entre nós.

No dia seguinte, manhã muito cedo, partia num jacto para Paris. A apresentar-lhe cumprimentos, em nome da Direcção-Geral, estive no aeroporto o dr. Élio Cardoso. O grande amigo dos nossos Caminhos de Ferro despedia-se encantado com a hospitalidade lusitana e com a confirmação dos dois grandes motivos que especialmente mais o atraem em Portugal: o esplendor do nosso sol e o facto de todos os portugueses falarem bem o francês...





# Palavras do engenheiro

## Louis Armand,

secretário-geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro,

para os

## ferroviários portugueses

*Aproveitando a estadia do eng. Louis Armand em Lisboa, o editor do Boletim da C. P. solicitou-lhe algumas palavras para os ferroviários portugueses — pedido a que o eminente académico francês e ilustre presidente da U. I. C. prontamente acedeu, com visível satisfação. Temos a maior honra em divulgar essas palavras.*

**D**E ano para ano a solidariedade dos caminhos de ferro europeus vem sendo afirmada e dá os seus frutos. Quer se trate de confrontar os estudos das diversas redes, quer o de incrementar o tráfego internacional — que em muitos países europeus sobe mais rapidamente que o seu próprio tráfego nacional — os progressos operados tendem para uma verdadeira cooperativa de pensamento e de acção entre Administrações diferentes que têm o privilégio de viver os mesmos problemas e de não serem concorrentes mas — muito pelo contrário — complementares entre si.

Este necessário como indispensável trabalho de cooperação, caracteriza vincadamente a compreensão recíproca e a camaradagem entre os ferroviários de todos os países, muito bem definidas pelo director-geral, engenheiro Espregueira Mendes, nas suas magníficas palavras, ao encerrar a sessão de

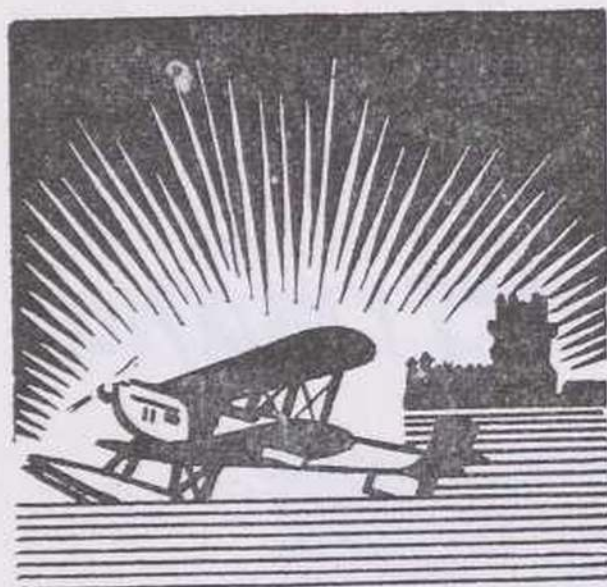
trabalhos da União Internacional dos Caminhos de Ferro, recentemente realizada, em excelentes condições, em Lisboa.

Esta reunião permitiu-me continuar ao corrente dos problemas dos caminhos de ferro portugueses e dos seus êxitos, que aplaudo com o maior prazer. Apenas referirei como prova, o excepcional desenvolvimento do tráfego de passageiros, resultante da eficiente electrificação já operada em parte.

Símbolo da audácia e do espírito de iniciativa, não eleva bem alto, a majestosa ponte sobre o Tejo, a justificada fé dos portugueses no seu caminho de ferro?

A elegante estrutura desta obra, que transpõe o nobre rio, impressiona profundamente o espírito de todos aqueles que são sensíveis à cultura europeia e que estão sentimentalmente ligados à grande aventura — que é o problema dos transportes.





# No 44.º Aniversário da 1.ª Travessia do Atlântico Sul

PELO CORONEL PILOTO AVIADOR EDGAR CARDOSO

*Comemorando o glorioso feito de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, a TAP inaugurou, no passado dia 17 de Junho, com merecida solenidade, a sua linha a jacto entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Precisamente em igual dia e mês em que o pequeno hidro «Santa Cruz», tripulado pelos heróicos aviadores, completava há 44 anos a histórica travessia do Atlântico Sul, chegava a terras do Brasil o quadrireator «Boeing-707», do mesmo nome, com individualidades representativas da vida nacional a credenciar Portugal na festiva recepção que o País irmão significativamente promovia, na sua linda, acolhedora e fabulosa capital. A científica e extraordinária viagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, foi compreensivamente seguida, em 1922, com a mais viva e entusiástica emoção patriótica por todos os portugueses — inclusive pela própria classe ferroviária. Tanto*

*assim que logo poucos meses após o extraordinário «raid» — em Dezembro de 1922 — os homens do Minho e Douro inauguraram um bronze de homenagem aos gloriosos aviadores, no vestibulo principal da estação de Porto-S. Bento, bronze que ainda hoje honrosamente lá se mantém, a atestar à posteridade a admiração do pessoal da ferrovia por aqueles Heróis do Ar.*

*Para recordarmos, dentro da oportunidade devida, o grandioso feito de Gago Coutinho e Sacadura Cabral — a que portanto os ferroviários estão ligados tão sentimentalmente — solicitámos do sr. Coronel piloto aviador Edgar Cardoso, consagrado escritor da Aeronáutica Militar e antigo e prestigioso director da Revista do Ar, o artigo que a seguir temos o grato prazer de oferecer aos nossos leitores.*



indubitável que os portugueses deram uma notável contribuição para o descobrimento do Mundo moderno.

Até ao século xv o orbe era só a Europa, a Ásia e o Norte de África: Terras que o mítico Mar Tenebroso envolvia num abraço.

Mas nessa era o Infante D. Henrique, com o seu espírito iluminado e clarividente saber, instalou-se em Sagres, desenha no solo rochoso do promontório os pontos cardeais da Rosa dos Ventos, rodeado de cartógrafos e mareantes consagrados. Depois, contemplando o Oceano revoltado e encapelado, lança por ele fora, as caravelas com a Cruz de Cristo, na espantosa aventura, que se transformaria na maior epopeia da nossa Raça.

Ao findar a época áurea de Quinhentos, a grei lusitana, está espalhada pelas cinco partes do Mundo, levando a nossa fé ao recesso das descobertas.

O pequeno País, na orla mais ocidental da Europa, à beira do Atlântico, no fecundo esforço dos seus navegadores, tornara-se um gigante ao pé das outras potências de mais latos territórios, mas de menos ousadia e empreendimento.

Depois os tempos foram correndo, no surto de contínuo progresso, até ao século xx, em que vivemos.

Logo no primeiro quartel, surge o maior invento do Homem até essa data. O sonho lendário de Ícaro, o anseio ancestral da humanidade, realiza-se com o aparecimento do avião!

Dos primeiros tímidos voos do aeroplano, que eram apenas meros saltos no espaço, a baixa altura, passam-se a outros mais amplos e cada vez mais altos, ligando localidades.

Em seguida começa-se a voar de um País para o outro, prevendo-se desde logo a ligação entre Continentes.

Portugal que domara o Atlântico, em 1500, para aportar, antes de ninguém em terras brasileiras, começa a sonhar na repetição dessa façanha, mas agora pelo Ar.

As nossas tradições assim exigiam e faz precisamente 44 anos que se transformou em esplendorosa realidade, o feito imorredouro de Gago Coutinho e Sacadura Cabral com a primeira Travessia do Atlântico Sul.

Decorria o mês de Junho, quando chegaram ao Rio de Janeiro, amarrando na formosa Baía de Guanabara.

Cumpramos recordar essa brilhante página da nossa História do Ar, em que o hidravião «Santa Cruz»,



poisou serenamente, em frente da Ilha das Enxadas, onde estavam os hangares da Aviação Marítima Brasileira.

De bordo da aeronave, já desamarrados e de



Sacadura Cabral e Gago Coutinho instalados a bordo do «Lusitânia». A científica e extraordinária viagem de ambos iria atestar ao Universo que os portugueses, descendentes dos antigos paladinos do Atlântico, não só sabiam voar, como navegar!

pé, salvaram então à terra, como é da ordenança marinheira, içando a bandeira verde e amarela do Brasil e dando uma salva de 21 tiros, com a pistola de sinais, alternando as cores verde e rubra da bandeira lusitana.

Então o delírio invadiu a mole imensa que os aguardava, num júbilo imenso, sincero e incontível, onde não se distinguiram os portugueses dos brasileiros!

Quem eram esses homens que tinham levado a Estrela Polar, a beijar saudosa o Cruzeiro do Sul? Um o Comandante Sacadura Cabral, pioneiro da Aviação Militar Portuguesa, por ser um dos primeiros a oferecer-se para a servir em 1915, para o que foi especializar-se em França, onde tirou o seu diploma de piloto.

Em 1916, quando se inaugurou a Escola de Aviação Militar em Vila Nova da Rainha, Sacadura Cabral ingressa nela como instrutor. Curiosamente é nesse mesmo ano que dá o baptismo de voo ao seu incomparável par e velho companheiro dos serviços geodésicos e geográficos em África, o distintíssimo oficial da Marinha de Guerra, o insigne Comandante Gago Coutinho.

É nesse pequeno voo de volta de pista, que em Gago Coutinho, brota espontâneo o gosto pela Aviação. De tal forma que se radica na Aeronáutica Naval e procura desde logo resolver os árduos problemas da Navegação Aérea, adaptando um horizonte artificial, da sua concepção, com tal desiderato.

Em Maio de 1919, chegou ao Tejo o hidravião, do Comandante Read, americano, que acabara de atravessar o Atlântico, partindo da Terra Nova.

Mas fizera-o só ao sabor da audácia e com o apoio de navios de balizagem, ao longo da sua rota.

Nessa altura Gago Coutinho declara: Iremos dar a réplica aos aviaadores de todo o Mundo, mas afirma-se que não basta saber voar. É preciso que no Universo em redor se conheça que os portugueses, descendentes dos antigos paladinos do Atlântico, não só sabem voar, como navegar.

E a sua promessa foi integralmente cumprida!

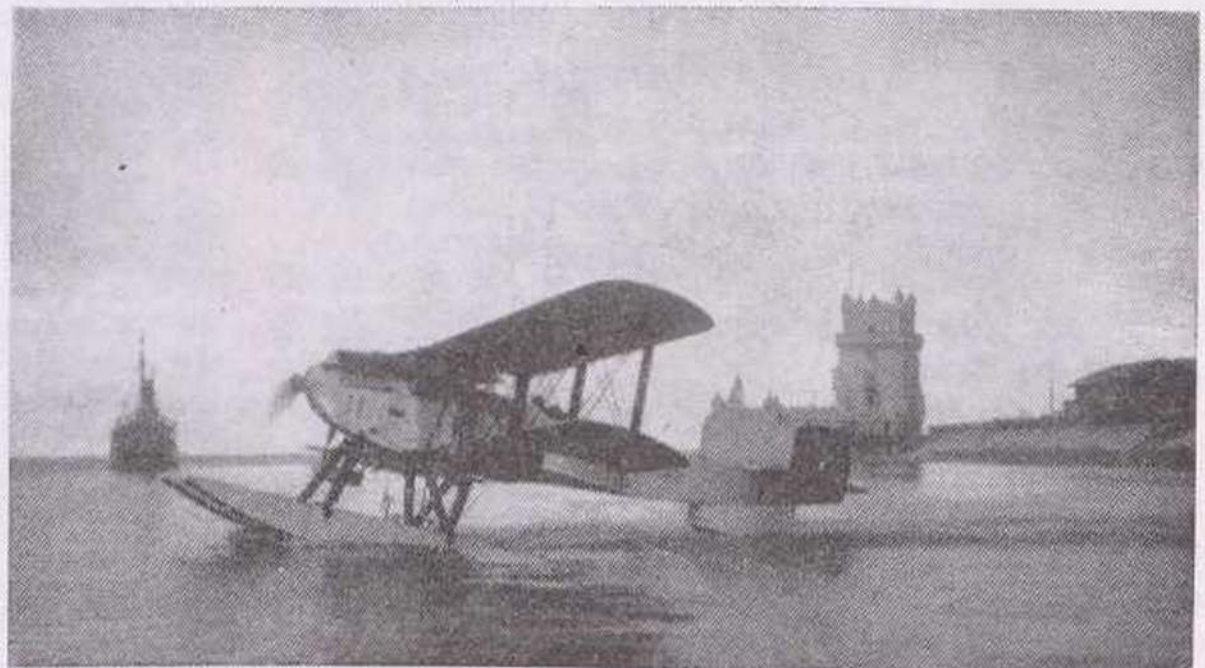
Criando métodos científicos e instrumentos novos, que dariam a Portugal a indubitável prioridade nesse capítulo, realiza em Março de 1921, com o grande piloto Sacadura Cabral, Ortins Bettencourt e o mecânico francês Soubiran, a primeira ligação aérea Lisboa-Açores.

Era o preâmbulo da grande gesta lusitana nos domínios do AR!

No dia 30 de Março de 1922, o avião «Lusitânia» parte do Tejo, junto à rendilhada Torre de Belém.

Fazendo escala nas Canárias e Cabo Verde, os novos argonautas, saltam pela imensidade do Atlântico.

Assiste-se assim à empolgante façanha de se voar 1700 quilómetros sobre o Oceano, até se encontrar um navio (o Aviso «República»), pairando, a balancear, perto dos Penedos S. Pedro e S. Paulo



No dia 30 de Março de 1922, às 7 horas e 22 minutos, o «Lusitânia» largava do Tejo, junto à rendilhada Torre de Belém, a caminho da gloriosa travessia. *Alea jacta est!*...

minúsculos rochedos, perdidos e aflorando nas águas azuis, por vezes cinzentas, do glauco mar!

Nessa amaragem o hidro claudica e obriga à sua substituição. A Nação sofre com o desastre.





Poucos meses após o famoso feito de Gago Coutinho e Sacadura Cabral — em Dezembro de 1922 — os ferroviários do *Minho e Douro* inauguraram um monumento em bronze de homenagem aos gloriosos aviadores, no vestíbulo principal da estação de Porto-S. Bento — memória que ainda hoje honrosamente lá se mantém a atestar, à posteridade, a admiração dos homens do caminho de ferro por aqueles Heróis do Ar (1)

Mas não desanima! A 5 de Junho, um outro avião, o «Santa Cruz», ascende aos céus e saindo da Ilha Fernando de Noronha, atinge o Recife. O entusiasmo cresce. A tal ponto que o poeta Tomás Ribeiro Colaço, que seguira para o Brasil, em missão jornalística, afirmou enlevado, num esplêndido soneto:

*Agora, enfim, no termo do caminho  
Mais nos prende a lembrança do carinho  
Que cá brotou como flor ideal  
Pois, embora prenúncio de outros mil  
Foi o primeiro beijo do Brasil  
Nas asas virginais de Portugal!*

E por fim foi a cavalgada apoteótica até à capital do Brasil!

Lá, no peito aberto ao vento, crepitava em dezenas de milhares de corações uma redentora alegria. Naquela tarde o Atlântico deixara de existir. As fronteiras tinham sido abolidas na Comunidade Lusíada.

O Rio de Janeiro e Lisboa estavam unidos na consagração de uma única Capital.

O grande sonho realizara-se!

Portugal descobrira de novo as terras fecundas, úberes, do portentoso Brasil!

Foi por isso que Guerra Junqueiro escreveu, já lá vão 44 anos:

*«O vosso acto de epopeia, cientificamente muito belo, foi moralmente prodigioso. Levou ao Brasil, enaltecida e sublimada, a alma heróica de Portugal. As duas Pátrias irmãs aclamam em vós no hino de apoteose a nobreza da Raça, o génio imortal de que descendem.*

*A Nação exalta-vos e Deus abençoa-vos. Há mais um dia em flor cantando e rezando na História de Portugal!»*

(1) O bronze da estação de Porto-S. Bento é da autoria do ferroviário Carlos Leituga, tendo sido fundido nas Oficinas do Minho e Douro, pelo mestre de fundição António Bento Duarte. Foi outro ferroviário — Botelho de Araújo — que escreveu as palavras gravadas que a seguir se transcrevem, respeitando a ortografia original:

#### À POSTERIDADE

*«No ano de 1922, os ilustres portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, levantaram-se, em Lisboa, num hidro-avião, em demanda das praias do Brasil, aonde chegaram no vôo mais científico e glorioso que honra o género humano.»*

I

*«Como os nossos passados navegantes,  
Que praticaram feitos Singulares,  
Mostrando ao Mundo em rotas triunfantes,  
A imensidão incógnita dos mares,  
Assim estes dois génios rutilantes,  
Pelo selo vastíssimo dos ares,  
Rasgaram uma nova claridade,  
dos anceios de toda a humanidade.*

II

*A nossa alma na sua trajectória  
Para o supremo bem, para Beleza,  
Tem desferido um canto de vitória  
Nas amplidões de toda a natureza!  
Em frente ao apogeu da nossa glória  
Veja o mundo que a raça portuguesa  
Levanta sempre o génio criador  
Para a luz, para a vida e para o amor.»*





# A utilização da água na indústria

## O FENÓMENO DA CORROSÃO

PELO ENG. QUÍMICO JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM

DOS SERVIÇOS TÉCNICOS DO MATERIAL E TRACÇÃO

### 1 — Generalidades

**C**ORROSÃO, é o fenómeno que consiste na deterioração (mais concretamente na dissolução) dos metais, por reacção electroquímica com o meio. Os factores que favorecem este fenómeno são inúmeros mas, entre todos, destacam-se o contacto com gases dissolvidos, a existência de sais corrosivos, a acidez do meio, acções de carácter electrolítico e muito especialmente a presença de humidade e oxigénio, que são factores indispensáveis à corrosão.

Quando dois metais de natureza diferente são postos em contacto ou ligados por um condutor, estabelece-se entre eles uma diferença de potencial cuja grandeza depende inteiramente das características electroquímicas dos mesmos.

Por outro lado, se este conjunto estiver em contacto com um electrólito, isto é, com água contendo em solução substâncias que a tornem condutora de electricidade, a referida diferença de potencial dá origem a uma corrente eléctrica, estabelecendo-se deste modo uma espécie de pilha denominada célula galvânica ou par galvânico. Nestas circunstâncias, um dos metais, o ânodo, dissolve-se progressivamente no electrólito, enquanto que o outro, o cátodo, não é afectado. A corrente circula do ânodo para o cátodo através do electrólito, e do cátodo para o ânodo através do metal.

Os gases dissolvidos que entram na composição da água e, por acção do calor, se libertam são uma das causas mais comuns da corrosão. É o caso do oxigénio e do anidrido carbónico (cujá existência pode também ser devida à decomposição dos carbonatos), o primeiro dos quais tem uma importância muito especial pois em águas isentas de acidez natural a corrosão cessa completamente, desde que a acção daquele seja eliminada. Entre os reagentes químicos utilizados especificamente na redução do oxigénio dissolvido na água, os mais correntes são o sulfato ferroso e o sulfito de sódio.

Os sais corrosivos existentes na água são: cloreto e nitrato de cálcio, sulfato, nitrato e cloreto de magnésio, cloreto de sódio e sulfatos de ferro e de alumínio. A água que apresenta propriedades nitidamente corrosivas é dum modo geral, pouco incrustante, do mesmo modo que a água bastante mineralizada, e portanto causadora dos depósitos de calcário, é relativamente pouco corrosiva.

Os sais anteriormente indicados tendem a decompor-se, libertando os ácidos carbónico, sulfúrico, clorídrico e nítrico, que atacam as superfícies metálicas; as corrosões que ocorrem abaixo do nível de água devem-se à existência de ácidos não voláteis, como o ácido sulfúrico; as

corrosões verificadas acima do referido nível são muito provavelmente devidas aos ácidos clorídrico e carbónico.

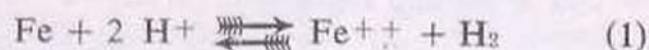
A alcalinização da água a um pH não inferior a 10 permite-nos combater a corrosão devida à presença dos ácidos livres e ainda impedir a formação de incrustações. Devemos no entanto ter o cuidado de não exagerar este tipo de tratamento, para não correr o risco de provocar o enfraquecimento das paredes metálicas, devido ao fenómeno vulgarmente designado por «fragilidade cáustica», que será descrito mais adiante.

Dum modo geral, podemos pois afirmar que a acção electrolítica ou galvânica é devida a uma heterogeneidade local entre o metal e o líquido, suficiente para provocar uma corrente eléctrica na vizinhança daquele, correspondendo a cada uma das causas da heterogeneidade um tipo particular de corrosão.

### 2 — Corrosão electrolítica

Este tipo de corrosão verifica-se nas caldeiras constituídas por pares de metais possuindo diferentes potenciais electrolíticos. Nessas circunstâncias, estabelecem-se correntes eléctricas entre os dois metais, que funcionam como um par galvânico (casos do ferro / cobre, do ferro / bronze-manganês e do ferro / monel), dando-se uma dissolução do metal cujo potencial electroquímico é mais baixo (isto é, o ferro).

A dissolução do ferro, sob a forma de iões  $Fe^{++}$ , é acompanhada de uma libertação de hidrogénio sobre o outro metal, que funciona como cátodo, de acordo com a equação:



Esta expressão permite-nos desde já confirmar que a dissolução do ferro depende, entre outros factores, da quantidade de iões  $H^+$  dissociados na água, ou seja do seu pH.

Na prática, encontramos este tipo de corrosão em caldeiras, nas cabeças dos rebites e nas bases dos tirantes de aço dos corpos cilíndricos e caixas de fogo de cobre.

Os factores a ter em conta para reduzir este tipo de corrosão são os seguintes:

- Controle do pH. A equação (1) permite-nos concluir que a um pH elevado a velocidade de dissolução é consideravelmente reduzida.
- Adição de redutores. Estes produtos, actuando



sobre o oxigénio dissolvido na água, impedem a combustão do hidrogénio libertado no cátodo que, a efectuar-se, aceleraria consideravelmente a corrosão.

- c) — Controle da salinidade total. A salinidade da água, aumentando a sua condutibilidade, facilita o mecanismo de transporte dos iões.
- d) — Natureza dos sais existentes na água de alimentação. A actividade específica de alguns destes sais pode acelerar a corrosão.

### 3 — Corrosão sob-tensão

Neste tipo de corrosão, de mecanismo muito semelhante ao anterior, o par galvânico é representado pelo sistema aço-aço trabalhado a frio, em que este último se comporta como metal menos nobre, funcionando pois como ânodo. As zonas trabalhadas a frio ficam assim sujeitas a uma corrosão de natureza electroquímica, muito embora de intensidade bastante reduzida, dada a pequena diferença de potenciais que se verifica neste caso.

Observam-se corrosões deste tipo nas virolas correspondentes às arestas das chapas tubulares da caixa de fogo das locomotivas a vapor.

Dada a semelhança dos mecanismos da corrosão electrolítica e da corrosão sob-tensão, pode afirmar-se que todos os factores apontados como influentes no primeiro caso, têm também de ser considerados neste último. Há no entanto outros factores a ter em linha de conta na corrosão sob-tensão: são eles o tipo de aço utilizado, que deve ser tão pouco afectado pelo tratamento a frio quanto possível, e a forma da peça, que deve conduzir à obtenção de esforços de dobragem mínimos.

### 4 — Corrosão por aeração diferencial

Este tipo de corrosão verifica-se quando sobre uma superfície de aço existem diferenças de concentração de oxigénio dissolvido. Neste caso, as superfícies onde a concentração de oxigénio é mais baixa funcionam como ânodos e dissolvem-se.

Repare-se que, ao contrário do que poderia parecer natural, a corrosão se dá sobre as superfícies menos oxigenadas. Isto explica-se pelo facto de o oxigénio se combinar com o hidrogénio da água, sendo o oxigénio que entra na composição desta (iões  $\text{OH}^-$ ) que oxida o ferro.

Na prática verificam-se muitas corrosões por aeração diferencial sob os depósitos de tártaro, onde dificilmente se dá o acesso de oxigénio. O mesmo se passa quando uma acumulação de lamas numa caldeira dificulta a difusão dos gases, dando origem a uma região mais rica em oxigénio, no fundo da mesma.

Os fenómenos deste tipo podem ser condicionados por acção dos seguintes factores:

- a) — Adição dos redutores à água de alimentação, de modo a diminuir a concentração do oxigénio existente na água.
- b) — Circulação da água, a fim de permitir uma melhor homogeneização do meio. Esta circulação só pode ser conseguida em caldeiras que não apresentem grandes acumulações de calcário pela execução das extracções de vapor regulamentares, etc.

### 5 — Corrosão pustular

A corrosão pustular localiza-se em chapas de aço, em zonas onde se verificam heterogeneidades superficiais

e, após iniciada, desenvolve-se por um processo de aeração diferencial.

Sendo o aço uma liga de ferro e carbono essencialmente formada por dois constituintes principais (ferrite ou ferro puro, e cementite ou carboneto de ferro) além do silício, manganês e algumas impurezas (enxofre, fósforo, etc.), verifica-se que o carboneto de ferro, o sulfureto de ferro e o ferro-fósforo são, sob o ponto de vista electroquímico, mais nobres que o ferro, pelo que funcionam como cátodos, provocando a dissolução da ferrite e dando origem a uma corrosão pontual.

Entre a superfície exterior e a superfície das cavidades formadas por corrosão pustular, em cujo interior existe uma menor concentração de oxigénio, forma-se assim um par de aeração diferencial que promove a continuação da corrosão.

A corrosão pustular aparece, por exemplo, sobre as chapas de aço das caixas de fogo das locomotivas, sem lei de distribuição definida, sob a forma de pequenas crateras no fundo das quais se deposita  $\text{O}^4\text{Fe}^3$  sob a forma de um pó negro.

Os factores que interessam para reduzir o efeito da corrosão pustular, são alguns dos já apontados em casos anteriores: teor de oxigénio dissolvido, salinidade da água e respectivo pH.

### 6 — Fragilidade cáustica

A designação «fragilidade cáustica» ou «fragilidade alcalina» é usualmente atribuída a um tipo de corrosão que aparece em superfícies de aço, quando sujeitas a determinadas tensões e em contacto com soluções quentes, relativamente concentradas de soda cáustica.

Estas corrosões aparecem nas caldeiras a vapor sob a forma de fissuras, bastante difíceis de detectar, o que pode constituir grave perigo. O ataque verifica-se principalmente nas costuras de rebites, entre orifícios geralmente não consecutivos, seguindo as linhas correspondentes aos esforços máximos.

A prática veio mostrar que, para este tipo de corrosão, são necessárias duas condições simultâneas: que as tensões do metal sejam pelo menos iguais ao seu limite elástico, e que a concentração de hidróxido de sódio na água da caldeira não seja inferior a 100 g/l. Em relação à primeira condição, verifica-se que só nas linhas de rebite se poderão verificar tensões locais superiores ao limite elástico do metal; relativamente à concentração de soda, dificilmente se verificará um valor da ordem do acima indicado, pois em regime normal de funcionamento o teor daquele produto no interior da caldeira corresponde a uma diluição quinhentas vezes superior. No entanto, se na costura de rebite não houver uma estanqueidade perfeita, a água que através dos interstícios chega ao exterior e é vaporizada, provoca um aumento de concentração tal que, nesses interstícios se poderá atingir um valor da ordem dos 100 g/l.

Até ao momento, o único remédio reconhecido como eficaz para este tipo de corrosão consiste no tratamento da água de alimentação por meio de substâncias inibidoras, tais como taninos, lenhina, nitrato de sódio, etc.

Bibliografia • *La corrosion des chaudières des locomotives a vapeur — Armand et Petit.*

• *Le traitement des eaux d'alimentation des chaudières de locomotives a la SNCF — M. Marecat.*

• *Technologie des combustibles, des lubrifiants et des eaux pour chaudières — A. Couquil.*





# GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

## A Figueira da Foz foi novamente o grandioso cenário do torneio de 66

PARA O BRILHANTISMO DAS PROVAS MUITO CONTRIBUÍRAM O VALOR DOS NOSSOS ATLETAS,  
O PRESTÍGIO DO ENG. HORTA E COSTA E A ORGANIZAÇÃO DO ENG. SILVA ABREU

Distribuídos, entre outros troféus, as taças  
«Eng. Espregueira Mendes» e «Boletim da C. P.»

REPORTAGEM DE ANTÓNIO NUNES

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DA SECRETARIA DA direcção-GERAL

COMO vem sendo hábito, realizaram-se na Figueira da Foz, nos dias 1 a 5 de Junho último, os X Jogos Desportivos Ferroviários, numa felicíssima organização do Grupo Desportivo dos Ferroviários daquela cidade.

A Companhia e o nosso *Boletim* contribuíram com valiosos auxílios financeiros, para a promoção do importante Torneio. Emprestaram também o seu concurso à organização a F. N. A. T., a Junta de Turismo local e a Sociedade «Figueira-Praia».

Antes do mais queremos felicitar o sr. eng. António da Silva Abreu, ilustre presidente da Assembleia Geral daquele Grupo, pela impecável organização que proporcionou a todos, fruto de muito labor, pertinácia e dedicação. Ao seu dinamismo e ao enorme prestígio de que desfruta na Figueira ficaram os Jogos deste ano a dever incalculáveis benefícios, facto que seria injusto deixar passar sem a devida referência.

Igualmente o nosso imperativo de consciência não nos dispensa de mencionar, sem o merecido realce, a extraordinária acção desenvolvida em favor dos desportos ferroviários, pelo distinto Agregado junto da Comissão de Assistência da Companhia, sr. eng. Sebastião Horta e Costa.

Ao seu prestígio pessoal e ao alto cargo que desempenha na Companhia como prestimoso Chefe de Divisão, tudo isto aliado à paixão com que vive e sente as coisas do desporto, ficam os clubes desportivos ferroviários a dever precioso auxílio e alento. Nós que tivemos o ensejo de ver o entusiasmo com que o sr. eng. Horta e Costa seguiu todos os jogos e todas as provas — apesar de muitas delas terminarem fora de horas... —, sempre dedicadamente acompanhado pelo eng. Silva Abreu, temos agora a firme convicção de que o desporto ferroviário se encontra bem entregue — está nas mãos de um desportista convicto, a quem todos os nossos atletas mereceram, por igual, encómios e palavras de incentivo.

Voltando à organização dos Jogos, queremos acentuar que a Figueira da Foz — Rainha das Praias de Portugal — é uma cidade com condições excepcionais para a realização de provas deste género.

Até o Grupo organizador — para não se fugir do ambiente ferroviário — possui óptimas instalações, onde se pratica, nas melhores condições, o basquetebol.

Perdoem-nos os nossos leitores, mas não desejaríamos passar sem lhes dar a conhecer sucintamente, embora, o que é o Grupo Desportivo da Figueira da Foz para que possam fazer ideia de quanto pode e vale a vontade e o gosto dos ferroviários figueirenses pela sua colectividade.

O recinto, a que foi dado o nome de «Eng. Horta e Costa», tem um piso excelente, deixando-nos a melhor impressão.

Com boa iluminação, possui, num dos lados, uma bancada com lotação para 400 pessoas, cabendo ainda muito público de pé nas cabeceiras e no lado contrário ao da citada bancada, a meio do qual está instalado um curioso e útil aparelho-marcador.

A tribuna de honra fica situada à frente das bancadas, sob a qual foram construídas as instalações destinadas aos componentes da mesa, das quais é comandado o «aparelho dos 30 segundos», cujas lâmpadas foram dispostas num poste colocado à frente e a meio da referida tribuna, proporcionando, deste modo, uma visibilidade perfeita de todos os pontos do recinto.

Os balneários estão instalados no edifício da sede do Grupo, que fica, praticamente, anexa ao campo.

Tanto as equipas de jogadores como as dos árbitros, têm balneários separados.

Pudemos ainda ver, na sede, dois salões, um para jogos e outro para festas, onde nem sequer falta o indis-



pensável aparelho de televisão para merecida distração dos associados.

Além de tudo isto a Direcção tem ali o seu gabinete. Há também um bar onde todos podem dessedentar-se.

\*  
\*   \*  
\*

A cerimónia de abertura dos Jogos teve lugar na noite do dia 1 e a ela assistiram os srs. engs. Horta e Costa e Silva Abreu, além de outras individualidades, tendo desfilado perante o público e as entidades presentes todos os atletas intervenientes nas competições a disputar.

Seguiram-se, depois, os encontros de basquetebol correspondentes à primeira jornada, aos quais, bem como às restantes provas disputadas, nos referiremos mais adiante.

O encerramento destas jornadas desportivas teve lugar

honra na tribuna, onde se viam, além dos srs. engs. Horta e Costa e Silva Abreu, os srs. engs. Celso de Vasconcelos, Delfim Dias Torres e Batalha Jardim e ainda o dr. Élio Cardoso que se deslocou à Figueira da Foz em representação do *Boletim da C. P.*

Eis como e a quem foram entregues as artísticas taças que constituíam os prémios:

### TÉNIS DE MESA

- «Eng. Espregueira Mendes» — Equipa vencedora (Barreiro)
- «Eng. Horta e Costa» — 2.<sup>a</sup> equipa classificada (Entroncamento)

### BASQUETEBOL

- «Eng. Mário Barraca» — Equipa vencedora (Barreiro)

★

A tribuna de honra do campo onde se disputaram os Jogos Desportivos Ferroviários, na Figueira da Foz. Na presidência o sr. eng. Horta e Costa, ladoado pelos srs. eng. Silva Abreu e dr. Élio Cardoso. Presente a menina Maria Luísa de Macedo Pereira, gentil «Rainha dos Ferroviários»

★



na manhã do dia 5, cerimónia que foi precedida de um interessante jogo-exibição de basquetebol feminino entre duas equipas do Clube Ferroviário de Portugal.

As jovens e simpáticas ferroviárias estão ainda numa fase incipiente de aprendizagem, mas nem por isso deixaram de prender a atenção da enorme assistência presente. Daqui as incitamos a que treinem com assiduidade, pois só assim poderão atingir o nível razoável a que decerto aspiram.

Com a participação de todos os atletas, a que se juntou a alegria comunicativa daquelas jogadoras, efectuou-se o desfile, que teve muito brilho, durante o qual o dirigente do C. F. P., Lobão Sanches, proferiu algumas palavras alusivas ao acto, saudando, muito especialmente, o sr. eng. Horta e Costa, em nome de todos, a quem, publicamente, prestou as devidas homenagens pelo carinho com que tem distinguido as colectividades desportivas ferroviárias.

Procedeu-se, seguidamente, à cerimónia de distribuição dos vários troféus, com a colaboração da «Rainha dos Ferroviários de 1966», à qual foi dado lugar de

- «Turismo da Figueira da Foz» — 2.<sup>a</sup> equipa classificada (Figueira da Foz)
- «Boletim da C. P.» — 3.<sup>a</sup> equipa classificada (Campanhã)

### ATLETISMO

- «Caminhos de Ferro» — 1.<sup>o</sup> classificado individualmente
- «Cantina da Figueira da Foz» — Vencedor colectivo da prova (Entroncamento)
- «F. N. A. T.» — 2.<sup>o</sup> classificado colectivamente (Figueira da Foz)

### REMO

- «Sociedade Figueira-Praia» — Vencedores da regata (Figueira da Foz)
- «Cooperativa da B. A.» — 2.<sup>o</sup> classificado (Lisboa)



A equipa de Sernada foi entregue a taça «Simpatia», prémio atribuído ao desportivismo demonstrado pelos jovens daquele Grupo.

Ao tradicional almoço de confraternização, realizado no amplo salão do luxuoso Grande Hotel da Figueira da Foz, assistiram todos os participantes nos Jogos, dirigentes e outras individualidades, num total de 250 pessoas.

A mesa de honra era formada pelo sr. eng. Horta e Costa, ladeado pela «Rainha dos Ferroviários», pelo representante da Câmara Municipal da Figueira da Foz e pelos

## TORNEIO DE BASQUETEBOL

COM boa assistência disputaram-se nos dias 1, 2, 3, 4 e 5, jogos entre as equipas da Figueira da Foz, de Campanhã, Sernada, Entroncamento e Barreiro.

Na primeira jornada defrontaram-se as equipas do Barreiro e de Campanhã, as quais proporcionaram uma luta muito interessante. Venceram os ferroviários barreirenses pela marca de 22-13.



As valorosas equipas do Barreiro e da Figueira da Foz, antes do encontro em que a primeira saiu brilhante vencedora por 45-31

srs. Comandante Militar, Capitão do Porto, director da Alfândega local e pelo dr. Élio Cardoso. Durante o banquete, que decorreu de forma a merecer francos elogios, quer do ponto de vista qualitativo quer quantitativo — honra seja feita aos dirigentes do Grande Hotel, uma organização excelente que prestigia a indústria hoteleira do nosso País — exibiu-se o Rancho Infantil do Vapor, que encantou todos os convivas.

Aos brindes falou o sr. eng. Horta e Costa que começou por saudar as entidades presentes e teve palavras de muito apreço para com o eng. Silva Abreu, a quem felicitou pela primorosa organização das X Jornadas Desportivas Ferroviárias, confessando-se muito grato pelas atenções que lhe foram dispensadas. Lamentou a ausência de representação dos nossos colegas do Ultramar e prometeu a próxima entrada, no Torneio, dos ferroviários da Sociedade «Estoril».

Por último usou da palavra o presidente do Conselho de Administração do Grande Hotel, sr. Jerónimo Pais, que, em palavras emotivas, elogiou os srs. engs. Horta e Costa e Silva Abreu, pelos altos serviços que ambos têm prestado à cidade, confessando-se muito honrado com a presença da laboriosa classe ferroviária no seu Grande Hotel.

Não queremos terminar esta reportagem sem agradecer aos componentes da direcção do Grupo Desportivo da Figueira da Foz — Luciano Coelho, Fernando N. Marques, Lúcio de Matos Veríssimo (que desempenha, também, as funções de treinador da equipa de basquetebol), Augusto P. Neto Cardanho, Saul de Oliveira Santos, Ricardo Nunes Medina e Alfredo de Sousa Lopes, obreiros incansáveis e preciosos ajudantes do sr. eng. Silva Abreu — todas as atenções que nos dispensaram e as facilidades que nos concederam para podermos cumprir a nossa missão.

Ao sr. eng. Silva Abreu igualmente a gratidão penhorada do enviado do *Boletim da C. P.* pelas gentilezas com que se dignou distingui-lo.



Um aspecto movimentado da pugna Barreiro - Figueira, em que se decidiu o vencedor do torneio — ante o constante entusiasmo da assistência



A seguir disputou-se o jogo entre Lisboa e a Figueira da Foz, que os figueirenses ganharam por 50-31, demonstrando nítida superioridade.

Para fecho da jornada estiveram em acção as equipas do Entroncamento e de Sernada, tendo-se registado o resultado final de 35-9.

Na noite seguinte disputaram-se os jogos Barreiro-Entroncamento, Figueira da Foz-Sernada e Campanhã-

Lisboa, que tiveram, respectivamente, os resultados de 30-15, 56-8 e 26-25. Foi particularmente emotivo o último jogo que os ferroviários de Campanhã venceram pela diferença mínima. Excelente réplica a da equipa de Lisboa.

A terceira jornada — disputada no dia 3 — pôs frente a frente as citadas equipas para os jogos Entroncamento-Figueira da Foz, Lisboa-Barreiro e Sernada-Campanhã.

★

Esforço, garra e beleza desportiva — é a trilogia que esta excelente imagem nos faculta da chegada do vencedor da prova de atletismo, Libertino Remourinho, do Barreiro

★



A excelente equipa de remadores da Figueira da Foz, brilhante vencedora da prova de «Yolles» de 4

Venceram os figueirenses por 37-19, os barreirenses por 42-18, enquanto Campanhã cilindrou, positivamente, Sernada pela expressiva contagem de 63-9.

Na penúltima jornada tivemos ocasião de assistir aos encontros Lisboa-Entroncamento, Barreiro-Sernada e Campanhã-Figueira da Foz. A equipa de Lisboa venceu dificilmente a do Entroncamento, como atesta o resultado de 29-23, e os jovens de Sernada sofreram mais uma pesada derrota (46-6), infligida pelos homens do Barreiro.

O duelo travado entre as formações de Campanhã e da Figueira da Foz, cujo resultado se cifrou em 26-31, permitiu à equipa figueirense uma difícil vitória que os ferroviários de Campanhã discutiram com denodo e muita decisão.

Deste modo ficaram os representantes da Figueira da Foz em condições de discutir com a equipa do Barreiro — ambas só com vitórias em todos os jogos disputados — o título de campeões dos X Jogos Desportivos Ferroviários.

A última jornada — única que se efectuou da parte da manhã — ofereceu-nos, antes do embate maior, os jogos Lisboa-Sernada, que culminou com a vitória dos lisboetas por 37-9 e Campanhã-Entroncamento, ganho pelos nortenhos por 39-24.

E por fim os homens do Barreiro e da Figueira da Foz proporcionaram à enorme assistência presente um espectáculo empolgante em que o *suspense* foi a nota dominante. A equipa do Barreiro ganhou o jogo por 45-31, depois de uma luta muito entusiástica por banda dos figueirenses, demonstrando maior capacidade global.

Numa apreciação ao comportamento de todas as equipas, concluímos que o torneio foi ganho, com todo o mérito e inteira justiça, pelos ferroviários do Barreiro que constituíram a melhor formação, demonstrando todos os seus elementos uma excelente condição física. Praticam os barreirenses um basquetebol de bom nível, em que pontifica a experiência e a classe do antigo e valoroso internacional José Valente — um jogador que representou va-



riadíssimas vezes o nosso País — que soube amparar e animar os seus colegas, aliás, bons jogadores também. A equipa do Barreiro soube impor-se, especialmente no jogo decisivo, vencendo, assim, o torneio.

O segundo lugar coube, como se infere, à equipa da Figueira da Foz, onde sobressaiu a classe indiscutível do jovem Vítor, elemento *fora de série*, como muito bem foi classificado pelo sr. eng. Horta e Costa. A ele ficou a equipa figueirense a dever a sua magnífica prova. Cabe-nos assinalar que aquele jovem jogador foi simplesmente o melhor marcador do torneio, facto que já no ano transacto se havia verificado.

No terceiro posto ficou a equipa de Campanhã, que nos deixou óptima impressão. É composta por elementos muito jovens e excelentemente dotados fisicamente, que praticam um basquetebol bonito e rendilhado. Auguramos largo e promissor futuro aos jovens de Campanhã, a quem aconselhamos um melhor doseamento das suas energias. José Varela foi o seu melhor marcador e é um excelente jogador.

A quarta posição foi ocupada pela equipa de Lisboa, que nos agradou francamente. Possuidora de elementos hábeis, em especial Marceliano Eusébio, um rapaz bem dotado fisicamente e que tem inegável habilidade para a prática do basquetebol, a equipa pareceu-nos pouco rodada e daí não ter produzido o seu melhor.

Os ferroviários do Entroncamento quedaram-se pelo quinto lugar, depois de um começo algo incerto. Foram melhorando progressivamente, acabando por dar, nos últimos jogos, uma medida mais exacta das suas possibilidades. Aníbal Jorge, seu treinador, foi o melhor jogador e marcador.

No último lugar ficou a jovem equipa de Sernada que contou por derrotas os jogos disputados. Souberam aceitar desportivamente as vicissitudes da luta e não tiveram uma única atitude feia ante a superioridade que sobre eles exerceram as equipas com quem jogaram. É assim que deve

## CLASSIFICAÇÃO FINAL

	J.	V.	D.	M.	P.
Barreiro .....	5	5	—	210-103	15
Figueira da Foz	5	4	1	205-129	13
Campanhã .....	5	3	2	187-136	11
Lisboa .....	5	2	3	140-150	9
Entroncamento .	5	1	4	116-144	7
Sernada .....	5	—	5	41-200	5

Eis como alinharam as equipas indicando-se, entre parêntesis, o número de pontos obtidos por cada jogador :

### Barreiro:

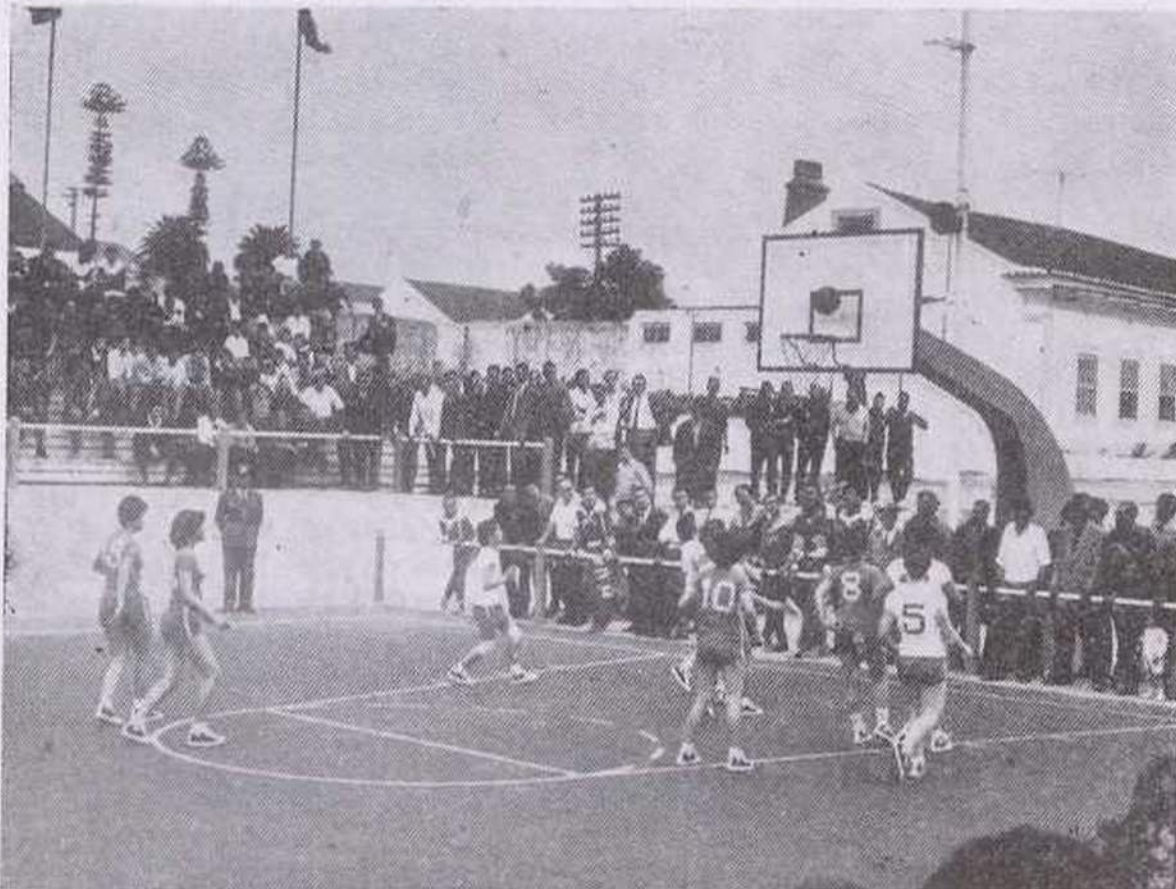
William A. Landeiro (12), José Gonçalves (9), António Loureiro (4), José Valente (45), António Soares (13), Carlos Salgado (35), Manuel J. Sousa (41), Joaquim Ramos (7), Luís Viegas (14), Rui Pacheco (15) e José Narciso (15).

### Figueira da Foz:

Hermínio Domingos (26), Virgílio Galvão (12), José Castelhamo, Armando Verão, António Girão, José Amílcar (1), José Mesquita, Fernando Rosado, João Vítor Costa (133), António Lopes (32), Hélder Atalaia e Ramos da Costa.

### Campanhã:

José Varela (63), Gabriel Pereira, José Valverde (2),



Uma animada fase do jogo — exibição de basquetebol feminino entre duas equipas do Clube Ferroviário de Portugal

ser praticado o desporto. Valorizaram o espectáculo e deram um exemplo de desportivismo que muito os honra. No próximo ano vê-los-emos, certamente, mais evoluídos e, então, teremos de contar com eles.

Arbitraram os encontros os consagrados árbitros de Coimbra, António Baptista, Carlos Tomás, Vítor Franco, Armando Oliveira e Aristides Pereira, cujo labor se situou, de uma forma geral, em bom plano.

José Viseu (24), António das Neves (47), Felisberto Ferreira (20), José Barbosa (15), Joaquim Morgado (6), Jorge Milheiro (4), José O. Correia (6) e Carlos F. S. Oliveira.

### Lisboa:

António F. Ferreira (40), Olindo Lobo, Joaquim Roberto (4), António Garção, José J. Cardoso, Joaquim da



Mota (7), Daniel Martins (5), Fausto Costa (21), José R. Lucas (21) e Marceliano Eusébio (42).

### Entroncamento:

Aníbal Jorge (36), João Santana (32), Adelino Serragoila (19), Raul Mendes (4), Joaquim Murcela (4), Francisco Cardoso (9), José Baldeiras (2) e Manuel Alfaro (10).

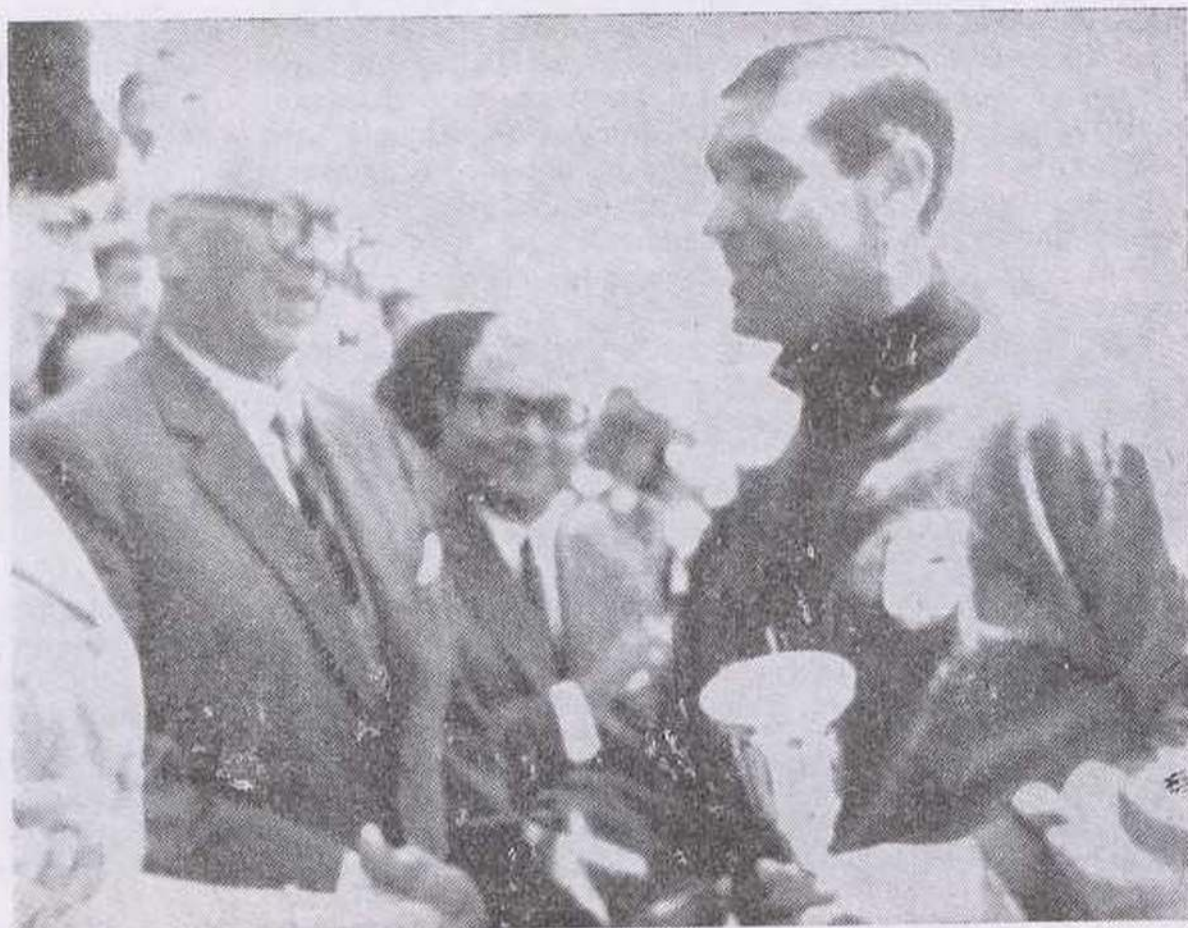
António Almeida (Barreiro) e António Pedro (Entroncamento), dois magníficos jogadores em qualquer parte.

Vale a pena referir que no primeiro set Almeida venceu Pedro por 21-14, mas no segundo Pedro venceu Almeida por 21-13. Houve, portanto, que recorrer a terceiro set, para desempate, tendo-se, então, assistido a uma partida excelente com os dois jogadores a produzir o máximo. A vitória pertenceu a Almeida por 21-18, como poderia ter sido obtida por Pedro.

★

Distribuição de troféus. O capitão da equipa de basquetebol de Campanhã, José Viseu, após receber a magnífica taça «Boletim da C. P.», entregue pelo editor da nossa Revista, dr. Élio Cardoso, é felicitado pela «Rainha dos Ferrovários».

★



### Sernada:

Alfredo Oliveira (10), António Oliveira (18), Arménio Cunha (2), Carlos Marinho (3), Mário Santiago (2), Firmino Tavares (4), Armindo Oliveira (2), Filipe da Silva, José Hélder e Joaquim Oliveira.

### Melhores marcadores de cada equipa:

João Vítor (133), José Valente (45), José Varela (63), Marceliano Eusébio (42), Aníbal Jorge (36) e António Oliveira (18).

Grandes exhibições as que nos proporcionaram os dois excelentes jogadores.

Na tarde do dia 3, a equipa do Barreiro desembarcou-se facilmente dos jovens de Sernada por 5-0 e Lisboa perdeu com o Entroncamento por 2-5, depois dos lisboetas terem oferecido valiosa réplica.

A jornada correspondente ao dia 4, e que em princípio estava marcada, como as anteriores, para a tarde, foi antecipada para a parte da manhã, a fim de se poder assistir à prova de remo marcada para as 18 horas daquele mesmo dia. O Entroncamento venceu Sernada pelo expressivo e concludente resultado de 5-0 e o Barreiro encontrou algumas dificuldades para vencer Lisboa pela contagem de 5-3.

## TORNEIO DE TÊNIS DE MESA

A este torneio concorreram as equipas de Lisboa, Barreiro, Entroncamento e Sernada e os jogos foram disputados no amplo salão da Naval 1.º de Maio, colectividade com gloriosas tradições no desporto figueirense, gentilmente cedido para o efeito.

Jogaram-se partidas simultâneas, uma vez que se dispunha de duas mesas.

Assim, no primeiro dia, jogaram as equipas de Lisboa e de Sernada, tendo vencido a primeira por 5-0, enquanto as formações do Barreiro e do Entroncamento se defrontavam na outra mesa. Ganharam os barreirenses por 5-1, mas o resultado não traduz, na verdade, as dificuldades encontradas pelos vencedores. Com efeito, os jogadores do Entroncamento, actuando com muita garra, proporcionaram um espectáculo cheio de movimento a que não faltou a técnica, muito especialmente, nas partidas jogadas entre

### CLASSIFICAÇÃO FINAL

	J.	V.	D.	P.
Barreiro .....	3	3	-	6
Entroncamento .....	3	2	1	4
Lisboa .....	3	1	2	2
Sernada .....	3	-	3	0

Tal como fizemos em relação ao basquetebol, vamos agora tecer algumas considerações acerca do valor das equipas.

A formação do Barreiro venceu com muito mérito e justiça o torneio, revelando-se a mais homogénea de quantas estiveram em acção. Tem em António Almeida um óptimo jogador que ataca de forma impressionante e varia os lances com uma facilidade incrível. Acreditamos que não existam muitos jogadores com a sua classe no nosso País.



O segundo classificado — *Entroncamento* — dispõe, também, de um bom conjunto e conquistou por mérito o lugar de subvencedor do torneio. Domina a equipa a classe ímpar do veterano António Pedro, jogador de uma regularidade e calma impressionantes que coloca quase onde quer a bola. Defende de forma superior bolas que parecem impossíveis de apanhar com a raqueta. A ele e a António Almeida se ficaram a dever os momentos mais altos do ténis de mesa praticado.

Em penúltimo lugar aparece-nos a equipa de Lisboa, cujas actuações agradaram, igualmente.

Possuem os lisboetas jogadores de bom nível, dos quais destacamos o sr. eng. José Luís Batalha Jardim, cujo amor pelo desporto ficou bem patenteado. O desporto, quando praticado por amadores e dentro dos mais sãos e elementares princípios, é uma escola de virtudes. Competiu o sr. eng. Batalha Jardim com agentes da Companhia seus subalternos, confraternizando, assim, com quantos tomaram parte nestes X Jogos. Em nada saiu

#### *Sernada:*

Mário Santiago, Firmino Tavares e Américo Cunha.

## PROVA DE REMO

### «YOLLES» DE 4

DISTÂNCIA: 2000 METROS

CONCORRERAM a esta regata apenas duas tripulações, que representaram a Figueira da Foz e Lisboa, e foi pena porque a tarde do dia 4 esteve excelente, proporcionando óptimas condições para a prática de tão salutar modalidade.

Partindo das proximidades de Fontela e com chegada



★

O eng. Horta e Costa no uso da palavra no banquete oficial de encerramento dos Jogos. Ao ilustre e prestimoso chefe de Divisão muito deve o desporto ferroviário em estímulo, em auxílio e em presença

★

diminuído nas pugnas em que interveio, antes todos se sentiram lisongeados com a sua presença.

Os jovens de Sernada ficaram no último lugar, como aconteceu, afinal, no basquetebol, mas isso não contou. O que contou, sim, foi a luta entusiástica a que se entregaram, demonstrando uma perfeita noção dos deveres que lhes cabiam como desportistas.

### CONSTITUIÇÃO DAS EQUIPAS

#### *Barreiro:*

António G. Almeida, Francisco Sim-Sim e António Rolão.

#### *Entroncamento:*

António Pedro, Virgílio Vicente e Lignelo Cardoso.

#### *Lisboa:*

Eng. José Luís Batalha Jardim, Diogo F. da Silva e Cipriano Silvestre.

em frente à Avenida Saraiva de Carvalho os remadores iniciaram a prova com bastante vigor notando-se, todavia, um certo descontrole dos lisboetas, facto que os impediu de dar um rendimento mais consentâneo com as suas reais possibilidades.

A equipa de remadores dos figueirenses ganhou com um avanço substancial, fazendo alarde de excelente condição física, ao contrário dos lisboetas que nos pareceram pouco treinados.

### CONSTITUIÇÃO DAS TRIPULAÇÕES

#### *Figueira da Foz:*

Timoneiro, António Jorge Batata; Mário Lopes Monteiro, José da Conceição Ferreira, José de Oliveira Esteves e Mário Martins Bandeirinha.

#### *Lisboa:*

Timoneiro, Acácio Ferreira; Carlos Baptista, Manuel Bragadest, Álvaro Monteiro e Joaquim Barbosa.



## PROVA DE ATLETISMO

**N**A distância de 1500 metros, e com chegada à meta instalada a meio do campo de jogos «Eng. Horta e Costa», disputou-se esta prova a que concorreram atletas do Barreiro, Lisboa, Entroncamento, Figueira da Foz e Campanhã.

A partida foi dada em Fontela e desde logo o ven-

mento, que se conseguiu classificar 3 atletas nos 7 primeiros lugares.

### *Ordem de chegada:*

1.º Libertino Possidónio Remourinho (Barreiro);  
2.º Pedro António Girão Lemos (Figueira da Foz);  
3.º Mário Lopes Fernandes (Campanhã); 4.º Joaquim Canaverde (Entroncamento); 5.º João Manuel Ferreira

★  
Um aspecto do banquete oficial de confraternização ferroviária, no luxuoso salão do Grande Hotel da Figueira da Foz



★  
cedor — Libertino Remourinho — deixou antever que poderia vir a ganhar a corrida. Mantendo uma cadência muito regular, o magnífico corredor chegou isolado à meta, depois de luta muito interessante travada com o

das Neves (Entroncamento); 6.º Ramiro Manuel de Sousa e Silva (Lisboa); 7.º Manuel Franco Roque (Entroncamento); 8.º Manuel Gonçalves Braço Forte (Lisboa); 9.º Luís Belo Carvalho (Barreiro); 10.º António Victor



★  
O Rancho Infantil do Vapor, antigo e conceituado agrupamento folclórico figueirense, actuou com muito merecimento em homenagem aos atletas ferroviários participantes nos Jogos de 1966

representante da Figueira da Foz cuja actuação nos causou agradável surpresa.

Por equipas ganhou, com muito brilho, o Entronca-

★  
Costa (Figueira da Foz); 11.º Agostinho Fernando Moreira (Campanhã); 12.º José de Jesus Sebastião (Entroncamento) e 13.º Joaquim Teixeira Dias (Figueira da Foz).



# *Lição* **PROFISSIONAL**

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

COM vista a sensibilizar os srs. Inspectores e Chefes de estação, de forma a facilitar-lhes a adaptação aos novos métodos de trabalho que estão sendo introduzidos na nossa Empresa, se transcreve, a título de curiosidade e fins culturais, os *Dez Mandamentos* indicados para uma boa organização pela *American Management Association* e, bem assim, as Aptidões que se exigem de um Chefe.

Há duas espécies de eficiência: uma é apenas aparente e obtém-se nas organizações pela disciplina. É uma simulação da segunda, a única eficiência verdadeira, nascida — como dizia *Woodrow Wilson* — da cooperação espontânea de homens livres. As empresas, quaisquer que sejam as amplitudes das suas responsabilidades, incumbem-lhes criar e desenvolver esta cooperação voluntária entre o seu pessoal. Com efeito, qualquer que seja a potência combinada do dinheiro, das máquinas e dos materiais de que dispõe uma sociedade, estes permanecerão coisas mortas e estéreis se não existir uma equipa de pessoas bem-intencionadas, reflectidas e organizadas para deles tirar partido.

## Seguem-se os Mandamentos:

1. Atribuir a cada membro da direcção responsabilidades bem definidas.
2. Dar autoridade correspondente às responsabilidades.
3. Nunca modificar o âmbito da responsabilidade de um cargo sem que todos os interessados compreendam o alcance dessa modificação.
4. Nenhum Chefe de Serviço ou empregado, desde que desempenhe um cargo na Empresa, deve receber ordens formais de mais que uma autoridade.
5. Nunca dar uma ordem a um subordinado desautorizando o seu chefe imediato. É preferível substituir o chefe em questão.
6. Dirigir particularmente, sempre que possível, as críticas aos subordinados. Em nenhum caso, criticar um subordinado em presença de um Chefe de Serviço ou de empregados de nível igual ou inferior.
7. Nenhum litígio ou diferendo entre Chefes de Serviço ou empregados, quanto a responsabilidades e autoridade, é tão insignificante que não exija uma rápida e judiciosa análise.
8. Levar sempre à aprovação pela autoridade imediatamente superior as promoções, modificações de salário e medidas disciplinares.
9. Nunca exigir nem esperar de um Chefe de Serviço ou de um empregado que forneça informações ou faça críticas da conduta dos seus superiores e colegas.
10. Todo o Chefe de Serviço cujo trabalho é submetido a uma inspecção regular deve, tanto quanto possível, dispor da ajuda e dos meios materiais que lhe permitam verificar por si próprio a qualidade do seu trabalho.

## AS APTIDÕES EXIGIDAS A UM CHEFE

Não consideraremos aqui as exigências inerentes à profissão exercida pelo Chefe.

Certamente as satisfaz nos cargos subalternos, antes da sua promoção. De resto, essas exigências diminuem, em importância, à medida que o cargo de direcção é mais elevado. O que nos interessa aqui são as aptidões especiais para o exercício de funções directivas.

### Aptidões

#### FAVORÁVEIS

*Conhecimento dos homens*  
Facilidades de imaginar-se no papel de interlocutor e de sentir o que lhe interessa.

*Objectividade*  
Justo e igual para todos, procurando ajudar, facilitando, vendo sempre as coisas com realidade.

*Confiança em si*  
Saber o que quer, confiança nas decisões tomadas.

*Espírito de decisão*  
Capacidade de aproveitar todas as novas possibilidades e sabendo-as utilizar.

*Iniciativa*  
Saber tomar decisões novas adaptadas às condições variáveis.

*Empreendimento*  
Gosto da responsabilidade e sentido da responsabilidade.

*Voluntariedade*  
Capaz de contagiar com a sua vontade até ao último homem da sua empresa.

#### CONTRA-INDICADAS

*Falta de compreensão*  
Dureza, não ser afável, inadaptação.

*Tomar partido*  
Sentimentalidade, humor variável, referir tudo a si, estreiteza de espírito.

*Influenciável*  
Mudando continuamente de opinião e de decisão.

*Hesitante*  
Incapaz de se decidir, deixar para mais tarde, não intervindo quando algo corre mal.

*Falta de bom senso*  
Não sentir de que lado sopra o vento, incapaz de sair da rotina.

*Receio*  
Medo da responsabilidade, procurando acima de tudo proteger-se

*Fraqueza*  
Falta de vontade, recuando diante de todos os obstáculos.

Esta lista fala por si, mostrando a importância da escolha dos chefes em todos os níveis hierárquicos, porque é da sua qualidade que depende a maneira de trabalhar de todos os colaboradores da empresa.



## EXAMES DE PRÉMIO

Para conhecimento dos agentes interessados pela sua formação profissional, transcreve-se, a seguir, os Pontos saídos nos exames de prémio do pessoal graduado de estação e de trens, realizados em Abril do ano corrente:

### Pessoal de estação:

#### Segurança da Circulação

##### I

O comboio n.º 185 descarrilou ao quilómetro n.º 50 da linha do Norte, pelas 7 horas e 30 minutos, tendo interrompido as duas vias durante 6 horas e, embora não houvesse desastres pessoais, tomaram-se entre outras medidas, as seguintes:

- Envio de comboios de socorro de Campolide e de Entroncamento.
- Tránsito aos comboios com marcha entre Lisboa e Entroncamento.
- A) Ponha em evidência a actuação dos chefes das estações colaterais.
- B) Como Agente Regulador do Posto de Lisboa (Santa Apolónia), organize o serviço de acordo com as exigências dos comboios n.ºs 121, 3011, 1, 124, 160, 110, 2004 e 1110.  
(Para actuação sirva-se do gráfico e do Livro-Horário.)
- C) Trace no gráfico a marcha dos comboios de socorro, tendo em atenção que podiam partir 15 minutos depois do acidente se dar. Indique, também, as medidas de segurança a tomar para a expedição destas duas circulações.

##### II

Considere os dois tipos de sinalização a seguir indicados e que protegem as estações em via única no cantonamento telefónico:

- Protecção por discos avançados e semáforos.
- Protecção por sinais que apresentam as indicações do Código de Sinais n.ºs 1, 2, 3, 4, 5 e 6.
- A) Analise o seu funcionamento, evidenciando as vantagens e os inconvenientes.
- B) Descreva como se deve actuar em cada uma das sinalizações acima indicadas, considerando os seguintes casos práticos:
  - 1.º — Cruzamento de comboios;
  - 2.º — Paragem extraordinária de um comboio na estação.

##### III

No gráfico de «Escala de Serviço» que se junta, trace o horário que corresponde a cada um dos seguintes agentes:

Categorias	Serviços	Turnos	Refeições
Chefe de 2.ª classe ...	Chefe	9/18 h	13/14 h
Chefe de 3.ª classe ...	Subchefe	16/1 h	21/22 h
Factor de 1.ª classe ..	Alternante	1/10 h	9/10 h
Factor de 2.ª classe ..	Expedição	9/18 h	13/14 h
Factor de 2.ª classe ..	Chegadas	9/18 h	12/13 h
Factor de 3.ª classe ..	Telefones	7/16 h	12/13 h
Factor de 3.ª classe ..	Telefones	16/1 h	20/21 h

#### IV

Existem duas Informações Técnicas — a n.º 2 e a n.º 2-A — sobre os Postos Eléctricos de Sinalização, tipo «Jeumont».

Quais as principais alterações de circulação e segurança dos comboios que justificaram a publicação da Informação Técnica n.º 2-A?

##### V

Indique as medidas a tomar pelo Posto Regulador e estações interessadas para a protecção de um Subsector da Catenária, em caso de corte de tensão para manobra manual de seccionadores.

#### Serviço Comercial

##### I

- 1 — Pode o contrato de transporte de uma remessa internacional ser alterado?  
Caso afirmativo, diga quem tem direito de o fazer, em que condições e quais os documentos a utilizar.
- 2 — Sobre o embargo de remessas, responda:
  - a) Como se procede quando a respectiva autoridade pretender que uma estação se constitua depositária da remessa?
  - b) Quando a autoridade desejar retirar duma estação uma remessa embargada e ali depositada, como regula os débitos e que documentos utiliza?
  - c) Quais as autoridades que podem determinar um embargo?
- 3 — Indique as entidades com quem a Companhia tem regime de conta corrente.  
Esclareça, também, a redução a conceder considerando os seguintes casos:
  - a) Oficiais do Exército com apresentação do Cartão de Identidade.
  - b) Sargentos que, igualmente, apresentam o Cartão de Identidade.
  - c) Passageiros que apresentam requisição de transporte da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa.
- 4 — Produzindo-se avaria num bidão com azeite, responda:
  - a) Como se procede quando a avaria se verifique na estação expedidora, mas já depois do despacho efectuado?
  - b) E se a avaria tiver sido produzida numa estação de trânsito?
  - c) Quais as operações de contabilidade a efectuar nas estações consideradas nas alíneas anteriores e, ainda, na estação destinatária?

##### II

- 1 — Grande Velocidade — De Lisboa (Terreiro do Paço) a Setúbal:

2 sacos com hortaliça .....	130 kg
1 grade com criação .....	60 kg
1 grade com 8 leitões .....	70 kg
1 grade com 1 porco .....	89 kg

60\$50



# Boletim da C. P.

Têm-se verificado alguns atrasos na feitura tipográfica do *Boletim da C. P.*, com maior incidência nestes últimos dois meses de Maio e Junho. Tão arrelhiadora anomalia — que tem motivado reparos dos nossos assinantes, acostumados desde há anos à pontualidade das nossas edições, deve-se exclusivamente a trabalhos prioritários afluídos à tipografia da Companhia, v. g. em Maio a composição e impressão dos novos horários da rede geral e em Junho o relatório de exercício do Conselho de Administração. E muito embora essas oficinas gráficas estejam excelentemente apetrechadas, elas não conseguem nesses períodos dar vazão a outros trabalhos simultâneos.

Ao consignarmos o facto, fazemo-lo unicamente com o intuito de esclarecermos os nossos prezados assinantes, anunciantes e leitores em geral — que nos merecem o maior respeito.

Envidaremos todos os esforços para que em futuras edições do *Boletim* se eliminem os atrasos ocorridos, recompondo a saída da nossa Revista na normalidade que lhe é peculiar — até porque em caminhos de ferro o signo que nos deve reger é o da pontualidade.

O EDITOR

## 2 — Pequena Velocidade — De Porto (Campanhã) a Vigo (Só percurso da C. P.):

2 jaulas com 2 leões .....	1 430 kg
2 jaulas com tigres .....	950 kg
2 elefantes .....	—

Utilizados 2 vagões.

Carga e descarga pelos donos.

2 790\$00

## 3 — Pequena Velocidade — De Alcântara-Mar (Entrepasto) a Cachão:

1 viga de ferro com 12 m de comprimento .....	4 220 kg
16 vigas de ferro com 10 m de comprimento cada .....	14 180 kg

Carga e descarga pelos donos.

Requisitado 1 vagão Ly para 20 t e fornecido 1 vagão Ly para 22 t, tendo esta remessa sido trasbordada em Tua para dois vagões.

(Mercadoria procedente do estrangeiro.)

4 134\$00

## Pessoal de Trens:

### Segurança da Circulação

#### I

Por motivo de avaria da máquina do comboio n.º 11, este efectuou paragem ao quilómetro 238,3 ficando a máquina impossibilitada de circular.

Tendo em atenção que o comboio circulava sem avanço e que pouco tempo depois sobreveio o comboio



● Tendo-se verificado a necessidade da representação da Companhia na Comissão de Material Ferroviário do Grupo de Trabalho n.º 3 do III Plano de Fomento, da Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica, o Conselho de Administração indicou para o efeito o sr. eng. Francisco de Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento.

● Foi publicado o relatório e contas do exercício de 1965 do Conselho de Administração da C. P.. *Recetas Totais 1 010 000 298\$00. Despesas de Exploração 1 075 429 433\$00. Resultado da Exploração — 65 429 135\$00. Resultado do exercício — 15 310 825\$00.*

No final do relatório o Conselho exprime a todo o pessoal, dirigente e dirigido, a sua gratidão pela forma como cooperou no exercício.

● Os srs. eng. José Correia de Sá, e dr. José Capão Farinha, frequentaram, por determinação superior, um curso de «Promotores de Formação de Empresas». Promovido pelo I. N. I. I., teve a extensão de 147 horas e a inscrição custou à C. P. 8000\$00.

● A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» distribuiu mais as seguintes habitações por associados seus: srs. Agostinho Pires Vaz e Domingos Pires Vaz, ambos revisores de bilhetes, sócios do 3.º escalão, uma moradia na Quinta da Onia, na Azambuja; sr. Armando de Moura Aparício, e seu irmão sr. Fernando Moura Aparício, ambos parentes de ferroviários, sócios do 2.º escalão, uma casa em Atalaia, em Vila Nova da Barquinha.

n.º 381, diga quais as medidas a adoptar para normalizar o serviço.

#### II

A Companhia adopta diversos tipos de sinais para protecção de estações, bifurcações, desvios em plena via, etc..

Descreva:

a) A diferença fundamental entre um sinal avançado protegendo uma estação em regime de cantonamento telefónico e um sinal avançado protegendo uma estação em regime de Exploração Económica.

b) A diferença fundamental entre um sinal principal de entrada de uma estação em regime de Exploração Económica e o duma estação em regime de cantonamento telefónico situada numa linha com fraca densidade de circulação.

c) O caso em que as bifurcações dispensam o emprego do sinal avançado.

#### III

Qual o peso frenado manual e contínuo exigido para um comboio de mercadorias directo com 495 t, de Pinhal Novo para Castro Verde-Almodôvar, rebocado por uma máquina do Grupo III.



## NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

# Quando o rei de Inglaterra foi a Sintra de comboio...

Por VASCO CALLIXTO

VAMOS hoje a Sintra em comboio real! Recuamos 63 anos, transportamo-nos em «grande velocidade» a essa *belle époque* de saudosa memória que «encheu» o começo do século e encontrarmos-nos numa luxuosa composição ferroviária, conduzindo à formosa vila dois reis e duas luzidas comitivas.

Eduardo VII, rei de Inglaterra e imperador da Índia, terá sido, certamente, o mais ilustre passageiro dos caminhos de ferro portugueses. De visita a Portugal, nesse ano já distante de 1903, em que havia uma *Entente Cordiale* e os espíritos não andavam tão exaltados como nestes perturbados tempos em que vivemos, o monarca inglês, recebido fraternalmente pelo rei D. Carlos e pelo povo português, deslocou-se a Sintra e ficou encantado com quanto viu e admirou. O meio de transporte utilizado foi, evidentemente, o comboio, que vestiu as suas melhores galas para receber tão notável personalidade.

O rei de Inglaterra chegou a Lisboa no dia 2 de Abril e o passeio a Sintra — ainda se escrevia Cintra — realizou-se no dia seguinte, uma luminosa e fresca sexta-feira de Primavera. Alguns septuagenários sintrenses se recordarão, por certo, da duplamente régia visita à sua vila.

Referem os periódicos da época que «a partida teve lugar da estação da Avenida» — assim chamavam os nossos avós à estação do Rossio — chegando ali os dois reis em «landau» descoberto, vindos do palácio das Necessidades. Da comitiva, faziam parte, entre outros, o marquês de Soveral, o conde de Tarouca, coronel Duval Teles e Fernando Serpa Pimentel. «Os soberanos eram esperados por muitas pessoas do mundo oficial e bastante povo». Os vivas, como era e é da praxe, fizeram parte da recepção.

O comboio real era composto pelo *fourgon*, uma carruagem-salão para a fiscalização do Governo, uma carruagem-restaurante, a carruagem do salão-real, uma carruagem-salão para os jornalistas estrangeiros, uma carruagem de 1.<sup>a</sup> classe para a Imprensa portuguesa e mais duas carruagens. O sr. general Paiva Couceiro representava a fiscalização do Governo e a Companhia Real fez-se representar pelos srs. Chapuy, Vasconcelos Porto, dr. Zófimo Pedroso, Ferreira de Mesquita, Luís Dias e Luís Caldas. Amaral, era o apelido do maquinista.

Às 11-17 horas partiu o comboio do Rossio e «apenas se pôs em marcha, adquiriu extraordinária velocidade, gastando apenas 21 minutos a percorrer a distância entre Lisboa e Cintra». E mais refere o jornalista que «nunca naquela linha se fez o percurso tão rapidamente».

Embora a visita fosse só para Sintra, a população das povoações ao longo da linha, apesar de mal chegar a vislumbrar os monarcas, não deixou de acenar com lenços à régia composição ferroviária, vendo-se também bandeiras em muitas casas, predominando, como é natural, a bandeira inglesa.

A chegada a Sintra verificou-se às 11-38 horas, constituindo um sucesso a entrada do comboio real na estação. «A locomotiva estava envernizada de negro, reluzindo ao sol e trazendo por baixo da chaminé, de onde saía preto penacho de fumo, as armas reais portuguesas, de tons dourados e vermelhos». Na gare estavam muitas pessoas ilustres da vila, entre as quais o conde de Mesquitela, administrador do concelho.

Quando a composição parou, subiram ao ar muitos foguetes e a Real Philarmónica União Cintrense executou o hino inglês. Da carruagem real saíram o rei Eduardo VII, o rei D. Carlos, o infante D. Afonso e o general inglês



sir Stamby Clarke. As salas estavam apinhadas e na rua via-se grande multidão.

À porta da estação, esperavam os soberanos quatro carros da Casa Real, «dois *vis-à-vis* de palha preta e dois elegantes *breaks* puxados cada um por duas parelhas de

-se, procurando cada um, melhor observar a saída dos dois monarcas.

Tomando lugar num dos elevadores da estação, Eduardo VII e D. Carlos tinham ali, à sua disposição, duas poltronas forradas de veludo carmezim. No outro



Quando a composição parou subiram ao ar muitos foguetes. Da carruagem real saíram o rei Eduardo VII, o rei D. Carlos, o infante D. Afonso e o general inglês sir Stamby Clarke

pequeninas mas possantes e airoas mulas de Alter». Para a comitiva, viam-se ali mais cerca de 30 carros, todos que havia em Sintra, no dizer do cronista de há 63 anos.

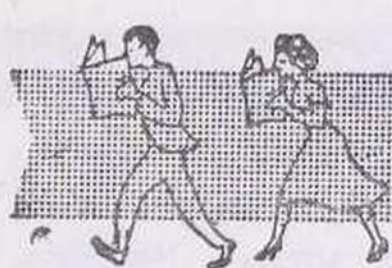
Seguiu o cortejo para a Pena, onde se realizou um opíparo almoço, visitou-se Monserrate e outros pontos da serra, tudo maravilhando o nosso ilustre hóspede. A meio da tarde, foi o regresso à capital.

Novamente se verificou uma marcha acelerada do comboio real, afirmando-se que a velocidade foi de 50 quilómetros horários, o que era um assombro. Às 17 horas os reis de Inglaterra e de Portugal estavam de volta a Lisboa. No largo fronteiro à estação, o povo acotovelava-

elevador desceram os membros da real comitiva... não constando que houvesse poltronas! Pelo Rossio, Rua do Carmo, Chiado e Rua do Alecrim, o cortejo seguiu para as Necessidades.

Como último apontamento ferroviário desta evocação, deverá referir-se que a Companhia Real ofereceu aos seus régios passageiros e à sua comitiva, «delicados horários do comboio especial, em folhas de papel branco, com os dísticos a vermelho, ouro e azul e aguarelas à margem, de Hermano Xavier, representando o Palácio de Cintra, e em cima, depois de uma série de alcantis, o da Pena, elevando-se altivo de sobre o seu morro.»





# Contas e Novelas

## O "MESTRE"

POR ARMANDO FERREIRA

«ESTA picada... esta picada... Quando me deito, passa... Durmo tranquilo, e quando me levanto, estou bem disposto e sem qualquer incômodo. Visto-me, ando na minha vida e a malvada começa a fazer-se sentir. Aqui, na barriga, um pouco para o lado direito... Talvez, até, tenha a pele ligeiramente avermelhada... Eu não coço... mas parece-me que há qualquer inflamação... um pontinho rosado...»

Disse isto, umas vinte vezes, com a preocupação crescente de ninguém me dar alívio ao mal. A primeira vez fui ao dr. Lopes, amigo e médico familiar. O caso ficou resolvido com simplicidade:

— «Tome um laxante».

Depois, encontrei o dr. Beirão, velho condiscípulo, e contei-lhe o caso. Como bom amigo, cheio de optimismo, achou-me com menos cabelos brancos do que ele, a cara com menos rugas, e acabou por dizer:

— Isso não é nada. Nervoso. Cisma. Não fumes muito, nem bebas alcoóis. Já não somos os rapazes do colégio...

O meu chefe interessou-se, profundamente. E, como o dr. Vilela, que o tratara duma febre tifoide, havia dez anos, era para ele o melhor dos médicos do mundo, obrigou-me a consultá-lo.

— Intestino... O colen inflamado... Dieta rigorosa...

No clube indicaram-me o dr. Lapa, que era maravilhoso para «esses casos» e que me mandou fazer análise de sangue e duas horas de passeio após as comidas, o que fez exasperar mais o meu chefe, já exasperado pelo facto de o meu mal não ter obedecido ao tratamento do seu recomendado.

Depois da análise do sangue, outro doutor pedia a análise da urina; vieram as radiografias; veio uma série de banhos de luz. O meu ventre foi fotografado, amolgado, acariciado, iluminado a cores, perfurado por raios invisíveis...

Sucessivamente, o mal foi devido à sífilis, à vesícula, ao apêndice, aos maus sabonetes, a intoxicações... Uma tia idosa receitou e aplicou-me papas; a criada antiga opinou fricção de óleo de meimendo com enxúdias de galinha. O mal, realmente, não aumentava, mas também não desaparecia, se não com o repouso, durante a noite bem dormida. O caso, porém, agora, revestia já os aspectos duma luta caprichosa entre a ciência e a natureza! Estava resolvido a submeter-me a uma ou mais operações, se fosse preciso, quando um último amigo que ainda não tinha emitido opinião sobre a minha picada, sugeriu o derradeiro recurso e esperança:

— Porque não vais ao dr. Fernão de Vasconcelos? É um mestre! O melhor que temos aí! Não tem mãos a medir!... Procurado por todos: é infalível! Além disso é muito simpático...

E eu fui ao «Mestre».

\* \* \*

A empregada abriu a porta que dava para o corredor escuro e eu, espetando a carta de apresentação do dr. Subtil, perguntei:

— O dr. Fernão de Vasconcelos?

— É para consulta?

Gostaria de entregar, primeiro, a carta, porque, possivelmente, devido à apresentação do colega, o preço talvez fosse mais suave; mas, a empregada sabia mais do seu ofício do que eu de cliente e não me deixara avançar.

— É a primeira consulta?

— Trago uma carta para o dr. Fernão de Vasconcelos...

Pois sim...

— O senhor é que é o doente? O seu nome?

— Manuel Floriano.

— São trezentos escudos.

Senti-me logo «aliviado» e a empregada, com um sorriso, mais prazenteiro, deixou-me entrar, prometendo-me:

— O senhor professor ainda não veio. Entra para esta sala e espera um bocadinho. É o primeiro a ser atendido.

Passei à porta duma sala onde jaziam vários clientes, os das visitas mais baratas, certamente, e que estavam na sua «cura de espera», e fui introduzido num quatinho interior, de paredes brancas, ornamentado com a reprodução litografada de um quadro célebre de efeito bastante reconfortante: «Um esqueleto a disputar uma mulher seminua a um doutor de barbas e sobrecasaca». Ali passei meia hora, na ansiedade de me defrontar com o «Mestre». De vez em quando, passava a mão pelo sítio onde me picava e lá sentia aquela maldita... Que diria a sumidade? Que sentença o seu saber ditaria? Reflectia sobre a fragilidade da vida humana, quando a porta se abriu e a empregada me convidou a avançar. Fui, então, introduzido no grande gabinete de consulta do «Mestre». Não estava ninguém. A empregada preveniu-me:

— O senhor professor vem já.

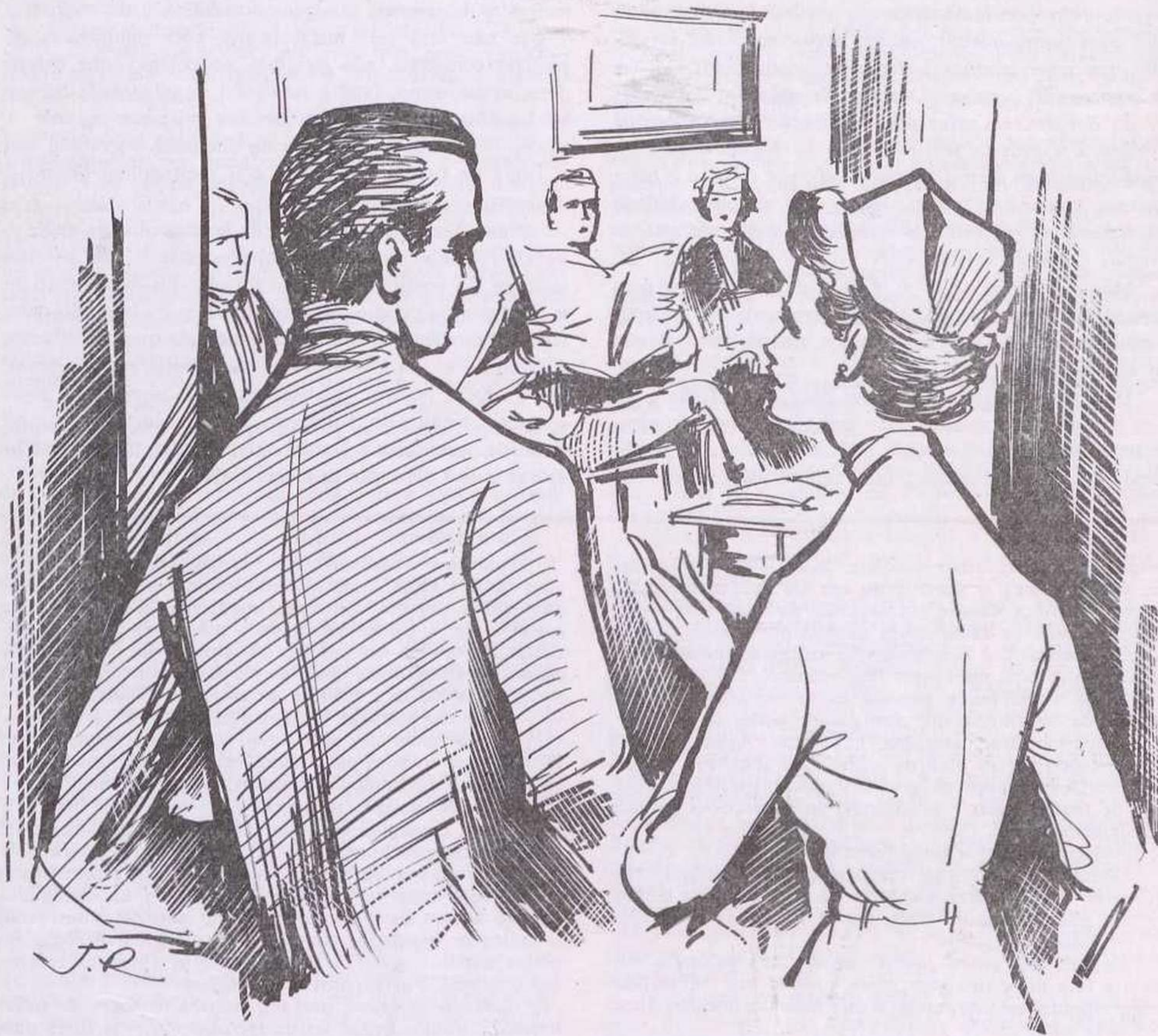
E desapareceu. Fiquei, novamente só com a minha doença. Pareceu-me que já não tinha nada, que era quase uma ofensa vir incomodar a sumidade com o meu insignificante mal. Ouvi, no quarto do lado, a voz grave do doutor a falar sozinho; devia estar ao telefone. Concentrei todos os meus esforços para distinguir as palavras. «Não, não me serve, é muito de lado. Não tem melhor? Nem de boca? Para amanhã, não. Hoje é o dia dos anos de minha filha. Veja lá, amigo Cecílio! Obrigado!» Senti tenir um timbre e o «Mestre» surgiu. Apertou-me a mão e perguntou:

— Então? Que tal se tem dado? Está com melhor aspecto. Sente-se, sente-se...



Tocou uma campainha. A empregada apareceu.  
 — Dê-me a ficha deste senhor...  
 — Este senhor é que trouxe uma carta do dr. Subtil.  
 É a primeira vez...  
 — Ah! então de que se queixa?  
 Ia a abrir a boca, quando o telefone retiniu, ao lado.  
 A empregada atendeu e veio chamá-lo:  
 — Senhor professor: é do hospital.  
 — Com licença...

— Telefone para minha casa. Diga que não vou jantar. Há muita gente na sala?  
 — Umas doze pessoas...  
 — Que maçada! Bem; telefone a prevenir, se faz favor.  
 Voltou-se para mim, preocupadíssimo:  
 — E há muito tempo que sente esses incômodos?  
 Vamos fazer, primeiro, a sua ficha.  
 Puxou dum cartão e foi perguntando o nome, a idade,



Passei à porta duma sala, onde jaziam vários clientes, os das visitas mais baratas, certamente, e que estavam na sua «cura de espera»

Fiquei, novamente, envergonhado de vir importunar, com a minha modesta picada, aquela vida tão ocupada. Ouvia o «Mestre» referir-se ao «ministro», à verba de vinte mil contos, ao decreto, à comissão de obras, à proposta a discutir na Assembleia Nacional...

Momentos depois, apareceu.

— Não calcula as dificuldades para se poder trabalhar neste país. E ninguém faz nada! Tudo são complicações. Depois, todas as repartições querem mostrar a sua importância e os entraves são constantes. Só indo pessoalmente, como eu faço, por esses ministérios, a insistir, a explicar! É tremendo!

Viu as horas, fez um gesto de contrariedade e tocou a campainha. A empregada apareceu.

a profissão, quantos filhos tinha e quantos poderia ter tido, com que idade morreu o meu pai e a minha mãe, se tinha alcoólicos na família e, depois de tudo escrito, deu-se por satisfeito, virando-se para mim e rematando, interessadíssimo:

— Ora, então, diga lá de que se queixa.

— Uma picada aqui...

Ia a mostrar, quando a empregada entrou:

— O senhor professor dá licença? É o dr. Saavedra, que deseja falar-lhe. Diz que são só duas palavrinhas...

— Despe o casaco e o colete e espera um bocadinho naquele gabinete, sim?

Passei a um gabinete contíguo, onde havia um canapé negro; esperei dez minutos e, durante esse angustioso



# ANIVERSÁRIO

Assinalamos discretamente, sem recorrer sequer ao sensacionalismo de uma primeira página, mais este aniversário do *Boletim da C. P.* — o trigésimo sétimo. É apenas uma efeméride a apontar na rotina quotidiana da nossa Revista. Não por inexistência de razões de sobra e de valia para «embandeirarmos em arco» em cada aniversário que resolvessemos festivamente comemorar — fosse em homenagem à coragem, sempre de aplaudir, do fundador do *Boletim*, em criar uma publicação como esta que se basta a si própria sem subsídios da Administração da Companhia, num meio literário difícil, por eclético e heterogêneo, como é o nosso, fosse pela simples verdade *shakespeareana*, a justificar sempre hossanas, de que se vivemos é porque existimos!

Mas o *Boletim da C. P.* é obra de ferroviários para ferroviários. Tem necessária e forçosamente de reflectir a modéstia da Classe — em recursos financeiros que não em aspirações...

De resto, bastaria igualmente para nos refrear qualquer entusiasmo ocasionalmente excessivo o próprio amorismo em que a Revista vive, tanto na sua redacção como na sua colaboração, inteiramente dependentes do

auxílio eventual e muito extra-profissional de todos quanto lhe dão assistência, atarefados com funções crescentemente plenas e definidas no quadro dos serviços da Companhia.

Todavia se isto tudo invalida, como somos os primeiros a reconhecer, qualquer possibilidade de confronto — que não será justo estabelecer — com publicações de carácter comercial, não significa, no entanto, que dentro desse amorismo, fatal e inevitável, se não renda tributo às boas intenções da Revista em procurar agradar à Classe — sem fazer a política de ninguém — servindo sim e acima de tudo os interesses e o prestígio do Caminho de Ferro.

Neste limiar do 38.º ano de publicação do *Boletim da C. P.* — que será pelo tempo adiante o que os seus recursos lhe possibilitarem e os ferroviários lhe permitirem — continuarão os que nele trabalham, por obrigação indeclinável do dever e honra da profissão que escolheram, a cumprir a sua missão, sem nada exigirem em troca. Queira Deus possam guiar-se, como até aqui, única e escrupulosamente pelo *bom senso* — «esse porteiro do espírito» de que falava Daniel Stern, «cujas missões é não deixar entrar nem sair as ideias suspeitas...».

tempo, tirado o casaco e o colete, passei a mão pelo ventre, várias vezes; o nervosismo era tal que a impressão dolorosa passara. O que é a sugestão do valor dos «Mestres»! Na sala ao lado, ouvia os dois doutores a conversar. O «Mestre» foi acompanhar o colega à porta; parou ainda a falar com ele e, por fim, reapareceu. Quando me viu, ficou surpreendido por me encontrar ainda, ali, em mangas de camisa. Sorriu, com grande poder de simpatia, e mandou-me tirar, também, a camisa. Agarrou numa toalha, tapou-me os ombros e encostou a cabeça, aquela extraordinária cabeça de grande homem, aquele receptáculo de tantas ideias e sabedorias, ao meu dorso burguês e insignificante.

— Respire com a boca fechada.

Obedeci, com muita compenetração espiritual. Ouviu-se, ao longe, retinir a campainha do telefone e o mestre não pôde deixar de dizer, encostando mais o ouvido:

— Está lá? Está lá?

Depois, caiu em si, tossiu, deu-me uma palmada amigável e ia a dizer qualquer coisa, quando eu, inadvertidamente, apontei, no alto ventre, o sítio rosado e dorido e disse:

— É aqui.

— Ah! É verdade, essa pontada. Vamos lá a ver. Deite-se, deite-se.

Deitei-me; mas nesse momento, a empregada veio dizer que estavam a telefonar da Escola, por causa da hora do conselho, e o «Mestre» foi resolver esse caso, não sem me pedir, amavelmente, licença. Realmente, de barriga para o ar, não me doía nada e eu não sei se cheguei a passar pelo sono naquela fofa cama e cómoda postura. O «Mestre» ainda teve de ver, rapidamente, as provas da última folha do seu livro *A degenerescência das hormonas*, a entrar na máquina na manhã seguinte, e examinar duas radiografias para uma operação de urgência. Quando chegou ao pé de mim, visivelmente preocupado com a minha picada, foi-me animando.

Se a guerra continua, daqui a pouco não há medicamentos para receitarmos e passa a morrer tanta gente por doenças como na frente da batalha. Que lhe parece a paz imposta pelas armas? Agora, não fale.

Começou a apalpar-me a barriga, apertou forte, por duas ou três vezes, e mandou-me levantar e vestir. Quando abotoado e decente, compareci em frente da sua secretária escrevia ele, a fronte encostada à mão. Aguardei dez minutos. Tocou a campainha. A empregada chegou. Eu estava em sobressalto, cheio de nervosa inquietação. Estendeu-me a carta que acabara de escrever e disse:

— Mande entregar já, já, ao Hotel Aviz.

A empregada teve um sorriso malicioso e desapareceu. O «Mestre» olhou para mim, em silêncio, meditativo, grave, e, ao fim dalguns minutos, perguntou-me:

— Então, de que se queixa?

Estava envergonhadíssimo. Aquela picada, o meu mal, fazia-me corar. Como havia de dizer, novamente, àquela grande figura que eu estava ocupando o seu preciosíssimo tempo com uma ridícula dor que jogava às escondidas comigo e com os médicos? Levei a mão ao «sítio» com o indicador espetado, comprimi o colete na direcção do ponto crítico e gritei: «Ai...» Então, o «Mestre» reconstituiu o mal. Foi expansivo e confiante:

— Nada de grave, por enquanto. Uns focos de inflamação... Vamos evitar ter de ser operado. Vai fazer uma grande dieta, tomar uns comprimidos novos, e daqui a oito dias, quero vê-lo, novamente.

Pôs-se a receitar; eu, porém, que sentira, outra vez, a malvada picada, como nunca, aguda e penetrante ao carregar com o dedo, não pude dar-lhe mais atenção; com a mão direita, estava a encontrar preso no forro do colete por baixo da algibeira rota, um *punaise*, de fixar os meus desenhos, perdido, escondido, aguçado...

— Pronto — rematou o «Mestre», ao terminar a receita — Talvez seja melhor não sair durante dois ou três dias. Às vezes essas coisas aparecem com um aspecto sem importância... São «reflexos»... metabolismo... Essas glândulas... Telefone-me, amanhã, a dizer como se sente. Três comprimidos, não se esqueça... não se esqueça... O caso, por enquanto, não é grave, mas...

— Ó... «Mestre»...

(De Coisas da Maria Rita)



## ECOS DUMA IMPORTANTE REUNIÃO FERROVIÁRIA

## Visitaram o Bombarral 300 congressistas da U. I. C.

POR JOSÉ LUCIANO G. BASTO

**D**OMINGO, 8 de Maio de 1966. O Bombarral encontrava-se embandeirado desde a estação dos Caminhos de Ferro até à Praça do Município, muito especialmente na Mata Municipal, que é sem dúvida o orgulho dos bombarralenses.

Todos estes ares festivos, num dia de sol ridente, foram motivados pela vinda a esta vila dos congressistas da União Internacional dos Caminhos de Ferro, que representavam 25 nações da Europa, visita esta, que honrou consideravelmente a tão encantadora parcela da Estremadura.

O comboio especial veio precisamente às 18-20 horas. Muito povo, já desde as 17-30 horas que se aglomerava na gare da estação da C. P. aguardando com extrema ansiedade os congressistas, ao mesmo tempo que admiravam o jardim da estação dos Caminhos de Ferro, limpo e asseado, assim como todo o vasto recinto, estando de parabéns o distinto chefe daquela estação, sr. José Marques Júnior, e todo o pessoal que deu o seu precioso contributo.

Minutos antes do comboio especial chegar, já os esperavam também os srs. presidente da Câmara Municipal do Bombarral, Salvador Carvalho dos Santos, e respectiva vereação; dr. Vasco César Henriques Furtado e José Lucas de Carvalho, respectivamente, presidente e vice-presidente da Comissão Concelhia da União Nacional; José Pereira Bernardino, vogal da Junta Distrital, autoridades civis e militares, representantes da Imprensa e muito povo de todas as categorias e condições sociais. Após a recepção aos 314 congressistas, entre eles o sr. Paul Ballet, chefe dos Serviços Executivos da União Internacional de Caminhos de Ferro, dirigiram-se estes para a Mata Municipal, acompanhados pelas autoridades bombarralenses e também pelos srs. engenheiro-chefe da Divisão da Exploração da C. P., Júlio José dos Santos, e presidente da Comissão de Recepção aos Congressistas; engenheiro Horta e Costa, chefe da Divisão do Material e Tracção; dr. Élio Cardoso, secretário da Comissão de Recepção aos Congressistas, e pelo seu adjunto, sr. José de Castro Bizarro, agente de Tráfego da Divisão da Exploração.

Foram recebidos à entrada dos Paços do Concelho pelo sr. prof. Romano da Costa Gomes, vice-presidente da Câmara Municipal, e demais autoridades e ainda pelo simpático Rancho Folclórico das Gamelas (Vale Covo), deste concelho.

Uma vez no recinto da Mata Municipal, foi-lhes oferecido um excelente beberete, óptimamente preparado por um grupo de senhoras do Movimento Nacional Feminino, que deram todo o seu esforço e boa vontade, estando, portanto, o Bombarral reconhecido, sendo elogiadas pelos azeites apresentados.

Todos os congressistas e convidados apreciaram os excelentes vinhos da Sociedade dos Vinhos Barardo, L.<sup>da</sup>; Patuleia & Patuleia, L.<sup>da</sup>; Casa Abel Pereira da Fonseca; Sociedade Comercial Pereira Bernardino, L.<sup>da</sup> e Adega Cooperativa do Bombarral (cuja ordem não conta), vinhos estes, muito conhecidos nos mercados nacionais e internacionais.

Temos a assinalar, que um congressista alemão, que falava bem o francês, achou graça ao grande tonel ali patente, no qual se liam os seguintes dizeres: «Agradecidos pela vossa visita»; «Votre visite nous a fait plaisir» (em francês); «Thanks for your visit» (em inglês) e «Man dank fur ihren besuch» (em alemão) e também lhe despertou curiosidade o grande garrafão feito de cartão, em que se lia:

«Portugal inteiro — bebe todas as horas — os vinhos do Bombarral da Adega Cooperativa», dizeres estes repro-

duzidos igualmente numa garrafa de papelão, esquecendo-se, no entanto, de nos falar dos inúmeros pipos, espalhados pelo recinto, contendo vinhos de todas as sociedades ali representadas e da Adega Cooperativa. Temos a informar, que foi muito apreciado o vinho «Sauternes», da Sociedade dos Vinhos Barardo, L.<sup>da</sup>

Este congressista alemão disse-nos que «Portugal era muito hospitaleiro e que essa hospitalidade estava ali bem patente». Pediu-nos uma taça de «Brandy Patuleias» e nós apressámo-nos a pedi-la ao sr. prof. Romano, que logo nos atendeu com a amabilidade que lhe é peculiar e que bons serviços ali prestou, pondo de parte a sua posição.

Um belga disse-nos também em francês, que o nosso País era muito bonito (e fazia uma pausa para embutir mais um copo de vinho, desta vez da Adega Cooperativa), acrescentando depois: «Isto devia durar mais horas... está-se aqui muito bem!» O sr. dr. Élio Cardoso, secretário da Comissão de Recepção, estava radiante, assim como todos os portugueses ligados aos Caminhos de Ferro e que faziam parte da comitiva.

O sr. presidente da Câmara informou-nos que o sr. Ballet, chefe dos Serviços Executivos da União Internacional de Caminhos de Ferro, estava satisfeitiíssimo pela magnífica recepção dispensada.

Uma senhora francesa elogiou o Rancho Folclórico das Gamelas, afirmando «que no seu país agradaria a todos os compatriotas».

Está de parabéns, portanto, o Rancho Folclórico das Gamelas, que presentemente é composto por 16 elementos, pelo papel relevante desempenhado e a sua distinta directora, D. Celina Palma Ribeiro, que ao mesmo tem dado todo o seu esforço e saber, não olhando a sacrifícios, rancho este, que agradou não só aos congressistas, como também a todos os que naquele recinto se encontravam. Esclarece-se, que o Rancho em referência, se encontra integrado na União Cultural e Recreativa do Bombarral (Teatro Eduardo Brásão), sendo de salientar o carinho demonstrado pelo sr. Alfredo Trigueiros Garcia Brandão, director daquela colectividade ou seja a União Cultural, quando da exibição do rancho na Mata, auxiliando a sr.<sup>ta</sup> D. Celina Palma Ribeiro. Não fica por aqui o seu interesse pela actividade do Rancho, pois o seu carinho está bem patente em todas as suas claras e imparciais crónicas nos jornais, especialmente no *Ecos do Bombarral*, acerca do mesmo Rancho.

É de notar a presença do sr. César Cunha, representante da Radarte, do Rádio Clube Português (Miramar), que obteve alguns apontamentos para uma reportagem que foi transmitida naquele posto emissor, às 12-45 horas, no passado dia 22 de Maio, dando-lhe um grande relevo.

Cerca das 20-20 horas, a esposa de um congressista inglês, aproximou-se do microfone pertencente à aparelhagem sonora do sr. António Henriques Gomes, desta vila, que bons serviços prestou, e em nome de todos pronunciou as seguintes palavras:

«Agradecemos sensibilizados a maneira simpática como fomos recebidos, cuja hospitalidade jamais será esquecida. Agradecemos que todos os congressistas abandonem o recinto para seguirem viagem. Obrigados.»

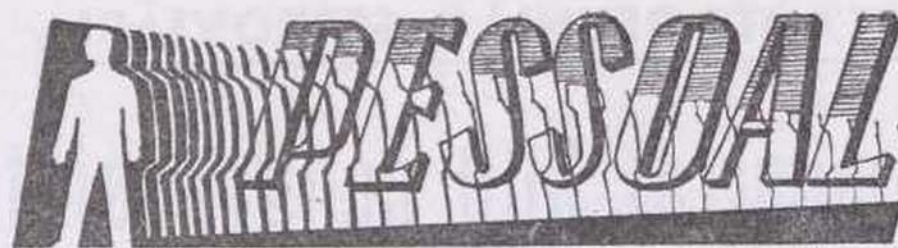
Todos imediatamente cumpriram a sua «mensagem», com um aprumo e uma delicadeza admiráveis.

Eram 20-35 horas, quando regressaram à capital.

Parabéns bombarralenses, por todo o carinho demonstrado!

(Do *Ecos do Bombarral*)





## NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

### A contar de Janeiro do corrente ano

*A Serventes de 3.ª classe* — os Eventuais, Francisco Maria Lourenço Soares, José António Fortalezas Ceroulas, Agostinho Mendes de Almeida, Raúl da Conceição dos Santos, Mário Raúl Carvalho Vidinha, Albano Dinis, Fernando Avelino Delgado Carias, Francisco de Sousa Pinto Gonçalves, Mário Saraiva Martins, Joaquim Fernando Pereira Sala, João Vaz Boavida, José António de Matos Rito, Eduardo Francisco Semedo, Manuel Salvado Alves dos Santos, José Mesquita Valente, Daniel Martins Coelho, António Ministro de Almeida, Delfim Martins, Mateus Gomes da Cunha, João da Silva Valente, Joaquim dos Santos Nascimento, Carlos Carvalho da Silva, Álvaro Monteiro, José Farinha, Alfredo Ascensão Gonçalves, José Carmo Ferreira Costa, António Boleto Ramalhete, Manuel Cabelo Antunes, José da Silva Manuel, Francisco Jerónimo Paulino, Camilo Teixeira da Costa Martins, Manuel Eduardo Queirós Pinheiro, Silvino da Silva, Belmiro Branco, António Faisca Monteiro, Henrique Correia, José Pereira Roque, Jerónimo Vieira Troca, António Teixeira de Carvalho, Vítor Joaquim Lavouras Anacleto, Ponciano Rodrigues dos Santos, José de Oliveira Santos, Luís Duarte Soalheira, Manuel Carvalhinho, Domingos Pereira Faria, Manuel Lourenço Soares, Arnaldo Mendes de Carvalho, Aparício Pinto Garcia, Domingos Amaral Gil, Manuel António Inácio, Manuel Alves Cardoso, Venceslau Marcelino Rodrigues, Alcídio Joaquim Teixeira, Joaquim Moreno da Silva, João dos Santos, Manuel Valente de Almeida, Manuel da Costa Araújo, Germano do Nascimento Oliveira, João Pinto, Manuel Nunes Fernandes, Manuel Rodrigues, José Rodrigues Carlos, Manuel Carlos Teixeira, Jaime da Luz Subtil, António Teixeira Assunção, André Teixeira, João Bento, José da Silva Júnior, Guilherme dos Anjos Rodrigues Abreu, Mário Domingues dos Santos e Fernando de Carvalho Marques.

### A contar de Julho do corrente ano

*A Chefes de escritório* — os Subchefes, Mário Gonçalves Fino e Augusto Francisco Henriques.

*A Subchefes de escritório* — os Chefes de secção, Raúl António Martins Gonçalves, Artur Rafael Dias Neves, António Augusto Nunes, Manuel Vaz da Silva e Vítor Cândido Teixeira.

*A Chefes de secção* — os Escriurários de 1.ª classe, Teodoro Maurício da Costa, Armindo Guilhermino Taveira de Azevedo, Augusto Pina, João Eduardo Morais Palmeiro Amorim, Octávio Caldeira Azinhais, José Alexandre Serrão Mora, João Baptista e Mário Rodrigues Dias da Silva.

*A Escriurários de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, Mário José Faria Roldão, Armando Rodrigues de Oliveira, José Frederico dos Santos Roque, Ernesto Conde Proença, Alice do Carmo Santos, Manuel Valente Esteves, Américo Brites Manso, Manuel Taborda de Oliveira, Adelina Vila Nova Bivar Xavier, António Domingues de Lima, Carlos Ferreira de São João, Abílio José Cabrita, Aurélia de Ascensão Mendes Martinho, José Alves de Carvalho, Dinis Cardoso Dionísio, José Pedro, António Caetano Gaspar e Carlos Nogueira dos Santos.

*A Escriurários de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Carlos Manuel Ramos Reis Santos, Franklin da Cruz Bastos, Maria Tereza Alves Danta da Rocha, Joaquim Assunção Raposo da Silva, Maria da Conceição Inácio, Maria Helena de Almeida Santos, Ilídio Cadete Lopes Jacaré, Iolanda Maria Lomelino Soares de Sousa Vasco, José Joaquim Dias Fontainhas, Fernando Martins Sanches, José Luís Nunes Duque, Judite Monteiro de Carvalho, António Furrer Brancous, Raul Firmino Martins da Silva, António Cardoso Ferreira, José Filipe Madeira Marques, António Simões da Silva Pires, Álvaro José Ferreira da Rosa, João Almeida Soares, Manuel da Silva Bastos, Diamantino Jorge Farinha Madeira, José António da Silva Cabaça, Joaquim Barreto Lameira, João António Viegas Gomes, Alberto de Sousa Valente, Fernando Mendes Pereira, João dos Santos Cabrita da Encarnação e Rui Mendes Maia.

*A Adido técnico principal* — o de 1.ª classe, Antero Martins Colarinha.

*A Adido técnico de 1.ª classe* — o de 2.ª classe, Joaquim Lopes Chaves.

*A Adido técnico de 2.ª classe* — o de 3.ª classe, José Capão Farinha.

*A Adido técnico de 3.ª classe* — o Desenhador principal, António Fernandes de Carvalho.

*A Desenhador principal* — o de 1.ª classe, António José Pereira Samora.

*A Desenhador de 1.ª classe* — o de 2.ª classe, Joaquim Aurélio dos Santos.

*A Desenhador de 2.ª classe* — o de 3.ª classe, Francisco Manuel Rodrigues Cardoso.

*A Enfermeiro principal* — o de 1.ª classe, Abel Cardeira Baptista.

*A Enfermeiro de 1.ª classe* — o de 2.ª classe, César Vaz de Sousa.



# AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — César Guedes dos Santos e Ernesto Rodrigues, chefes de depósito ; Manuel Gonçalves Mosquera Alves, subchefe de depósito ; José do Carmo Gonçalves, chefe de maquinistas ; Álvaro Augusto Ferreira, subchefe de escritório e Abel Tavares, contramestre de 2.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Antônio Lopes e Aleixo Moreira, chefes de brigada ; Carlos Ramos da Silva, Manuel Rato Vitor, Antônio Mendes de Almeida e Júlio Ferreira, operários de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Amândio Rodrigues, José Maria Belo, Antônio Rodrigues Nóbrega, Carlos da Costa Pereira, José Joaquim Saraiva e Manuel da Costa, operários de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Manuel da Silva Lino, Carlos Magno dos Santos, Joaquim Nunes Resende e José Pimentel Girão, operários de 1.<sup>a</sup> classe ; Antônio Couceiro Veneza e José Carlos de Melo, operários de 2.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Guilherme Rodrigues Canais, José Barral Sirgado, João Madruga, Ricardo Ribeiro, Antônio Luís Libânio e Antônio Moço, operários de 2.<sup>a</sup> classe.



# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel da Silva e Francisco dos Santos*, chefes de distrito, *Amílcar Martins e Manuel de Jesus Dias*, subchefes de distrito, *Augusto Fernandes Pires Moreira e Carlos Bouçada Rodrigues*, assentadores de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via na agulha n.º 1 de Montedor, devido ao descarrilamento do comboio n.º 5271.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Benjamim Marques*, chefe de lanço principal; *João Henriques*, chefe de distrito; *Júlio Francisco Ferreira e Júlio Martins*, assentadores de 1.<sup>a</sup> classe e *Manuel Francisco Serra*, eventual (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 163,200 — Beira Alta; e *Manuel Alegria Serrano Miranda*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas, ao Km 19,150 — Vendas Novas, pois quando estava de folga e à passagem do comboio n.º 8250 ouviu fortes pancadas, que o levaram a ir ver do que se tratava.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Valentim Miguel Soares*, subchefe de distrito; *António da Costa Reis, Francisco de Oliveira Bastos, Manuel António, Manuel Paiva Gaspar e Rui Manuel Ferreira Domingos*, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 12,570 — Oeste.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel dos Santos*, chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido ao providenciar para que fosse abatida uma árvore que ameaçava desabar sobre a linha, ao Km 14,140 — Minho, pois encontrava-se de licença e viajava no comboio n.º 5121, tendo por tal motivo desistido da viagem; *António Matos Costa*, factor de 1.<sup>a</sup> classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 4003 uma carteira com documentos e a quantia de 3350\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *José Augusto*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 179,336 — Beira Baixa, quando em gozo de semana inglesa; *António Aires Costa*, servente de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou no balneário do pessoal do depósito de máquinas de Entroncamento um relógio de pulso, de que fez entrega ao seu chefe imediato; *Silvino Teixeira Pinto e José Soeiro de Barros*, eventuais (obras) — elogiados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 114,950 — Douro.