BOLETIM DA C.P.

MARÇO 1959

NUMERO 357

Boletim da CP

N.º 357 • MARÇO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

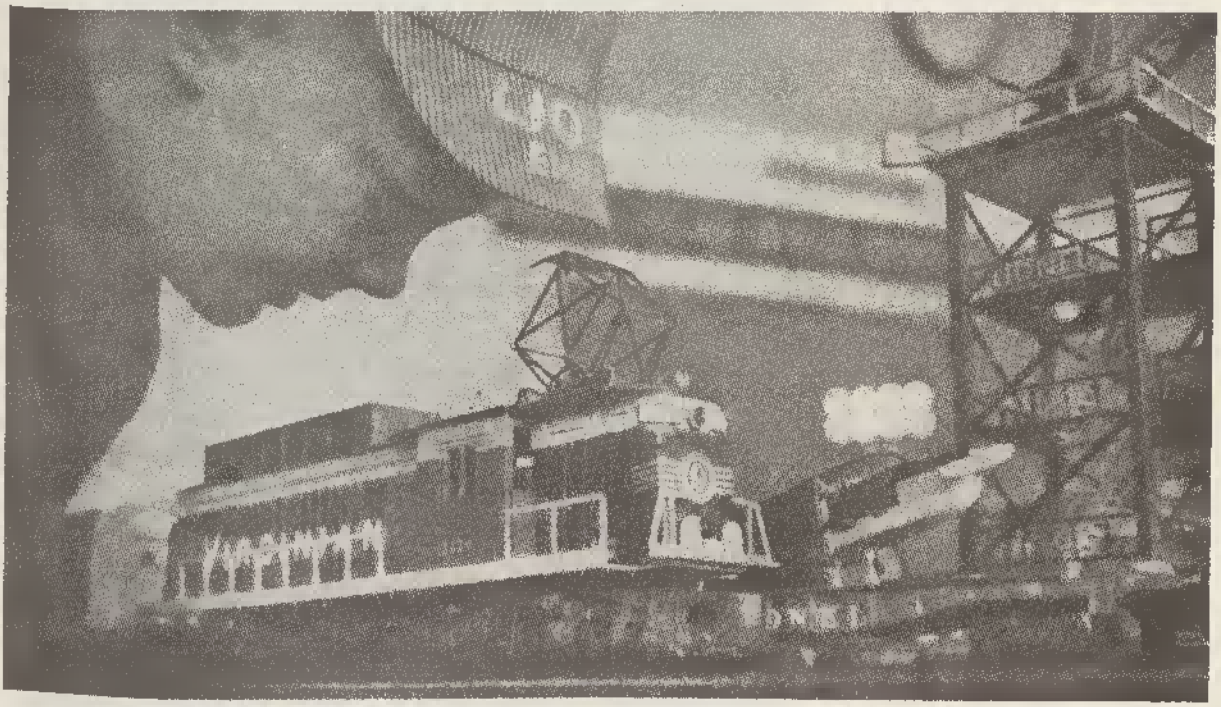
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20158 — Lisboa

O AMANHÃ, COMEÇA HOJE!



É conhecido o interesse e atenção com que nos E. U. A. se rodeia o crescimento da criança e se cuida do desenvolvimento do seu intelecto. Na Escola Primária de Osbornville, em Brick Township, New Jersey, educadores e psicólogos avaliam o sentido de responsabilidade das crianças por meio da utilização de comboios eléctricos em miniatura. Além de interessante brinquedo, tais comboios contribuem mais do que qualquer outro teste — dizem os entendidos — para se aquilatar, de forma plena, do grau de entendimento, de atenção, de senso, de imaginação e de auto-domínio dos jovens. Afirmam os especialistas «yanquees» que se uma criança hoje controla um comboio miniatura, controlará, de certeza, amanhã, toda a sua vida!

Os Assentadores da via

Por MANUEL DUARTE GOMES

SÃO de todos conhecidos esses obreiros infatigáveis dos carris e que no vulgo ferroviário se chamam Assentadores.

Quer chova, quer vente, faça sol ou frio, é vê-los, logo manhã cedo, quando ainda impera a confusão das sombras, seguirem a caminho do ponto combinado.

O trilho a percorrer até lá, é a via férrea, sempre a via férrea, imóvel e fria, com braços de aço reluzentes a atraí-los como poderoso imã e a prendê-los ao constante vai-vem da lida quotidiana.

Uma vez chegados ao local de reunião não há tempo a perder, e o cumprimento habitual, do «bom dia», soa ligeiro, com disfarçado murmúrio.

Recebidas já ordens do «chefe de distrito», ei-los diligentes, a revolver com afã os recantos das barracas onde guardam os utensílios da faina. O dia vai começar, de labuta intensa, pesada, extenuante mas necessária.

«Há que ganhar o pão para si e para os seus, honradamente, sem máculas nem ambições».

Como verdadeiros ferroviários, de ânimo rijo, tal como o aço das ferramentas que suas mãos calosas manobram com destreza, bem merecem de todos nós a maior das considerações e estima, já pelos sacrifícios que seu «mister» lhes impõe, já pelas dificuldades do ambiente em que o mesmo se desenrola.

O esforço braçal impera rude e valente, e as máquinas, que poderiam ajudá-los com afagos de boas companheiras, teimam em não lhes sorrir. Assim, continuam, como gigantes de músculos retesados e bita em riste, a ferir, aos estremeções, o empedrado da via, donde saltam pedaços de brita que

São de todos conhecidos estes obreiros infatigáveis dos carris

sibilam a cruzarem-se em numerosas direcções.

A via férrea, estendida como enorme escada, parece querer fugir para abraçar o horizonte e seus artífices — os assentadores — que, corajosos e solícitos, vão-na pulindo airosamente, a dar-lhe forma e vigor. E, sem quebra de rítmo, sabendo de antemão o que têm de fazer, continuam a trabalhar, sempre a trabalhar, a ajustar carris e travessas, que, consolidadas com firmeza, contribuirão para a segurança e protecção da vida de seus semelhantes, que tranquilos e com comodidade viajam nos Caminhos de Ferro.

Que sublime epopeia a desses prestimosos e indispensáveis trabalhadores que, de dorso curvado, quase pegado ao chão, o sol amolece e queima com violência ou a chuva impertinente e teimosa fustiga a descoberto, encharcando-os até aos ossos. No entanto, não esmorecem, antes pelo contrário, prosseguindo sem desfalecimentos, levam por diante suas intenções que são: concluírem os múltiplos quefazeres da sua laboriosa especialidade.

Para consolação, resta-lhes saberem que, de regresso ao lar acolhedor e simples, os esperam seus entes queridos que os recebem com imensa alegria, com amor de puros evangelistas. E o lar é tesoiro precioso e insubstituível, que alberga sentimentos e virtudes, nobres, humanamente singelos, mas que eles bem compreendem e melhor estimam.

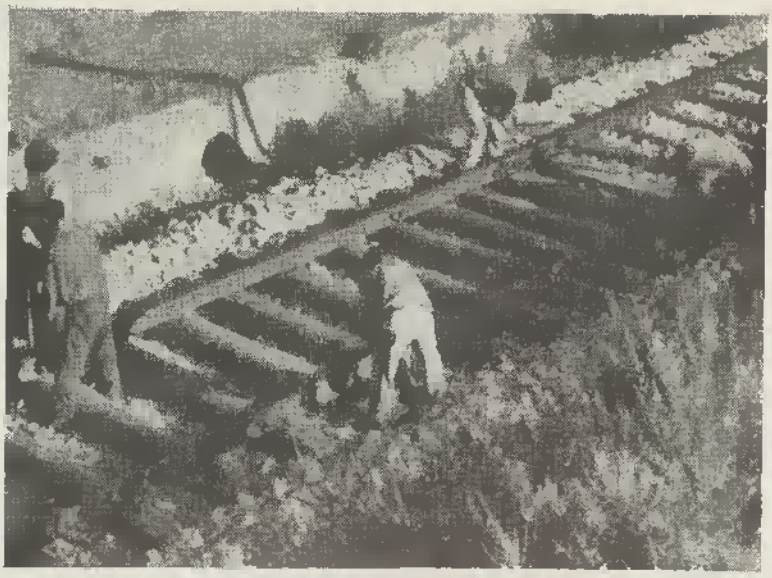
Os de casa, mulheres, filhos e demais familiares, vivem e sentem com prazer ou emoção os bons ou os maus momentos dessa profissão viril e extenuante. Repartem de seus anseios, projectos e alegrias, e sabem, como ninguém, as horas de passagem dos comboios que lhes marcam o pulsar do tempo com apitares estridentes ou ruídos ensurdecedores e infernais.

Os comboios, a via férrea e poucos mais, eis o lema que norteia o mundo desses briosos e incansáveis ferroviários — os Assentadores.

Leais e dedicados servidores de uma profissão a quem culminam de cuidados extremos, cumprem-na com orgulho singular, quer a bonança domine caritativa e afável, ou a tempestade surja ameaçadora e indómita, a meter medo e a revolver o sossego das coisas. Então tudo se agita, fremente, sob o temporal que desaba enfurecido e que, cada vez mais agressivo, se estende pelos campos fora, dando silvos que soam como despertadores de retinidos incessantes, a estremecê-los de «alto a baixo». Serão horas de acordar, levantar-se a toda a pressa e seguir a correr, sempre a correr, contra a tormenta impiedosa e revolta.

A via reclama-os mais do que nunca, para que passem estòicamente, noite de vigília, de penosa vigília, em que terão de enfrentar luta titânica sem tréguas nem descanço. Têm de aceitá-la de bom agrado e sem perda de

Como gigantes de músculos retesados e bita em riste, a ferirem, aos estremeções, o empedrado da via, assim são os assentadores de via



Sem quebra de ritmo, continuam sempre a trabalhar, a ajustar carris e travessas...

tempo, marcharem apressados para os pontos perigosos que eles conhecem a palmos.

Olhos habituados às trevas, não têm dificuldade em descobrir o caminho. Junto deles, a luz baça das lanternas serve de orientação e guia, projectando reflexos esmorecidos de claridade que se perdem por entre o empedrado da via, denegrido e sujo. Chegam por fim ao local a proteger, onde imponentes penhascos se erguem quase a prumo, abruptamente, a lamberem com carícias traiçoeiras os limites da via férrea. Quando menos se espera eis que podem desabar, tumultuosamente, em derrocadas gigantescas, a retorcer carris, a pulverizar travessas e a impor dificuldades e perigos constantes à livre passagem das circulações.

O esforçado e prestável Assentador conhece isso melhor que qualquer outro, e, mais do que nunca, apura a vista e vá de devassar os locais mais difíceis que justifiquem vistoria cuidada e séria. E quando, por bem, nada encontra de extraordinário e anormal a impedir a passagem dos comboios, rejubila de contentamento espontâneo e franco. Porém, isso não o tranquiliza um segundo sequer, pois, num abrir e fechar de olhos o perigo pode surgir, e, como tal, continua atento e vigilante a repisar o terreno, para trás, para diante, indiferente às dificuldades que se apresentem, frente a enormes montanhas de rochas, que elevando-se, como paredões disformes, o deixam a confundir-se no fundo de suas medonhas sombras. Só o sagrado cumprimento do dever profissional o preocupa, e a coragem, para isso, jamais lhe faltou.

Da circulação que se avizinha, já se ouve o respirar ofegante e poderoso e não demora a chegar. O farol da máquina mal se vê distante, e vem aproximando-se a tomar forma brilhante, como um pequeno Sol a despontar.

O pessoal da condução sabe por experiência própria das dificuldades que o ponto quilométrico apresenta. Redobram de atenção à linha, e avistam com satisfação e alívio o pequeno sinal de luz que a custo rompe das trevas, e que representa e se identifica como símbolo imperecível do dever ferroviário.

— É que um Assentador está no seu posto, firme e impoluto, como sentinela altiva, e tombará nele, se para tanto for necessário.

À sua passagem o maquinista silva com reconhecido agradecimento, a querer dizer-lhe: obrigado, muito obrigado, camarada!

Silenciosamente, a luz baça e difusa da lanterna que mãos possantes erguem a toda a altura, corresponde e retribui, num cumprimento cheio de significação e expressividade ferroviária: — **A via está livre, feliz viagem!**

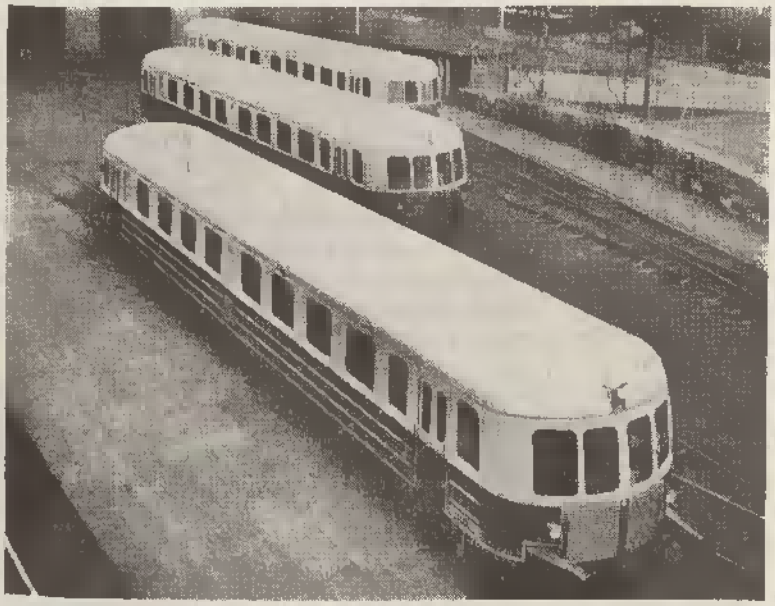
Caminhos de Ferro de via estreita

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO

QUANDO se observam as cartas ferroviárias dos vários países do Mundo, não se pode deixar de fazer reparo no facto de existir, entre as bitolas das suas vias férreas, uma tão grande diversidade. As causas dessas diferenças são em extremo variadas, indo desde simples caprichos de rivalidade ou querelas políticas a motivos estratégicos, económicos e técnicos e afasta-se do nosso propósito examiná-las aqui em pormenor. Limitar-nos-emos, pois, a investigar as razões que, em muitos países e mesmo continentes, conduziram à adopção da chamada via estreita.

A expressão *via estreita* engloba implícita em si mesma uma comparação, pois imediatamente faz suspeitar a existência de vias normais e largas e, muito embora nesta matéria não exista uniformidade de pontos de vista, é usual chamar-se via *normal* ou *internacional* aquela em que as faces interiores dos carris se encontram à distância de 1,435 m, em alinhamento recto; no caso de distâncias superiores, a via diz-se *larga* (na qual se compreendem as linhas portuguesas, com 1,674 m) e, na hipótese de menores afastamentos, em geral compreendidos entre 0,750 e 1,067 m, denomina-se *estreita*, acepção em que tomaremos aqui essa designação.

Pondo de parte os demais argumentos, cuja influência na adopção da via estreita foi diminuta, podemos afirmar que a vasta maioria das linhas deste tipo deve a sua existência a duas razões fundamentais: uma, económica, o menor custo de construção e, até certo ponto, de conservação e outra, técnica, a possibilidade de utilização de menores raios nas curvas. Estas vantagens parecem, à primeira vista e, sobretudo se nos colocarmos em puro domínio teórico, muito sedutoras; mas foi precisamente pela sua excessiva consideração e por vezes pela pouca ponderação de algumas desvantagens que lhes são inerentes que as redes de via estreita se multiplicaram pelo Mundo.



Parque de automotoras Nohab da C. P., em serviço na via estreita

É inegável com efeito que se logram apreciáveis economias no primeiro estabelecimento duma via

Comboio de via estreita, circulando na linha de Guimarães

estreita: o leito tem apenas 2/3 da largura da via normal e necessita porfanto de trabalhos de menor envergadura; as pontes e os túneis resultam mais económicos e o balastro e as travessas são igualmente menos onerosas. Na conservação, porém, o problema muda de aspecto e as economias reais, se ela for bem cuidada como deve, são assaz reduzidas. A falta de conhecimento destas causas tem sido, porém, a causa do declínio em que por quase toda a Europa têm caído as linhas de via estreita.

É oportuno salientar que se não devem identificar os conceitos de caminhos de ferro económicos e de caminhos de ferro de via estreita, porquanto os primeiros não são caracterizados pela bitola de via mas sim pelo menor peso desta por metro linear, o que é inequivocamente posto em evidência na língua inglesa onde se designam por *light railways* (caminhos de ferro leves). E, se insistirmos neste ponto, é por termos verificado a indevida, mas frequente, assimilação daquelas duas designações, em parte responsável pela errónea ideia, infelizmente muito em voga nos últimos tempos, do obsoletismo de via estreita, apesar de ser incontestável que, à origem de muitas destas linhas, presidiu a ideia de economia nas despesas da sua construção e conservação.

Se analisarmos as causas que na Europa têm conduzido à decadência da via estreita e ao compararmos com o que tem acontecido naquelas partes do Mundo onde ela impera tornando a totalidade das respectivas redes ferroviárias, chegamos à conclusão de que residem principalmente na falsa interpretação de algumas das vantagens deste tipo de via que atrás enumerámos. Assim, no referente à construção, a economia foi muitas vezes obtida à custa de intoleráveis deficiências, tanto de traçado — por abuso das possibilidades oferecidas à via estreita no que toca a curvas e rampas — como de reduzida cércea e de mediocre apetrechamento: é, pois, evidente que nestas condições só é possível a circulação com reduzidas velocidades e com um conforto inevitàvelmente duvidoso. Por outro lado, uma cércea abaixo de determinados limites, exclui a possibilidade de utilização na via estreita dos contentores de via normal bem como a viabilidade de circulação sobre *bogies* de via estreita de vagões de via normal. A estes males, que o desenvolvimento automobilístico dos últimos tempos tem agravado se veio juntar uma exploração económica muitas vezes mal orientada, visto que a sua economia se estribava não na adopção de métodos racionais mas sim numa negligente conservação da via, do material e das instalações, cujas consequências não poderiam deixar de ser desastrosas. Todos estes factos deram origem a que, quando as empresas concessionárias tomaram consciência dos erros cometidos, o mal, já pràticamente irremediável e agravado pelo advento do transporte mecânico rodoviário, ocasionou não poucas vezes a supressão das linhas.

O problema toma um aspecto completamente diverso como dissemos, nos países em que a estrutura ferroviária apenas se compõe de linhas de via estreita ou em que estas constituem fracção importante do seu conjunto. Como nestes casos a desacertada política acabada de expor não foi seguida, verifica-se que a via estreita, longe de ser um meio de transporte decadente e desusado, representa valiosíssimo instrumento — característica aliás comum a todo o caminho de ferro — ao serviço da comunidade. O próprio conforto destas linhas, tantas vezes exageradamente criticado, encontrou mesmo, em vários países não europeus, uma elegante solução que iguala ao logrado nas linhas de via normal do Velho Continente: em vez de se buscar a estabilidade numa redução de cércea, a vários títulos inconveniente, procurou-se o mesmo fim mediante abaixamento do centro de gravidade dos

veículos o que permitiu que nalgumas nações se tenham construído carruagens de dois pisos para a via estreita. Sòmente é de lamentar que na Europa, nem mesmo nos países em que a via estreita representa avultada parte da rede, como é o caso do nosso, tal solução, com as suas reconhecidas vantagens, não tenha sido adoptada.

O estudo pormenorizado das redes de via estreita existentes ou desaparecidas, desde aquelas que, tendo sido estabelecidas para fins militares, conheceram efémera vida, até às de grande importância, assim em extensão como em tráfego, teria incontestável interesse. Isso, contudo, seria obra própria para um tratado e não para um artigo desta natureza; limitar-nos-emos, pois, a enquadrar o problema no seu aspecto, estritamente europeu, exemplificando com a Península Ibérica o caso de ocorrência simultânea de linhas de via estreita e de via larga de extensão comparável e com a França o caso de redes de via estreita decadentes perante o inigualável desenvolvimento das linhas de via normal e o incremento do transporte rodoviário, mas que prestam serviços que as tornam insubstituíveis. Reservamos ainda para um número próximo o estudo dos caminhos de ferro de via estreita suíços, por se tratar dum caso deveras interessante. Teremos de deixar de lado as notáveis redes existentes nas restantes partes do Mundo; o leitor interessado terá, não obstante, ensejo de tomar contacto com uma das mais representativas — a dos Caminhos de Ferro Japoneses — exaustivamente estudados por brilhante pena no *Boletim* de Janeiro de 1958.

A Península Hispânica, pela sua fraca densidade populacional e pela reduzida quilometragem do seu sistema de transportes é das regiões da Europa onde os caminhos de ferro de via estreita prestam serviços de tal magnitude que os tornam vitais para a economia das duas nações ibéricas.

Àparte o caso particular de alguns ramais, as linhas de via estreita peninsulares concentram-se nas zonas montanhosas e pouco povoadas, nas áreas suburbanas de algumas cidades e nas regiões mineiras.

No nosso País, englobam a primeira daquelas categorias os afluentes do Douro e o complexo ferroviário Vouga — Dão enquanto a segunda se acha representada pelos arredores do Porto e a terceira, após o desaparecimento do Caminho de Ferro Mineiro do Lena, apenas pelo das Minas de São Domingos. Este conjunto é sem dúvida insuficiente mas, depois do abandono dos projectos de construção de novas linhas que teriam permitido completá-lo, ùnicamente será possível melhorar o equipamento daquelas linhas, tarefa a que a C. P. se tem devotado e cujo prosseguimento o II Plano de Fomento acaba de garantir.

A rede de via estreita espanhola é, incontestàvelmente, mais importante. Explorada por um número considerável de empresas particulares, conta, entre as suas linhas, artérias de volumoso tráfego. Ao Norte, encontramos um extenso grupo de linhas que asseguram não só um activo transporte suburbano nos arredores das cidades de San Sebastián, Bilbao, Santantander, Oviedo e Gijón como também um notável tráfego interurbano, ligando aquelas cidades entre si e drenando apreciáveis tonelagens de mercadorias, especialmente de carvão. Várias destas linhas são electrificadas e todas se encontram bem providas de material. Entre S. Sebastián e Bilbao, circulam mesmo comboios rápidos de luxo, com carruagens «Pullman». A ampliação desta rede prossegue actualmente em direcção à Corunha o que aumentará ainda a sua importância. Um carácter semelhante, que participa também dos três tipos citados é o da rede da Catalunha, embora menos interessante que a anterior.

No que se refere a caminhos de ferro mineiros, encontramos em Espanha o mais extenso de toda a Europa, unindo as Minas de Ojos Negros ao porto de Sagunto (mais de 200 Km.) bem como um vasto conjunto de vias férreas nas zonas mineiras do Sul da Serra Morena, Peñarroya, Linares e Utrillas. Quanto a caminhos de ferro suburbanos, destaquemos os de Valença e Granada, conquanto outros existam em Madrid, Málaga, Vigo e Alicante.

Transpondo os Pirinéus, observamos que a via

Comboio de minério rebocado por uma locomotiva «Garratt» na linha de Ojos Negros a Sagunto, em Espanha

O novo material automotor eléctrico da linha de via estreita de St.-Gervais a Chamonix e à fronteira Suíça de Vallorcine. Cada composição, constituída por duas automotoras e um reboque, pode transportar 244 passageiros. Notar o terceiro carril por onde se faz a condução da corrente contínua a 800

estreita quase se extinguiu em França, atrofiada pelo extraordinário desenvolvimento das grandes linhas férreas e dos transportes automóveis. Não se julgue, contudo, que o seu desaparecimento em tão amplas proporções foi motivado por incapacidade de assegurar os transportes nas regiões que servia: a supressão da maioria dos caminhos de ferro de via estreita franceses deve-se aos enormes estragos causados pela última guerra, e agravados pela insuficiente conservação durante o tempo que ela durou, para reparar os quais as empresas não possuíam os meios necessários, nem sequer puderam contar com o auxílio estatal, dada a pouco invejável situação económica do país, nessa ocasião.

As poucas linhas de via estreita ora existentes em França, são exploradas, umas pela S. N. C. F., outras por empresas particulares. Nelas se compreendem algumas linhas de montanha de paisagem surpreendente, entre as quais sobressaem nos Pirenéus Orientais, a de Villefranche-Vernet-les Bains à la Tour de Carol e, nos Alpes, a de Saint-Gervais-Chamonix-Vallorcine, ambas electrificadas em corrente contínua, conduzida por terceiro carril, assim como os dois caminhos de ferro de gramalheira afluentes desta última que, electrificados recentemente em corrente monofásica de frequência industrial, facultam o acesso ao glaciar de Bionnassay e ao Mar de Gelo de Montenvers. Ainda nos Alpes, encontramos a pitoresca linha de Annemasse a Sixt, muito frequentada pelos turistas.

Além destas, os conjuntos mais notáveis são, sem dúvida, as Redes Bretã e da Corrèze, que servem pontos de algum valor turístico bem como regiões de intensa actividade agricultural. É interessante notar quo os construtores franceses de material ferroviário efectuam os ensaios das unidades de via estreita que fabricam para o estrangeiro na primeira daquelas redes.

Tudo o que antecede, embora forme apenas um pouco do muito que a favor da via estreita poderíamos apresentar mostra bem quão falsa é a ideia, infelizmente muito propagada, de ser ela um meio de transporte ultrapassado. Pelo contrário, constitui — como todo o caminho de ferro — instrumento imprescindível na técnica e na economia dos transportes, sobretudo quando para realizar estes é necessário lutar com as maiores adversidades, o que bem testemunha o seu inestimável valor.

GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

O Grupo do Entroncamento classificou-se para disputar o Campeonato Nacional de Futebol da 3.ª Divisão

Por J. MATOS SERRAS

DEPOIS de travar luta renhida com os outros concorrentes ao torneio de futebol distrital de Santarém, a equipa do Grupo do Entroncamento conseguiu o apuramento para participar no Campeonato Nacional da 3.ª Divisão.

A carreira dos *Ferroviários* teve algumas oscilações no decorrer da prova, mas o terceiro lugar conquistado permitiu a concretização do anseio principal — ir ao *Nacional*.

Participaram na competição regional os seguintes 10 clubes: Ferroviários, Torres Novas, Leões de Santarém, União Operária de Santarém, Benavente, Tramagal, Alferrarede, União de Tomar, Alcanenense e Almeirim.

Nos 18 encontros efectuados os futebolistas do Entroncamento averbaram 10 vitórias, 3 empates e 5 derrotas, tendo marcado 26 golos e sofrido 22.

No seu campo fizeram os seguintes resultados:

Vitórias: — Alcanenense (2-1), União de Tomar (2-0), Alferrarede (1-0), Leões (1-0) e Almeirim (3-0); *empates:* Tramagal (0-0) e União Operária (1-1); *derrotas:* Torres Novas (0-2) e Benavente (0-2).

Nos recintos dos adversários conseguiram:

Vitórias: — União de Tomar (2-0), Alferrarede (3-2), Benavente (2-1), União Operária (1-0) e Almeirim (3-2); *empate:* Tramagal (2-2); e *derrotas:* — Alcanenense (1-3), Torres Novas (2-5) e Leões (0-1).

O Campeão de Santarém desta época foi o Desportivo de Torres Novas, com 25 pontos, seguido dos Leões de Santarém e dos Ferroviários, ambos com 23 pontos.

O Grupo dos Ferroviários do Entroncamento alcançou o título nas temporadas de 1946/47, 1950/51 e 1951/52.

A equipa de futebol dos ferroviários do Entroncamento

Ronda de Sombras em Florença

Por ARMINDA GONÇALVES

A sombra de Lourenço o Magnífico alonga-se, toma proporções gigantescas, enche de brilho a esplendorosa Florença.

Nesta harmoniosa Praça da «Signoria», tendo por fundo o majestoso Palácio «Vecchio», a Fonte de «Nettuno», a estátua equestre de Cosimo I, o pórtico da deslumbradora Galeria dos «Uffizi» e a «Loggia dei Lanzi», entre uma multidão de estátuas animadas pelo génio dos artistas do maravilhoso século XV, o meu espírito retrocede ao período áureo do desenvolvimento intelectual e artístico da Renascença italiana, criadora do Humanismo quando outros povos da Europa não haviam saído ainda da Idade Média.

O teatro é já uma revelação em Florença.

Lourenço, o mais ilustre dos Medicis, requintado e grande Senhor, artista e político ao mesmo tempo, poeta de inspiração delicada ou sagaz mas sempre elegante, assiste à representação da sua obra sacra «San Giovanni e Paolos» que, sendo apenas a infância do verdadeiro teatro, é poesia conceituosa e bela.

Chamam «festas» a estas representações, que marcam o intelectualismo das obras sacras, pois todos os dramas da época envolvem acontecimentos sagrados e são sucessoras das «laudi» representadas nos adros das igrejas, nos tempos medievais.

Imagino-os como foram, os cenários em cuja construção trabalharam, a convite de Lourenço de Medicis, alguns notabilíssimos pintores como Domenico Ghirlandaio e Filippo Brunelleschi.

Dentro da mole imponente do Palácio «Vecchio», curva-se, diante de mim, o príncipe dos humanistas italianos, Poliziano, amigo íntimo do Magnífico e frequentador da sua corte — depois de ter sido um menino prodígio de sabedoria.

Concentro-me nos meus pensamentos e outra sombra gigantesca se alonga, cresce extraordinàriamente: é Miguel Ângelo, cuja mão genial, esculpindo o seu «David», lhe emprestou vida e espírito, numa insuperável harmonia de linhas.

Recomponho a sua vida e ele apresenta-se-me, fechado num indomável orgulho, a debater-se entre a diabólica excitação dos sentidos e um puro ideal de voluntário ascetismo, cheio de fé na sua força criadora que há-de assombrar o mundo. Prodigioso e teimoso, adolescente ainda, vejo-o também, depois de ter recebido lições de pintura de Ghirlandaio, a aprender com mestre Bertoldo a arte de que há-de ser mestre incontestado: a estatuária. E torno a encontrá-lo na Capela dos Medicis da Igreja de S. Lourenço, a explicar-me a estupenda criação das figuras

A casa onde, em 1265, nasceu Dante Alighieri, em Florença

de Lourenço e de Juliano e das estátuas da Aurora, do Dia, do Crepúsculo e da Noite, que sustentam os dois túmulos.

Quantos criadores de beleza trabalharam para Lourenço de Medicis!

Apenas Leonardo da Vinci recusou pintar para o brilhante Mecenas, porque o Magnífico exigia respeitoso servilismo daqueles que para ele trabalhavam e o carácter de Leonardo não se adaptava a uma condição servil. É depois da morte de Lourenço que Leonardo pinta, para a Igreja de Santa Maria Anunciada, um quadro que representa Santa Ana e a Virgem, contribuindo com a sua arte de titã, com a sua personalidade, a mais forte e a mais completa que enriquece a extensa galeria de génios do último quartel do seculo XV e do primeiro do século XVI, para embelezar a cidade berço de alguns dos mais notáveis artistas de que se orgulha a Itália. E é ainda em Florença que ele pinta o famoso retrato de Monna Lisa del Giocondo — a Gioconda: o retrato que o acompanha no exílio e é a sua mais querida obra.

Depois de ter seguido a meu lado pelas salas e jardins do Palácio Pitti (hoje um dos mais ricos museus florentinos), cuja impressionante beleza arquitectónica é obra sua, Brunelleschi diz-me, num murmúrio, como contribuiu para tornar tão bela a Igreja de «Santa Maria dei Fiori» (a linda Catedral). E, diante do elegante campanário que completa a Igreja, sorri Giotto encantado com a sua própria obra. Como dela se orgulha o extraordinário artista que renovou a arte bizantina e românica! Cellini, Giambologna e Orcagna também aqui se encontram.

Simultâneamente estranho, truculento, satânico, traiçoeiro, cínico e desconcertante, surge o antigo secretário de Estado, Nicolau Maquiavel, trazendo na mão «O Príncipe», um dos mais debatidos livros de todos os tempos.

Surge depois Frei Girolamo Savonarola, místico e revoltado contra as heresias da época (contra o luxo, o nu das estátuas e das telas, a vida faustosa da corte e a devassidão dos costumes) a sua existência austera, proclama o regresso ao primitivismo cristão. A arte é sacrificada. E eu vejo nas ruas e nas praças desta maravilhosa Florença o povo aterrado a fazer o auto de fé das vaidades — e vejo, a seguir, a fogueira em que foi queimado Savonarola ele próprio considerado herético!

Que extraordinária ronda de imortais se movimenta sob o céu de Florença!

Aqui é a casa dos Alighieri, a velha casa que os meus olhos contemplam e enternece o meu espírito. É necessário retroceder aos fins do século XIII e principios do século XIV. Dante nasceu nesta casa — mas repousa em Ravema — e é outra gigantesca sombra da eterna Florença. A sua «Vita Nuova» é uma expressão de puríssima humildade, de adoração cheia de fervor; de amor que não morre porque o inspirou o sonho: o objecto amado apresenta-se-lhe como um ser sobrenatural, divino. E a sua «Divina Commedia», a Bíblia da pátria, que ultrapassa os limites da inteligência humana, traz até nós uma luz indelevel que nos guia através do mundo dos vivos e dos mortos, numa clarividência e numa alucinação que se conjugam e se completam.

Panorama de Florença visto da Praça Miguel Ângelo. Ao centro, sobre o Arno, «Ponte Vecchio» e «Ponte de Santa Trinitá». O Palácio «Vecchio» com a sua elevada torre. À direita, a Catedral, o Baptistério e o Campanário

Olho aqui o passeio, olho o banco em que Dante, menino de 9 anos, viu pela primeira vez a figura dulcíssima e inesquecível de Beatriz Portinari, menina quase da sua idade. Outros passos andados e transporto-me a 9 anos mais tarde. Descubro Dante revendo Beatriz, a sua inspiradora, a musa que foi a mais eleita das mulheres porque foi a que mais alto subiu na divinização a que a ergueu uma grande alma de homem. Vejo-a passar e oiço, na voz de Dante, os versos magníficos:

«Tanto gentile e tanto onesta pare
«La donna mia quand'ella altrui saluta,
«Ch'ogni lingua divien, tremando, muta,
«E gli occhi non ardiscon di guardare.
. . . . . .
«E par che dalle sue labbia si muova
«Uno spirto soave e pien d'amore,
«Che va dicendo all'anima: sospira».

Depara-se-me agora um dos mais novos e mais notáveis homens que nasceram ou viveram em Florença: é Ugo Foscolo, o grande poeta, que acordei do seu sono na formosa Igreja de «Santa Croce». Foi em Florença que ele conheceu Quirina Mocenni-Magiolli, a única mulher que verdadeiramente o amou e tudo lhe sacrificou — que foi um oásis de paz na sua inquieta e torturada vida errante de apóstolo da liberdade e da unidade italiana.

Outras gloriosas sombras despertam e, saindo da igreja, reúnem-se na Praça de «Santa Croce», junto do monumento de Dante. São: Aretino, Boccace, Bruno, Gino Capponi, Galilei, Ghiberti, Alfieri, Rossini...

Nada trai a serenidade e a harmonia da cidade senhoril, bela entre as mais belas cidades do mundo.

Vou seguindo os caminhos trilhados pelos imortais: maravilham-me os palácios, as galerias de arte, as igrejas, os monumentos... A própria cidade é um museu cheio de preciosidades.

O sol entorna oiro a jorros sobre os «campanili», os zimbórios das igrejas e as velhas pedras dos palácios que o tempo enegreceu, embelezando-as; põe centelhas doiradas na fita amarela esverdeada do Arno e nas velhas pontes, cujo nome evoca mil imagens do passado; espalha fulgurações no verde dos parques e dos jardins, nas florestas em redor da cidade e, além, nos longes montanhosos que, ao entardecer, tomam tons anilados, longes salpicados do ocre das casas que neles se reclinam, dispersas.

Do outro lado do rio, na Praça Miguel Ângelo, no monumento que a edilidade agradecida consagrou ao extraordinário artista, a reprodução em bronze do seu «David»» rodeado pelas estátuas da Aurora, do Dia, do Crepúsculo e da Noite, olha a cidade harmoniosa e orgulhosa de um dos seus mais dilectos filhos.

BOM HUMOR...

Psi! Carregador!

Feliciano Pereira Barral

Depois de quase 52 anos de serviço, acaba de passar à situação de reforma, o Subchefe de Serviço Feliciano Pereira Barral.

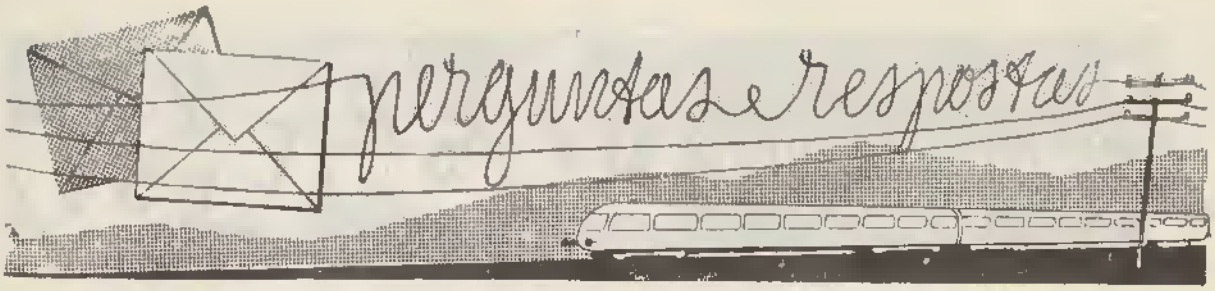
Membro de uma família de ferroviários,

foi admitido em 12 de Março de 1907 como escriturário auxiliar da 5.ª Secção da Via e Obras, em Aveiro, passou a efectivo em 1 de Junho de 1909 e transitou para o Serviço da Caixa de Reformas e Pensões em 21 de Junho de 1919 onde se conservou até 1 de Janeiro deste ano, data a partir da qual pediu a sua reforma.

Promovido a Chefe de Secção em 1925, a Chefe de Repartição Principal em 1947, culminou com a sua elevação a Subchefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1956.

Tendo feito a maior parte da sua carreira na Caixa de Reformas e Pensões, dedicou a esta, durante 40 anos, o melhor do seu esforço e dedicação, colaborando nas diversas remodelações por que tem passado aquele Serviço.

As raras qualidades de trabalho de que era possuidor, e o aprumo com que desempenhava as suas funções, não eram estranhos à invulgar simpatia que lhe tributavam tanto subordinados como superiores hierárquicos.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 112/Cons. n.º 335-F. — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado, em Pequena Velocidade:

Pampilhosa para Macedo de Cavaleiros

Uma porção de tijolos de barro ord. . . .	755 kgs.
30 barrotes de madeira de pinho	878 »
4 grades c/mármore serrado (em chapas)	502 »

Distância 328 Kms.

Tijolos - Tarifa geral 4.ª classe
Barrotes e Mármore em chapas — Tarifa geral 3.ª classe

Tarifa Geral 4.ª classe 213$90 × 0,76	=	162$57
Manutenção 18$00 + 16$00 = 34$00 × 0,76	=	25$84
Tarifa Geral 3.ª classe 235$70 × 1,38	=	322$51
Manutenção 18$00 + 16$00 = 34$00 × 1,38	=	46$92
Registo.		3$00
Aviso chegada		1$00
Arredondamento		$06
Total		561$90

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue descriminação como corresponde:

Distância 328 Kms.

Avisos ao Público B. n.ºs 211, 140 e 197

B. 211 — 328 × $43 × 0,76	=	107$20
B. 140 — 328 × $35 × 1,00	=	114$80

Manutenção { Evoluções e manobras 8$00×1,00 = 8$00; Carga e descarga 10$00×1,00 = 10$00 }

Trasbordo (Aviso ao Público B. 141)

10$00 × 1,00	=	10$00	28$00
B. 197 — 328 × $45 × 0,51	=		75$28
Trasbordo 16$00 × 0,51	=		8$16
Registo			3$00
Aviso chegada			1$00
Arredondamento			$06
Total . . .			337$50

Esclarece-se que os Avisos ao Público, subordinam-se às condições da Tarifa Geral, conforme instruções já dadas; portanto, aplicam-se os preços previstos no respectivo Aviso a cada uma das mercadorias que constituam a remessa.

Pergunta n.º 2 113/Cons. n.º 336-F. — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: (P. V.).

Aveiro para Montijo

Uma porção de telhas de barro ord. . .	8531 kgs.
20 sacos de barro, não designado, em pó .	2000 »

Carga e descarga pelos donos
Requisitado vagão fechado — Distância 339 Kms.

Telha — Aviso ao Público B n.º 211
Barro - (Remessa distinta) T. Geral, 5.ª classe

B. 211 — 339 × $38 × 8,54 . . .	=	1 100$13
T. Geral 5.ª classe = 199$80 × 2,00.	=	399$60
Manutenção = 18$00 × 2,00	=	36$00
Registo		3$00
Aviso chegada		5$00
Arredondamento		$07
Soma		1 543$80
Vagão fechado 339 × $30	=	101$70
Total		1.645$50

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação que corresponde:

Distância 339 Kms.
Aviso ao Público B. 211

Telha — 339 × $38 × 8,54	=	1 100$13
Barro — 339 × $35 × 2,00	=	237$30
Registo		3$00
Aviso de chegada.		5$00
Arredondamento		$07
Soma		1 345$50
Vagão fechado 339 × $30	=	101$70
Total		1 447$20

Esclarece-se que quando se trate de remessas constituídas por mais de uma mercadoria a que corresponda a aplicação de preços especiais previstos em Avisos ao Público, o critério a seguir quanto ao processo das taxas é o seguinte:

a) — Se nos Avisos ao Público estiverem previstos preços para remessas no regime de detalhe e para remessas no regime de vagão completo, aplica-se a cada uma das mercadorias o preço que lhe corresponder consoante o seu peso;

b) — Se algum dos Avisos ao Público previr apenas preço para remessas no regime de vagão completo, aplica-se esse preço à respectiva mercadoria, seja qual for o seu peso.

Regulamentação DISPERSA

I — Direcção-Geral

4.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 327 de 5-1-959 — Colocação do pessoal superior.

II — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 900 de 5-1-959 ao *n.º 930* de 31-1-959.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2 712 de 17-1-959 — Sinalização da estação de Póvoa e dos ramais particulares, «Póvoa-Soda», «Póvoa-Moagem», e «Póvoa-Sapem».

Instrução n.º 2 713 de 26-1-959 — Organização Geral do Serviço na estação de Lisboa P. e regras para a circulação de comboios e execução de manobras na mesma estação.

Instrução n.º 2 714 de 28-1-959 — Sinalização da estação de Lisboa P. e da Bifurcação de Chelas.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2 677 de 7-1-959 — Sinalização do apeadeiro-resguardo de Paraimo. Rescisão do contrato com o concessionário do ramal particular, «Paraimo-Gessos».

C) — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B n.º 216 de 31-12-958, da Sociedade Estoril. Nomenclatura das estações e serviço que prestam, desde Cais do Sodré a Cascais.

Aviso ao Público B n.º 271 de 10-1-959 — Transporte de criação, cabritos, cordeiros ou borregos e ovos.

Aviso ao Público B n.º 272 de 13-1-959 — Transporte de cerveja, bebidas gasosas ou refrigerantes e das respectivas taras em retorno.

Aviso ao Público B n.º 273 de 13-1-959 — Transporte de sabão ordinário, de resina de pinheiro em bruto e de barris.

Aviso ao público B n.º 274 de 10-1-959 — Tráfego Internacional. Transporte em Grande Velocidade, entre Lisboa (Santa Apolónia) e Paris-La Chapelle, de grupagens de mercadorias carregadas em vagões de particulares de eixos intermudáveis.

59.º Aditamento ao Indicador Geral, do serviço que prestam as estações e apeadeiros, de 21-1-959 — Estação de Leões.

30.º Aditamento ao Indicador Geral, dos ramais e cais de serviço particular, de 20-1-959 — Amadora-Sorefame, Lisboa (Rego)-Metropolitano, Macedo de Cavaleiros-Moagem, Mogadouro-C.U.P. e Póvoa-Sapem. Alteração às condições de serviço dos referidos ramais.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 5 — Passageiros — de 9-1-959 — Alterações para utilização das condições desta Tarifa.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros — de 13-1-959. Bilhetes para estudantes em gozo de férias.

160.º Complemento à Tarifa de Serviços combinados com Empresas de Camionagem, de 27-12-959. Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Castelo Branco e Proença-a-Velha-Central e Medelim Central.

III — Divisão da Via e Obras

Circular de Via n.º 3556 de 3-10-958 — Transcreve a carta n.º 6246 B da Direcção-Geral, na qual determina o serviço de mercadorias que a estação de Lisboa-R. está prestando na parte relativa às remessas e serviço particular (mod. X. 44).

Circular de Via n.º 3557 de 20-11-958 — Transcreve carta n.º 63 788 9.ª da Direcção-Geral, relativa à habilitação literária mínima a que se refere o § 2.º da cláusula 9.ª do A. C. T..

Circular de Via n.º 3558 de 21-11-958 — Dá conhecimento dos resultados dos exames para subchefes de distrito, realizados no Entroncamento.

Circular de Via n.º 3559 de 3-11-958 — Transcreve carta n.º 2711 da Direção-Geral, relativa à validade autorizada dos abonos para víveres para o mês de Dezembro.

Circular de Via n.º 3 560 de 11-12-958 — Dá nota do pessoal auxiliar dispensado do serviço, por irregularidades cometidas.

Circular de Via n.º 3 561 de 27-12-958 — Transcreve carta n.º 2711 da Direcção-Geral, sobre o encerramento dos Armazéns de Víveres, por motivo de balanço.

Circular de Via n.º 3562 de 27-12-958 — Dá conhecimento ao pessoal da conservação e vigilância da linha e da cor das licenças de trânsito a pé na linha para o ano de 1959.

Instrução de Via n.º 459 de 24-10-958 — Transcreve carta n.º 63 775 da Direcção-Geral, na qual é estabelecida a norma a seguir com o seguimento dos expedientes relativos a baixas de serviço, de classe ou categoria.

O REVISOR

Por FERNANDO SYLVAN

— Apre!!!

O velho revisor — o sr. Bento, como todos o chamavam — foi o primeiro a saltar ainda as carruagens não tinham dado aquele último esticão que obriga os mais apressados a cair. E a mulher — a D. Maria, com o Dona desde que o marido passara a revisor de 1.ª — vinha-lhe atrelada. Essa fora, de resto, desde há quase quarenta anos, a posição relativa da D. Maria — atrelada! E, vá lá, tinham conseguido ser felizes, assim, lado a lado, sempre muito um do outro, envelhecendo na saudade dos filhos que nunca tiveram, mortinhos pelo dia da reforma para voltarem à sua aldeia, comprar uma casinha...

— Apre!!!

E esta exclamação tinha um sabor de — Viva a Liberdade! na boca de um qualquer revolucionário. De facto, o sr. Bento, trinta e tal anos a andar para diante e para trás, léguas e léguas aos milhares sem pisar o chão, tinha motivos de sobra para estar contente.

— Apre!!!

E a mulher veio-lhe atrelada. E os sobrinhos, e a gente velha da aldeia, ali estavam na estação à espera do sr. Bento e da D. Maria. Tiraram cestos, tiraram sacos, um caixotinho onde, furioso, miava o Tareco, enquanto a D. Maria andava numa roda-viva, toda beijoqueira, e o sr. Bento, com o comboio já a desaparecer, recebia um aperto de mão do Chefe Simões, muito digno no seu boné branco e com a bandeirinha encarnada debaixo do braço.

Nos primeiros dias o tempo fora pouco para reconhecer bem a aldeia. Verdade é que não mudara de sítio, pois continuava a duas léguas e meia da estação e não eram muitas as casas novas nem outros os caminhos. Mas o sr. Bento mais a D. Maria já há um bom par de anos que não iam por lá, pois não estava certo que um revisor de 1.ª — com 75 °/₀ de bónus nas viagens peninsulares, não conhecesse pelo menos Badajoz e Madrid, até mesmo Barcelona e Sevilha. Ora fora exactamente essa preocupação que os afastara nos últimos dez anos da sua aldeia, e levava a D. Maria a enganar-se frequentemente quando se dirigia a alguém, pois vinha-lhe à flor da boca, por tudo e por nada, USTED, o que, no fundo, lhe dava a grata oportunidade de falar das suas numerosas viagens através da Espanha. Esse é que era o verdadeiro regalo de D. Maria. Quantas vezes, ela não tendo já a quem contar as maravilhas do Prado ou as características da Semana Santa em Sevilha, ia à janela, atrás de um pregão, e chamava o primeiro vendedor ambulante que passava, levasse ele alfinetes ou maçãs. Não se importava nada de gastar cinco tostões, dez, mesmo seis ou sete escudos quando a coisa estava mais difícil, só para poder dizer:

— Aguarde usted un ratito... Oh! desculpe, mas estive em Espanha e parece que ainda conservo aquele *salero*... E pronto, estava a conversa pegada.

Ora a aldeia, que ao certo não sabia bem para que lado era a Espanha, ficou espantada com a D. Maria, com as suas descrições do toureio espanhol, com as suas mantilhas e linguagem. Tal pasmaceira, só se lembravam de ter havido os mais velhos da terra, quando três ou quatro que tinham regressado da guerra de 14 contaram as maravilhas de Paris.

Mas o pior era para o sr. Bento.

O sr. Bento habituara-se, decénios sobre decénios, a revisar bilhetes, desde os do pacóvio da sacola à tiracolo aos o do senhor gordo e bem instalado na vida. E sem dar por isso, habituara-se a viver a vida dos passageiros, a auscultá-los, a irritar-se com os

E o velho sr. Bento, chefe de 1.ª reformado, gastava agora os dias a ver passar os comboios, numa saudade irreprimível dos seus bons tempos de ferroviário dedicado

encontrões e os atrasos, a cobrar, impante, a sobretaxa aos que encontrava sem bilhete. Enfim, a viver efervescentemente no ritmo das locomotivas, primeiro a vapor, depois eléctricas ou Diesel-eléctricas...

Para o sr. Bento, a reforma fora uma fatalidade!

— Apre!!! dizia ele agora.

O sr. Bento já não suportava os gulosos dos sobrinhos, nem a gente velha da aldeia; e, mais do que tudo, irritava-se com a D. Maria que entalava as zar-

FILOSOFANDO ...

Que aquele que é verdadeiramente douto e sábio não se confine apenas aos seus juízos! Que não pense que tem em si toda a justiça e toda a verdade pelo facto de a sua doutrina ser segura e as suas fórmulas exactas! Que a sua ciência e a sua sabedoria sejam as primeiras a apontar-lhe a sua insuficiência! Que se mantenha alerta tanto perante a inquietação dos que procuram, como diante do apelo confuso dos que sofrem! Acima de tudo, que se deixe ensinar pelo homem verdadeiramente caridoso, por rude que seja a sua fala ou mesmo o erro aparente das suas ideias. Que em vez de julgar e condenar o seu irmão se disponha a colaborar, e que nesta obra de coloboração, talvez difícil, que vai realizar, se convença que não será dele, o douto e sábio, mesmo que tenha muito que discutir e muito que corrigir, que virá a melhor parte!

HENRI DE LUBAC
«NOUVEAUX PARADOXES»

«Estrelas sem rumo»

É o título dum interessante livro de versos da nossa distinta colaboradora D. Carolina Alves, que tem merecido elogiosas referências por parte da Crítica.

A obra encontra-se nas estantes de todas as livrarias e é sua depositária a Livraria Portugal, na Rua do Carmo, em Lisboa.

zuelas na boca como um fumador viciado de cigarro caído, usava mantilhas sevilhanas e tratava todos por USTED!... Safa! mas que vida fora a sua, então? Nascera na aldeia, e perdera-se da aldeia! Vivera com a mulher uma vida inteira, dera-lhe direito a Dona quando o promoveram a revisor de 1.ª e perdera-se dela! E tinha-se perdido até da sua grande e desconhecida família — os passageiros!... Safa! que já era ter azar!

O sr. Bento quis sair da aldeia, mas já era velho!

O sr. Bento quis chamar a sua salerosa mulher à vida antiga, mas já era velho!

O sr. Bento quis voltar aos Caminhos de Ferro mas já era velho!

O sr. Bento isolou-se! Ou melhor, meditava ao longo das duas léguas e meia para lá, e de outras tantas para cá todos os dias, fizesse chuva ou sol, para ver os comboios! Esses não o tinham enganado! Diziam-lhe adeus, quando ele acenava...

Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

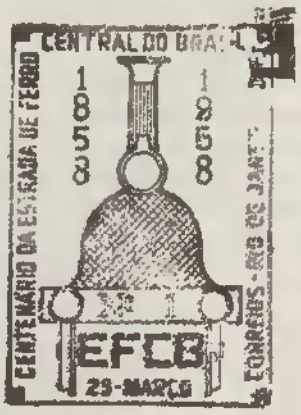
Em 1948 foi posta em circulação em Moçambique, uma série de vinte valores com vistas daquela Província Ultramarina, de que fazem parte dois selos representando a ponte ferroviária sobre o rio Zambeze. As taxas são de $10 e 1$20 e o desenho é de Alberto Sousa e as gravuras de Guilherme Santos, tendo sido impressos na Casa da Moeda.

Literatura Filatélica

A revista ferroviária italiana «Voci della rotaia» iniciou a publicação de uma secção filatélica.

Marcofilia

No primeiro dia de circulação da série comemorativa dos 100 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil, foi também aposto um carimbo especial no Rio de Janeiro.



Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

Ezequiel da Costa Cavaco, rua dos Combatentes da Grande Guerra, n.º 38 — Barreiro.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a dirigirem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300$00

Esta é uma das mais lindas cidades do norte do País com tradições ferroviárias notáveis. A ponte mixta de caminho de ferro e estrada à entrada da cidade, é uma das suas grandes características. A paisagem que apresentamos é obtida dum alto monte de grande atractivo turístico.

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até ao fim do mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

N.º 21

QUE CIDADE É ESTA ?

Resultado do Concurso n.º 19

Solução: — **D. Luís**

Foram premiados: José Simões Baptista, factor de 2.ª classe em Casével; António Gonçalves, chefe do distrito n.º 299, em Assumar, e António Pires, servente de 1.ª classe em Soure.

NOTICIÁRIO diverso

A C. P., conforme anunciámos, vai adquirir através da Eurofima e do II Plano de Fomento, 15 locomotivas diesel-eléctricas, de 700/800 C. V.. Inicialmente o fornecimento desse material estava para ser adjudicado à firma estrangeira Brissonneau. No sentido, porém, de na construção desses maquinismos serem aproveitados, na maior percentagem do possível, os recursos nacionais, o Governo determinou que a adjudicação seja dada à SOREFAME, que, para o efeito, se apoiará na orientação preconizada pela Brissonneau.

— Vão começar em breve as construções do Posto de Manutenção e das Oficinas de Reparação de Material Diesel-Eléctrica do Entroncamento. Já foi autorizada a abertura do concurso para a empreitada daquela construção.

— Vai proceder-se à instalação eléctrica na estação de Barca de Alva. A C. P., em colaboração com as entidades locais interessadas, comparticipará no empreendimento de fornecer luz eléctrica àquela localidade, cujo custo total se orça em cerca de 1 000 contos.

— Estão sendo feitas consultas pela C. P. para o fornecimento de 2 barcos destinados ao serviço fluvial Lisboa-Barreiro. Das propostas recebidas as que melhor satisfazem são as dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e da Sociedade Argibay de Construções Navais, Lda.

— Na Colónia de Férias da C. P., na Praia das Maçãs, estagiaram no Verão passado 1 355 crianças, filhos de ferroviários, e, na de Mangualde, 240. Gastaram-se ao todo cerca de 500 contos.

— Foram nomeados delegados efectivo e suplente da C. P. na Junta Autónoma dos Portos do Norte de Portugal os eng.os Sousa Pires e Rafael da Costa Carvalho.

— A conferencia de horários franco-hispano-portuguesa (P. H. F.), realizar-se-á este ano em Paris, de 21 a 24 de Abril.

— O Dr. Pereira Bernardes, Presidente da Comissão Corporativa dos Ferroviários, por ter sido nomeado para desempenhar funções não acumuláveis com as de Assistente dos Serviços da Acção Social, deixou o serviço do Ministério das Corporações. É substituído na presidência da Comissão pelo Dr. Correia Pires, também Assistente Social do referido Ministério.

— Foram nomeados representantes da C. P. no Conselho Superior de Transportes Terrestres o Dr. Carlos Simões de Albuquerque, Chefe do Serviço do Tráfego, e no Conselho Nacional de Turismo, o Dr. R. Torroais Valente, Economista do mesmo serviço.

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

Programa das Excursões ao Estrangeiro

Excursão à Bélgica e Luxemburgo

3.ª Concentração Turística Internacional dos Ferroviários

MAIO / JUNHO

30/5 sábado — 84,0h p. LISBOA, no comboio n.º 1 (carruagem directa, de 1.ª e 3.ª classes).

31/5 domingo — 11,25h c. HENDAYE. Formalidades fronteiriças. — 14,25 p. HENDAYE. — 23-30 c. PARIS (Austerlitz). Transporte ao hotel. Alojamento.

1/6 2.ª feira — Pequeno almoço. Visita de Paris, em autocarro: Cité, Hotel de Ville, Rue de Rivoli, Palais Royal, Avenue de l'Opéra, Rue de la Paix, Place Vendôme, Madeleine, Rue Royale, Concorde, Champs Elysées, Arc de Triomphe, Avenue Kleber, Trocadéro, Palais Chaillot, Tour Eiffel, Champs de Mars, Invalides, Grand Palais, Elysée, Gare St. Lazare, Sacré-Coeur, Gare du Nord, Gare de l'Est, Porte St. Martin, République, Place des Vosges, Bastille. Regresso ao hotel. Almoço. Tarde livre. Jantar e alojamento.

2/6 3.ª feira — Pequeno almoço. Visita a pé, do Bairro Latino: Notre-Dame, Conciergerie, Palais de Justice, Sainte Chapelle, Place St. Michel, Sorbonne, Eglise de St. Etienne du Mont et son Jubé, Panthéon. Almoço. Transporte à estação. Bagagem em depósito. Tarde livre. Reunião na Gare du Nord às 19,15h. — 19,57h p. PARIS (Nord) no «Nord-Express». — 0,49h c. LIÈGE (Guillemins). Transporte ao hotel. Alojamento.

3/6 4.ª feira — Pequeno almoço. Abertura oficial da Concentração, pelas autoridades. Vinho de honra. — 10,50h p. LIÈGE, de comboio. — 12,35h c. TROIS-PONTS. Almoço. Instalação no hotel. Recepção oficial dada pelas Câmaras Municipais de BASSE BODEUX, FOSSE SUR SALM e WANNE. Passeio em teleférico a COO. Recepção, com atracções, oferecida pelo Comité de COO. Vinho de honra. Regresso a TROIS-PONTS. Jantar e alojamento.

4/6 5.ª feira — Pequeno almoço. — 9,20h p. TROIS-PONTS, de comboio. — 9,27h c. STAVELOT. Recepção oferecida pela Câmara Municipal e Comissão de Turismo. Visita da Abadia, dos Museus e da Igreja de S. Remacle. Excursão em autocarro a MALMEDY, com partida às 11,15h. Almoço (merendas) no percurso. — 17,25h p. MALMEDY, de comboio. — 17,52h c. TROIS-PONTS. Jantar. Entrega oficial dos prémios: a) da cidade participante mais afastada de Liège; b) do país com mais numerosa representação. Grande baile, com atracções. Alojamento.

5/6 6.ª feira — Pequeno almoço. Passeio em autocarro a CHEVRON. Visita das nascentes e instalações da Companhia das Águas Minerais. Descida às grutas de REMOUCHAMPS — a mais extensa navegação subterrânea do mundo. Recepção oferecida pela Câmara Municipal de LA REID. Concerto e aperitivo. Oferta de um ramo de flores ao Monumento do Soldado Desconhecido. Continuação para SPA, célebre estância termal. Almoço. A escolher livremente entre: 1) visita da cidade (2) visita do Lago de Warfaaz (3) visita do estabelecimento dos Banhos. Recepção oficial oferecida pela Câmara Municipal e Comissão de Turismo. Vinho de honra. Regresso a TROIS-PONTS. Jantar e alojamento.

6/6 sábado — Pequeno almoço. — 9,00h p. TROIS-PONTS. — 10,15h c. LIÈGE (Guillemins). Instalação no hotel. Recepção oferecida pelo Governador Civil da Província de Liège. Almoço. Recepção no Palácio dos Congressos, oferecida pelo Presidente da Câmara Municipal de Liège. Vinho de honra. Banquete de encerramento, na presença das entidades oficiais belgas e dos países representados. Grande baile de encerramento. Entrega de taças e brindes. Alojamento.

7/6 domingo — Pequeno almoço. Visita da cidade, em autocarro. Almoço. Transporte à estação. — 13,48h p. LIÈGE (Guillemins). — 16,55h c. LUXEMBURGO. Transporte ao hotel. Jantar e alojamento.

8/6 2.ª feira — Pequeno almoço. Visita da cidade e arredores, em autocarro; a cidadela do Espírito Santo, o Passeio da Corniche, a Ponte Adolfo e os 5 viadutos gigantes, o Palácio Grão-Ducal, o Ateneu grão-ducal, a Câmara Municipal, a Igreja de S. Miguel, a Igreja de S. Quirino, o Palácio Municipal, a Praça das Armas, etc.. Almoço. Tarde livre. Transporte à estação. — 17,15 p. LUXEMBURGO. Jantar no percurso. — 22,55 c. PARIS (Est). Transporte ao hotel. Alojamento.

9/6 3.ª feira — Pequeno almoço (última refeição D. T. F.). Transporte à estação. 8,00h p. PARIS (Austerlitz). — 17,45h c. IRUN. Formalidades fronteiriças. — 19,00h p. IRUN.

10/6 4.ª feira — 23,55h c. LISBOA.

PREÇO DA EXCURSÃO: 1.600$00

Excursão à Escandinávia

JUNHO / JULHO

27/6 sábado — 13,15 h. p. LISBOA, no «Sud-Express».

28/6 domingo — 8,45 c. HENDAYE. — 9,55 p. HENDAYE. — 17,00 h. c. PARIS (Austerlitz). Transferência ao hotel. — Jantar. — Dormida.

29/6 2.ª feira — Pequeno almoço. Manhã livre. — Almoço. — 14,09 h. p. PARIS (Nord), no «Paris-Scandinavie Express». — Jantar na carruagem-restaurante.

30/6 3.ª feira — Pequeno almoço durante a travessia da Alemanha para a Dinamarca. — 11,00 h. c. COPENHAGUE. Instalação no hotel. — Almoço. Visita da cidade em autocarro: a Câmara Municipal, o mercado do peixe, o Parlamento, a ilha de Amager, o castelo de Amalienborg (residência do rei) com a sua guarda famosa, a fonte de Gefion, a «Sereiazinha», a Igreja de Grundtvig, os bairros novos e os antigos. Passeio de barco no porto e nos velhos e pitorescos canais. — Jantar. Visita do parque de diversões Tivoli. — Dormida.

1/7 4.ª feira — Pequeno almoço. Circuito em autocarro à Zeeland setentrional. Visita do Castelo de FREDERJKSBORG (estilo renascença), com as suas grandes colecções históricas. — Almoço num restaurante em ELSINORE. Visita do castelo Krinborg, habitado pelos fantasmas de Hamlet e Ogier, o Dinamarquês. Regresso a COPENHAGUE pela estrada litoral. Jantar no restaurante Lorry, com espectáculo de variedades. Dormida.

2/7 5.ª feira — Pequeno almoço. Manhã livre. — 11,00 h. p. COPENHAGUE, de barco. Almoço a bordo. — 12,35 h. c. MALMO. — 13,30 h. p. MALMO-C. Jantar na carruagem-restaurante. — 22,05 h. c. ESTOCOLMO. Instalação no hotel e dormida.

3/7 6.ª feira — Pequeno almoço. Visita da cidade em autocarro: o Palácio Real, o Riddarhuset, a Igreja de Riddarholmen onde repousam todos os reis da Suécia, o Palácio da Justiça, o Palácio dos Concertos, o Parque Real, a Câmara Municipal, uma das maiores realizações arquitectónicas do séc. XX (concerto de carrilhões ao meio-dia). Almoço. Passeio a SKANXSEN. Visita a pé do Museu Folclórico e Jardim Zoológico. — Jantar num restaurante local. Regresso a ESTOCOLMO. Dormida.

4/7 sábado — Pequeno almoço. Excursão em barco a motor a SALTSJOBADEN (o Estoril da Suécia) através de belas paisagens. Almoço em NORRMALMTORG. Regresso a ESTOCOLMO. Tarde livre. Jantar e dormida.

5/7 domingo — Pequeno almoço. — 11,35 h. p. ESTOCOLMO. — 12,40 h. c. UPPSALA, a mais antiga das cidades Universitárias da Suécia. Almoço no restaurante da estação. Visita da cidade, em autocarro: a Catedral, a Universidade com a biblioteca famosa, o velho Castelo, a parte antiga da cidade, os túmulos funerários da Idade do Ferro, o jardim das plantas. — 17,55 h. p. UPPSALA em comboio rápido (lugar-cama). Jantar na carruagem-restaurante.

6/7 2.ª feira — Pequeno almoço e almoço na carruagem-restaurante. — 19,18 h. c. NARVIK. Transferência ao hotel. Jantar. Pequeno passeio pela cidade à luz difusa do «Sol da meia-noite». Dormida.

7/7 3.ª feira — Pequeno almoço. Transferência ao cais. — 10,00 h. p. NARVIK, no vapor «Tranöy». Almoço a bordo. — 19,00 h. c. SVOLVAER. — 20,00 h. p. SVOLVAER, no vapor «Nordlys». Jantar a bordo.

8/7 4.ª feira — 3,00 h. c. BODO. Transferência ao hotel. Alojamento. Pequeno almoço. Passeio pela cidade. Partida em autocarro para SALTSTRAUMEN (visita) e FAUSKE. Almoço no percurso. — 18,50 h. p. FAUSKE em comboio rápido (lugar-cama).

9/7 5.ª feira — 6,55 h. c. TRONDHEIM. Pequeno almoço. Bagagem em depósito. Visita da Catedral de Nideros, o melhor monumento da Noruega, o Stifsgarden e outros atractivos da cidade. Almoço. — 14,00 h. p. TRONDHEIM, em comboio rápido. Jantar no percurso. — 22,15 h. c. OSLO. Transferência ao hotel e dormida.

10/7 6.ª feira — Pequeno almoço. Visita da cidade em autocarro: a Karl Johans Gate e o Palácio Real, o Parlamento, o Teatro Nacional, a Câmara Municipal (uma das maiores curiosidades de Oslo), a Fortaleza de Akershus (construída em 1300), vistas magníficas sob e o fjord, a Universidade, o Parque de Froegner e as imponentes esculturas de Vigeland. Em seguida visita-se na península de BYGDOY, o Museu Folclórico (contendo 150 casas antigas das diversas províncias da Noruega), os barcos Vikings e o famoso «Kon Tiki». Almoço. Tarde livre até às 17,00 h. Passeio a HOLMENKOLLEN, onde se janta. Dormida em OSLO.

11/7 sábado — Pequeno almoço. Passeio de barco nos fjords. Almoço em OSLO. Tarde livre. — Jantar. Transferência à estação. — 21,45 h. p. OSLO, no «Nord-Express» (lugar-cama).

12/7 domingo — 8,55 c. COPENHAGUE. Pequeno almoço no restaurante da estação. — 11,10 p. COPENHAGUE, no «Alpen-Express». Almoço no barco, na travessia da Dinamarca para a Alemanha. — 19,46 h. c. HAMBURGO (H), o maior porto de mar da Alemanha. — Instalação no hotel. Jantar. Visita de St. Pauli (zona do porto de Hamburgo de grande animação nocturna). Dormida.

13/7 2.ª feira — Pequeno almoço. Visita da cidade em autocarro: a Câmara Municipal, os grandes edifícios comerciais (Chilehaus e Sprinknhof), a Igreja de S. Miguel, o Túnel do Elba e o Monumento a Bismark. Almoço. Passeio no parque «Planten un Blomen»: grandes jardins, jogos de água e vastos pavilhões de exposição. Jantar no Café Orchideen. Dormida.

14/7 3.ª feira — Pequeno almoço. — 8,26 h. p. HAMBURGO (H). Almoço e jantar no percurso. — 22,43 h. c. PARIS (Nord). Instalação no hotel e dormida.

15/7 4.ª feira — Pequeno almoço. Manhã livre. — Almoço. Transferência à estação. — 13,35 h. p. PARIS (Austerlitz), no «Sud-Express». — 21,05 h. c. IRUN. — 22,15 h. p. IRUN.

16/7 5.ª feira — 17,25 h. c. LISBOA, no «Sud-Express».

PREÇO DA EXCURSÃO: 5.000$00

Excursão à Itália

AGOSTO / SETEMBRO

29/8 sábado — 8,40 h. p. LISBOA, no comboio n.º 1 (carruagem directa, de 1.ª e 3.ª classes).

30/8 Domingo — 11,25 h. c. HENDAYE. Formalidades fronteiriças. Almoço. - 14,01 h. p. HENDAYE, no comboio «PA», — 17,21 h. c. LOURDES. Transporte ao Hotel. Visita da Basilica. Jantar e alojamento.

31/8 2.ª feira — Pequeno almoço. Circuito em autocarro para visita aos Santuários e Grutas de Bétharram. — Almoço. Ascensão por teleférico ao PIBESTE (1 400 m.), panorama esplêndido de toda a cordilheira dos Pirinéus. Regresso ao hotel. Transporte à estação. — 19,55 h. p. LOURDES. Jantar na Carruagem-restaurante.

1/9 3.ª feira — Pequeno almoço no comboio — 9,45 h. c. NICE. Transporte ao hotel. Visita da capital da «Côte d'Azur». — Almoço. Partida em autocarro para MÓNACO e MONTE-CARLO, pela «Grande Corniche»: visita do Museu Oceanográfico, Jardim Exótico e Grutas. Regresso pelo litoral: BEAULIEU-SUR-MER, VILLEFRANCHE. — Jantar e alojamento.

2/9 4.ª feira — Pequeno almoço. Transporte à estação — 10,05 h. p. NICE. Entrada na ITÁLIA, pela fronteira de VENTIMIGLIA. Almoço na carruagem-restaurante. — 19,40 h. c. FLORENÇA (S. M.N.). Transporte ao hotel. Jantar e alojamento.

3/9 5.ª feira — Pequeno almoço. Visita da cidade e museus: o Duomo (Igreja de Santa Maria del Fiore) o Palácio Vecchio, Miradouro Nacional, Igreja de Santa Croce, Galeria Buonarroti, Annunziata, Galeria da Academia, Convento de S. Marco, Palácio Medicis-Riccardi, S. Lourenço e as Capelas Medicis, Igreja de St.ª Maria Novella, Palácio Strozzi. — Almoço. Continuação da visita: Galeria «Uffizi», Palácio Pitti (Galerias de Arte Moderna e Palatina), Igrejas de Santo Espírito e de Santa Maria del Carmine. Regresso ao hotel. Condução à estação. — 19,46 h. p. FLORENÇA (S.M.N.). Jantar na carruagem-restaurante. — 23,25 h. c. ROMA (Termini), Transporte ao hotel. Alojamento.

4/9 6.ª feira — Pequeno almoço. Visita de Roma em autocarro: Palácio do Quirinal, a Roma Antiga, (Basílica de Constantino, Coliseu — célebre anfiteatro Flaviano, Arco de Constantino, Coliseu Máximo, Palácio dos Césares, Jardins Farnèse, Foro Romano, Capitólio, etc.), Ilha Tiberina, Palácio de Veneza, Monumento ao Rei Vítor Manuel II, Túmulo do Soldado Desconhecido.

Almoço. 2.ª visita de Roma, em autocarro: Teatro da Ópera, Basílica de Santa Maria Maior, Basílica de S. João de Latrão, Termas de Caracala, Via Apia Antiga, Capela do «Domine, Quo Vadis?», Catacumbas de S. Calisto, Circo de Maxencio, Belvedère (esplêndida vista da Campina Romana e dos Montes Albanos). Regresso pela Porta S. João, Igreja de Santa Cruz de Jerusalém, Porta Maior, Templo de Minerva Médica, Cidade Universitária e Termas de Diocleziano. Jantar e alojamento.

5/9 sábado — Pequeno almoço. Visita da Cidade do Vaticano, em autocarro, passando por: Palácio Colonna, Fonte Trévi, Praça Colonna, Coluna de Marco Aurélio, Parlamento, Palácio Chigi, Templo de Neptuno, Panteão e Castelo S. Ângelo. A Basílica de S. Pedro (o maior Templo da Cristandade), Museus e Galerias do Vaticano (Pinacoteca, as salas das Musas, dos Animais, das Estátuas e dos Bustos, o museu Egípcio e Etrusco, Biblioteca, Apartamentos, Borgia, Capela Sixtina, etc.). Regresso pela Piazza del Popolo, Pincio (vista admirável de Roma), Villa Borghese, Porta Pinciana e Praça de Espanha. Almoço. Tarde livre. Jantar e alojamento.

6/9 domingo — Pequeno almoço. Passeio, em autocarro, a VILLA ADRIANA, a mais faustosa das residências de campo dos imperadores romanos, com ruínas monumentais de edifícios reproduzindo célebres construções gregas e egípcias; seguimento a TIVOLI para visita da VILLA D'ESTE, da época renascentista e do seu extenso parque com inumeráveis fontes e lindos jogos de água. Regresso a ROMA. Almoço. Tarde livre. Transporte à estação. — 17,30h p. ROMA (Termini). — 20,10h c. NÁPOLES (C.). Transporte ao hotel. Jantar e alojamento.

7/9 2.ª feira — Pequeno almoço. Partida cerca das 9,00 h. para CAPRI que os napolitanos consideram «a ilha mais formosa do Mundo». Visita da gruta azul, da Villa San Miguel de Axel Munthe, e de outras curiosidades da Ilha. — Almoço. Regresso a NÁPOLES cerca das 16,00 h.. Algum tempo livre. Jantar e alojamento.

8/9 3.ª feira — Pequeno almoço. Partida em autocarro, pela auto-estrada, para POMPEIA, a famosa cidade romana sepultada pelo Visúvio durante a trágica erupção do ano 79. Visita das escavações, do Museu e do Santuário da Virgem do Rosário. Regresso a NÁPOLES. — Almoço. Volta pela cidade em autocarro: Piazza Municipio, Corso Umberto I, Piazza Garibaldi, a Duomo (Catedral), Museu Nacional (onde se encontra reunido o mais rico material arqueológico da Europa, dia a dia aumentado pelos novos achados de Pompeia e Herculano), Salvator Rosa, Via Tasso, Parque Rimembranza (vista panorâmica), Via Caracciolo, Piazza Plebiscito. Regresso ao hotel. Jantar. Transporte à estação. — 20,58h p. NÁPOLES (C.) — 23,45h c. ROMA (Termini). Changement de train. 0,20h p. ROMA (Termini).

9/9 4.ª feira — 8,33h c. VENEZA (S. Lucia). Instalação no hotel. Pequeno almoço. Visita do Palácio dos Dodges e da Igreja de S. Marcos. Almoço. Passeio de barco no Canal Grande: Igreja della Salute, Palácio Foscari, Palácio Rava, Ponte de Rialto, Pescheria, Cap. d'Oro, Praça de S. Marcos. Jantar. Passeio facultativo em gôndola. Alojamento.

10/9 5.ª feira — Pequeno almoço. — 8,27h p. VENEZA (S. Lucia). 12,30h c. MILÃO. Bagagem em depósito. Almoço. Visita da cidade em autocarro: Catedral (Duomo), símbolo de MILÃO, a mais vasta e perfeita de todas as construções góticas da Itália, Castelo dos Sforza, Teatro «Scala», de reputação mundial, Basílica de Santo Ambrózio, do século IV, Pina-

coteca ambrosiana, Galeria de Brera, Igreja de Santa Maria da Graça (a «Ceia», de Leonardo de Vinci, no refeitório do convento contíguo dos Dominicanos), Cemitério Monumental, etc. - 17,22h p. MILÃO (C.) — 20,14h c. BRIG. Transporte ao hotel. Jantar e alojamento.

11/9 6.ª feira — Pequeno almoço. Transporte à estação. — 9,51h p. BRIG. — 12,48h c. GENEBRA (Cornavin). Bagagem em depósito. Almoço no restaurante da estação. Visita da cidade, em autocarro: Palácio das Nações, Catedral de S. Pedro, Monumento da Reforma, Universidade, o «Bourg-de-Four» no coração da cidade antiga, belos panoramas das montanhas e do lago... — 18,20h p. GENEBRA (Cornavin), no comboio «AP» (carruagem directa a IRUN). Jantar na carruagem-restaurante.

12/9 sábado — Pequeno almoço no comboio. — 13,18h c. IRUN. Formalidades alfandegárias. Bagagem em arrecadação. Almoço. Tempo livre, permitindo visita de SAN SEBASTIAN (por conta dos participantes). — 19,00h p. IRUN, em carruagem directa (1.ª e 3.ª classes).

13/9 domingo — 23,35h c. LISBOA.

PREÇO DA EXCURSÃO: 3.250$00

Delegação Turística dos Ferroviários

Aviso

Estão sendo ultimados os programas deste ano para excursões no País e ao estrangeiro de ferroviários e suas famílias.

Roga-se, por isso, a todos aqueles que estejam interessados em participar em qualquer das excursões a realizar, o favor de, o mais breve possível, comunicarem os seus endereços à Delegação Turística dos Ferroviários — Estação de Santa Apolónia, Lisboa, afim de receberem, em devido tempo, os programas e respectivas condições de inscrição.

Esta comunicação é desnessária, no que se refere aos ferroviários inscritos na D. T. F. em 1958, por os seus endereços serem já conhecidos.

Não há nada mais belo do que confessar francamente o seu erro.

PASCAL

Resultado dum Concurso

QUADRO DE HONRA
DOS
AMIGOS DO «BOLETIM DA C. P.»

PROPONENTES DE ASSINATURAS

Nomes	Número de assinaturas propostas
(Continuação)	
61 — Guilherme Duarte, chefe de 2.ª classe da Sociedade «Estoril»	2
62 — António M. Machado Rodrigues, chefe de 3.ª classe em Vidago	2
63 — Manuel Joaquim Monteiro, subchefe de distrito em Coimbra	2
64 — José de Sousa Barbeitos, chefe de distrito no Sabor	2
65 — Luís Rodrigues da Costa, operário de 1.ª classe no Barreiro	2
66 — Américo da Silva Fernandes, chefe de cantão em Casa Branca	2
67 — João Henriques, subchefe de distrito em Sobral	2
68 — António Inácio da Costa subchefe de distrito em Alfarelos	2
69 — Joaquim Ribeiro Silva, factor de 2.ª classe em Lanhelas	2
70 — João Cordeiro Júnior, factor de 2.ª classe em Évora	2
71 — Alfredo da Silva Cabrita, subchefe de distrito em Tavira	1
72 — Domingos Inácio, chefe de 3.ª classe em Mafra	1
73 — Manuel Augusto S. Moutinho, factor de 2.ª classe em Tua	1
74 — Júlio Dias Roldão, operário ajudante em Campanhã	1
75 — António Mendonça Avelar, Subencarregado do Armazém de Víveres de Campanhã	1
76 — Joaquim Reis Chaves, chefe de distrito em Fornos de Algodres	1
77 — Joaquim António Areias, assentador de 1.ª classe em Dois Portos	1

(Continua no próximo número)

— O Conselho de Administração aprovou um voto de louvor ao Subchefe de Serviço, Feliciano Pereira Barral, da Previdência Ferroviária e Abono de Família, recentemente reformado, atendendo ao esforço, dedicação e zelo com que durante 51 anos serviu a Companhia.

— Nos termos n.os 3 e 4 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal foi louvado e gratificado pela Direcção-Geral, o fogueiro da 2.ª classe Evaristo dos Santos Meirin porque, sendo tripulante de um tractor estacionado em serviço no túnel do Rossio, na noite de 29 para 30 de Outubro de 1956, mercê da sua atenção pelo serviço e das acertadas medidas que tomou, evitou que se avolumassem as consequências do embate com um grupo de 26 vagões carregados fugidos da estação de Benfica. Para tal, ràpidamente aliviou os freios do tractor e manobrou-o celeremente de marcha atrás.

— A Direcção-Geral louvou o Dr. Fernando Wan-Zeller Pessoa, dos Serviços Médicos da Companhia, pelo zelo e competência de que deu provas no exercício das suas funções, durante os 39 anos em que serviu a C. P.

— Por terem participado, de forma notável, nos trabalhos da 1.ª fase da electrificação das nossas linhas, a Direcção-Geral louvou o contramestre Francisco Luís de Matos, pelo zelo, competência e espírito de boa colaboração que demonstrou, e gratificou os electricistas Francisco de Oliveira, José Venâncio, Mário dos Santos Coelho e António Freitas Novais, com 250$00 cada.

Curiosidades Ferroviárias Nacionais

Na rede explorada pela C. P. existem 113 túneis dos quais os 6 com maior extensão são os seguintes:

LISBOA-ROSSIO, ao Km. 0,194 da linha do Oeste, com 2 611 m. de comprimento.

JUNCAL, ao Km. 65,245 do Douro, com 1 562 m. de comprimento

PORTO-ALFÂNDEGA, ao Km. 2,242 do ramal à Alfândega, com 1 320,75 m. de comprimento.

GRANDE SALGUEIRAL, ao Km. 61,836 da linha da Beira Alta, com 1 096 m. de comprimento.

CAÍDE, ao Km. 46,474 da linha do Douro com 1 085,60 m. de comprimento.

TAMEL, ao Km. 59,303 da linha do Minho, com 981,56 m. de comprimento.

Montepio Ferroviário

Foram eleitos os seguintes novos Corpos Sociais do Montepio Ferroviário para 1959:

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente — Carlos Lopes Ventura, Chefe de Secção.

1.º Secret.º — António Almeida Sobreira, Conferente de 1.ª classe.

2.º Secret.º — Carlos Canuto, Empregado Principal.

DIRECÇÃO

Presidente — Pedro Alberto Costa, Chefe de Secção.

Secretário — Simão Mendes Saigueiro, Fiel de Armazém.

Tesoureiro — José da Costa Ayres, Fiel de Armazém.

Vogal — Zacarias Fuertes, Escriturário de 1.ª classe.

Vogal — António dos Santos, Aspirante.

CONSELHO FISCAL

Joaquim Rodrigues Grácio Simplício, S/Chefe de Repartição, ref.º; Pelágio José Ramos, Escriturário de 1.ª classe, e Francisco da Conceição Domingues, Empregado Principal.

PRIMAVERA

Graças a Deus já se sente
da Primavera a presença.
Já na sua graça imensa
voltaram as andorinhas;
já nos campos e jardins
se vêem novos rebentos;
às árvor's nuas p'los ventos
voltaram novas florinhas.

Tudo se alegra e renova
co'a Primavera benvinda;
tudo começa e se alinda,
numa alegria sem par;
só num permanente Inverno,
a minh'alma desespera,
porque a minha Primavera
não torna mais a voltar...

Eso

ROMAGEM DE SAUDADE

Realizou-se recentemente no cemitério de Salreu, uma romagem de saudade à campa do chefe de lanço José de Oliveira, falecido em Novembro do passado ano, por acidente no serviço.

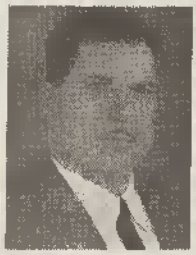
Além de muitos colegas do extinto estiveram presentes os engenheiros Francisco Gavicho e Pereira de Magalhães, o chefe da 5.ª Secção de Via e Obras, representantes dos Sindicatos do Norte e do Centro e do Grupo de Beneficência Ferroviário, tendo usado da palavra o sr. eng.º Pereira Magalhães e o chefe de lanço Augusto Joaquim da Vinha.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

50 ANOS — *Álvaro Bernardo dos Santos* — Chefe de estação de 2.ª classe em Quintans. Admitido como praticante em 14-11-1908.

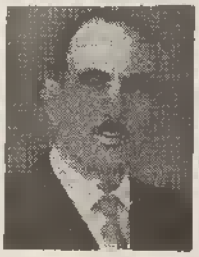
50 ANOS — *Fernando Maloso P. Albuquerque* - Chefe de estação principal em Lisboa P. Admitido como praticante em 16-11-1908.



Manuel Saraiva Júnior — Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Pampilhosa. Admitido como carregador em 12 de Abril de 1917.

Abílio da Silva — Assentador de 1.ª classe. Admitido como assentador de 2.ª classe em 27 de Março de 1917.

António Ernesto Angelo — Subchefe no Depósito de Máquinas de Campanhã. Admitido como aprendiz em 22-11-917.



João Gomes de Araújo — Operário de 1.ª classe das Obras Metálicas. Admitido ao serviço como servente da via em 31-10-1918.

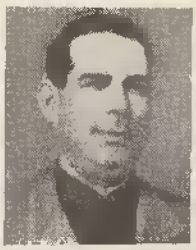
Joaquim Gameiro — Subchefe de Depósito, da 1.ª Zona. Admitido em 14-1-1918.

José Pacheco — Revisor de material de 1.ª classe. Admitido em 2-1-1918.

Mário Ernesto de Sousa — Operário de 2.ª classe das Oficinas de Lisboa-P. Admitido em 22-1-1917.

Manuel da Costa Ferreira — Fiscal da Revisão de M. C. do Barreiro. Admitido em 11-6-1917.

Paulo Maria Fernandes — Contramestre de 2.ª classe. Admitido em 6-3-1918.



Manuel Ferreira — Operário de 2.ª classe, das Oficinas do Barreiro. Admitido em 5-3-1918.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Joaquim Augusto Martins — Pelas providências tomadas, interesse e dedicação demonstrados, foi elogiado, porque estando deitado na sua residência, ouvindo um grande estrondo, levantou-se e acorreu a saber o que se passava, verificando a via interrompida, pela queda de terra e pedras duma trincheira, desobstruindo-a de colaboração com dois assentadores que se encontravam de ronda.

Alberto Ferreira da Costa — Assentador de 1.ª classe do distrito 403. Pelas acertadas e rápidas providências que tomou, e interesse pelo serviço que demonstrou, quando, encontrando-se na sua residência, notou depois da passagem do comboio 16166, que o material dava grandes pancadas; imediatamente percorreu a via e verificou estar um carril partido ao Km. 10,266 - Douro, comunicando o facto ao chefe do distrito (embora não fosse da sua área) reunindo-se o pessoal que procedeu à substituição do referido carril.

José Valente Baptista — Guarda-freio de 1.ª classe do Posto de Campanhã, n.º 012652, encontrou numa carruagem uma mala de senhora contendo a importância de 10.011$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Estarreja.

Manuel da Costa Andrade — auxiliar da estação de Vila Franca de Xira, n.º 018902, encontrou uma carteira com a importância de 670$00 e documentos, que prontamente entregou ao seu chefe.

Manuel António Lopes — Conferente de 2.ª classe da estação de Lisboa P., n.º 003735, encontrou no vestiário do pessoal graduado um anel de ouro de valor aproximado a 500$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Manuel da Silva Veiga — Revisor de material de 2.ª classe, de Lisboa-P. Ao passar a revisão interior à composição do c.º 110 de 20 de Abril, encontrou uma mala de mão contendo diversos objectos de uso pessoal e a quantia de 800$90, que prontamente entregou ao chefe da estação.

Carlos Alves Duarte — Revisor de material de 3.ª classe, da Fiscalização de Campolide. Ao passar a revisão interior à composição do c.º 4830, encontrou uma pasta de cabedal contendo vários relógios de pulso para homem e senhora, uma medalha e um par de brincos de ouro, tudo no valor de 4.500$00, de que fez entrega ao chefe da estação.

Henrique Maria Alferes - Revisor de bilhetes de 3.ª classe do Posto de Lisboa, n.º 17502, encontrou numa carruagem do c.º n.º 1847 uma mala de senhora contendo a importância de 875$70 e vários objectos de relativo valor, que prontamente entregou ao chefe da estação de Sintra.

SUMÁRIO

O AMANHÃ, COMEÇA HOJE ✱ NOS BASTIDORES DO NOSSO MEIO, por Manuel Duarte Gomes ✱ CAMINHOS DE FERRO D'ALÉM FRONTEIRAS, por António L. Simões do Rosário ✱ GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras ✱ IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves ✱ BOM HUMOR FELICIANO PEREIRA BARRAL ✱ PERGUNTAS E RESPOSTAS ✱ REGULAMENTAÇÃO DISPERSA ✱ CONTOS E NOVELAS, por Fernando Sylvan ✱ FILOSÓFANDO ✱ «ESTRELAS SEM RUMO» ✱ FILATELIA, por J. Matos Serras ✱ OS NOSSOS CONCURSOS ✱ NOTICIÁRIO DIVERSO ✱ DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS, por Alberto da Silva Viana ✱ RESULTADO DUM CONCURSO ✱ LOUVORES ✱ CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS NACIONAIS ✱ MONTEPIO FERROVIÁRIO ✱ PRIMAVERA ✱ ROMAGEM DE SAUDADE ✱ PESSOAL

NA CAPA: «Trabalho de Via» — Foto de Francisco Antunes