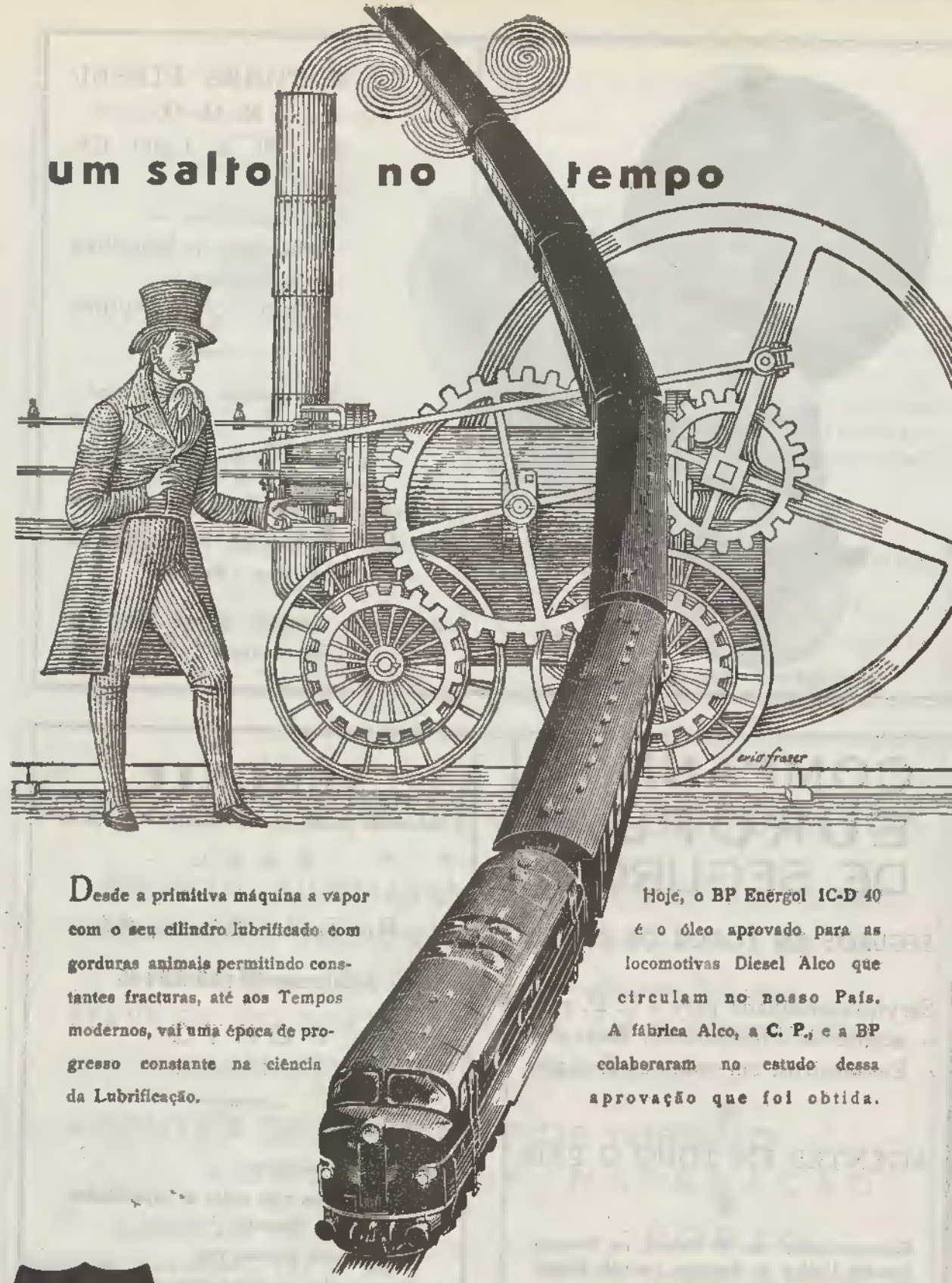
BOLETIM DA C.P.

NUMERO 376

OUTUBRO DE 1960



Desde a primitiva máquina a vapor com o seu cilindro lubrificado com gorduras animais permitindo constantes fracturas, até aos Tempos modernos, vai uma época de progresso constante na ciência da Lubrificação.

Hoje, o BP Energol IC-D 40 é o óleo aprovado para as locomotivas Diesel Alco que circulam no nosso País. A fábrica Alco, a C. P., e a BP colaboraram no estudo dessa aprovação que foi obtida.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais

Boletim da CP

N.º 376 • OUTUBRO 1960 • ANO XXXII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

VISITA PRESIDENCIAL

Para assistir às comemorações centenárias de homenagem ao Príncipe Navegador, Infante D. Henrique, veio expressamente a Portugal, em muito honrosa visita, o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira, que foi recebido apoteòticamente — com a maior alegria e entusiasmo — pelo povo português.

Em muitas das suas deslocações pelo País, durante a sua curta estadia entre nós, o ilustre Chefe de Estado brasileiro utilizou o comboio.

Aqui o vemos, à janela de uma das nossas composições, rodeado pelo Ministro da Educação Nacional, Prof. Eng. Leite Pinto, antigo Administrador da Companhia, e pelo Director-Geral, Eng. Espregueira Mendes.

Nuremberga, cidadela do nazismo e cidade encantadora. Seu passado e seu presente

Por ARMINDA GONÇALVES

NUREMBERGA! Uma das cidadelas do nacional socialismo alemão, dessa monstruosidade, dessa praga que causou, no decurso da última guerra, a morte de 12 milhões de pessoas friamente exterminadas fora dos campos de batalha, sacrificadas na ara da megalomania de Hitler! E, como que a pedir desculpa do acolhimento dispensado aos algozes dos internados nos campos de concentração, aos dadores da morte científica, Nuremberga assistiu, no Tribunal Internacional, ao processo e à condenação dos criminosos de guerra, que é o mesmo que dizer, dos colaboradores nazis da terrível tragédia das depurações racistas.

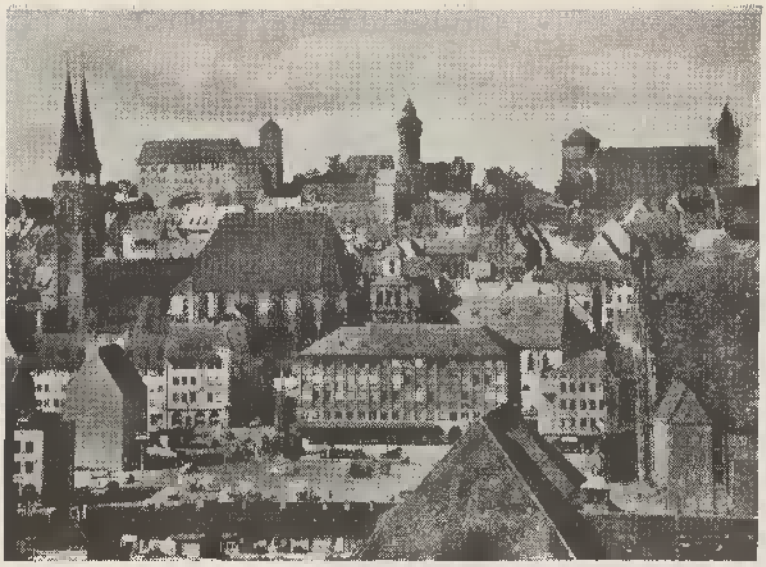
Não vai muito longe essa data; a cidade ficou muito danificada (noventa por cento das suas edificações foram atingidas parcial ou completamente destruídas); mas, como a fénix mitológica, renasceu das próprias cinzas, embora as ruínas sejam ainda em grande número.

Muito comercial e muito industrial, tem fábricas de cerveja, de vidros, de lápis, de metalurgia, de brinquedos. As bonecas, sobretudo, são lindas mas bastante caras para nós portugueses, em razão do valor do marco. Outros artigos, porém, como relojoaria, aparelhos eléctricos, etc., são vendidos a preços acessíveis às nossas bolsas, são mais baratos do que em Portugal.

O movimento é intenso nas ruas onde se faz mais comércio (a principal é a famosa Königstrasse, rua moderna pelos seus estabelecimentos dentro dos muros do velho burgo); mas há ruas pouco movimentadas e estreitas.

A Velha Nuremberga conserva o feitiço de outrora, cingida pelas vetustas e espessas muralhas medievas — quatro lados de cortinas

A estação ferroviária. À direita, uma ponte sobre a fossa que rodeia a cidade antiga, conduz à Porta das Mulheres. Depois de transposto o Pátio das Armas, encontra-se «Königstrasse»



Panorama da Velha Nuremberga. À esquerda, ao fundo, o Palácio Imperial. Mais abaixo, à esquerda também, a Igreja de S. Sebaldo

e baluartes em cujos cantos se erguem quatro grandes e grossas torres redondas, inexpugnáveis na sua época, além das quais correm profundos fossos onde a erva cresce verde e húmida.

Com seu Palácio Imperial dominando, do alto duma colina, o coração da velha urbe; com suas igrejas — S. Lourenço, protestante, do estilo gótico, a maior de todas; Nossa Senhora, cujo relógio, ao dar as badaladas do meio-dia, faz desfilar um cortejo de sete Eleitores prestando homenagem ao Imperador Carlos IV; Santa Clara, onde os Mestres Cantores tiveram escola de canto; S. Sebaldo, que guarda o túmulo do santo do mesmo nome —; com suas casas burguesas quinhentistas; com suas pontes sobre o estreito rio Pegnitz; com seus recantos encantadores, oferece um interesse indiscutível; é uma das mais lindas cidades alemãs que conheço: uma jóia legada pelo passado às modernas concepções arquitectónicas.

Aqueles edifícios com quatro, cinco e seis ordens de janelas escalonadas pelos telhados muito inclinados, como a «Mouthalle» construída em 1500 para celeiro de trigo; ou como o Hospital do Espírito Santo, começado a construir em 1331 e terminado em 1500 sobre dois arcos que transpõem o rio Pegnitz, com um lindo pátio interior; ou, ainda, como o

O Hospital do Espírito Santo, sobre o rio Pegnitz na Velha Nuremberga

Na Praça do Mercado ergue-se a «Schöner Brunnen» Fonte Bela, de estilo gótico, com 19 metros de altura

edifício que serviu outrora para cavalariças imperiais, hoje albergue para a juventude, com seis ordens de águas furtadas, são tipicamente germânicos.

Diante da evocação duma época não só gloriosa mas também rica e florescente, dessa época em que o Santo Império Romano estendia o seu poder pela Europa Central, quando a Alemanha não existia ainda como país unificado e Nuremberga era uma das muitas e das mais célebres praças fortes para defesa contra os assaltos inimigos, esquecemos o nazismo e as doutrinas da filosofia germânica (a crença alemã na sua condição do povo eleito para dominar e conduzir os outros povos), admiramos os homens de Quinhentos: todos os que lhe deram nomeada: os artistas, os poetas; todos os criadores de beleza, cujo nome, como o do genial desenhador e gravador Alberto Dürer, honra uma pátria.

A casa que habitou e onde trabalhou, transformada em museu, transmite-nos o estilo gótico da Idade Média; é um dos muitos edifícios curiosíssimos de Nuremberga. A sua fachada principal deita para uma deliciosa praça que outras casas, igualmente curiosas, rodeiam.

Ergue-se defronte o Palácio Imperial, espreitam dum lado duas torres: uma quadrangular, outra redonda. Têm a sua história. A história, de resto, lê-se em cada pedra, cada pedra é um símbolo, uma página aberta onde ficaram escritos os acontecimentos de outrora.

Aqui cantaram os Mestres Cantores, ali nasceu o poeta Hans Sachs — e assim, sucessivamente, as coisas e os nomes do passado revivem na nossa imaginação.

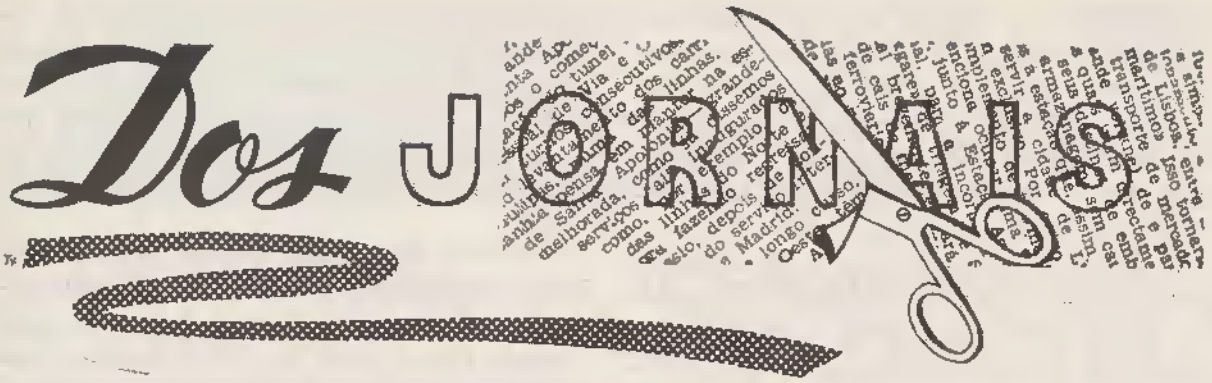
Atravessamos as portas da Velha Nuremberga e é uma outra cidade que se nos depara: é um passado muito próximo e um presente febril e progressivo.

Dos vários museus existentes visitei o dos Transportes e Comunicações. Maquetes de linhas férreas com estações, cruzamentos, pontes e rios, túneis e montanhas; de lagos com povoações ribeirinhas e cais de embarque. Comboios miniaturais e barcos pequeninos movidos a electricidade, que prendem a atenção dos adultos e devem deliciar as crianças... E carruagens e máquinas de tamanho natural, carruagens que serviram para viagens de reis e de ministros, carruagens de outros tempos, máquinas antigas e modernas. E miniaturas de máquinas e de navios. Tudo isto ilustra a história dos transportes terrestres e dos marítimos em ligação com os caminhos de ferro alemães.

Em complemento, fizemos, diante dum «écran» circular (o processo do cinerama) uma viagem de comboio rápido... Tivemos a sensação de que éramos nós os viajantes desse comboio que, projectado no «écran», víamos correr vertiginosamente.

Quando haverá em Portugal um museu dos Transportes e Comunicações? Seria interessante.

Francfort não é muito longe de Nuremberga e tem, igualmente, não tão importante, é certo, um museu dos Caminhos de Ferro. E outros, que eu desconheço, haverá na Alemanha.



Rarefacção na classe ferroviária

O «Boletim da C. P.» tem o maior prazer em reproduzir nas suas páginas este brilhante artigo do jornal «O Século (n.º de 29 Agosto findo), em que, de um modo tão notàvelmente expressivo, se rende homenagem à classe ferroviária — tantas e tantas vezes tão injustamente apreciada.

No último Relatório que o Conselho de Administração da C. P. publicou e no qual se dá conta dos esforços que naquela empresa se têm feito para atenuar as inúmeras dificuldades que, cá como lá fora, atingiram a exploração dos Caminhos de ferro, pode ler-se o seguinte período: «A Companhia tem perdido nos últimos anos alguns dos melhores elementos do seu pessoal de quadros e especializados, uns, por motivo de reforma, e, outros, para ocuparem empregos mais lucrativos».

Estas palavras, que, aliás, não constituem nenhuma novidade para quem conhece a vida difilícima que suporta a dedicada classe ferroviária, merecem consideração a que não queremos furtar-nos, que mais não seja como homenagem a quem, como o empregado de caminho de ferro, nem sempre é apreciado com o respeito de que são dignos aqueles que vivem jungidos a uma carreira que impõe tanto de sacrifício como de responsabilidade. Geralmente ninguém se lembra dos valores e das vidas cuja guarda e segurança estão confiadas a milhares de trabalhadores de diversas categorias, desde o chefe de estação, que, com plena consciência, dá partida a um comboio, até ao humilde operário que vigia e conserta a via férrea e o material fixo; desde o maquinista, que, com toda a atenção, tripula a locomotiva ou a automotora, até ao pessoal que tem de velar ininterruptamente pelo bom estado do material circulante. Quantas dezenas, centenas ou mesmo milhares de funcionários do caminho de ferro são chamados, dia e noite, a assumir a sua maior ou menor quota de responsabilidade naquilo que, aos olhos dos leigos, não passa de banal deslocação de um comboio? Uma composição não desliza sobre os carris apenas porque um homem deu à alavanca que regula a entrada do vapor nos cilindros da locomotiva ou porque accionou o manípulo que liga o reóstato por meio do qual se aumenta ou diminui a intensidade da corrente da «Diesel eléctrica». Não. Até que um comboio receba o sinal de partida e depois de lançado no cumprimento do horário que lhe foi estabelecido, quantas precauções a tomar e quantos preceitos a respeitar!

A apontada deserção que se está a registar na numerosa classe ferroviária — alguns dos bons elementos lhe chama o Relatório da C. P. — não pode, pelo que deixamos dito, ser encarada sem uma certa preocupação. Não se improvisam de pé para a mão certas categorias de empregados dos caminhos de ferro, até porque, para o ser, se exige um conjunto de conhecimentos e qualidades que não se adquirem em meia dúzia de anos. E exige-se mais alguma coisa que, infelizmente,

vem faltando em muitos dos que trabalham noutras profissões: o espírito de sacrifício que, neste caso, só revelam os que são realmente ferroviários, os que têm o caminho de ferro na massa do sangue, os que não podem passar sem sentir o cheiro do fumo das locomotivas ou do creosote das chulipas.

É pena que vá deixando de ter interesse uma profissão que exerceu, outrora, no espírito de milhares de jovens, uma atracção irresistível. Durante anos e anos não escassearam os empregados às várias companhias de caminhos de ferro nem às linhas do Estado, que serviam o Minho, o Douro, Trás-os-Montes, o Alentejo e o Algarve. Tais elementos ou vinham impelidos por espontânea paixão ou eram dominados por inclinação hereditária, pois raro era o filho de ferroviário que deixava de adoptar o ofício do pai. Vinham também por conselho de familiares: a gente da província, especialmente no Norte, tentava frequentemente encaminhar um filho para a vida de sacerdote, outro para a de ferroviário — um futuro pároco e um futuro de chefe de estação eram sonho de família, sonho e depois proveito, porque, com o mancebo no caminho de ferro, pais e irmãos andavam de graça no comboio, o que também conferia importância.

Havia ainda os que insensivelmente eram contagiados pelo gosto do caminho de ferro: aqueles jovens provincianos que, no tempo em que não havia a facilidade de distracções que a vida moderna tem levado a todos os recantos, acorriam à estação da terra e, à força de passarem ali longas horas de ócio, iam vendo como funcionava o velho telégrafo Breguet, hoje substituído pelo telefone; iam interpretando a paragem do ponteiro que naquele aparelho assinalava letras e algarismos; iam aprendendo como se preenchia uma carta de porte ou se fazia uso dos sinais; iam, enfim, adquirindo, sem dar por tal, como uma criança decora as primeiras letras num jardim infantil, uma soma de conhecimentos técnicos que, abraçada à sedutora carreira, lhes reduzia o tempo de aprendizagem, como praticantes, e lhes apressava as sonhadas promoções — o primeiro galão no boné!

Provinham daí, dessas inesgotáveis fontes, muitos que serviram e servem a profissão e foi entre eles que se contaram aqueles bons elementos que têm sido e continuarão a ser reformados. Foi com aquela gente que se manteve e aperfeiçoou a indústria dos caminhos de ferro no nosso País e foi, também, a emulação provocada pela existência de várias empresas que levou os funcionários de cada uma a procurarem sempre fazer mais e melhor.

Os anos decorreram. Sobre o caminho de ferro desabou uma série de fatalidades: aparição da concorrência feita pela camionagem a atrair toda a carga rica e a deixar ao comboio só a pobre — a que ocupa muito espaço e paga pouco; o uso, cada vez maior, do automóvel para a deslocação daqueles que antes utilizavam o comboio; o avião a vencer as distâncias, cada vez mais velozmente, e, no caso das viagens internacionais, sem o incómodo de formalidades em diversas fronteiras; o desmedido e constante encarecimento de todos os materiais e combustíveis de que o caminho de ferro nunca pode prescindir, tudo a tornar mais e mais precária a situação da empresa que detém pràticamente o monopólio dos transportes ferroviários.

Claro que qualquer Administração à qual incumbisse a luta para encontrar o indispensável equilíbrio dos suas contas tinha de entrar no caminho das medidas drásticas como, a partir de há já anos, a C. P. teve de fazer sem que ninguém a possa censurar. Veio de algumas dessas medidas a modesta retribuição ao seu pessoal e, com grande repercussão no moral dos seus empregados, a restrição de promoções, sendo frequente ver-se funcionários de certa idade ainda com a categoria, por exemplo, de factores de primeira e de chefes de terceira.

Tudo aconselha a remediar o que se passa quanto aos vencimentos do pessoal do caminho de ferro. Impõe-se que o caminho de ferro volte a pagar ordenados e salários pelos menos iguais aos de qualquer outra empresa, sem o que se irá tornando mais negro o quadro apontado no Relatório da C. P., acabando esta por ficar sem pessoal competente, o que não pode deixar de ser muitíssimo grave para uma actividade de tanta delicadeza como é a dos transportes ferroviários. Mas a exploração dos caminhos de ferro é uma coisa muito séria porque — repetimos — dela depende a segurança de muitas vidas e a guarda de muitos valores. Não pode, portanto, ser esquecido

Regulamentação DISPERSA

I — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

3.º aditamento à Circular n.º 1088, de 20-6-950 — Circulação de vagões distribuidores de petróleo, óleos e restantes materiais de consumo às estações da Companhia.

4.º aditamento à Circular n.º 1088, de 20-6-960 — Circulação de vagões distribuidores de petróleo, óleo e restantes materiais de consumo às estações da Companhia.

Comunicação — Circular n.º 900, de 30-8-960 — Encerados afectos ao transporte de adubos.

Ordens de Serviço da série M de n.º 1299, de 1-8-960 ao n.º 1314 de 25-8-960.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2743, de 1-8-960 — Sinalização da estação de Entroncamento — disposições gerais.

Instrução n.º 2744, de 22-8-960 — Registo e comunicação de anormalidades e colocação, verificação e anulação de selos de encravamento das sinalizações.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B n.º 299, de 11-8-960 — Encerramento do Despacho central de Vide.

3.º Aditamento ao ANEXO 2 à Tarifa Comum Internacional entre Portugal e a França, de 22-8-960 — Transporte de passageiros e bagagens em trânsito por Espanha.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 31-8-960 — Alterações e ampliações.

---

esse aspecto do momentoso problema, pois poder-se-á sofrer o desaire de, após o dispêndio de milhares e milhares de contos com os importantes melhoramentos delineados para a indústria ferroviária no II Plano de Fomento, se chegar à dolorosa verificação de não haver ou faltar pessoal competente para tornar pelo menos útil o dinheiro que vai gastar-se.

O problema não é criado apenas pelos que saem ou se reformam; tem alcance mais vasto, mais dedicado, pois a sua gravidade vai situar-se precisamente na compreensível e humana oposição, feita pelos próprios servidores do caminho de ferro, à entrada dos seus filhos para uma profissão onde mal se ganha para viver, mesmo modestamente. E são eles, quem, com o exemplo do seu sacrifício, desaconselham a abraçar a sua carreira àqueles que ainda se sentem, de algum modo, para ela atraídos, daí resultando que, salvo as consabidas excepções, assentem praça na vida ferroviária apenas os que procuram um emprego, seja ele qual for, o que quer dizer que não chegam a ter amor a nenhum.

Os ferroviários do activo têm direito a pedir que se ponha cobro ao sacrifício que lhes foi imposto. Compreenderam bem, na altura própria — e já lá vão anos em demasia — que tinham de suportar a sua parte na crise que atingiu os caminhos de ferro e fizeram-no com toda a resignação, trabalhando com boa vontade. A verdade, porém, é que tal estado de coisas se tem prolongado muito mais do que seria para desejar, mesmo se levarmos em conta uma ou outra alteração dos vencimentos, talvez menos prática do que ruidosa.

Repetimos, a concluir: o Estado tem de encarar uma decisiva melhoria de situação dos ferroviários para que estes possam sentir-se, como é justo, equiparados aos profissionais de outros mesteres. Só assim voltarão a afluir ao caminho de ferro os que para ele se sentem atraídos; só assim se conseguirá que lhes valha a pena estudar ou aperfeiçoar conhecimentos; só assim terá aplicação condigna o apetrechamento que se tem estado a fazer.

E não nos esqueçamos de que, em matéria de transportes ferroviários, pagam-se sempre caros, muito caros, a falta de empregados competentes e o desinteresse, o desapego dos que, quando muito, podem dizer que trabalham nos comboios mas nunca que são ferroviários — porquanto nem toda a gente que exerce a sua actividade no caminho de ferro pode considerar-se digna de tal título.

■ *Presidindo a uma missão de técnicos da C. P., o Eng.º Pedro de Brion, Subdirector da Companhia, assistirá em Londres, de 3 a 7 do corrente, à Conferência de Electrificação Ferroviária Britânica. Da missão fazem parte os Eng.ºs Valério Vicente e Lopes Guerra.*

■ À reunião de Outono, do CICE, a efectuar em Novembro próximo em Viena de Áustria, assistirá, como representante da C. P., o Sr. Eng.º A. Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia.

■ *Devido a atrasos no recebimento de materiais e equipamento do estrangeiro, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram forçados a demorar a entrega à C. P. das duas unidades fluviais para o serviço Lisboa-Barreiro. Deste modo, o 1.º navio deve ser sòmente entregue durante o corrente mês de Outubro, e o 2.º nos primeiros dias de Janeiro.*

■ À Conferência Europeia de Horários este ano realizada em Leninegrado, de 28 de Setembro a 4 de corrente, assistiram, em representação da C. P., o Subchefe da Divisão de Exploração e os Chefes dos Serviços do Movimento e Comercial e do Tráfego.

■ *A C. P., em colaboração com a Legião Portuguesa, vai organizar cursos de primeiros socorros a ministrar ao pessoal. Os cursos serão efectuados dentro das horas de serviço até perfazerem a duração de 30 horas, sendo de 30 o número de instruendos de cada curso.*

■ Por determinação do Ministério das Comunicações foi criada uma Comissão de Estudo para se pronunciar sobre a solução definitiva do problema ferroviário de Espinho.

São seus componentes, em representação da D. G. T. T., o Eng.º Chedas Bogarim; pela D. G. dos Serviços de Urbanização, o Eng.º José Duarte Ferreira e o Arq. Alfredo Viana de Lima; pela C. Municipal de Espinho, o Eng.º Manuel Ferreira Baptista e pela C. P., o Eng.º António Ferreira de Almeida.

■ *Realiza-se de 11 a 13 do corrente, em Málaga, a Assembleia Geral da FIP, de 1960, para tratar das facilidades de transporte internacional do pessoal dos Caminhos de Ferro.*

A C. P. estará presente pelo Representante Geral da Companhia em Paris, Sr. Frederico Pires.

■ Para tomarem parte numa reunião da USIC (União Desportiva Internacional dos Ferroviários) deslocaram-se a Istambul os Eng.ºs Sebastião Horta e Costa e Carlos Joyce Dinis, da Divisão de Material e Tracção.

■ *Tiveram início em fins de Agosto os primeiros carregamentos de uva portuguesa com destino a diversos países europeus. Entre 24 e 28 desse mês, foi dado seguimento a 5 vagões de eixos intermudáveis da Transfesa (do tipo refrigerante), com a carga de 8 toneladas, com destino a Francfort, Hamburgo, Colónia, Estocolmo e Viena.*

A exportação realizou-se sob o patrocínio do Fundo de Fomento de Exportação. As remessas chegaram ao destino ao inteiro agrado dos exportadores.

■ O Eng.º Flávio de Sá, do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, da Divisão de Exploração, fez um estágio de cerca de 2 meses nas Instalações de equipamentos electrónicos da S. N. C. F., na qualidade de bolseiro de investigação científica da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

A Bolsa, no valor de 30 000$00, foi concedida pela Comissão Coordenadora da Investigação para a OTAN, dentro do programa de Bolsas de Estudos Científicos da OTAN (Programa do 2.º ano) e sob proposta do Representante do Ministério das Comunicações na mesma Comissão e versava o tema «Aplicação de Electrónica aos Serviços dos Caminhos de Ferro».

■ *Por iniciativa do Prof. Dr. Oeftering, Presidente da União Internacional de Caminhos de Ferro, realizou-se em 20 do mês findo, no Restaurante do 1.º andar da Torre Eiffel, um almoço de confraternização de dirigentes ferroviários, em comemoração da colocação da primeira pedra na futura sede da U. I. C. a construir em Paris.*

■ O Eng.º Joaquim de Barros, Chefe da Divisão de Via e Obras, acompanhado do Eng.º Augusto Borges de Almeida, visitou recentemente, em missão de estudo, a rede espanhola com vista à apreciação dos trabalhos de via em curso nas linhas daquele País.

■ *Nas 1.ªs Jornadas Luso-Brasileiras de Engenharia Civil, realizada no mês passado em Lisboa, representaram a Companhia os engenheiros da Via e Obras: Mário Barata, Arruda Pacheco e Eduardo F. Gonçalves.*

A técnica da construção de pontes ferroviárias nacionais foi, no sector de Estruturas, um dos pontos largamente debatidos nas Jornadas.

■ Como perito do Congresso Científico de Turismo Internacional, este ano realizado na Suíça, em fins do mês passado, esteve presente, por parte da C. P., o Dr. F. Chaves Brilhante, da Divisão de Exploração.

■ *À reunião CIT (Comité Internacional des Transports par Chemin de Fer), em Kracóvia (Polónia), de 5 a 9 de Setembro, assistiu, como delegado da C. P., o Dr. Álvaro L. Pereira, em representação da Divisão da Exploração.*

■ Como representante da C. P. à Assembleia Geral da URF (Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens), que teve lugar em St. Moritz, assistiu o Dr. Rogério T. Valente, da Divisão de Exploração.

Santa Apolónia
Seu culto e Devoção

Estudo histórico e iconográfico

Da autoria do Sr. Dr. José de Paiva Boléo — médico estomatologista e escolar do Liceu de Gil Vicente — apareceu, recentemente editado, um interessantíssimo estudo histórico e iconográfico sobre a Santa Apolónia — padroeira dos padecentes das dores de dentes.

Dado o interesse que, para nós ferroviários, constitui o conhecimento dos factos mais notáveis da vida da Santa — que dá o nome à estação n.º 1 da capital e cuja Capela, hoje sem qualquer sinal religioso, está transformada em Armazém de Víveres da Companhia — transcrevemos, com a devida vénia, algumas das mais curiosas passagens do muito completo e bem elaborado trabalho do Sr. Dr. Paiva Boléo.

«Santa Apolónia, martirizada no século III, durante o reinado do imperador Décio, tornou-se no século XIV a advogada dos que padecem dos dentes e mais tarde a patrona dos profissionais da arte dentária.

Foi escolhida de entre os santos do Martirológio cristão, porque sofrera o arrancamento violento dos dentes e fracturas dos maxilares.

O seu culto espalhou-se largamente pela Europa e muitos são os documentos iconográficos existentes nos mais variados países.

Os museus públicos e particulares e muitos edifícios religiosos guardam esculturas, pinturas, tábuas, telas, iluminuras, miniaturas, baixos relevos, tapeçarias, azulejos, paramentos, custódias e tapetes, com imagens de Santa Apolónia de alto valor artístico.

O seu culto atingiu o apogeu, desde o século XV ao século XIX, havendo ainda hoje grande devoção popular a Santa Apolónia.

Os estomatologistas e os odontologistas, isto é, os profissionais da arte dentária actuais, médicos ou não médicos, muito se têm interessado pelo estudo histórico e artístico referente a esta Santa. Muitas revistas da especialidade publicam referências ao assunto e fotografias da sua Patrona. Vários agrupamentos profissionais, em diversos países, têm mandado esculpir imagens e celebrar festividades em sua honra, em 9 de Fevereiro, dia em que a Igreja católica comemora a sua festa litúrgica.

O culto a Santa Apolónia

Como começou na Europa cristã o culto de Santa Apolónia?

O Dr. Nux diz o que o centro principal da devoção a Santa Apolónia parece encontrar-se em Flandres, porque muitos eram os santuários onde era invocada. O inquérito que fez nas arquidioceses de França assim parece indicar.

O padre Michel English (Bruges, Bélgica), afirma, por documentos que não indica, que o culto teria vindo dos países do Norte da Europa. Mrs. Lindsay de Londres, pensa que a veneração de Santa Apolónia teria sido introduzida na Inglaterra em 1328, pela rainha Filipa de Hainaut, quando casou com Eduardo III. Uma tapeçaria da Igreja de Coventry daria explicação do facto.

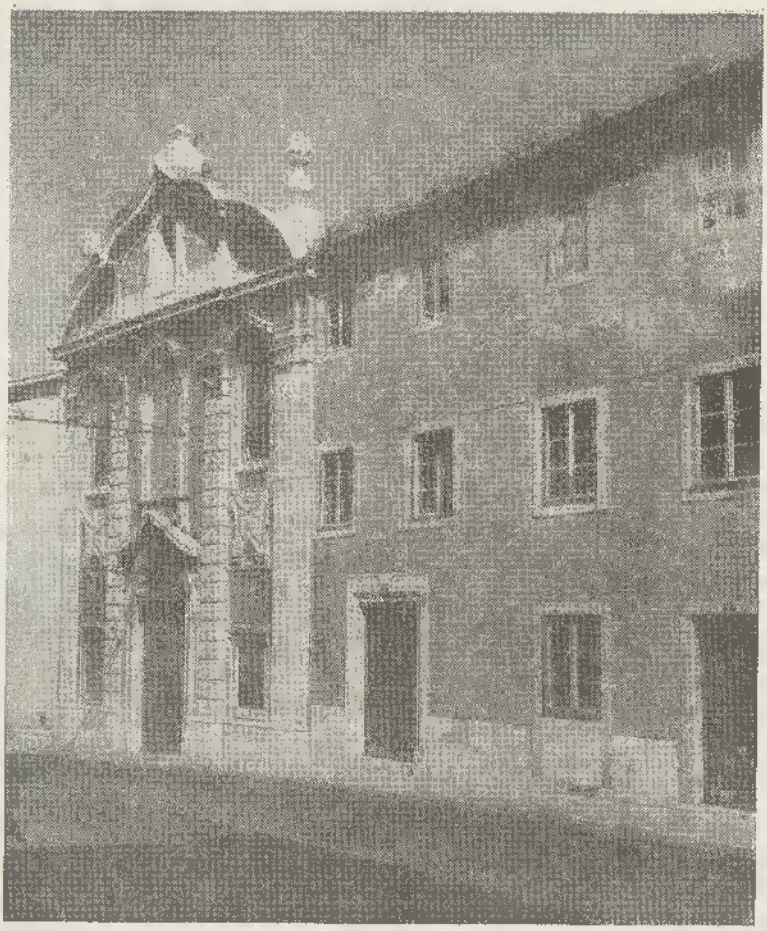
Outra corrente de devoção ganha a Alemanha.

Em Madrid existiu junto da porta do Retiro uma ermida muito antiga, talvez do século XIV, dedicada a Santa Apolónia, chamada da «corona»; e há relíquias na igreja das Descalças Reais, em Madrid.

Em Itália, há sinais evidentes de que esta devoção existiu. Houve mesmo, em Roma, uma igreja dedicada a Santa Apolónia, mas que parece que já não existe hoje. Há todavia ainda a Piazza Sant'Apollonia. Em Florença há uma igreja que lhe é dedicada. Este culto, vai-se encontrar mesmo nos países nórdicos.

Segundo refere Arqués Miarnau, teria sido o Papa português João XXI um dos primeiros que, no livro «Thesaurus Pauperum», ao falar da dor de dentes, teria contribuído para propagar o culto a Santa Apolónia: *«Todo o homem que tenha dor de dentes e se recomende a Santa Apolónia e faça oração, a dor desaparecerá»*.

A Pedro Hispano ou Pedro Julião, o nome secular do Papa João XXI, é atribuído aquele livro de medicina popular que, durante alguns séculos, adquiriu uma larga fama e foi traduzido em várias línguas.



Fachada da capela de Santa Apolónia, em Lisboa, que foi apeada e transferida para o Arrepiado (Chamusca)
(Foto — Eng.º Arthur da Fonseca)

Nomes e insígnias

O nome de Santa Apolónia aparece com grafias diferentes, conforme as regiões em que é venerada.

O nome latino é Apollonia, determinativo feminino que deriva da palavra Apollo, deus do Sol e também da beleza, da música, médico dos deuses do Olimpo e pai de Esculápio, deus da Medicina.

Em francês aparecem os termos Apolinne, Apolline, Apolloine, Pollonie, Polline. Os dois primeiros parecem ser os mais usados.

Em espanhol o nome mais vulgar é Apolónia. Também aparece o termo Polónia.

Em inglês o termo usual é Apollonia. Em alemão Apollonia, também havendo o termo Ploni.

Em português, nos livros, imagens e registos mais antigos, aparecem os seguintes termos: Apolonia, Apelonia, Appolonia, Apollonia, Aplonia e num registo, certamente por adulteração, a denominação estranha: Santa Pulinária.

O Senhor Dr. Avelino de Jesus da Costa encontrou num documento (ano 1337) que parece ser, em Portugal, o mais antigo, referente a Santa Apolónia, o nome de Santa Apeloinha.

Só na inscrição do busto existente na Igreja da Madre de Deus se lê o termo Pelónia e também nalguns registos populares, ainda que existam, mesmo actualmente, pessoas que tenham como nome ou sobrenome Polónio ou Polónia.

Actualmente o termo usado é Apolónia. As insígnias ou atributos de Santa Apolónia são, além da palma, comum a todas as santas martirizadas, a turquês, as tenazes, pinças ou alicates de feitios diversos, segurando um dente, podendo-se até, pelos desenhos destes instrumentos, assistir à evolução que estes ferros apresentam através dos séculos. Na imagem existente na igreja de S. Martinho de Pousada de Saramagos (Famalicão), a Santa segura na mão o dente sem ferro, caso único na iconografia de Santa Apolónia.

Os dentes, como insígnias ou atributos, são sempre excessivamente grandes para serem bem visíveis e representam os molares.

Além destas insígnias, é frequente representarem a Santa com um livro, quase sempre aberto, símbolo de ciência ou cultura religiosa ou profana.

Relíquias

É certo que após o martírio dos cristãos dos primeiros séculos, sempre que isso fosse possível — era-o na maioria dos casos — os restos dos seus martirizados corpos eram piedosamente recolhidos e recebiam sepultura cristã. As autoridades autorizavam ou toleravam que isso se fizesse.

A crença na ressurreição dos corpos, que é um dogma do cristianismo, como já o era do judaísmo tradicional, exigia a sepultura dos restos mortais.

Santa Apolónia sofreu o martírio das extracções violentas dos dentes com fracturas dos dentes maxilares. E foi em seguida queimada viva.

Os restos do seu corpo dilacerado e carbonizado, foram, portanto, com a toda a probabilidade, recolhidos e colocados nalgum horto tumular, como era de uso em famílias abastadas.

Várias igrejas receberam mais tarde essas relíquias, a maior parte das quais se encontra em Roma.

Em Santa Maria Maior está a cabeça; em São Lourenço, extra-muros, um braço; em São Brás, parte do maxilar inferior; e os dentes estariam espalhados por conventos diversos: Araceli, Santa Maria do Campo de Marti, Santa Cecília de Transtevere, etc.

Em Espanha existiriam dentes na Catedral de Placência, em Portugal parte do esqueleto na Igreja de São Roque. Na Madre de Deus, em Lisboa, há um busto-relicário vazio e na Igreja de São Tiago e São Martinho, de Lisboa, há também um busto-relicário melhor conservado do que o da Madre de Deus, com uma relíquia no peito da estátua, mas não pertence a Santa Apolónia, como se pode ver pela inscrição existente no medalhão.

Procurei informar-me da existência das relíquias na Igreja de São Roque e recebi a seguinte resposta:

«Dadas as vicissitudes por que têm passado as relíquias e como não há qualquer inventário recente, torna-se pràticamente impossível encontrar as relíquias de Santa Apolónia» — a) *Padre Norberto Martins.*

A quantidade de dentes espalhados pelo mundo, atribuídos a Santa Apolónia, ultrapassa de longe o normal duma pessoa. Parece que houve tempo em que os pedidos de relíquias eram tantos, que pessoas pouco escrupulosas tocavam outros dentes nos dentes de Santa Apolónia e atribuíam a estes o mesmo valor. Passavam a ser relíquias, tocadas nas relíquias dos santos.

Daí o dizer Lindsay que os dentes espalhados pela Europa, atribuídos a Santa Apolónia, poderiam encher um tonel... E compreende-se a reacção do Papa Pio VI que, nos fins do século XVIII, ordenou que se recolhessem os dentes espalhados pelos diversos templos de Itália, que se diziam ser de Santa Apolónia. Os dentes recolhidos enchiam uma quarta de alqueire e, em seguida, o Papa mandou lançá-los ao Tibre.

A devoção a Santa Apolónia em Portugal

Foi-nos difícil saber a extensão da devoção a Santa Apolónia em Portugal. A pouco e pouco, porém, se conseguiram juntar elementos, a maior parte dos quais agora se publicam pela primeira vez.

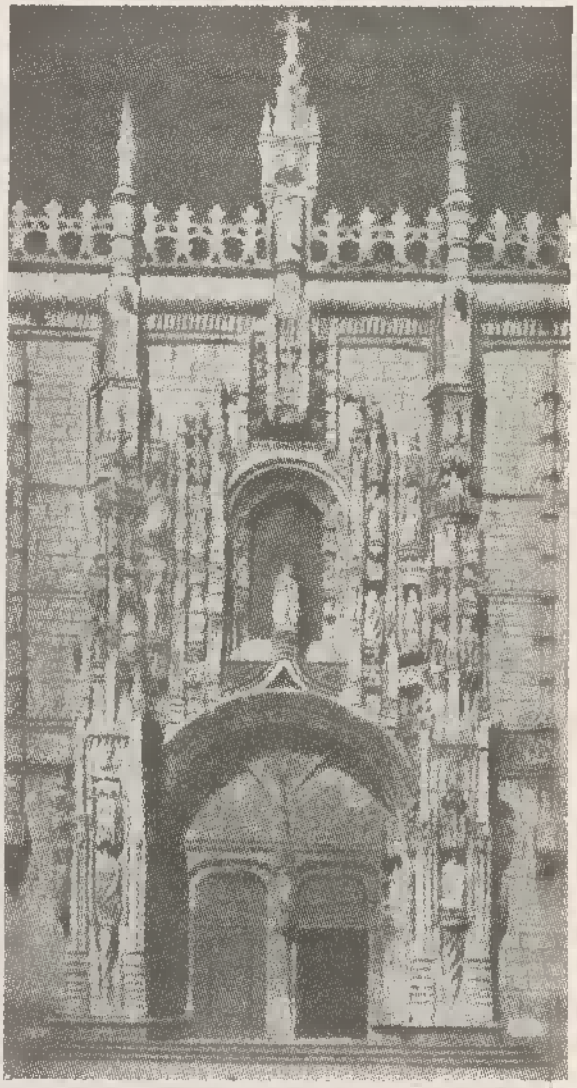
Em Lisboa existiu um mosteiro de Franciscanas da primeira regra de Santa Clara, fundado junto do sítio onde havia já uma ermida, à qual se faz referência em documentos datados de 1337 e que era dos confeiteiros, dedicada a Santa Apolónia. Portanto, no início do século XIV, já havia em Lisboa devoção a Santa Apolónia. Daí o chamar-se a este sítio, Santa Apolónia, nome que persistiu até aos dias de hoje.

De Vila Viçosa, veio D. Isabel de Madre de Deus, com a família da Casa de Bragança, senhora muito venerada da Rainha D. Luísa. Professara D. Isabel da Madre de Deus a regra de S. Francisco, da regra de Santa Clara.

Recolheu-se na Ermida de Santa Apolónia, a fim de tratar da Capela e da Santa, e indo depois para Inglaterra, em 1662 regressou em 1673. Voltou para a Ermida, que fora reedificada em 1671 e, com outras companheiras, deu aquela religiosa princípio a um Recolhimento. O Papa Clemente II, «transferiu-o» em Mosteiro, onde professaram em 6 de Fevereiro de 1718. O Mosteiro ou convento sofreu estragos com o terramoto e foi restaurado.

Da capela, restava apenas a fachada, na qual se via um querubim em pedra sobre o tímpano e no alto um nicho vazio.

Esta fachada foi apeada e reedificada no Arrepiado (Chamusca). Era a capela pequena e só podia acomodar 200 pessoas. Havia na capela diferentes



Parte lateral do Mosteiro de Santa Maria de Belém (Jerónimos) — À mão direita da Senhora dos Reis (figura central) está a imagem de Santa Apolónia
(Foto — Mário Novais)

imagens, mas as de maior devoção eram a de Santa Apolónia e a do Senhor Jesus da Paciência.

Com a expulsão das Ordens Religiosas em 1834, as religiosas clarissas (tinham então em Portugal 12 conventos) que habitavam o Mosteiro de Santa Apolónia, passaram para Sant'Ana e o convento desocupado serviu aos meninos da Real Casa Pia que trabalhavam no Arsenal. Depois passou para a Real Companhia dos Caminhos de Ferro.

A Capela, no seu interior, não tem hoje sinal religioso algum e constitui um armazém da Cooperativa dos Caminhos de Ferro.

Todavia, toda aquela zona da cidade está ainda impregnada do nome de Santa Apolónia. Além da Estação de Caminho de Ferro que tem o seu nome e que, depois dos melhoramentos por que passou, se transformou na primeira estação de caminhos de ferro de Lisboa, há o Palácio de Santa Apolónia, hoje chamado dos Palhas, por ser pertença dos descendentes da família Pereira Palhas e há, por trás do que foi o Convento, o Forte de Santa Apolónia, sistema de fortificações seiscentistas da margem de Lisboa; e ainda o nome de Santa Apolónia aparece na esquina de ruas diversas: Rua de Santa Apolónia, Calçada de Santa Apolónia e Rua da Cruz de Santa Apolónia. Há também o Cais de Santa Apolónia junto ao Tejo.

Na toponímia portuguesa, o nome de Santa Apolónia aparece ainda na freguesia de Alcaíns, freguesia de Silvares, do concelho de Guimarães, e ainda no lugar de Talhadas, Ferreira do Zêzere, há uma capelinha rural dedicada a Santa Apolónia.

Santa Apolónia, na capela de Silvares, Guimarães (imagem do altar). — Século XVIII

DA UNIÃO DOS SINDICATOS DOS FERROVIÁRIOS

Estudo da Revisão das Condições de Trabalho dos Ferroviários

Em comunicação de 30 de Agosto findo, dirigida pelo Presidente da Comissão encarregada de estudar a revisão das condições de trabalho dos ferroviários, à União dos Sindicatos dos Ferroviários, na qual se esclarece a posição actual dos trabalhos em curso, fez-se saber que de acordo com a orientação traçada na reunião plenária de 14 de Julho último, se têm efectuado diversas reuniões com os representantes da C.P., nas quais — e ainda de harmonia com a mesma orientação — têm sido abordados os problemas relativos às categorias profissionais, sua definição, posição relativa nos quadros da Empresa e composição destes mesmos quadros.

Na mesma comunicação, em que se alude à complexidade de que a matéria se reveste dado o elevado número de funcionários e a diversidade de funções em apreço, informa-se que nos trabalhos, já adiantados, estão sendo tomados em consideração os pontos de vista e as definições apresentadas pelos Organismos representativos da Classe.

Da referida comunicação se fez ainda constar que a proposta da Empresa nesta parte — que se espera esteja concluída em breve —, será levada ao conhecimento dos vogais da Comissão para sobre ela se pronunciarem, passando-se seguidamente à apreciação das demais matérias constantes do acordo colectivo que está sendo objecto de estudo.

ELOGIO DO COMBOIO

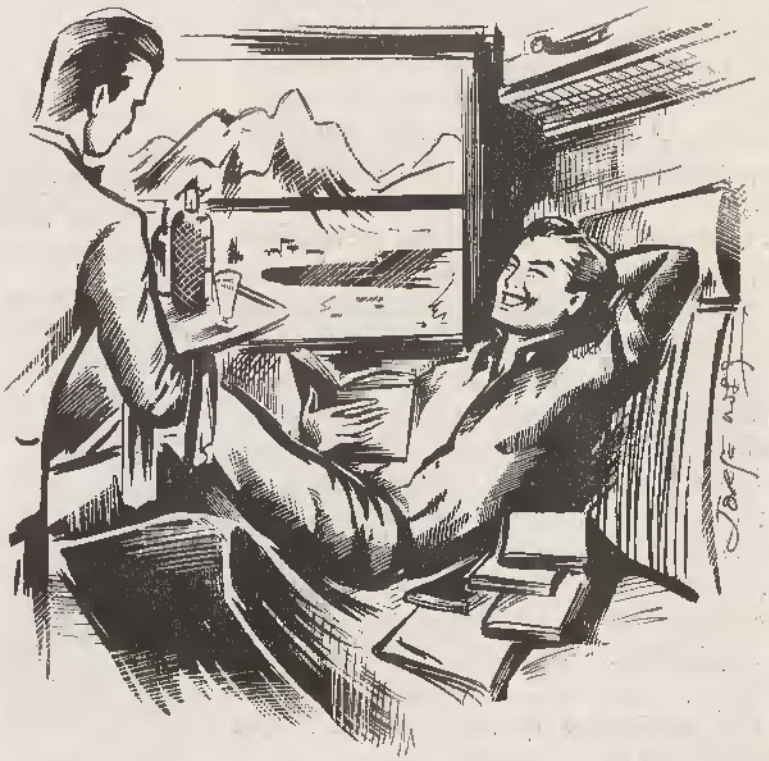
Por JOHN MASON BROWN

HÁ pessoas que para se decidirem a viajar é preciso que lhes acenem com maravilhas ou pelo menos ouçam o som musical de nomes exóticos. Eu não. Embora me agrade ver coisas novas, como a todo o mundo, gosto igualmente de viajar pròpriamente dizendo.

E, mais especialmente, gosto de comboios, seja qual for o destino deles.

Na verdade, gosto tanto de comboios que, se fosse possível, trocaria a minha cama por um beliche, enfeitá-lo-ia com pesadas cortinas verdes, equipá-lo-ia com uma máquina que me embalasse mansamente e, para garantir o bom sono, instalaria um aparelho sonoro a produzir aqueles deliciosos ruídos nocturnos de apitos distantes, barulhos de desvios que se abrem, comboios de carga passando ao lado e o *chego-já chego-já*... das locomotivas.

Um comboio é uma unidade perfeita e, dentro dele, quase nos esquecemos de que temos um destino, ao entregarmo-nos àqueles confortos que só um caminho de ferro nos pode proporcionar. O viajante prudente regozija-se com o facto de que está tão liberto do



— Eu gosto de comboios, seja qual for o destino deles...

tempo, quão liberto está do telefone. A menos que ocorra chamada por más notícias, um comboio pode-se tornar para o viajante como um lugar de retiro. Uma pausa de repouso na vida. Um refúgio sobre rodas, que devora terreno, ao passo que anula o tempo.

Ano após ano, tenho andado para cima e para baixo, para dentro e para fora, em comboios de toda a qualidade. Durante séries de conferências, já me aconteceu dormir em comboios durante vinte e cinco noites consecutivas. Maravilhas aerodinâmicas, expressos, mistos, cromados ou estofados, ar condicionado ou empoeirado, electrificados ou a vapor.

Tenho entrado em comboios às duas da manhã, em pequenas paragens, a meio de um nevoeiro e tenho saído de comboios para cidades estranhas, em plena madrugada. E nunca deixei de gostar de comboios!

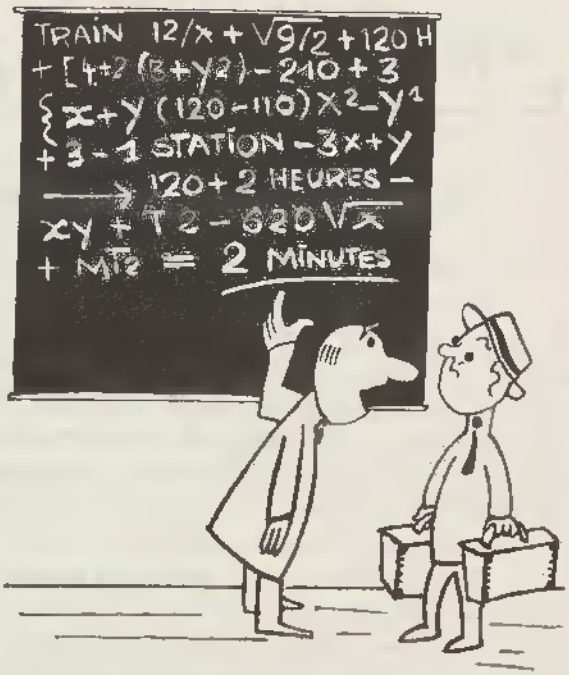
Gosto deles pelo conforto que oferecem, pela sua serenidade, seu calor, sua eficiência, sua impersonalidade. Gosto da escuridão e da calma que o passageiro pode manter na sua cabina em plena luz do meio-dia, e da ilusão que me proporcionam: sentir-me de algum modo tranquilo em pleno movimento.

Um bom comboio, bem aproveitado, é a melhor cura de repouso para um sujeito sádio, acostumado a viver em terra e que, embora sentindo-se cansado tem entretanto que andar. As janelas dos comboios são as mais tentadoras vitrinas que conheço, e o gesto de olhar através delas um acto maravilhosamente voluntário. A paisagem fica sob o nosso arbítrio, podemos olhá-la ou não, conforme o gosto.

E há ainda as sonecas diurnas, essas públicas experiências de sono, cujo encanto maior está em não nos envergonharem absolutamente nada. Sim, e há ainda o apetite que um dia inteiro de inactividade num comboio só faz estimulos. Apetite que só os rudes trabalhadores braçais entendem, embora com uma diferença: é adquirido sem esforço. Apetite tão formidável que torna diliciosos os bifes, as batatas cozidas e o presunto com ovos, e faz com que fiquem toleráveis à vista, senão ao paladar, os legumes enlatados e o café requentado.

Os passageiros sobem ao comboio armados com os jornais da sua terra, os braços carregados de revistas.

BOM HUMOR...



— Segundo os meus cálculos, tens ainda 2 minutos para apanhar o comboio...

Poucos lugares se podem comparar ao comboio como local de leitura. Sem nada que nos perturbe, à vontade, deitado horizontalmente no beliche, ou sentados num canto de observação ou partilhando uma poltrona com um estranho, poucas bibliotecas nos podem proporcionar concentração tão grande como um comboio.

Só uma cadeira de convés, em navio, nos dois primeiros dias de viagem, antes que se tenha travado conhecimento com os demais passageiros, lhe pode ser superior.

Quem me quiser proporcionar amplo conforto, dê-me uma cabina de comboio já arrumada para a noite, mas para ser usada em pleno dia, com sono à vontade do freguês, o colchão cheio de livros, e refeições que surgem ao toque de uma campainha mágica.

(do Jornal «Novidades»)

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

A nossa excursão à Áustria

NO dia 1 de Agosto regressou a Portugal o grupo ferroviário que duas semanas antes se deslocara à Áustria. Sobraçando montes de malas e, sobretudo, carregados de boas recordações, os excursionistas foram descendo nesta e naquela estação, a caminho das suas residências, bem dispostos, comunicativos, desejosos de reportar a parentes e amigos as esplêndidas impressões colhidas durante a viagem.

Tal como estava previsto, foi cumprido o programa que deu a conhecer aos participantes desta maravilhosa excursão um dos mais encantadores países da Europa, de tão diferentes e atractivas facetas.

Um pernoitamento na cidade de Hendaye (fronteira francesa), onde o grupo foi saudado, por parte da SNCF, pelo Sr. Aubourg, Chefe de estação principal, permitiu fazer viagem directa à Alemanha com simples mudança de comboio em Paris. Partindo de Hendaye, no domingo, 17 de Julho, os excursionistas alcançaram Nuremberga no dia seguinte, cerca do meio-dia. Estavam já no caminho de Viena e a fronteira austríaca de Passau encontrava-se a dois passos.

Nuremberga proporcionou aos turistas a visita da cidade alemã onde, após o último conflito mundial, teve lugar o julgamento dos chamados criminosos de guerra — um dos mais sensacionais processos que a História contemporânea regista. Muito danificada pelos bombardeamentos aéreos, a cidade de Hans Sachs e Alberto Dürer é como que uma nova fénix renascida das próprias cinzas fumegantes, pois, graças ao zelo da sua municipalidade, encontra-se hoje em grande parte reconstruída, tendo havido, porém, o cuidado de respeitar a traça primitiva.

Desta estadia em Nuremberga destacamos a interessante visita ao Museu dos Transportes, onde estão expostos os mais variados modelos de máquinas, carruagens e de instalações ferroviárias, colecções de dispositivos, gravuras, etc.. Curiosíssima a «viagem» pelo caminho de ferro no cinerama do Museu. Logo que se inicia a projecção, graças a um dispositivo de 3 «écrans», temos a impressão de viajar numa automotora, junto à frente envidraçada, tendo de cada lado duas janelas.

A aparelhagem sonora é tão perfeita que nos dá a sensação nítida da passagem por pontes, viadutos, túneis, estações, bem como por comboios cruzando em plena via. O jogo das imagens surpreende pelo realismo que imprime à cena: assim, a paisagem e os objectos que surgem pela frente («écran» panorâmico) voltam a ser vistos através das janelas (pequenos «écrans» laterais), em perspectivas diferentes e numa desfilada veloz.

Nesta visita ao Museu dos Transportes o grupo português foi acompanhado pelos Srs. Franz Cavallo, funcionário superior dos Caminhos de Ferro Alemães e Smith, representante em Nuremberga da A. T. C. Alemã. Ao almoço que se seguiu o Sr. Cavallo apresentou ao grupo português as saudações dos nossos colegas alemães e exprimiu os melhores votos pelo êxito desta primeira visita à cidade de Nuremberga.

Durante a estadia foram os excursionistas assisti-

O grupo português que visitou a Áustria, no Palácio de Schönbrunn, em Viena

dos pelo estudante universitário Vitus Seibold que, falando primorosamente o espanhol, a todos deixou as melhores impressões pela forma proficiente e agradável como orientou as visitas.

Também houve ensejo de visitar, à noite, o histórico restaurante Heilig-Geist-Spital, para prova do afamado vinho da região.

Prosseguindo viagem atingiu-se finalmente Viena onde, na West Banhof, os visitantes eram aguardados pelo Sr. Keller, Presidente da A. T. C. Austríaca e pela sua secretária Fraülein Grem.

Logo no dia seguinte, após o pequeno almoço, fez-se a descoberta da cidade sob a orientação de M.me Ema Kohl, já nossa conhecida por ter-lhe sido confiada igualmente esta missão quando, em 1956, 2 grupos portugueses visitaram Viena.

Não é fácil descrever as belas emoções que experimenta o turista que, pela primeira vez, chega a Viena.

Dos seus monumentos, das suas igrejas, dos seus palácios e jardins, dimana tanta espiritualidade, tanta beleza e poesia, que torna a sua visita uma melodia enternecedora.

Os seus museus, teatros e concertos são testemunhos de tanta riqueza cultural que o visitante se sente preso da cidade por inefável magia.

É bem verdade quando os austríacos afirmam que Viena oferece «a alegria de viver no sentido da beleza».

Entre as muitas preciosidades que a cidade revelou aos excursionistas não podemos deixar de apontar a Catedral de Santo Estêvão, jóia arquitectónica e símbolo de Viena, o Palácio de Schönbrunn (residência de Verão da antiga Casa Imperial Austríaca) cuja sumptuosidade, valor artístico e histórico lhe conferem um interesse turístico extraordinário, a Igreja de S. Carlos, o Museu de História de Arte com as suas famosas colecções de pintura e de antiguidades egípcias, gregas e romanas, o Palácio da Corte e o seu maravilhoso Tesouro, os formosos jardins do Palácio do Belvédère e o Panteão dos Capuchos, onde se encontram os túmulos da família imperial.

À tarde, depois de breve passagem pelo Prater, famoso parque de diversões da cidade, efectuou-se um circuito aos arredores. À saída de Viena e junto do Danúbio foi curioso observar o movimento animado de numerosos barcos de recreio, à vela, que sulcavam as águas em todas as direcções. Nas praias fluviais das margens, uma multidão de banhistas espalhava-se, preguiçosa, tomando banhos de sol ou chapinhando alegremente. Muitas destas praias possuem instalações privativas de empresas, clubes e outros organismos, figurando entre elas a dos ferroviários austríacos.

Klosterneuburg, um dos pontos a atingir nesse dia, possui um belo convento que o grupo visitou. Outrora um dos mais ricos do país, pretendeu ser, por determinação do Imperador Carlos VI, que o mandou reconstruir, um segundo Escorial — espécie de grandioso palácio-mosteiro. Infelizmente a morte do imperador veio impedir que o projecto se concretizasse. O que pôde, todavia, ser criado: os amplos salões imperiais em estilo barroco do primeiro andar, magnificamente decorados com pesadas tapeçarias de Bruxelas, a biblioteca, contendo para cima de 120.000 volumes e inúmeros manuscritos de grande valor, o museu sacro onde existem belos retábulos e esculturas dos séculos XIV e XV — tudo isto é bem o reflexo de uma época de autêntico florescimento artístico.

O grupo seguiu depois através de óptima estrada em lacetes, aberta na montanha, até Kahlenberg e Leopoldsberg que marcam não só o extremo da extensa floresta vienense como o de toda a cadeia alpina. A paisagem, de uma vastidão surpreendente que nomeadamente de Leopoldsberg se divisa, abrange a mancha escura que representa a pesada cortina de arvoredo do Prater, as verdejantes colinas nas margens do Danúbio e, em dias de boa visibilidade, a distante, esfumada silhueta dos montes Cárpatos, na Checoslováquia, cuja fronteira fica a cerca de 70 quilómetros (foi este cenário deslumbrante que parece ter inspirado a Beethoven a sua soberba Pastoral).

O regresso fez-se por Grinzing, centro de importante região vinícola, pitorescamente situado junto de suaves encostas revestidas de vinhedos. O jantar teve lugar num dos muitos restaurantes locais, onde se bebeu, ao som da romântica música vienense, o tradicional «Heuriger» (vinho novo). Dirigentes da ATC austríaca, tanto do sector turístico como do sector desportivo, tomaram parte neste jantar que decorreu muito animado. Este ambiente festivo contagiou a dona do restaurante que, sendo excepcional

*

As danças folclóricas figuram entre as melhores recordações trazidas da Áustria. O grupo tirolês que se exibiu perante os portugueses em Innsbruck

*

Decorreu com a maior satisfação a nossa excursão à Baviera, efectuada em Agosto último. Os excursionistas na Cervejaria Real, em Munique

cantora, deliciou os ferroviários portugueses com largo reportório de populares canções vienenses.

No dia seguinte, após o almoço, deslocou-se o grupo a Heiligenkreuz e Mayerling onde visitou, respectivamente, a famosa abadia dos Cisteres (com o seu belo claustro de colunas de mármore vermelho e os seus valiosos vitrais do século XIII) e o local, hoje transformado em capela, onde teve lugar o dramático desfecho do romance do filho de Francisco José e da jovem baronesa Maria Vetsera.

A caminho de Mayerling, em Hinterbrühl, teve, porém, a oportunidade de tomar contacto com a obra magnífica de Hermann Gmeiner, havendo-lhe sido facultada a visita de uma das maravilhosas «Aldeias de Crianças SOS» fundadas por aquele extraordinário benemérito. Diferente de todas as outras instituições de carácter social, funciona em moldes muito especiais, pois não se vêem ali refeitórios comuns, camaratas ou cozinhas públicas. Às crianças recolhidas na «Aldeia» é-lhes dado um lar próprio e, mais do que isso, são entregues aos cuidados de uma monitora a quem tratam pelo doce nome de mãe. São distribuídas em grupos de 6 a 8 por casas que passam a ser a sua e onde num ambiente tranquilo e saudável crescem e recebem educação adequada. À semelhança deste agregado de Hinterbrühl existem no país mais 5 aldeias de crianças, que o bom povo austríaco auxilia e acarinha.

Prosseguindo no cumprimento de um programa organizado no sentido de manter sempre vivo o interesse dos participantes desta excursão, realizou-se ainda um outro circuito em autocarro, desta vez a Carnuntum, antiga cidade romana, cujas escavações puseram a descoberto importantes vestígios da passagem dos soldados de Tibério.

À saída da cidade visitaram-se, no Cemitério Central, os túmulos dos mais famosos músicos austríacos, onde a arte transmite ao mármore toda a gratidão humana pelo bem espiritual que difundem as suas obras imortais.

No percurso visitou-se o castelo de Traun, curiosa construção do século XVII em cujas dependências se encontra um pequeno museu de achados arqueológicos provenientes de Carnuntum. Houve, depois, curta paragem nas termas de Deutsch-Altenburg, para almoçar. A proximidade da fronteira com a Checoslováquia despertou, então, o desejo de avançar um pouco mais na direcção leste e alcançar a ponte extrema da Áustria, a fim de lançar um rapidíssimo e curioso olhar para lá da «cortina de ferro. De facto pôde avistar-se, ao longe, o magnífico castelo de Presburgo, já em plena Checoslováquia. Nota a registar pelo seu ineditismo: os guardas fronteiriços austríacos pousaram com os portugueses para uma fotografia que tinha, como fundo, as montanhas do país vizinho. Depois deste improvisado passeio à fronteira leste da Áustria, retomou-se a marcha que tinha como destino o Neusiedlersee. Este lago, de águas salgadas, com a extensa superfície de 350 km², mas de pouquíssima profundidade, pois apenas atinge 1 a 2 metros, parece ser o que resta de um antigo mar, apresentando-se hoje como o único da Europa com características de lago de estepe. Nas suas margens bordadas de altos canaviais vive grande variedade de aves aquáticas que emprestam um certo exotismo à paisagem plana e árida. Em barco apropriado, de fundo chato, deram os excursionistas agradável passeio pelo lago. Nota curiosa: estando Neusiedlersee situada numa região onde já predominam os costumes húngaros são estes passeios no lago muito pitorescos, porque os visitantes se fazem geralmente acompanhar de músicos tziganos que, manejando hàbilmente os seus violinos, os deliciam durante todo o percurso com as mais agradáveis melodias.

No regresso a Viena houve ainda ensejo de fazer uma prova do conhecido vinho da região, numas das típicas «Weinhaus».

Depois de um sábado livre na capital, cuja manhã foi dedicada aos armazéns, dado que de tarde o comércio estava encerrado, partiu-se rumo a Salzburgo, onde se chegou no domingo 24. Na estação o grupo era aguardado por parte da A. T. C. Austríaca pela Sr.ª D. Irene Müssinger, que se exprimia em espanhol por ser natural de Barcelona. Esta senhora, austríaca por casamento, foi extremamente simpática para com o grupo português, prestando-lhe uma assistência cari-

nhosa e orientando-o proficientemente em todas as visitas turísticas efectuadas na região de Salzburgo.

Após o almoço no hotel Vogelweiderhof, tomaram-se os primeiros contactos com a pequena e encantadora cidade de Mozart subindo em funicular ao Monte dos Monges, do cimo do qual se domina todo o burgo. Mereceu particular interesse a visita da Fortaleza de Hohensalzburg, pesada mole fundada pelo arcebispo Gebhard de Helfenstein, impressionante pela sua câmara de torturas onde se podem ver os instrumentos que serviam para obrigar os prisioneiros a confessar os seus crimes ou pseudo crimes. Entre outros castigos, que a sádica imaginação dos senhores feudais e renascentistas concebeu, contava-se o de prender à parede com anéis de ferro os prisioneiros que ficavam depois expostos ao calor de caldeiras aquecidas ao rubro. Além de muitos outros horrores, também ali figura a tristemente célebre «roda», infamante processo de execução, muito usual por volta do século XVII. A contrastar, porém, com este terrífico «décor», o panorama magnífico, que se abraça da torre de vigia, parece varrer, completamente, todos os miasmas e «medos» que devem pairar nas profundezas do castelo.

Salzburgo, porém, oferece ainda outras preciosidades à nossa admiração, como sejam: a Capela de S. Jorge, a vasta Catedral construída sob a orientação de Solari, o Palácio de Mirabela e a Casa de Mozart, onde nasceu e viveu o grande compositor, hoje transformada em museu.

Durante esta estadia em Salzburgo realizaram-se três excursões aos arredores da cidade, a primeira ao Grossglokner, a segunda a Dachstein e a terceira a Hellbrunn.

Tomando a direcção de Hallein — a cidade do sal — alcançou-se a mais alta montanha da Áustria, o Grossglokner (3.798 m.), através da maravilhosa Estrada dos Alpes (Alpenstrass) cujo elevado custo de construção e conservação obriga ao pagamento de portagem.

O tempo excepcionalmente frio que se fazia sentir em toda a Áustria proporcionou um espectáculo de neve admirável, raro nesta época do ano: alvo manto envolvia a paisagem alpina, a pontos de recentes nevões obrigarem os «limpa-neves» a trabalho aturado para deixar a estrada livre ao intenso trânsito do Verão.

À chegada ao Alto de Francisco José o deslumbramento do extenso glaciar do Pasterze culminou bem esta jornada inesquecível. A brancura perdia-se nos confins do horizonte, a grandeza do cenário era esmagadora!

Foi neste local de sonho, no restaurante «Karl Volkerthaus», a 2.154 metros de altitude, que os excursionistas almoçaram. Breve se iniciava o regresso, pois a distância a percorrer não permitia delongas. Agora em contínua descida, de novo serpenteando por entre as altas montanhas nevadas, admirando as inúmeras cascatas do degelo e cruzando filas intermináveis de automóveis das mais diferentes nacionalidades, espectáculo surpreendente da alta popularidade atingida pelo turismo da altitude, voltavam à vista as terras baixas da planície, com os seus riachos caudalosos e lagos a recolherem toda a água da serrania.

Zell am See, animada estância de turismo, proporcionou uma paragem agradável junto ao pitoresco lago de Zell, no sopé da montanha. Mais adiante cabia a vez à cidadezinha de Lofer, de deliciar os excursionistas com as suas casas de fantasia, quase de brinquedo, onde a graça, aliada à formosura, parece traduzir toda a vocação musical do seu povo tradicionalista. A estrada do regresso, diferente da utilizada à ida, penetrava aqui em território alemão e adquiria nova beleza: a massa orográfica dos Alpes bávaros erguia-se altaneira bem perto, à direita, e conferia à paisagem rara imponência. E foi já pela auto-estrada que de Viena conduz a Munique e Hamburgo que se efectuou a chegada a Salzburgo, de novo em terra austríaca.

A segunda excursão teve por fim visitar as geleiras de Dachstein e efectuar um circuito pelo Salzkammergut, a bela região dos lagos austríacos.

Por uma estrada de floresta, seguindo o curso de uma ribeira de águas tumultuosas, alcançou-se Hallstatt, a cidade pré-histórica das minas de sal-gema, muito apertada entre a montanha e o lago do mesmo nome.

Cenário admirável o que oferece o Lago de Hallstatt, ao mesmo tempo belo e sombrio! Rodeado completamente por altas e abruptas montanhas que lhe roubam a claridade e muitas horas de luz solar, atrai-nos e convida-nos pela serenidade das suas águas estanhadas e pela graciosidade das suas margens. Uma variada frota de recreio proporciona passeios muito agradáveis, que permitem apreciar melhor as curiosas habitações lacustres onde, devido à estreiteza do terreno marginal, vive parte da população ribeirinha.

Terminado o almoço num dos restaurantes da beira do lago, seguiram os excursionistas a Obertraun, ponto de partida do teleférico do Dachstein. Em cabina de 40 passageiros alcançaram a estação de Schoenbergalm a cerca de 1 000 metros de altitude, ascensão que proporcionou uma bela panorâmica da região de Hallstatt. Ainda uma escalada a pé e eis a entrada das célebres grutas de gelo.

A visita às geleiras de Dachstein proporcionou a curiosa visão de um estranho mundo subterrâneo, branco e gélido. Numa sucessão feérica, abrem-se as grutas de Rieseneis e Mammuth em vastas salas, galerias, túneis coroados de pesadas abóbodas, eriçados outros de brilhantes estalactites. Havia uma hora que durava esta caminhada no subsolo, numa permanente fascinação, perante tanta maravilha da natureza, quando voltou a surgir a luz do dia.

De regresso a Hallstatt pelo teleférico, prosseguiu-se o circuito através do Salzkammergut. Num crescente interesse a paisagem foi perpassando, revelando todos os seus encantos: lagos, cursos de água, animadas estâncias, belas vivendas, tornavam este passeio deveras aprazível.

O tempo atardava, tornando impossível a paragem nestes belos locais. Um, no entanto, teve de ser exceptuado — St. Wolfgang que, pela beleza do seu lago, o pitoresco das suas ruas e casas — entre as quais a célebre estalagem do Cavalo Branco — a for-

mosara da sua Catedral e o seu mundo cosmopolita, impunha absolutamente uma visita.

O terceiro e último destes passeios levou os participantes a Hellbrunn onde demoradamente percorreram os parques do Castelo, mandado construir cerca de 1615, pelo arcebispo Marcus Sitticus de Hohenemns.

Estes jardins, ao gosto alemão do século XVIII, duma originalidade inexcedível, são famosos pelos seus inúmeros jogos de água que a muita fantasia do arquitecto construtor concebeu. Assim, por todos os recantos do encantador parque, a água jorra, fresca e cantante, de grutazinhas sombrias, de fontes e cascatas e até de constantes e bem disfarçadas armadilhas — dos sítios mais inesperados — pulverizando, encharcando, por vezes, os desprevenidos visitantes.

Um animado espectáculo folclórico no restaurante Alpina, em que as tradicionais «danças do lenhador» foram particularmente apreciadas pela graciosa ingenuidade dos seus variados passos, fechou da melhor maneira o programa previsto para esta agradável estadia.

Innsbruck, em pleno Tirol, admiràvelmente situado a 574 m. de altitude, era a última etapa desta maravilhosa viagem através da Austria. Ali e sob a orientação do Dr. Solath, que não era para nós um desconhecido, pois já por três vezes se deslocou a Portugal, percorreram os visitantes os mais pitorescos recantos da cidade.

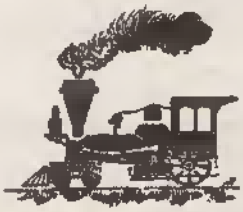
Do muito que se viu destacamos a Igreja da Corte, mandada construir, segundo traçado de Andrea Crivelli, pelo imperador Maximiliano I. Ao centro da vasta nave pôde admirar-se o túmulo do seu fundador, cujo corpo não repousava, todavia, em Innsbruck mas em Wiener-Neustadt. Apoiado sobre três degraus de mármore, é o próprio túmulo em mármore também, rodeado de trabalhada grade de ferro, obra maravilhosa do renascimento alemão. Aos quatro cantos do túmulo encontram-se alegóricas figuras de bronze, representando a Justiça, a Prudência, a Força e a Moderação. De joelhos, a estátua do imperador, com o rosto voltado para o altar. Em 24 baixos-relevos em mármore de Carrara estão representados os mais importantes episódios da vida de Maximiliano.

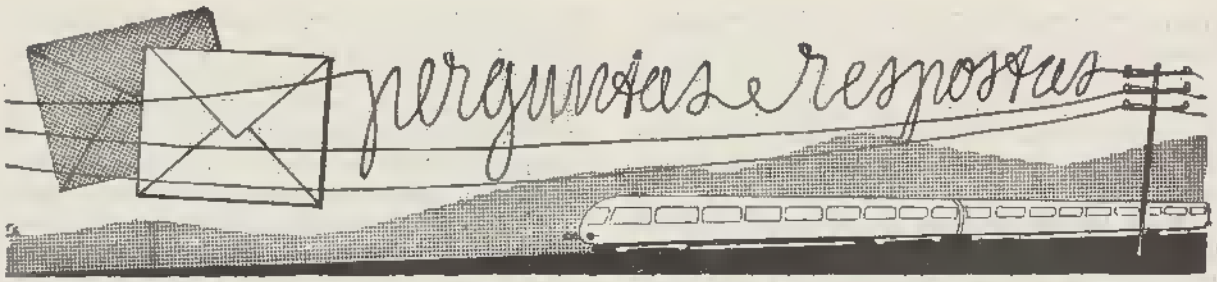
Innsbruck, abrigada pela montanha de Nordkette que dir-se-ia curvada sobre a cidade para a apertar em estreito abraço, tem uma feição muito particular. Velho burgo universitário e importante centro artístico de carácter popular, evoluiu contudo de acordo com o ritmo da vida moderna. A atestá-lo o bairro junto da estação, de largas artérias e vastas praças. Vasta é também a rua de Maria Teresa, marginada de edifícios dos séculos XVII e XVIII, com os seus especialíssimos balcões ou «erker» salientes e arredondados, o seu comércio intenso, o movimento animado do seu trânsito. Uma visita ao Museu da Arte Popular, um dos mais completos de toda a Áustria, deu a conhecer aos visitantes como e em que ambiente vivia a gente tirolesa nos séculos XV e XVI. Entre tudo quanto ali despertou o interesse — esculturas, em madeira, trajes regionais, ferros forjados, porcelanas, cobres, etc. — não podemos deixar de fazer referência às encantadoras reconstituições de interiores de casas tirolesas, todas com o seu «décor» próprio e autêntico: mobiliário, utensílios, bibelots, etc..

A ascensão em teleférico ao Hafelekar (2 334 m.) donde se abraça deslumbrante panorama dos Alpes, ofereceu um espectáculo de majestosa beleza que, certamente, perdurará na memória de todos. Nessa mesma noite teve lugar uma exibição de danças folclóricas que, de uma forma ingénua e animada, interpretaram costumes, lendas e superstições do povo austríaco.

No dia seguinte deixava-se Innsbruck a caminho de Paris, onde o programa previa uma tarde livre para compras e deambulações. Tal como na viagem de ida, o grupo foi saudado, em nome da A. T. C. francesa, pelo Sr. Lantran que, acompanhado de sua esposa, foi inexcedível de atenções para com os portugueses.

Iniciara-se o regresso. Para trás ficava a Áustria, pequeno mas tão diverso país onde tantas e tão agradáveis sensações tinham sido colhidas. No fundo das malas dos que voltavam, pequenas lembranças traziam para Portugal um pedacinho da terra hospitaleira: uma cerâmica, um boneco regional, um simples postal colorido. «Tyroler Gruss». «Gruss aus Salzburg». Além desses objectos que, habitualmente, fazem parte de toda a bagagem dos que viajam, a melhor, a mais grata das recordações vinha, porém, no fundo do próprio coração de cada um e não dizia respeito apenas a uma cidade, a um palácio ou a um museu visitados mas a todo o país maravilhoso e ao seu povo acolhedor. «Gruss Osterreich» - recordações da Áustria, sim. E já saudades também.





Divisão de Exploração

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Pergunta n.º 2178/Cons. n.º 3-T. — Num posto eléctrico de sinalização do tipo «Jeumont» por encravamento eléctrico, não é possível levar um manípulo de sinal da posição de fechado à de libertação de chaves, se não estiver feita a comprovação da posição do sinal, no respectivo quadro óptico.

Agradecia me informassem se, sem ser por avaria, o manípulo pode ocupar a posição de fechado e no quadro óptico estar apagada a lâmpada do mostrador respectivo.

Resposta. — É possível quando se estabelece a paragem diferida, pois que, então, o sinal apresenta-se com luz vermelha intermitente e, no quadro óptico, a lâmpada do mostrador respectivo está apagada, não podendo, assim, levar-se o manípulo à posição de «libertação de chaves» o que representa uma vantagem para a segurança da estação.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2179/Cons. n.º 376-F. — Peço a V. Ex.ª informar-me se os passageiros procedentes das linhas do M. D. e anteriores portadores de bilhetes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, para Campanhã ou Porto, com ligação imediata pelo comboio 4, para o qual é exigido o mínimo de 100 quilómetros, se se pode levar em conta o percurso naquelas linhas quando desejem continuar viagem por este comboio para estações cujo percurso não atinja este mínimo.

Faço esta pergunta por ter conhecimento que os revisores de Lisboa e até anteriormente os de Campanhã fazem as cobranças levando em conta o percurso naquelas linhas, e as Instruções Complementares ao Livro E 11, páginas 80, determinarem que só estão abrangidos os passageiros com bilhetes para estações da Antiga Rede, cujo percurso seja inferior a 100 quilómetros.

Resposta. — Embora na alínea *a*) do n.º 2 da página 80 das Instruções Complementares ao Livro E 11 se faça referência aos passageiros portadores de bilhetes procedentes das estações do Minho e Douro (excepto Porto), com destino a estações da Antiga Rede, o princípio estabelecido é aplicável, mesmo que os passageiros sejam portadores de bilhetes para Porto ou Campanhã.

Pergunta n.º 2180/Cons. n.º 377-F. — Peço esclarecer-me como devem ser debitadas as importâncias de reembolsos e desembolsos que sobrecarreguem remessas procedentes da Sociedade «Estoril».

Resposta. — De harmonia com o disposto na alínea *l*) do artigo n.º 184 e alínea *b*) do artigo n.º 194 do Livro E 11, as importâncias relativas a desembolsos ou reembolsos que onerem remessas procedentes das estações da Sociedade «Estoril», são consideradas para efeitos de débito nas estações de destino, como portes da mesma Sociedade, devendo por consequência, ser debitadas a título de «empresas combinadas».

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2181/Cons. n.º 304-M. — Rogo esclarecer se um chefe de estação pode utilizar a ambulância cirúrgica que lhe está distribuída para poder socorrer um passageiro que caiu desamparadamente na gare, sofrendo vários ferimentos.

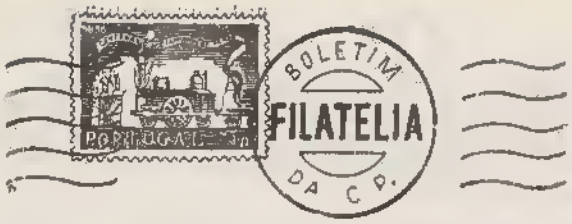
Faço esta consulta em virtude de alguns agentes de estação terem uma certa relutância em utilizá-las, alegando que as mesmas só podem ser abertas pelos médicos.

Resposta. — A alínea *c*) do capítulo II da Instrução n.º 2479 diz: «ser excepcionalmente utilizada em qualquer socorro urgente a prestar pelo pessoal das estações para o qual não seja suficiente a reserva de pensos e medicamentos distribuídos às mesmas».

Nestas condições nada proíbe a abertura e utilização das ambulâncias cirúrgicas pelo pessoal das estações, quando assim se justifique.

É melhor ser repreendido pelo sábio, do que ser enganado pela adulação dos insensatos.

SALOMÃO



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Reproduzimos, a seguir, o selo emitido este ano pela União Sul Africana, para comemorar a passagem do Centenário da inauguração dos seus Caminhos de Ferro.

O desenho mostra o contraste existente entre duas locomotivas a vapor — uma de 1860 e outra de 1960 —, o traçado da rede ferroviária no mapa do país e a silhueta de uma grandiosa estação.

Marcofilia

Apresentamos três carimbos da nossa temática, todos referentes a acontecimentos verificados no corrente ano. São eles:

Do 1.º dia de circulação (19-3-960) do selo brasileiro comemorativo do centenário do nascimento do técnico ferroviário Eng.º Adel Pinto.

Da Conferência Europeia de Horários dos Comboios de Mercadorias, realizada em Vevey, na Suíça, no período de 6 a 13 de Abril p. p.

No dia 26 de Junho findo aposto na cidade de Durban, este interessante carimbo especial, alusivo ao Centenário da inauguração dos Caminhos de Ferro Sul Africanos.

* * *

Recebemos mais um artístico sobrescrito editado pela SWISSAIR, referente ao voo inaugural Zurich-Lisboa em DC-8 «Jet». Os nossos agradecimentos.

Publicações

Depois das revistas ferroviárias da Suíça, França, Itália, Holanda, Portugal, Espanha, Suécia e Noruega, temos a registar uma secção filatética aparecida na publicação belga «Revue Générale des Transports et Communications».

Exposições

Tudo se conjuga para que venha a resultar brilhante a V Exposição Filatélica Nacional a realizar em Lisboa no próximo mês de Novembro. As magníficas classificações obtidas ùltimamente por filatelistas portugueses em exposições estrangeiras, são índice seguro do êxito que espera este certame nacional.

Recenseamento Filatélico

Ferroviários filatelistas:

João Adelino Rosa Barbas — Serviço da Fiscalização da Contabilidade e Finanças — Calçada do Duque — Lisboa.

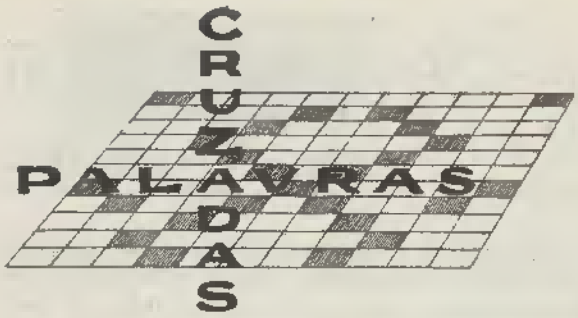
Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.

Sociedade «ESTORIL»

Distribuição de prémios aos agentes com 40 anos de serviço

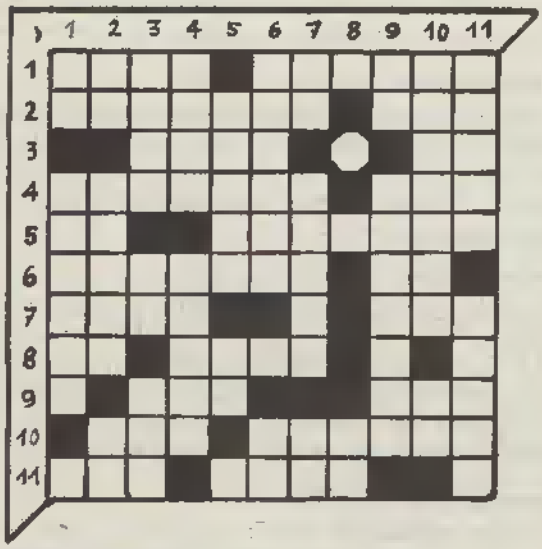
No passado dia 15 do mês de Setembro, realizou-se no Hotel do Parque um almoço de confraternização do pessoal dirigente da Sociedade «Estoril» e durante o qual foram entregues, pelo Presidente do Conselho de Administração daquela Sociedade, em sessão solene, distintivos de bons serviços e gratificações especiais aos seguintes funcionários daquela Companhia ferroviária: Srs. Júlio Gomes da Cruz, Chefe de Serviço, Sebastião Forte, Inspector e Jerónimo Godinho Branco, Chefe de 2.ª cl.

Em número próximo o «Boletim da C. P.» apresentará uma reportagem detalhada de tão importante acontecimento.



Por RUI L. SANCHES

Problema n.º 12



HORIZONTAIS:

1 — Atravesse; Bonito. 2 — Intersecção de dois planos que formam ângulo diedro (pl.); Cloreto de sódio. 3 — Patrões; Escarnece. 4 — Rebentar; Pedras de moinho. 5 — Estação da Linha do Vouga; Que se refere a átomos. 6 — Mamífero carnívoro (pl.); Animal aquático. 7 — Pedras de cevar; Pega. 8 — Aqui; Pedaço de pano ou papel. 9 — Altar; Moeda em Macau e Timor. 10 — Fila; Projectar. 11 — Animal ruminante; Agarrar.

VERTICAIS:

1 — Oca; Nome dum moderno escritor Brasileiro. 2 — Vácuo; Chama; Prep. e artigo. 3 — Conhecido grupo de futebol madrileno; Utensílio; Lá. 4 — Estimativa; Molusco acéfalo. 5 — Pássaro fissirostro (pl.); Seguia. 6 Habitação pequena; Art. definido. 7 — Campeão; Verme que ataca certas raízes; Pron. pessoal. 8 — Seguir. 9 — Nome de letra (pl.); Apeadeiro da Linha do Norte. 10 — Tamancos; Siga. 11 — Apolaina; Mercado (nas antigas cidades da Grécia).

Solução do problema n.º 11

HORIZONTAIS:

1 — Mahon; Porem. 2 — Pe; Ir. 3 - Um; Allan; Bi. 4 — Ransa; Satan. 5 — Aba; Ada. 6 — UTE; Ama. 7 — Abata; Areja. 8 — Calim; Calor. 9 — As; Ou; Um; Zé. 10 — Pa; Lê. 11 — Alves; Asaro.

VERTICAIS:

1 — Moura; Acaba. 2 — Mabubas. 3 — Natal 4 — Opas; Etíope. 5 — Nela; Amuas. 7 — Pias; Açula. 8 — Orna; Arames. 9 — Tamel. 10 — Badajoz. 11 — Moina; Areio.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300$00

Esta é uma bonita estação da linha do Minho, e bifurcação da linha da Cintura do Porto. Alcançou no ano de 1959, no Concurso das estações Floridas, um honroso 3.º lugar. Será junto a esta estação que em futuro breve se localizará o Centro Oficinal da 1.ª Zona.

N.º 40

QUE ESTAÇÃO É ESTA?

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

Resultado do Concurso N.º 38

Solução: — Cantina de Lisboa — P. (Santa Apolónia).

Foram premiados: — Manuel Alves Nunes, operário auxiliar no 23.º cantão de Obras Metálicas; António Viegas, servente de 1.ª cl. em Tunes, e Manuel Carlas Amaro, praticante de factor em Ponte de Sor.

Em épocas de perturbação, é muitas vezes mais árduo saber onde está o dever do que executá-lo.

GUIZOT

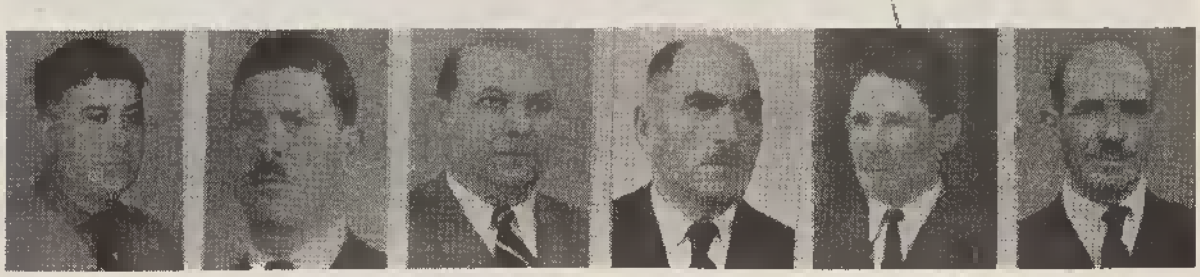
PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Da esquerda para a direita: — Francelino Vasco, chefe de escritório; César José Poças, chefe de estação de 1.ª cl.; João Luís Firmino, empregado principal; Júlio Roberto dos Santos, escriturário de 1.ª cl. Augusto Bernardino Marques, chefe de estação de 2.ª cl. e António Ramos, chefe de estação de 3 cl.

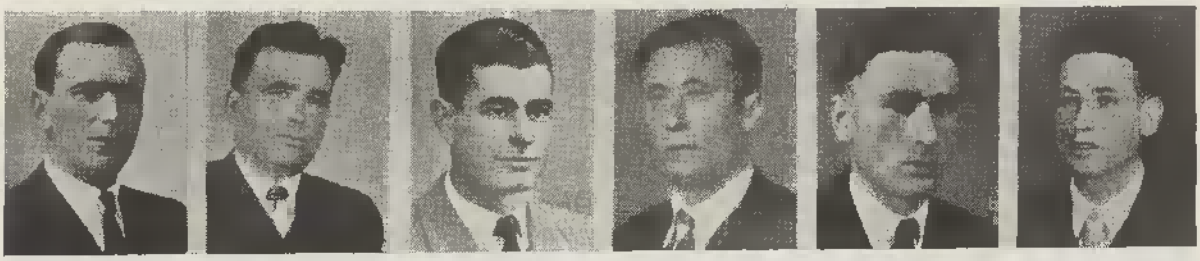
Da esquerda para a direita: — José Gomes Aires, António Antunes de Oliveira Matos, António Marçal, Luís Arrais, Vitorino Daniel Lourenço e Domingos Inácio, chefes de estação de 3.ª cl.

Da esquerda para a direita: — António Duarte Ideias, Joaquim Alves de Almeida, Francisco da Costa Mendonça, Álvaro de Carvalho, José Gomes Botão Afonso e Manuel da Silva Oliveira, chefes de estação de 3.ª cl.



Da esquerda para a direita: — José Virgílio de Brito Magro, José dos Santos, Augusto Gonçalves, Melchisidec Traveira Morgado e João Chasqueira, serventes de 1.ª cl.; e José Pereira de Ávida, assentador de 1.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *José Soares Estrompa,* assentador de 1.ª cl., estando de folga e preparando-se para embarcar para Lisboa, foi avisado de que estava um carril partido ao Km. 133,050-Évora, protegeu a linha com os respectivos sinais e colaborou na substituição do mesmo; *António da Silva Godinho,* chefe de distrito, *Manuel Júlio Borreicho,* assentador de 1.ª cl. e *Agostinho dos Santos Ribeiro,* assentador de 2.ª cl., encontravam-se de folga, mas resolveram render a linha após terem caído fortes bátegas, e encontrando a linha interrompida em dois pontos desobstruíram-na, evitando alterações ao comboio 9 521, que se aproximava, e um possível acidente; *Augusto Chaves Dias,* assentador e *José Mendes de Almeida,* auxiliar, apesar de estarem de folga e ao ter o primeiro conhecimento de que, ao Km. 16,050-Dão, havia desabado uma barreira sobre a via, dirigiu-se ao local, acompanhado de familiares e pelo segundo agente, tendo procedido à desobstrução da linha.

Da esquerda para a direita: — *Francisco Ramos Telo Moreira,* assentador de 1.ª cl. e *Deolinda de Sales Filipe,* guarda de P. N., o primeiro, tendo sido avisado pela segunda de que ao Km. 32,700-Norte havia duas barretas partidas, tomou a iniciativa de transportar e aplicar outras barretas, a segunda, ao interceptar a comunicação telefónica da sua colega da P. N. ao Km. 32,716-Norte para o chefe do distrito, de que estavam partidas as duas referidas barretas, avisou da ocorrência aquele assentador, que passava junto da sua P. N.; *António da Costa,* assentador de 2.ª cl., não obstante estar de folga colaborou na substituição dum carril partido na linha 3 de Pampilhosa; *António Pereira Vieira,* e *João Martins Vilaça,* subchefes de distrito e *Constantino Moreira,* assentador, estando de folga, ao saberem que ao Km. 16,900-Minho caíra uma árvore sobre o traçado telefónico, dirigiram-se ao local e procederam ao abate da mesma.

Da esquerda para a direita: — *Amílcar Lopes,* subchefe de distrito, estando de folga e verificando que ao Km. 21,084-B. Baixa, estavam duas barretas partidas, procedeu à sua substituição; *Manuel da Costa Martins,* assentador de 1.ª cl., em gozo de folga, encontrou um carril partido ao Km. 119,100 B. Baixa, e tomou providências, evitando com a sua diligente e rápida actuação um possível acidente; *Diamantino Augusto Parra* e *Miguel João,* assentadores, e *João Francisco dos Anjos Bolas,* auxiliar, quando em dia de descanso semanal viajavam na automotora 8422, este parou ao Km. 125,250-Reguengos, por a via estar interrompida devido à queda de uma trincheira, e procederam à desobstrução da linha; *António Manuel,* subchefe de distrito, estando de folga notou um carril partido ao Km. 122,900-V. Vouga, e evitou com a sua rápida actuação um possível acidente.

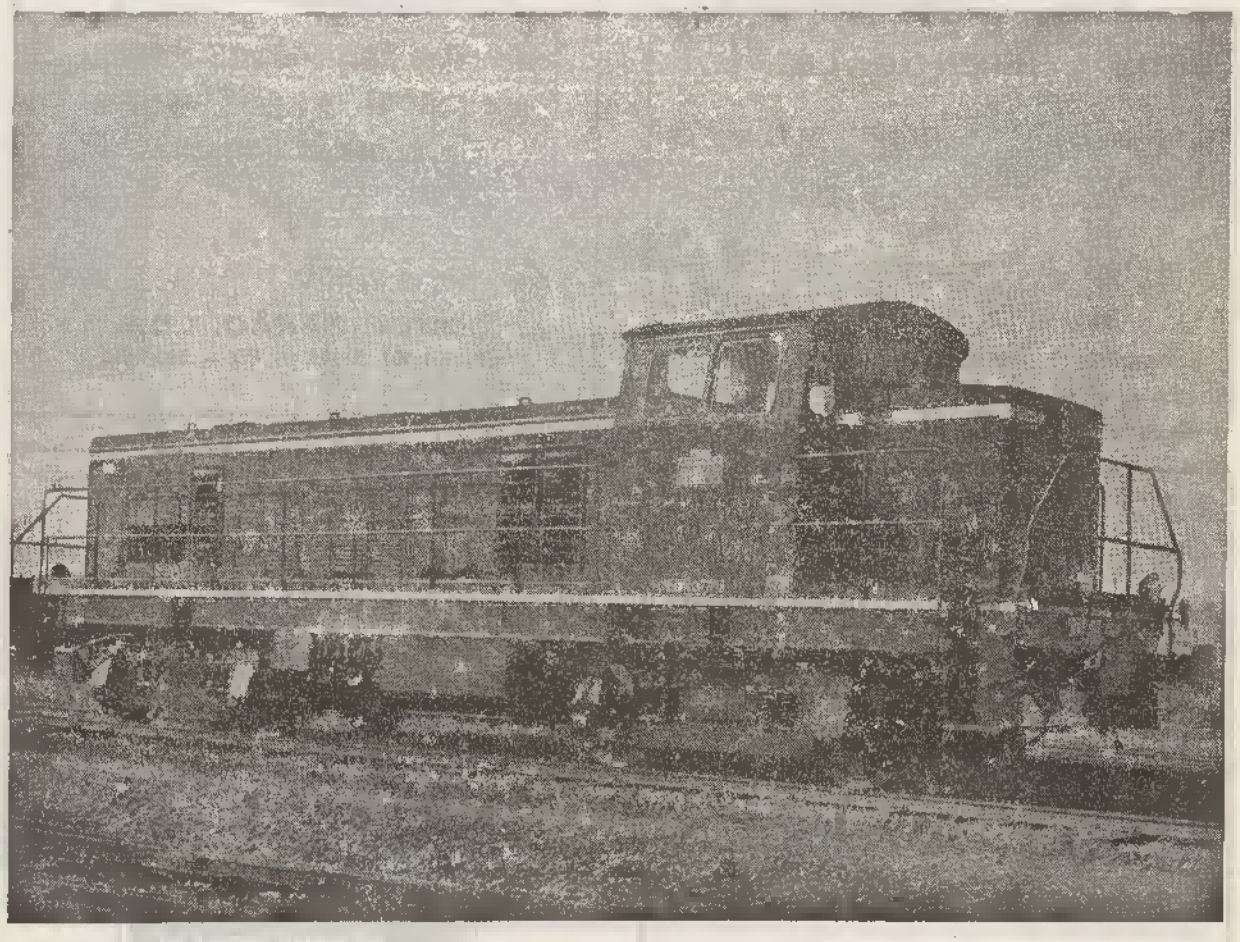
NA CAPA: O Presidente da República do Brasil na estação Queluz-Belas

ADOPTADA PELA O. R. E. COMO PADRÃO EUROPEU

LOCOMOTIVA DIESEL ELÉCTRICA CLASSE D MODELO C

ENCOMENDADA PELA **EUROFIMA** PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslavia



Mais de 600 locomotivas Bo Bo desde 600 a 900 H. P. construídas ou encomendadas para a S. N. C. F. — F. C. Cuba — C. F. L. — Renfe — C. P. — J. Z.

BRISSONNEAU & LOTZ

Sede: 8, Rue Belini — PARIS - FRANÇA