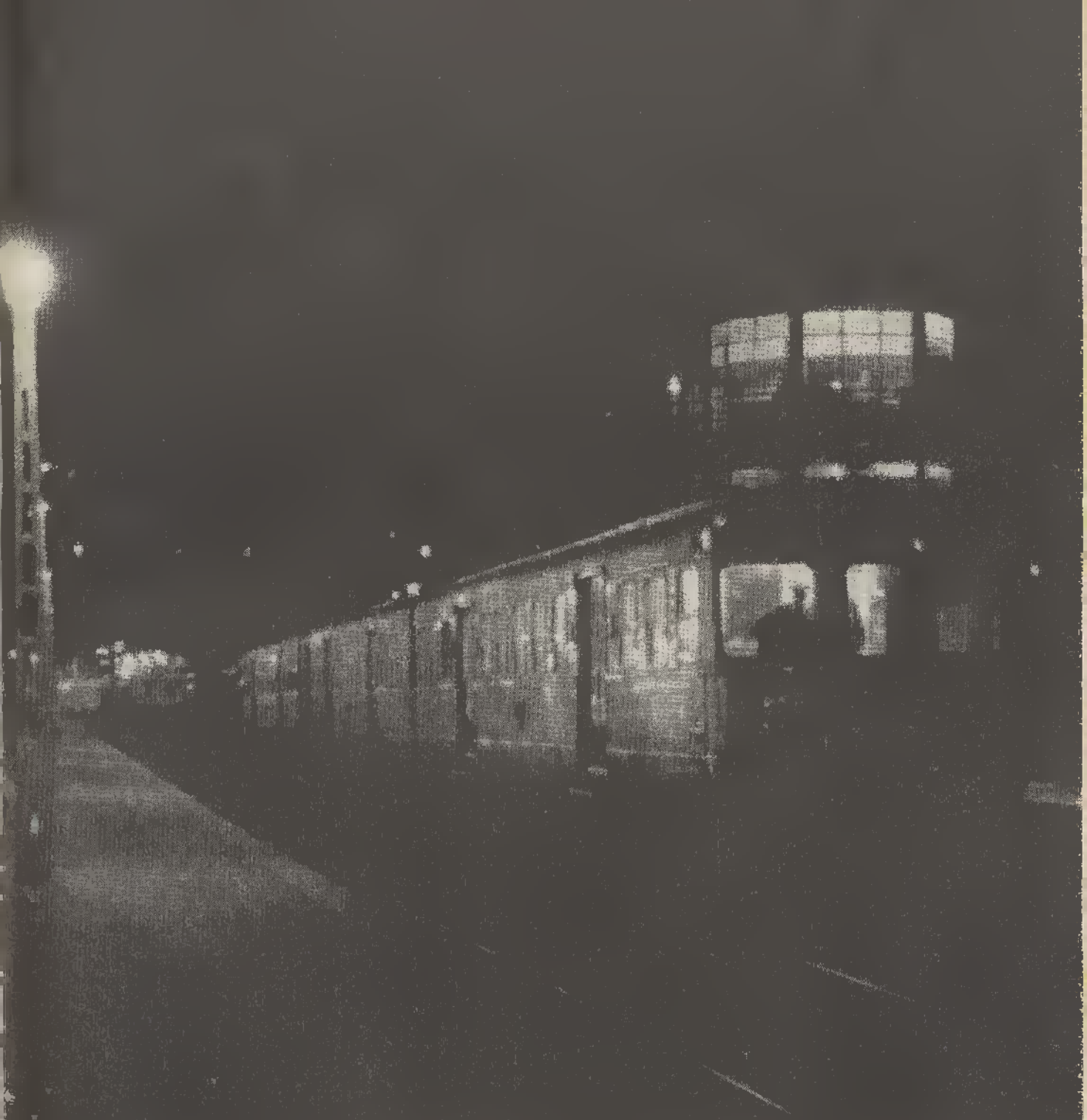
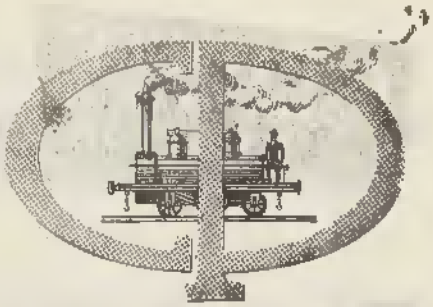


BOLETIM DA C.P.

NUMERO 390 DEZEMBRO DE 1961

Boletim da



N.º 390 • DEZEMBRO 1961 • ANO XXXIII • PREÇO 2$50

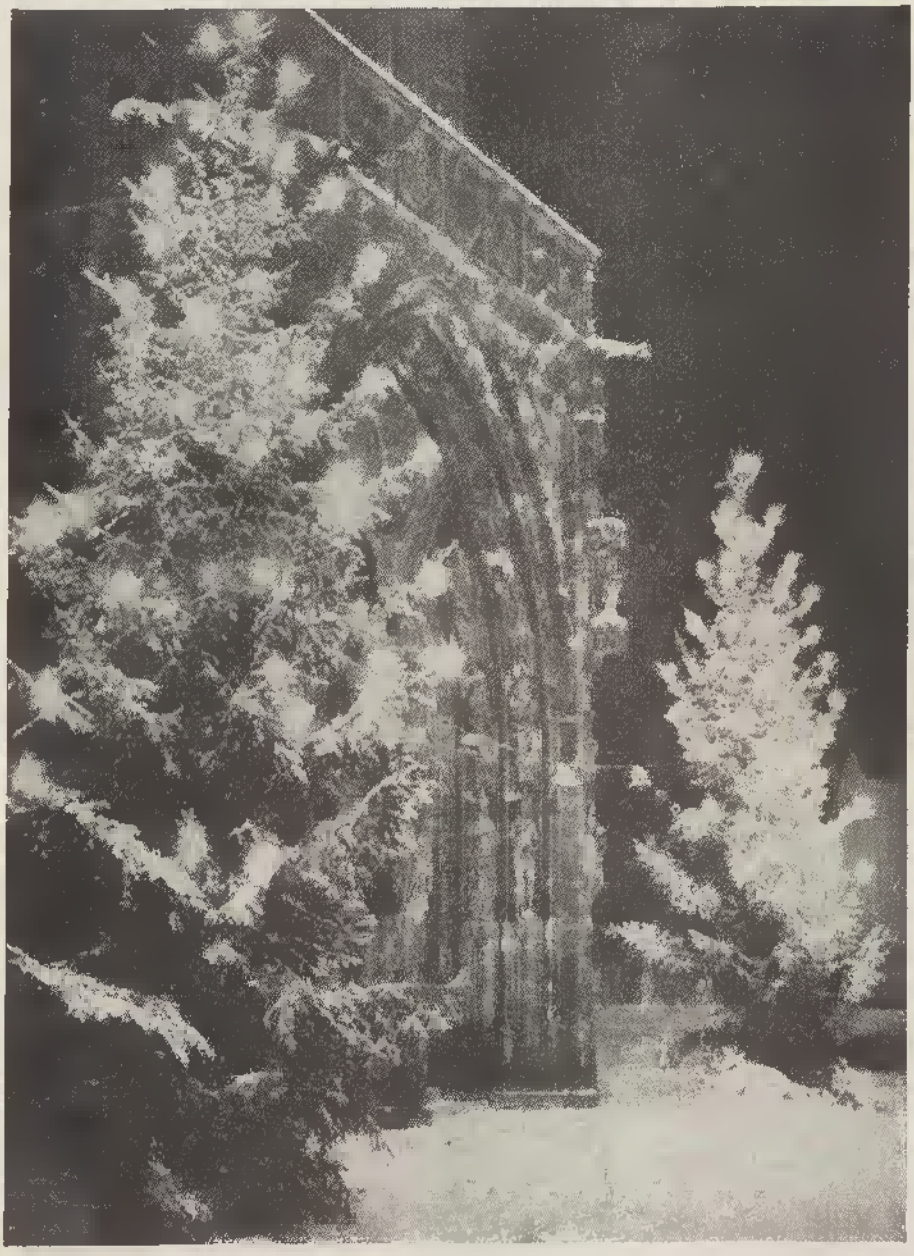
FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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



O «BOLETIM DA C. P.»

deseja a todos os seus leitores, colaboradores e anunciantes

FESTAS FELIZES

FOI entregue ao Governo, no passado dia 3 de Novembro, o projecto definitivo da ponte sobre o Tejo, de que é adjudicatária a firma americana United States Steel Export Company.

Como já referimos noutra oportunidade, a grande obra compreende a construção da ponte suspensa sobre o rio, com um comprimento de dois quilómetros, a construção de um viaduto com um quilómetro de extensão sobre a zona de Alcântara e a construção de cerca de 13 quilómetros de auto-estradas, distribuídas pelas margens Norte e Sul do rio, para assegurarem um acesso rápido, cómodo e seguro à ponte, permitindo uma distribuição fácil do tráfego pelas diferentes zonas da cidade e para o Norte do País. A ponte terá apenas dois pilares no rio, ficando aquela com um vão central de 1013 metros e dois vãos laterais de 483 metros cada um. Será inteiramente metálica e as suas torres elevar-se-ão a cerca de 200 metros acima do nível das águas, pois têm que dar passagem aos cabos que vão suportar o tabuleiro da ponte que permite uma altura livre mínima sobre as águas de cerca de 70 metros. Ficará, pois, o pavimento da faixa de rodagem para os automóveis a uma altura sobre as águas compreendida entre 70 e 80 metros.

O caminho de ferro será instalado mais tarde dentro da viga de rigidez, pois que na sua parte superior fica a estrada, que é composta de quatro vias de circulação, duas para cada sentido. A ponte está concebida e projectada para mais tarde não só permitir a instalação da via férrea dupla, mas também consentir um alargamento do pavimento rodoviário para conter seis vias, três em cada sentido de circulação.

Na primeira fase ficar-se-á com uma ponte e acessos rodoviários que permitirão a passagem e o fácil escoamento de seis mil veículos automóveis por hora e, mais tarde, uma segunda fase, com a circulação de comboios em duas vias e a capacidade de nove mil veículos por hora, o que dá a garantia de que se trata de uma grande obra concebida por forma a cobrir as nossas necessidades de tráfego entre as duas margens por um largo período e projectada de tal modo que permitirá a sua realização total por fases para que se escalonem no tempo os investimentos de acordo com a evolução das necessidades.

A ponte, que será a maior da Europa, será também a maior do Mundo para estrada e caminho de ferro, ocupando o quinto lugar em relação às grandes pontes enquanto estiver apenas a funcionar como ponte rodoviária. Tem no entanto certas particularidades que a tornam ímpar, como, por exemplo, a circunstância de ter a viga contínua de maior extensão que se conhece — 2.300 metros. As fundações da torre Sul atingem oitenta e dois metros de profundidade, sendo a fundação mais profunda que se tem realizado.

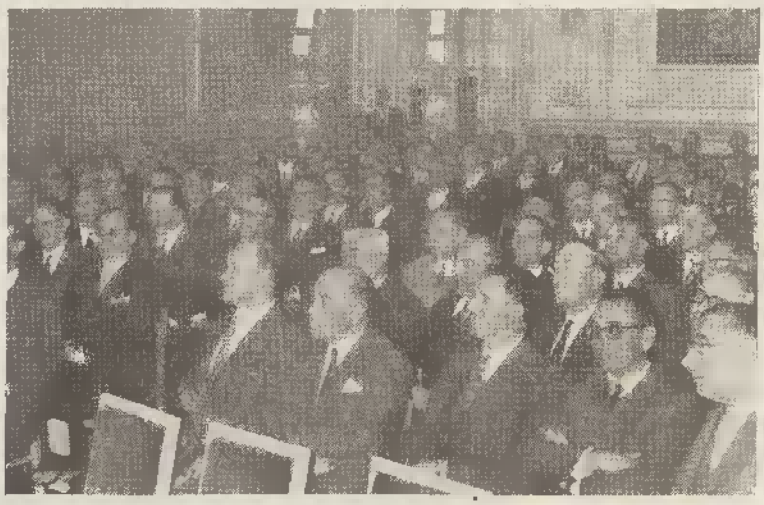
Além da ponte e do grande viaduto de acesso, que já ficará preparado para suportar o tráfego ferroviário na segunda fase, da obra faz parte a construção de trinta pontes pequenas, algumas delas de certa importância, como é o caso do viaduto sobre o Vale de Alcântara, que tem cerca de trezentos e cinquenta metros de extensão e a altura de trinta metros.

O Governo tem noventa dias para se pronunciar sobre o projecto e aprovado este em definitivo poderão as obras começar na próxima Primavera, prolongando-se por pouco mais de quatro anos.

> «Trate o seu inferior como quer ser tratado pelo seu superior».

A C.P. e os problemas da PRODUTIVIDADE

Como é do conhecimento geral, o Instituto Nacional de Investigação Industrial tem vindo a realizar, desde os primeiros meses de 1960, uma extensa série de jornadas de estudo sobre os problemas actuais da Produtividade, destinados a dirigentes de empresas, administradores e técnicos de escalões superiores.



Aspecto da assistência à reunião realizada no SNI, em 27 de Outubro

Mais de 2 mil participantes frequentaram essas sessões de estudo — cujo fundamental objectivo é preparar os dirigentes portugueses para as novas e mais pesadas responsabilidades que lhes cabem na imperiosa renovação dos métodos de trabalho e de produção por que terá de passar a estrutura económica do País para poder acompanhar o ritmo de progresso que se verifica, tão acentuadamente, nos países evoluídos de além-fronteiras.

O reconhecimento deste imperativo, como já referimos em números anteriores, foi imediatamente compreendido pela Administração da Companhia. E assim, logo que foi considerado oportuno, foram designados dezassete participantes da C. P., divididos por sete equipas, para frequentarem os cursos de 1960/61

O funcionalismo superior da Companhia presente à 8.ª reunião de Formação e Produtividade» e a que assistiu o sr. Eng. Magalhães Ramalho, (x) ilustre Director do I. N. I. I.

O eng. Almeida e Castro falando sobre «Aspectos Técnicos de Produtividade»

que funcionaram em Lisboa e no Porto sob a orientação de monitores estrangeiros de nomeada. Os cursos escolhidos compreendiam os temas de «Planeamento e Controle da Produção», «Técnicas Modernas de Gestão», «Produtividade e Renovação», «Estudo do Trabalho», «Estudo dos Métodos» e «Medida do Trabalho».

Foram os seguintes os participantes:

Administradores Nogueira Soares e Costa Macedo; Eng.os Espregueira Mendes, Horta e Costa, António Canavezes, Cunha Monteiro, José Alfredo Garcia, Celso Castro Vasconcelos, António Silva Abreu, Almeida e Castro, Arruda Pacheco, António Martins Pinheiro e Oliveira Santos e Drs. Lobo Alves, Carlos Albuquerque, Manuel da Fonseca e Libânio Pereira.

Terminada a frequência desses cursos o Conselho de Administração determinou que alguns dos seus participantes expusessem perante o funcionalismo dirigente da Companhia as impressões mais dominantes recolhidas por cada um e que òbviamente tivessem aplicação ao sector ferroviário.

Organizou-se deste modo um ciclo de palestras que reuniu, em 8 sessões, todo o pessoal com responsabilidade de direcção na Companhia, em Lisboa, Porto e Barreiro, num total de 400 funcionários, e que se prolongou de 26 de Maio a 27 de Outubro do corrente ano.

Nessas reuniões falaram os srs. Dr. Álvaro Lobo Alves, sobre o tema «Prudutividade e Remuneração»; o sr. Eng.º José Alfredo Garcia, sobre «Planeamento e Controle»; os srs. Eng.os Sebastião Horta e Costa e Luís Arruda Pacheco, sobre «Estudo do Trabalho», «Estudo dos Métodos» e «Medida do Trabalho»; o sr. Dr. Carlos Albuquerque, sobre «Produtividade e o Problema Humano»; o sr. Eng.º Almeida e Castro, sobre «Aspectos Técnicos da Produtividade» e o sr. Dr. Manuel da Fonseca, sobre «Técnicas Modernas de Gestão».

Exibiram-se filmes de produtividade cedidos pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial e organizaram-se visitas às instalações do Serviço de Estatística e Mecanografia e aos centros oficinais do Barreiro e de Campanhã.

Para a frequência dos novos cursos do I. N. I. I., iniciados em Novembro findo e que se prolongarão até Fevereiro próximo, a Companhia inscreveu os seguintes participantes: Eng.os Vaz de Almada, Cunha Monteiro, Vasco Viana, José Garcia, Lencastre da Veiga, Almeida e Castro, Morais Cerveira, Camarate de Campos, Hormigo Vicente e Lopes Guerra, e os Drs. Lobo Alves, Cândido dos Reis, Libânio Pereira, Chaves Brilhante, Torroais Valente, Pereira Coutinho, Hélio Prieto e Lopes Pintão.

Outros ciclos de palestras se irão realizar, em breve, por modo a poder alargar-se, como define a nossa Administração, esta «campanha de sensibilização» a todos os servidores da Empresa.

AGRADECIMENTO

Joaquim Alberto Abrantes Menino, factor de 1.ª cl. em Casa Branca, vem por este meio agradecer, penhoradamente, aos srs. Inspectores da 3.ª Zona, 18.ª Secção de Fiscalização e 21.ª Secção de Exploração e aos seus colegas de Vendas Novas, a prova de solidariedade que tiveram para consigo em face da grave doença que atacou um seu filho, o qual se encontra internado no Sanatório de Carcavelos.

De um logrado passeio a Bruges compensou-me a beleza de Gand

Por ARMINDA GONÇALVES

Bruges a Morta, a silenciosa e melancólica Bruges dos canais adormecidos e das sombras de antigas vivências irreversíveis, de há muito era um aceno proibitivo para o meu desejo de sonhar uma hora que fosse na sua paz evocadora.

Ora um dia, em Bruxelas, estive livre para me deslocar à cidade encantada. Não cheguei a Bruges, todavia; não foi possível passar além de Gand.

Nestas circunstâncias: perdi? ganhei?

Gand é também uma cidade sedutora e mágica, onde o passado se insinua na imaginação e no olhar e o presente nos recebe cordialmente.

Muito antiga, tornou-se em 1180 a capital da Flandres e foi ali que, em 1500, nasceu o imperador germânico Carlos Quinto, casado com a princesa Isabel de Portugal e filho do arquiduque de Áustria, depois rei de Espanha, Filipe o Belo, e da rainha Joana a Louca.

Gand — a indiscutível e típica beleza das antigas Casas das Corporações

Carlos Quinto e Isabel de Portugal fizeram-me derivar para a odiada dominação espanhola que levou os portugueses à patriótica revolta contra os usurpadores Filipes, assim como Gand se sublevou em 1539 contra a governante Maria de Hungria, mandatária do ambicioso imperador germânico. E, apesar dele pretender estender o seu poderio, numa monarquia universal, desde os Países Baixos, a Germânia, a Áustria, a Espanha e as colónias recém-descobertas, a outras terras do globo, o povo duma só cidade obrigou-o a deslocar-se ali, ido de longe, para jugular a rebelião.

Anteriormente Gand fora uma das mais importantes cidades da Europa e, no século XIV, Jacques Van Arteveide foi o principal obreiro da sua grandeza e da grandeza de toda a Flandres.

Contrariando os designios dos Condes da Flandres, que ameaçavam a sua liberdade e os seus direitos, a burguesia, unida em «gildes» — associações de mutualidade formadas na Idade Média entre as corporações de operários, comerciantes ou artistas —, opôs-lhe resistência armada durante séculos.

Situada à beira do Escalda, já em tempos longínquos os navios desciam o rio levando a outros países os panos de lã ali fabricados e que faziam subir a importância da cidade. Decorria o século XIV.

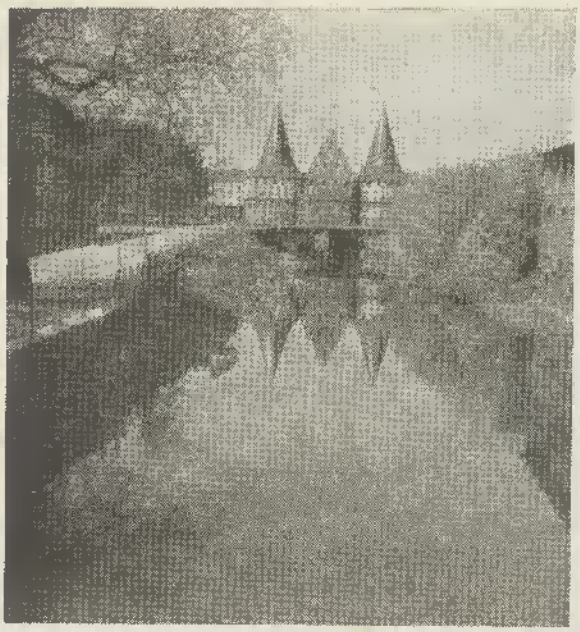
Mais tarde foi aberto um grande canal de 32 quilómetros de extensão ligado ao Mar do Norte. Gand é o segundo porto belga.

Mas os cais antigos ainda hoje existem e, quando a manufactura do algodão levantou a economia da Flandres, a cidade atingiu o seu ponto culminante com a construção de novos edifícios cujas típicas e ricas fachadas não destoam das antigas.

Todos esses edifícios (para deles escorrer a neve e a chuva) têm telhados de forma triangular com ornatos de estilo acentuadamente flamengo e são a feição pitoresca duma magnificência epocal.

No «Quai aux herbes», reflectidos nas águas, lá estão a confirmá-lo as Casas das Corporações, construções duma indiscutível e típica beleza: «Maison de la Corporation des Francs Bâteliers» (1531), considerada uma obra-prima do último período gótico; «Maison des Mesureurs de Grains» (1698); «Maisonnette du Tonlieu» (1682); «Maison de l'Etape» (1200) de estilo romano; «Maison de la Corporation des Maçons» (1526).

Infelizmente, porque a escassez de tempo não permitiu, ficaram-me desconhecidos os vários museus,



O «Rabot», sugestiva evocação epocal

algumas igrejas, os «béguinages» (espécie de conventos e aglomerados de pequenas moradias que datam da Idade Média e onde religiosas sem pronunciarem os votos, vivem em aposentos à parte e falam o flamengo).

Cruzei-me com algumas «béguines», mulheres gordas, coradas e feias nos seus hábitos negros; vi outras mulheres tão feias como aquelas, vestidas com vistosos trajos regionais — saias e blusas, aventais brancos enfeitados com rendas e grandes toucas brancas igualmente com rendas — talvez aldeãs de visita à cidade.

Só vi por fora o Castelo dos Condes, escura e pesada fortaleza do século XII, arquitectura inspirada na dos castelos construídos pelos Cruzados na Síria, testemunha da vida feudal, cujas salas e subterrâneos estão transformados em museu de instrumentos de tortura duma época devota e cruel. O Castelo lembra a tirania do demoníaco Duque de Alba quando foi Governador dos Países Baixos.

Outro velho castelo evoca o passado da bela cidade flamenga — o Castelo de Gerardo — o diabo, também local de torturas medievais. Serve hoje de arquivo de Estado da Flandres Oriental.

Entre as curiosidades de Gand, conta-se o primitivo Município, o antigo «Beffroi», da cor das brumas que descem do Mar do Norte, torre sineira (hoje há nele um museu), donde os guardas epocais vigiavam os longes circundantes para avisarem de perigos os habitantes da cidade. Foi construído em 1300 e acabado em 1913; o seu carrilhão tem 52 sinos e simboliza as liberdades comunais.

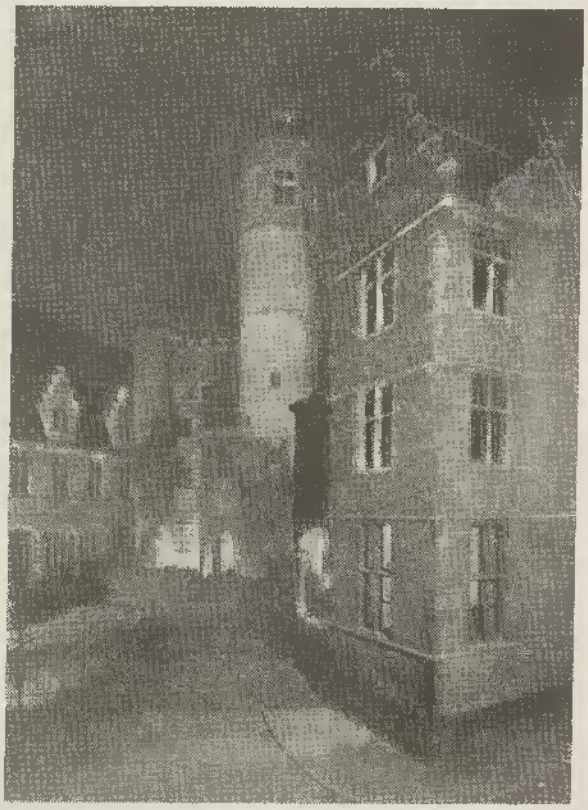
O «Rabot», outra curiosidade, é uma pequena fortificação medieva (Carlos Quinto mandou destruir todo o sistema defensivo da cidade) constituída por duas torres redondas ligadas por uma casa de telhado oblíquo.

Pela sua vastidão (um grande quadrilátero) e pela sua beleza, a Câmara Municipal, parte em estilo gótico, parte em estilo Renascença, é uma construção cujo valor arquitectónico a coloca em evidência entre todos os monumentos históricos de Gand.

O belíssimo templo que é a Catedral de Saint Bovon, reflecte o estilo de três épocas: a primeira (942) de que subsiste a cripta ou igreja primitiva; a segunda (séculos XIII e XIV) que legou o coro e as capelas; os anos 1533-1559 juntaram-lhe a igreja baixa, três naves, o transepto e a torre. Mas a maravilha entre as maravilhas de Saint Bavon é a «Adoração do Cordeiro Místico», o célebre políptico devido ao cinzel do pintor flamengo Jean Van Eyck e de seu irmão Hubert, pintado no período entre 1426 e 1432. Jean Van Eyck, que morreu em 1441, foi um dos criadores de arte flamenga e esteve em Portugal encarregado duma missão diplomática.

Gand, além de ser monumental e da sua importância histórica, artística e pitoresca e do seu alto nível industrial e comercial, é uma cidade devotada ao culto da flor: o Jardim Botânico, os jardins públicos e o Palácio das «Floralies», de exposição permanente de flores, dão vida e alegria a um ambiente brumoso e paradoxalmente colorido.

Águas cinzentas dos canais nos dias cinzentos, azuis nos dias de céu azul, pintalgadas das cores que reflectem; águas calmas do Lis, que ali tem a confluência com a Escalda e serpenteia por entre a cidade; pontes cismadoras e os verdes próprios dum clima húmido, completam a fisionomia de Gand — que foi, baluarte da liberdade e da independência da Flandres.



Gand — O velho Palácio «Arrière Faucille», actualmente Conservatório de Música

Minha Fé

Também eu, pelo Natal,
faço ao Menino Jesus
o meu pedido ideal,
invocando a Santa Cruz.

Não peço nenhum brinquedo,
para pôr no sapatinho,
como fazia em segredo,
quando eu era inocentinho.

E o que peço, com certeza,
é possível conceder,
reconhecida a grandeza
do Seu imenso poder.

Peço um raio de Sua luz
sobre todos os Seus filhos,
leveza da nossa cruz,
brandura nos nossos trilhos.

Peço doçura, bons modos,
pureza nos corações,
trabalho honesto p'ra todos,
que cessem as ambições.

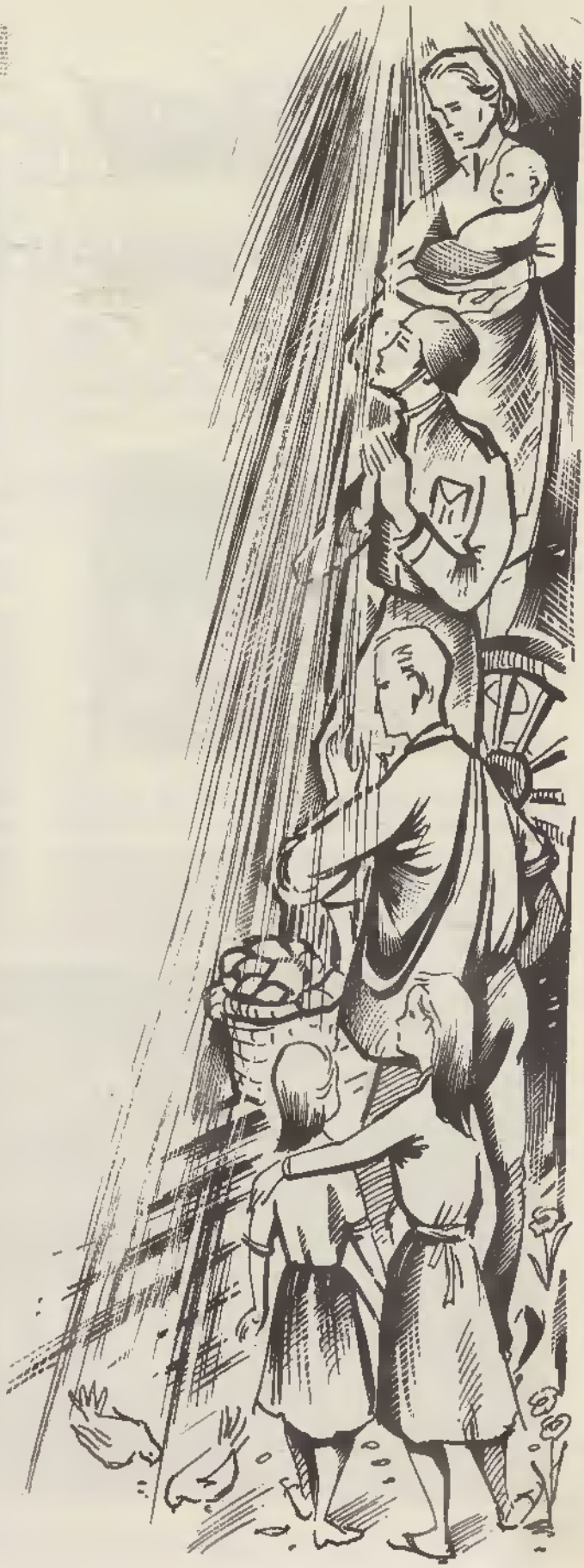
Cessem os ódios, os pleitos,
as guerras, rebeliões,
e tantos entes sujeitos
às mais duras provações.

Por mim não é a questão.
No meu lar há harmonia,
há amor, compreensão,
há o pão de cada dia.

Há saúde. Mas enfim,
toda a minha felicidade,
não a peço só p'ra mim,
mas p'ra toda a humanidade.

A minha fé não se cansa,
nem deixará de insistir.
Enquanto há vida há esp'rança.
Eu continuo a pedir...

Eduardo Severino de Oliveira
Inspector reformado



Actualidades Ferroviarias

Exposição de flores no Rossio

Mais uma vez, como em todos os anos desde 1956, realizou-se, em princípios do mês findo, uma exposição de flores de Outono no átrio inferior da nossa estação do Rossio.

Este interessante certame, que se deve à valiosa iniciativa do sr. Prof. Eng.º André Navarro, teve este ano a prestante colaboração da Direcção dos Serviços Florestais e do Instituto Superior de Agronomia. Com espécimes raros expostos, apresentaram-se crisântemos, cóleos, avencas, pandanos, sensivieras e ciclames — que mereceram grande apreço do público. As gravuras que apresentamos mos-

tram a inauguração oficial da exposição, em 9 de Novembro. Estavam presentes os srs. Brigadeiro França Borges, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, vereador D. Segismundo Saldanha, Eng.º Álvaro Roquete, Director do Serviço de Turismo do SNI, Prof. Eng.º João de Carvalho e Vasconcelos, Subdirector do Instituto Superior de Agronomia, Eng. Mendes Frazão, Director dos Serviços Florestais, Eng.º José Pulido Garcia, Chefe da Secção de Jardinagem da C. M. L., e ainda os srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo e Eng.º Espregueira Mendes bem como alguns administradores e funcionários superiores da Companhia.

Um interessante aspecto do cais da Estação de Santa Apolónia

TEMAS TÉCNICOS

Construção das novas oficinas Diesel-eléctricas no Entroncamento

Ensaios de qualidade do betão (3)

Resultados de cubos do betão C1

(Continuação do número 387)

Pelos Eng.os OSCAR AMORIM e PIRES CAMEIRA

Da DIVISÃO DE VIA E OBRAS

1 – Notas Gerais

Apresentamos neste número, os resultados dos ensaios de cubos à rotura efectuados no L. N. E. C. e relativos ao betão especificado no número anterior pelo símbolo C1, a cujo traço já indicado, 1:2:4, corresponde uma composição de 300 kg. de cimento, 440l de areia, 440l de brita de 1 a 3 cm. e 440l de brita de 3 a 5 cm. de diâmetro.

A escolha desta composição foi precedida dos necessários estudos de granulometrias, tendo sido para o efeito, moldados cubos com granulometrias variáveis; esta obedeceu à satisfação das características de resistência impostas pela tensão de rotura mínima como foi indicado anteriormente. A rotura desses cubos de ensaio prévio ditou a aceitação da composição.

2 – Obtenção da tensão de rotura média

Em virtude da vasta aplicação do betão nos últimos anos, muito se tem evoluído no seu fabrico, não só à custa do constante aperfeiçoamento dos dispositivos de amassadura e betonagem (betoneiras, torres de betonagem com calibradores dos componentes, vibradores, etc.) mas ainda mediante a investigação das suas propriedades ao longo do tempo, tendo em conta a influência de cada um dos seus componentes e as suas próprias características. Algumas delas, como sabemos, têm tanta influência na qualidade de um betão, que lhe fazem variar profundamente a sua qualidade. Citamos por exemplo a percentagem da água

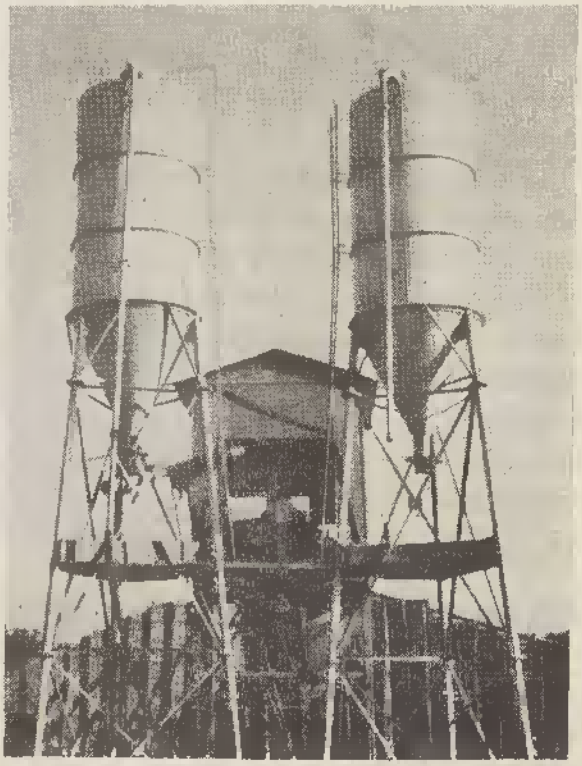


FIG. 1 – Torre de betonagem vista de frente

FIG. 2
Cubos e moldes metálicos

de amassadura (factor $\frac{A}{C}$) em relação à dosagem de cimento e a própria granulometria dos inertes (areia e brita) mantendo evidentemente constantes os outros parâmetros.

Tem sido através dos resultados estatísticos obtidos em betões fabricados em estaleiro, que se definiram recentemente processos que permitem prever, e portanto exigir, qual deverá ser a resistência de um dado de betão, partindo das tensões de segurança usadas no projecto e aplicados os coeficientes de segurança à rotura.

Esse estudo estatístico [a] permite calcular uma tensão de rotura média (σ_o) a que um dado betão deve satisfazer conhecido o valor da tensão de rotura mínima (σ_{rmim}) o coeficiente de variação (ρ) que está ligado à classificação do estaleiro quanto ao seu grau de controle e o número (n) que define a frequência dos ensaios cujos valores são inferiores à tensão de rotura mínima.

A expressão que dá σ_o é:

$$\sigma_o = \frac{\sigma_{rmin}}{1 - \rho n \, 10^{2}}$$

[a] — Sousa Coutinho — O controle da fabricação do betão e a medição da sua qualidade no estaleiro. — «Revista Técnica», n.os 306 e 307, Novembro e Dezembro 1960.

3 — Aplicação ao betão C1

O gráfico da fig. 4 representa a expressão anterior e permite obter o valor da tensão média de rotura entrando com os valores de ρ e n definidos como se disse em 2).

Supôs-se que o estaleiro tinha a classifi-

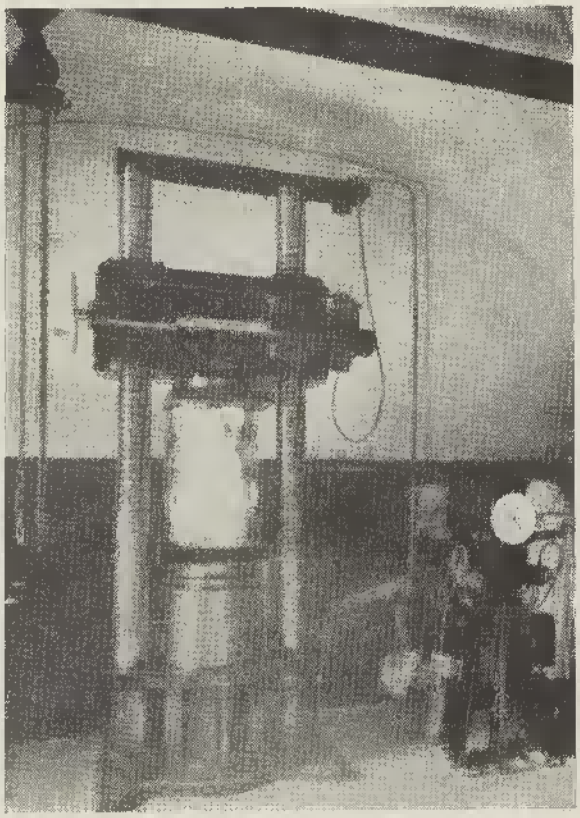


FIG. 5 — Ensaio de um bloco à rotura por compressão (LNEC)

cação de razoável, contendo o betão dois tipos de inerte grosso e uma areia, medidos em volume. Tomou-se $\gamma = 18\%$. Supôs-se que a frequência n não devia ser superior a 2%. O valor da relação $\frac{\sigma_0}{\sigma_{min}}$, extraído do gráfico da fig. 4 é igual a 1,58. Então, o valor da tensão σ_0, atendendo a que $\sigma_{rmin} = 225/cm^2$, como se disse no número anterior, será:

$$\sigma_0 = 1{,}58 \times 225 = 356 \text{ kg/cm}^2.$$

A tensão de rotura média dos cubos de ensaio prévio foi de 389 kg/cm² com o valor mínimo de 362 kg/cm².

(Continua)

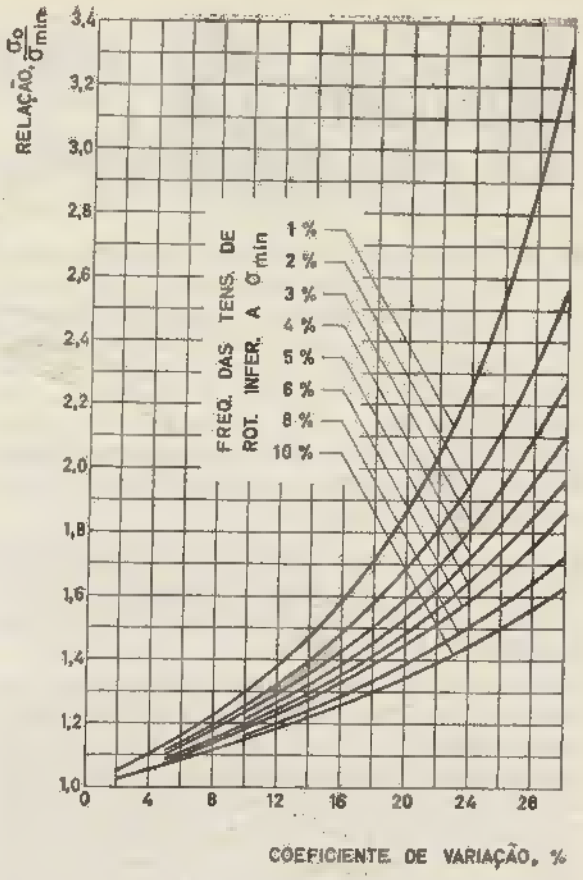


FIG. 4 — Variação da relação entre a tensão de rotura média dum betão, σ_0, e a sua tensão de rotura mínima, σ_{min}, em função do coeficiente de variação que caracteriza a qualidade desse betão, para diferentes valores da frequência com que ocorrem tensões de rotura inferiores à tensão de rotura mínima →

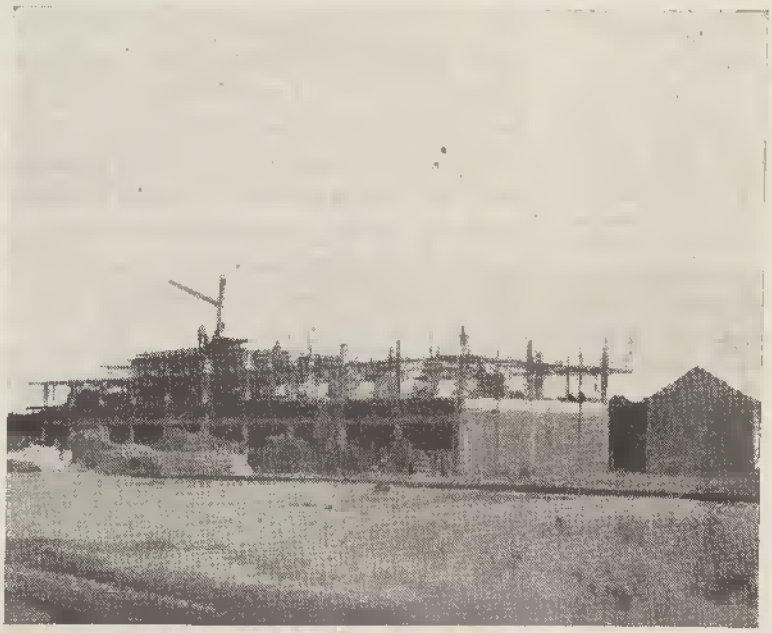


FIG. 5

Instalações do Pessoal do Posto onde foi aplicado betão C_1

Há uma parcela de Portugal onde se combate. Estamos todos empenhados nessa luta de vida ou de morte e estamos conscientes da gravidade da hora que passa. Que todas as nossas atitudes sejam um reflexo deste sentir.

■ *A Comissão dos Transportes Britânicos acaba de anunciar a próxima construção, para os serviços do Canal da Mancha, a cargo dos Caminhos de Ferro Britânicos, de um barco de passageiros com 7 000 toneladas — o maior construído até agora para aqueles serviços. O novo barco, que irá substituir, em 1963, o «Duke of York», construído em 1935, tem capacidade para 750 passageiros. Possui 280 cabines para utilização de 600 passageiros.*

■ Como representante da União dos Sindicatos dos Ferroviários na Corporação de Transportes e Turismo foi designado o Sr. Gonçalo Correia, factor de 1.ª cl., na estação de Lisboa-Jardim.

■ *Nos diferentes Sindicatos Ferroviários, efectuaram-se no princípio do passado mês de Novembro assembleias gerais extraordinárias para apreciação de uma proposta das Direcções no sentido de ser eleito sócio honorário, de cada um desses Sindicatos, o Sr. Dr. Henrique Veiga de Macedo, Ministro das Corporações na data em que o II Acordo Colectivo de Trabalho foi estudado e aprovado.*

Com essa proposta, aprovada em todas as assembleias por unanimidade, quiseram os ferroviários significar ao antigo Ministro o profundo apreço pela sua valiosa intervenção na feitura do A. C. T. — que tanto veio beneficiar os servidores do caminho de ferro.

■ Ao pessoal em serviço na secção de «Informações» e aos revisores de bilhetes em serviço nos comboios internacionais que possam servir de intérpretes pelo conhecimento de línguas, vão ser atribuídas gratificações mensais: — falando francês 150$00; inglês ou alemão 200$00; francês, inglês ou alemão 300$00. Aos revisores, 5$00 por viagem.

■ *Como vogal representante efectivo da Administração da C. P. na Comissão Corporativa foi nomeado, nos termos da cláusula 82.ª do A. C. T., o Sr. Eng.º António da Costa Macedo e como vogal substituto o Sr. Eng.º José Nogueira Soares.*

■ Atingido pelo limite de idade, passou à situação de reformado o Sr. Dr. Aires Gomes de Oliva Teles, médico de 1.ª Inspecção, em Campanhã. Um grupo de ferroviários da extinta Companhia do Norte de Portugal promoveu-lhe uma simpática homenagem de despedida na sua qualidade de antigo chefe dos Serviços Médicos daquela Companhia. A sessão realizou-se na estação da Boavista, em 11 de Novembro findo.

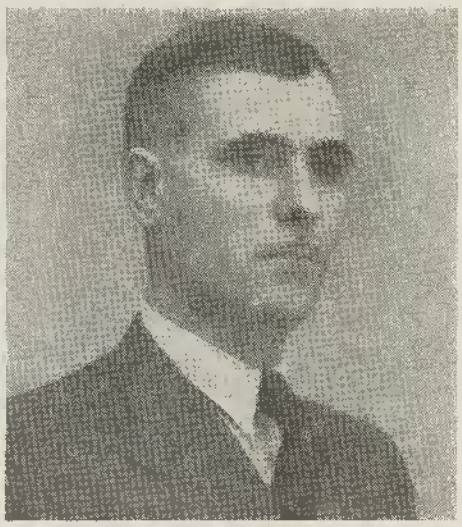
■ *Os Caminhos de Ferro Ingleses (B. R.) aumentaram recentemente os seus preços de transporte — passageiros e mercadorias em cerca de 10 % aproximadamente.*

■ O Conselho de Administração, por proposta da Direcção Geral, resolveu ofertar diversas lembranças de Natal a todos os ferroviários mobilizados no Ultramar.

Seguiram já para Angola e Moçambique algumas dessas lembranças.

■ *Por motivo de transferência para a 2.ª Secção da Exploração do Inspector da 9.ª Secção, em Sernada do Vouga, sr. Joaquim Moreira Vinhas, os seus colegas e subordinados promoveram-lhe várias homenagens de despedida, em Viseu, Sernada e Albergaria-a-Velha, homenagens a que se associou elevado número de ferroviários.*

Reformas



Passou à situação de reformado, desde 1 do passado mês de Setembro, o Sr. Francisco Rodrigues Junqueiro, que desempenhava as funções de Chefe de escritório na Fábrica de Bilhetes.

Admitido na Companhia em 26 de Abril de 1918, como praticante, passou por diferentes categorias do quadro do pessoal de estação, ingressando nos escritórios dos Serviços Centrais em Janeiro de 1926. Ascendeu, em 1943, a Chefe de Secção, em 1947 a Subchefe de Repartição e em 1949 a Chefe de Repartição.

Por motivo da sua reforma, foi-lhe prestada homenagem por todo o pessoal da oficina e do escritório da referida Fábrica, que assim quis manifestar o apreço em que sempre teve o seu Chefe e Amigo.

Em terras de Entre-Douro e Minho

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

NÃO há dúvida. O viajar é um dos grandes prazeres de que o homem pode desfrutar na actualidade, mas tal coisa só foi possível depois que os transportes colectivos se desenvolveram. O Caminho de Ferro, como o iniciador é o mais importante; a Estrada, como complementar, e porque mais penetrável, permitindo que a camioneta e o automóvel vão a toda a parte.

O Verão de S. Martinho deste ano, pretende avançar pelo Inverno adentro. Vem-se prolongando com aborrecimento para os lavradores, que estão suspirando pela chuva, para os seus campos.

Os dias, relativamente quentes e muito luminosos, convidam a ir por aí fora, em digressão sentimental, na busca de alimento para o espírito e de festa para a inteligência.

Tudo é poesia.

O pintor Outono não se cansa de exibir a sua paleta, exuberante de cores, pletórica de tintas. Uma tela imensa, colorida a primor e com as mais requintadas cambiantes, desbobina-se por toda a parte. A Natureza como que capricha em deleitar o espírito, num adeus saudoso ao ano turístico prestes a terminar.

ERMESINDE e o vale do seu Leça, tão fértil e tão caprichoso, cortado por rústicas pontes e com velhos moinhos a emergir por entre os choupos; os campos vastos de S. Romão; a donairosa Trofa e o Famalicão industrial, já tudo fica para trás. De Nine seguimos pelo vale do Este, e, breve, atingimos Braga. Desta cidade nada há a dizer, dado que todos os portugueses a conhecem — e a admiram. O Bom Jesus, no alto, sinaliza a paisagem e a estrada que seguimos continua marginando o pequenino rio Este. Inflectimos para a direita, monte acima, e surge-nos então um vale prolongado, larguíssimo, imponente. É a bacia hidrográfica do Cávado, com toda a sua majestade, com todo o seu colorido, com toda a sua riqueza. Campos e casais; aldeias, vilas, montanhas. O Gerez, ao longe, domina o conjunto. Estamos como que admirando um livro aberto, cheio de gravuras e legendas. Nada de literatura maciça. Os olhos e o entendimento compreendem tudo. O conjunto afigura-se-nos um jardim enorme, incomensurável. A matizar a paisagem, de longe a longe, pequenos rebanhos, bovinos, galináceos. Numa reentrância gereziana, adivinha-se o mosteiro de S. Bento da Porta Aberta. Numa outra reentrância, as termas que são a saúde dos hepáticos. Desfiladeiros em volta. Tudo colecta para o Cávado.

Estamos atravessando a serra do Carvalho e principia-se a descer para Lanhoso.

Nova bacia hidrográfica se nos depara: esta a do Ave, também imensa, mas menos côncava, menos cenográfica.

Carvalheiras no declive das montanhas, e a que dá um encanto enternecedor este Outono decorrente, pintor e poeta ao mesmo tempo. Uma placa de mármore diz-nos que Chaves fica a 116 Km e Montalegre a 99. Deixamos esta estrada que nos levaria à nossa querida Província, e seguimos à direita. No alto de um monte, que é uma mole de granito, eleva-se a torre de menagem do antigo e nobilíssimo castelo de Lanhoso, onde D. Teresa, mãe do nosso primeiro Rei, se defendeu heròicamente do cerco que lhe fez sua irmã, D. Urraca, rainha de Castela.

Capelinhas pelo monte acima atestam a religiosidade do povo. Mais casas por cima da rocha viva. Espigueiros muito engraçados de longe em longe, e olivais de um verde cinzento nos terrenos mais baixos. Surge-nos à mente um episódio que simboliza a energia minhota, a luta contra o despotismo, contra a tirania duma disfarçada ditadura que vinha esmagando sem dó nem piedade os liberais.

A Maria da Fonte era destes lados; chamava-se Maria Luísa Baiaio e nascera na freguesia da Fonte Arcada, a três quilómetros da vila. Sabe-se que era levadinha da breca e aliciava como ninguém as pessoas da sua terra, para combaterem a chamada *Lei da Saúde*, da autoria de Costa Cabral, e pela qual acabaram os enterramentos nas igrejas.

Estes factos decorreram há já mais de cento e vinte anos, e ainda hoje se fala com calor da valentia de Maria da Fonte, que inspirou um compositor de génio a escrever o chamado «Hino do Minho»:

Baqueou a Tirania,
Nobre povo és vencedor.
. . . . . .
. . . . . .
Eia, avante, Portugueses,
Eia, avante, não temer,
Pela Santa Liberdade,
Triunfar ou perecer.

A vila da Póvoa de Lanhoso é uma simpática terra, e em cujo concelho a agricultura é variada e intensiva. Pena é que não tenha ainda Caminho de Ferro, e cujo plano já aprovado (Decreto N.º 18.190, de 28 3-930) trazia a esta terra do vale do Ave, um maior desenvolvimento dado que, em matéria de transportes colectivos, nada ainda satisfaz como a via férrea.

O colorido das suas feiras; a imponência dos seus edifícios; a grandiosidade do seu Hospital, que um benemérito cheio de liberalidade — António Ferreira Lopes — ofereceu à sua terra em 1917. A dominar tudo isto, a magia do seu Castelo e a doçura dos seus vales tornam Lanhoso, sem dúvida, merecedora de possuir Caminho de Ferro.

A estrada, agora coleante, atravessa o rio Ave a uns 7 quilómetros da vila, mesmo ao pé do 3.º escalão da Barragem do Ermal. O rio alarga-se, ensopando os campos que o marginam. Gado a pastar por todos os lados, nas margens.

Segundo escalão do Ermal; mais outro escalão — o primeiro. O terreno acidenta-se. Deixamos Fonte Arcada já longe, e muitíssimo mais longe, como padrão de fé, divisa-se o Sameiro.

Estamos em Rossas, uma aldeia que foi terra importante no passado, e a atestá-lo o seu patinado pelourinho. Mais abaixo, mesmo à beirinha do rio, um povoado cheio de encanto e que dá pelo nome de S. Pedro. Só uma casa grande, ladeada por elegante capela, a relembrar fidalguias passadas. Em volta, tudo casinhas pequeninas, muito aconchegadas, como que a render vassalagem.

A estrada vai serpenteando através da serra árida. De longe a longe uma aldeola negra, muito juntinha e com a igreja matriz a branquejar. A estrada principia a descer, e nunca mais deixa de ser assim. Estamos caminhando para o vale do Tâmega, bacia hidrográfica do Douro, portanto.

A serra da Cabreira já mal se divisa, e pelas encostas que marginam a estrada, vêem-se mulheres com capuchos de burel, em árduos trabalhos rurais, de um primitivismo que confrange, mas que encanta também.

Estamos na transição do Minho para Trás-os-Montes. O rio Tâmega é a divisória. Os terrenos só nos vales deixam de ser ásperos e ingratos.

Surge-nos Cabeceiras de Basto, imponente com a sua magnífica igreja e o antigo Convento de Refoios ao lado.

A figura de «O Bastos», ostentando a era de 1612 no seu escudo, parece-nos como que um quadro de fantasia etnográfica.

Mais abaixo da vila, a 7 quilómetros, eis-nos em Arco de Baúlhe, onde já se lobriga Caminho de Ferro. Uma locomotiva vomita fumo e uma automotora está prestes a partir; os carris, paralelas de bom aço, muito brilhantes, dão-nos a nota de que, aqui, a circulação é relativamente intensiva. Mas não há tempo a perder. Há que seguir imediatamente pela sinuosa via, até à Livração.

O que se viu por aí abaixo, também muito lindo, ficará para outra vez — «se a tanto nos ajudar o engenho e a arte», como dizia o Épico.

Arco de Baúlhe — airosa estação de Entre-Douro e Minho

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

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

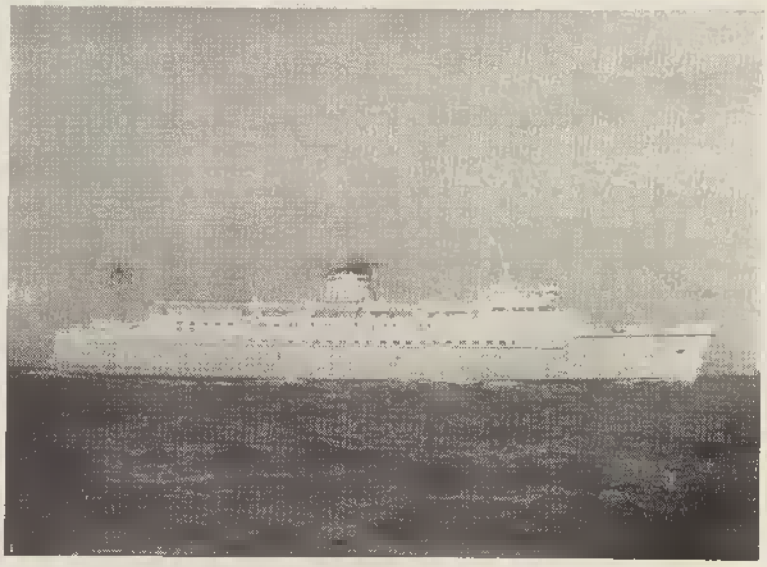
FERROVIAS DA HÉLADE

EM todo o Mundo civilizado, a simples menção do nome da Nação Helénica logo sugere a brilhante cultura que todos nós herdámos do nobre povo grego e a ideia de uma visita à Grécia é, por outro lado, encarada como sinónimo de peregrinação aos imponentes monumentos que tão magnílocuente civilização nos legou e que povoam a Hélade. Não tencionamos, contudo, descrever aqui pormenorizadamente as suas inesgotáveis riquezas arqueológicas porquanto é apenas nosso fito dar a conhecer aos nossos leitores as principais vias de acesso à Grécia e descrever-lhes a sua rede ferroviária — no que cremos assistir não só quantos se interessam pelas vias férreas estrangeiras como também aqueles que planeiam visitar o País das Mil Ilhas num futuro próximo.

Até há bem pouco tempo, difícil se tornava à generalidade dos ferroviários portugueses empreender uma viagem até à Grécia. Existe, é certo, uma ligação ferroviária isenta de soluções de continuidade entre o nosso País e o sul da Península Balcânica, mas tal jornada é longa e incómoda, além de requerer o atravessamento de um país comunista (Jugoslávia) com todas as dificuldades que lhe são inerentes. Havia ainda o recurso aos numerosos serviços de navegação que, partindo de portos italianos ou mesmo franceses, demandam o Pireu, principal porto grego, situado em quase todas as rotas do Mediterrâneo Oriental; tal solução, não obstante proporcionar uma viagem agradável e rápida, não resolvia, porém, o problema pois o percurso marítimo, muito dispendioso, pesava por demais nos orçamentos de muitos dos possíveis visitantes. Em idêntica situação se encontravam, aliás, os turistas dos mais países da Europa Ocidental.

Desde Agosto de 1960, este estado de coisas, que muito desfavorecia o turismo grego, modificou-se por completo. A entrada em serviço dos novos *ferry-boats*, explorados conjuntamente pelas Linhas Marítimas Mediterrânicas Gregas e pela Sociedade Adriática, que vieram satisfazer cabalmente tanto o utente da via férrea como o automobilista, tornou possível a todos deslocarem-se rápida, confortável e econòmicamente à Grécia.

O notável êxito que esta inovação tem conhecido [1] deve-se, sem sombra de dúvida, em primeiro lugar, às baixíssimas tarifas praticadas (cerca de um terço das mais baixas anteriormente em



O serviço de «ferry-boats» entre a Itália e a Grécia, começado no ano passado pelo n/m «Egnatia» das Linhas Marítimas Gregas do Mediterrâneo — que aqui vemos — continuou em 1961 ainda com maior êxito. Agora são duas as unidades afectas a tal carreira, desde a introdução do n/m «Appia» da Sociedade Adriática», pelo que o horário compreende actualmente seis viagens semanais em cada sentido

(1) — *Embora ainda não possuamos dados definitivos sobre a exploração deste ano, podemos afirmar que se estimam em mais de oitenta mil os passageiros e em cerca de dezoito mil as viaturas que, na corrente época, utilizaram os novos «ferry-boats».*

Não obstante as suas tarifas serem acessíveis a todas as bolsas, as duas unidades que asseguram o serviço Brindisi-Corfu-Igoumenitse-Patrasso estão dotadas de todo o conforto. Este é o salão panorâmico, com assentos inclináveis—a acomodação mais económica nestas travessias. Tanto no n/m. Egnatia como no n/m. Affie, todo o barco está provido de ar condicionado

vigor nos serviços que efectuavam idêntica travessia), bem como à rapidez com que esta é efectuada (8 horas de Brindisi a Corfu, 2 horas de Corfu a Igoumenitsa e outras 8 horas de Igoumenitsa a Patrasso), à ausência de restrições de classe (todos os locais públicos dos barcos são acessíveis livremente a todos os passageiros), ao elevado nível de conforto oferecido (que inclui condicionamento de ar, piscina e muitas outras amenidades), à frequência do serviço (partidas diárias, excepto terças-feiras de Brindisi e de Patrasso) e ainda à possibilidade de interromper a viagem em Corfu — a pérola das ilhas gregas, — passar aí um ou mais dias e seguir depois, sem aumento de preço, por uma qualquer carreira ulterior. O serviço funcionará todos os anos de 15 de Março a 30 de Outubro, havendo, porém, durante o período compreendido no mês de Março, apenas três viagens semanais

O turista que utiliza o seu carro — que ele mesmo conduz para dentro do barco e para fora deste, sem recurso, por conseguinte, a meios mecânicos de elevação — normalmente faz a viagem de ida até Igoumenitsa, utiliza, em seguida, o automóvel para o périplo da Grécia, vindo embarcar em Patrasso, depois de visitar o Peloponeso; para quem se serve da via férrea, é possível seguir um itinerário idêntico mas isso obriga a viajar de autocarro entre Igoumenitsa e qualquer ponto da rede ferroviária grega; cremos, contudo, ser mais conveniente, para tais visitantes, continuar à ida até Patrasso, efectuando todo o itinerário de base por caminho de ferro, o que permite também uma interessante volta, pràticamente isenta de duplos percursos.

A Grécia moderna compõe-se essencialmente de três partes: a parte continental, situada no extremo sul da Península Balcânica; o Peloponeso (ou Moréia) que, até à abertura do Canal de Corintio, fazia parte integrante daquela Península; e a parte insular, formada por numerosas ilhas, situadas principalmente nos mares Jónio e Egeu, de que as maiores e mais conhecidas são as de Creta e de Rodes. Actualmente, o Reino Helénico ocupa uma superfície de cerca de vez e meia a de Portugal

Na imponente estação de Salonica: encontro entre a automotora de Flórina e o ónibus para a fronteira Iugoslava (Idomeni)

Metropolitano mas a sua população é sensivelmente igual à nossa, sendo a sua actividade económica em muitos pontos semelhante à do povo português.

A rede ferroviária grega — toda nacionalizada — compreende duas Administrações distintas: os Caminhos de Ferro do Estado Helénico (CEH) e os Caminhos de Ferro de Peloponeso (SPAP); os primeiros exploram a rede de bitolas internacional e métrica da Grécia Continental; os segundos, as linhas de via métrica do Peloponeso e o curto ramal de Crionérion a Agrínion. Ambas as redes têm como ponto de partida a Capital, Atenas ou, melhor, o seu porto (Pireu). Atenas, de que a Acrópole e o seu riquíssimo Museu constituem apenas duas das suas muitas atracções, é uma encantadora e típica cidade, dotada de um metropolitano que serve a área urbana, ligando-a ainda ao Pireu.

A espinha dorsal da rede dos CEH é a linha internacional que parte do Pireu, passa em Atenas, na velha Tebas, em Levádia (estação que serve o famoso santuário de Delfos), serpenteando depois à vista do Monte Parnasso, mitológica habitação das Musas, até alcançar o Desfiladeiro das Termópilas descendo pelo vale do Gorgopótamos. Todo este trajecto oferece ao passageiro uma impressionante paisagem que prossegue à medida que a linha vai avançando até atingir o entroncamento de Paleofársalos, um pouco ao norte de Domokos; aqui, um ramal de via métrica segue para oeste até Kalampaka, não longe do Convento dos Meteoros. A estação de Kalampaka é, aliás, a que mais próxima fica do porto de Igoumenitsa, estando ligada a este por uma estrada de maravilhoso cenário. Dirigindo-se para oriente do citado entroncamento de Paleofársalos, parte uma outra linha de via métrica para o porto de Volos, no Mar Egeu.

Deixando Paleofársalos, a linha férrea prossegue pela Tessália até à Capital desta Província — a acolhedora cidade de Lárissa, donde um ramal,

Mapa da rede ferroviária grega. A traço mais cheio, as relações internacionais

recentemente convertido de via métrica para a bitola internacional, facilita as importações e exportações da Tessália pelo já referido porto de Volos. Este é, aliás, origem duma curta linha de 28 km., de bitola de 60 cm., para Mileè, que oferece ao turista algumas encantadoras vistas da costa grega.

À saída de Lárissa, a via férrea internacional aproxima-se do Mar Egeu, seguindo pelo conhecido vale do rio Piniós, situado entre os Montes Ossa e Olimpo – a lendária residência dos Deuses gregos – passando depois em Katerini, no entroncamento de Plati e através do delta do Vardar para atingir o importante porto de Salonica, a maior cidade de toda a Grécia do Norte.

Em Plati, tem origem um ramal que, passando junto às famosas Cataratas de Édessa e ao Lago de Ostrovo, se bifurca primeiramente dando um ramo para Kozani, servindo, assim, as minas de carvão de Komanos, e outro, que depois se divide de novo para a cidade de Flórina e para a Jugoslávia (fronteira, aliás pouco usada de Kremenitsa).

Muito mais usada para as relações com a Jugoslávia é a fronteira de Idomeni, acessível directamente de Salonica, sendo por esta linha que circulam os grandes expressos internacionais que ligam a Grécia à Europa Ocidental.

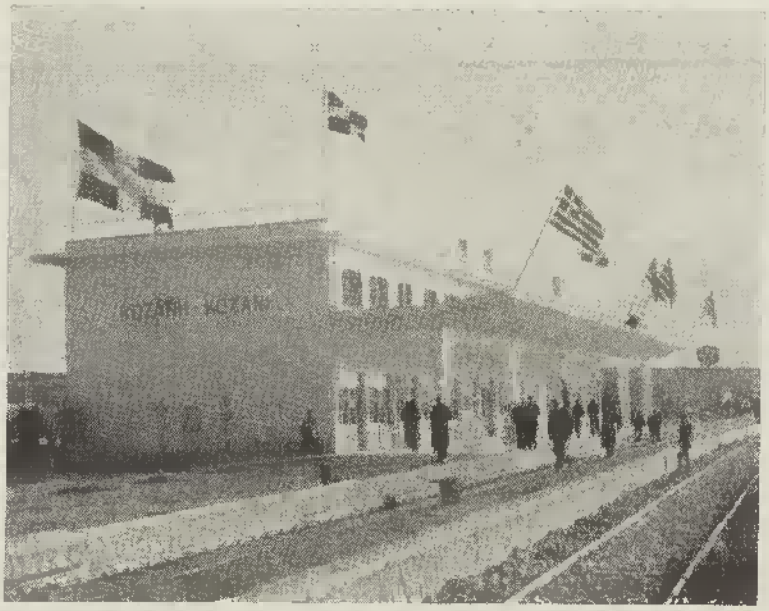
A linha de Istambul tem a sua origem em Salonica, passa ao longo do lago Doiran, serve as ricas planícies de Macedónia Oriental, seguindo as gargantas abruptas do rio Nestos para chegar ao porto de Alexandrópolis, donde continua até à fronteira grego-turca (Pithion) – por entre uma importante zona cerealífera. Na mesma estação de Pithion entronca a linha que, vinda da Europa Central, via Jugoslávia e Bulgária passa em Adrianópolis (hoje na Turquia).

Toda a rede dos Caminhos de Ferro do Estado Helénico é servida por óptimas automotoras, com 1.ª e 2.ª classes, que efectuam as viagens durante o dia permitindo assim ao turista a observação dos muitos atractivos da paisagem grega. Entre Pireu-Atenas-Salonica e a Europa Central, por um lado e a Turquia, por outro, circulam, além disso, expressos internacionais, que cobrindo o trajecto de noite, não cremos possam oferecer grande interesse a quem visite a Grécia. Tais expressos estão providos de carruagens de lugares simples de 1.ª e 2.ª classes, de restaurantes e de camas.

A rede dos Caminhos de Ferro de Peloponeso tem também o seu início no Pireu, seguindo paralelamente à via dos CEH até Atenas aí, destaca-se para ocidente, seguindo por uma riba donde se avista a ilha de Salamina e o Golfo do mesmo nome, até alcançar o Canal de Corintio – passagem artificial aberta entre os Mares Jónio e Egeu que veio encurtar consideràvelmente o percurso marítimo entre eles, o qual anteriormente [2] requeria a dobragem do Cabo Matapão. A via férrea e a estrada atravessam o Canal em pontes paralelas das quais se tem uma vista surpreendente do escarpado canal.

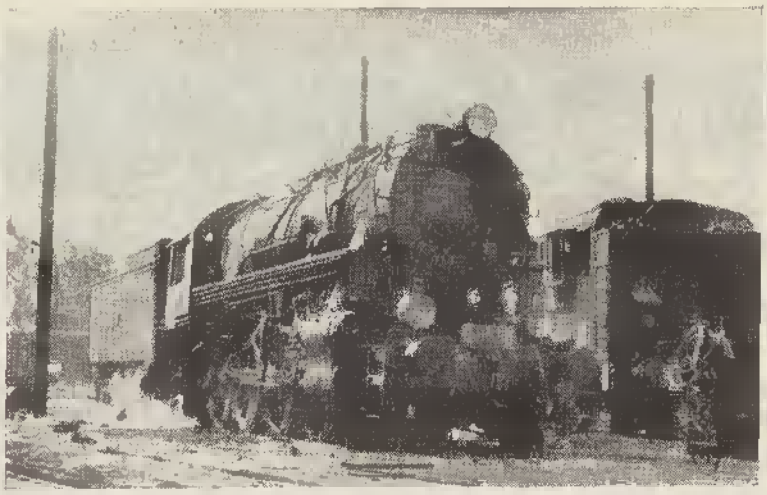
Do outro lado do Canal, fica a Nova Corintio, cidade construída segundo as técnicas anti-sísmicas pois encontra-se numa zona que já por mais de uma vez foi flagelada por terramotos. A escassos quilómetros, fica a Velha Corintio – rica em interesse arqueológico.

Em Corintio a linha divide-se em dois braços, cada um dos quais segue junto à costa, voltando a encontrar-se em Kalamata. Um deles segue junto à margem do Golfo de Corintio, passando num contínuo rosário de belas praias que se estende até



A Grécia é um país em pleno desenvolvimento. Já no após-guerra, construíram os Caminhos de Ferro do Estado Helénico, a linha de Amínteon a Kozani, para exploração dos vastos jazigos carboníferos de Komanos. Na gravura, vemos o aspecto festivo da estação término da nova linha no dia da sua inauguração (30/1/55)

[2] — *Hoje apenas as embarcações de grande tonelagem, cujas dimensões excedem as permitidas pelo Canal, seguem tal itinerário.*



Num depósito de máquinas grego: uma locomotiva de vapor de 1 200 HP. Os Caminhos de Ferro do Estado Helénico ainda usam largamente a tracção de vapor, conquanto possuam bom número de automotoras Diesel

Patrasso, o principal porto grego da costa jónia. No caminho, fica o entroncamento de Diakofto, onde nasce um curto ramal de 23 km. (bitola de 75 cm.), que, com o auxílio de gramalheira, sobe aos Conventos (ortodoxos) de Mega Spíleon e de Kalávrita. Depois de Patrasso, a via dá um outro ramal para Kilíní – término do barco que serve a ilha de Zante – e ainda outro para Olímpia – a pátria dos celebrados jogos olímpicos e atraente cidadezinha, próximo da qual ficam interessantes ruínas, com um museu onde, entre outros tesouros, figura o Hermes de Praxíteles. A linha principal prossegue para Kalonero (entroncamento de Ciparíssia), ligando-se em Zevgolatio com o braço que, procedente de Coríntio, também se dirige a Kalamata, passando por Argos e Tripoli. Estroutro braço constitui uma linha predominantemente de montanha (em contraste com o primeiro que segue a costa) e dele se destaca um ramal para Náuplia, antiga capital da Grécia. Outros ramais servem ainda Megolópolis e Messénia.

Toda a rede de Peloponeso é servida por confortáveis automotoras, havendo uma circulação nocturna todos os dias entre o Pireu e Kalamata e vice-versa, tanto via Patrasso como via Argos. Além de muitas outras durante o dia.

O espaço de que dispomos não nos permite proporcionar aos nossos leitores mais amplas informações; julgamos, no entanto, ter conseguido estimular-lhes o desejo de empreender uma visita à bela Nação Helénica – hoje mais fàcilmente do que nunca acessível a todos.

O famoso canal de Coríntio – de impressionante escarpado – liga os Mares Jónio e Egeu e é atravessado, em pontos paralelos, pela via férrea e pela estrada

Dos Jornais

Como assegurar a eficiência do trabalho das reuniões de estudo

O trabalho de conselhos ou comissões, para o exame e a resolução de qualquer assunto, deve obedecer a normas precisas, que visam assegurar, com bom senso, a eficiência das reuniões de modo construtivo e com o mínimo possível de perdas de tempo.

Essas normas, publicadas pela revista *Factory and Industrial Management*, de Nova Iorque, são as seguintes:

a) *Concretização prévia do assunto em causa*, indicando-se, com clareza, *em que consiste o problema*, os factos inerentes e as soluções que se afiguram possíveis. Em primeiro lugar, há que saber com exactidão de que se trata.

Era assim que procedia, com efeito, o grande cabo de guerra marechal Foch: a sua interrogação inicial ao submeter-se-lhe um problema para estudo, era sempre esta: «Antes de mais, de que se trata?» Antes de se determinar uma linha de acção, é indispensável definir com lucidez e exactidão o objectivo que se pretende atingir.

b) *Verificação da real necessidade da reunião*: se, de facto, é indispensável ou se pode, sem inconveniente, ser adiada ou suprimida; no entanto, é de ter em conta que uma reunião é preferível a comunicações escritas entre os serviços quando:

1 — o problema, posto por escrito, é susceptível de ser mal compreendido;

2 — for necessário conhecer, sem demoras, a reacção imediata dos interessados;

3 — as opiniões de personalidades especializadas devam ser expostas e comentadas;

4 — convenha provocar iniciativas que de outro modo não se verificariam;

5 — a solução do problema depende de determinada pessoa, cuja colaboração convém portanto assegurar;

6 — se pretende desenvolver o espírito de mútua compreensão a fim de facilitar a resolução do problema.

c) *Convocação exclusivamente daqueles cuja presença se reconheça ser útil*, sem dependência de classes ou de categorias, chamando-se aqueles que costumam apresentar propostas construtivas, que sabem harmonizar propostas contraditórias, que são especializados no assunto em questão, ou que representam idòneamente os serviços interessados, ou também que, dispondo de influência, podem pela sua oposição embaraçar a execução das decisões tomadas.

d) *Fixação da ordem do dia da reunião*, com conveniente antecedência e com o prévio acordo dos participantes previstos, para o que se enviará a cada um deles o projecto da ordem do dia, e sua justificação com o pedido de sugestões e de propostas construtivas, e indicando o tempo máximo reservado a cada assunto ou ponto a discutir.

e) *Assegurar a regularidade da reunião*, eliminando demoras e interrupções, para o que se enviará a cada participante a convocação e a ordem do dia com a antecedência de, pelo menos, 48 horas, com a indicação da hora e da duração aproximada da reunião, não se permitindo conversas nem telefonemas durante esta.

f) *Fazer sentir a cada participante as suas responsabilidades*, fazendo com que tenham bem a consciência do alcance exacto do problema a debater, a fim de se obter a sua plena colaboração, e incitando-os o mais possível a tomarem iniciativas construtivas.

g) *Adopção, pelo presidente da reunião, de atitude apropriada ao objecto da reunião*, isto é, se se trata de uma reunião para *comunicar* simplesmente qualquer determinação, a atitude deve ser activa, explicando, embora com simplicidade, o que há e o que se vai fazer; se a reunião tem por fim a obtenção de informações ou de opiniões, a atitude deve ser passiva: ouvir com atenção e cuidado as opiniões de cada um; se a reunião é, porém, com o fim de se tomarem decisões, a atitude do presidente será de colaboração, procurando coordenar as opiniões expendidas por todos os participantes.

h) *Orientação sistemática dos trabalhos com o necessário método*, começando por definir bem o problema em causa, para a sua boa compreensão sugerir que peçam explicações sempre que delas necessitem; evitar desvios do assunto; extrair conclusões das opiniões expostas e apreciar com cuidado as consequências e incidências práticas dessas conclusões.

i) *Determinação de estorvos ou obstáculos dissimulados*, originados por questões pessoais e outras dificuldades, desfazendo equívocos ou opiniões preconcebidas para que não constituam óbice à boa solução do problema em causa.

j) *Promover a execução prática do que foi resolvido em reunião*, a fim de se alcançarem os resultados em vista. Assim, os últimos trabalhos da reunião consistirão na elaboração do programa da execução das decisões tomadas, com a atribuição, a cada um dos participantes, do papel que respectivamente lhes caberá naquela função executiva.

(Do *Boletim do Porto de Lisboa*)

A Professora de História

Por BERTO ROBERTI

SUBIU para o comboio em Novara, envolta num amplo casaco e usando um chapéu com uma comprida pluma de faisão e uma volumosa maleta de couro. Caí-lhe em graça, porque consegui colocar-lhe a maleta na rede porta-bagagem. — Mil agradecimentos — disse-me, sorridente. A seguir debruçou-se à janelinha, para se despedir dum grupo de rapariguinhas que a contemplavam boquiabertas.

Até o comboio partir, permaneceu debruçada da janela. Escutei as suas palavras e as das pequenas. A rapariga do chapéu com a longa pluma de faisão, devia ser professora ou algo parecido, porque inclinada sobre a janelinha, recomendava às jovens que estudassem muito, e estas, de vez em quando, respondiam em coro, como se se tratasse de uma ladainha:

— Sim, senhora professora. Não duvide, senhora professora. Fique tranquila, senhora professora.

Quando por fim, como Deus o queria, o comboio partiu para Milão, a senhora professora, depois de uma centésima recomendação e de um centésimo cumprimento, fechou a janela, sentou-se defronte de mim, voltou a agradecer-me e mergulhou na leitura de uma revista de modas que tinha ao alcance da mão.

Tentei a abordagem usando o proverbial sistema ferroviário. Acendi um cigarro e perguntei:

— Incomoda-a o fumo?

— De maneira nenhuma — respondeu a professora, sem se dignar dirigir-me um olhar. — Pode fumar tranquilamente.

A primeira tentativa havia falhado. Tentei a segunda:

— Parece-lhe melhor fechar a porta da cabine? Creio que faz frio. Não?

— Aberta ou fechada — retorquiu, sem levantar os olhos da revista — é-me indiferente. Não me incomoda.

A segunda tentativa dera o mesmo resultado da primeira. Recorri a um meio extremo. Pouco depois, disse-lhe:

— Desculpe-me, minha senhora. Sabe que tem um fio caído na meia? É uma pena porque são tão lindas...

Desta vez a professora não permaneceu insensível às minhas palavras de alarme. Deixou imediatamente a revista de modas e baixou-se para examinar as meias, e as suas ainda mais lindas pernas. Olhou-as e apalpou sem dar com o fio caído. Então o seu olhar afastou-se das meias e cravou-se em mim. Vendo que eu ria, como espiritual professora que era pôs-se a rir também.

Um antigo ditado afirma que a mulher, quando ri, está desarmada. Aproveitei a oportunidade para trocar de lugar e sentar-me ao seu lado. Olhei-a nos olhos e disse-lhe:

— Tem os olhos azuis como os de...

— Como os da rainha Cleópatra — interrompeu ela. — Cleópatra, filha de Ptolomeu III, nascida no ano 30 e falecida em 70. Foi colocada no trono por Júlio César e seduziu o imperador António, que por ela repudiou sua esposa Octávia...

Quando o comboio parou em Trecate, já sabia que a professora ensinava história num colégio de meninas e que ali, em Trecate, a 20 de Março de 1849, o rei Carlos Alberto havia instalado o seu quartel-general antes da batalha de Novara. Quando o comboio se deteve em Magenta, falou-me da batalha de Magenta, ocorrida em 4 de Junho de 1859, e da janela mostrou-me o monumento ao general Mac Mahon; quando parámos na estação de Milão, a professora de história e eu éramos amigos, e já sabia o seu nome: Zélia.

Entrámos na imensa plataforma e a professora preparou-se para descer comigo. Mas, de repente, inclinou-se para trás e disse-me em voz baixa:

— Perdão, mas o meu pai está à minha espera. Adeus.

Respondi precipitadamente:

— Olhe, Zélia, vivo na rua Roma número 1. Já sabe o meu nome, Andrés Rossi. E você? Onde mora? Quando poderemos ver-nos?

Andou alguns passos e desceu o primeiro degrau da carruagem, enquanto o pai vinha ao seu encontro, fazendo-lhe afectuosos gestos de saudação. Olhando-me nos olhos, disse-me risonha:

— Veja se adivinha! Pense na data de um tratado firmado por Napoleão, acrescente-lhe um zero e terá o número do meu telefone. Encontrá-lo-á? Duvido, porque os homens, para estas coisas...

Desceu da carruagem e lançou-se nos braços do pai, homem robusto e de aspecto severo.

Desapareceu entre a multidão que saía do com-

boio. Olhei para o relógio: sete da noite. Apenas tive tempo de tomar um táxi e precipitar-me numa livraria onde compraria um livro sobre Napoleão para ler as datas em que o corso havia firmado os seus inumeráveis tratados de paz. Acrescentando um zero às diferentes datas conseguiria dar com o número do telefone de Zélia, doce e querida Zélia, de olhos azuis como os de Cleópatra; Zélia, a professora de história que tinha um número de telefone igual, acrescentando um zero, à data de um célebre tratado de paz concluído por Napoleão.

Cheguei com o tempo escasso para comprar o livro. Paguei por ele uma bonita soma, e, triunfalmente, fui para um restaurante. Comi qualquer coisa à pressa, e corri para casa, por causa da ditosa história (entende-se que me não refiro à de Napoleão). Eram nove e cinco da noite.

Antes de abrir o grosso volume que falava das guerras e dos tratados de paz de Napoleão, pensei nela, em Zélia. E quanto mais pensava tanto mais me agradava e mais a achava com o tipo ideal de mulher para mim; a mulher perfeita, nem muito alta nem muito baixa, nem muito gorda nem muito magra... enfim risonha, gentil e culta, professora de história, inteligentíssima e apaixonada, pois permitira que eu procurasse o número do seu telefone.

Isto é, o número do telefone que era igual, acrescentando um zero, ao da data de um tratado de paz firmado por Napoleão.

— Vejamos — disse a mim mesmo, e abri o grosso volume que falava das batalhas e da vida do grande imperador.

Apressadamente li umas duzentas páginas e cheguei ao primeiro tratado de paz assinado por Napoleão, Paz de Campo Formio 1799. Acrescentei um zero e obtive o número 17990. Peguei no telefone e marquei o número. Esperei e escutei uma voz de homem que dizia:

— Polícia!

Desliguei delicadamente, e, por instantes, fiquei sem respiração, aterrorizado ante a ideia de ter chamado a Polícia. Outra vez folheei o grande volume que falava de Napoleão.

Cem páginas mais adiante encontrei outra data: Amiens 1800: Juntei um zero e obtive 18.000. Liguei. Esperei. Logo ouvi uma voz de mulher.

... debruçou-se à janela para se despedir dum grupo de rapariguinhas que a contemplavam boquiabertas

— Clínica Morelli.

— Está a menina Zélia? — murmurei.

— Aqui não vive nenhuma menina Zélia — respondeu a mulher.

Desliguei e voltei a folhear o volume.

Tive que ler duzentas páginas antes de chegar à terceira paz concertada por Napoleão: Berlim 1804. Acrescentei um zero e formei o número 18040. Peguei no telefone, marquei o número e esperei. Soou uma voz de homem:

— Que deseja?

— Falar com a menina Zélia — disse-lhe.

O homem gritou como louco:

— Zélia! Zélia, hem? E faz-se passar por menina! Zélia é a minha mulher! — vociferou. — Mato-a, faço-a em pedaços, desmancho-a e você é um canalha, um...

Pousei o auscultador suavemente. Tremiam-me as pernas e as mãos. Acendi um cigarro, e olhei o relógio: meia-noite!

À uma, já havia chamado para três casas diferentes com resultados absolutamente negativos. Às duas havia telefonado para três números mais, tirados de outras tantas datas de tratados firmados por Napoleão. Às quatro da manhã adormeci na cadeira. Despertei às sete com um humor dos diabos, furioso contra Zélia, uma louca professora de história que tivera a ideia de combinar o número do seu telefone com o da data de um famoso tratado assinado por Napoleão.

De que tratado seria, se folheando o volume inteiro, de mais de mil e trezentas páginas, não havia encontrado nada? E no entanto recordava bem as suas palavras:

— Pense num tratado de paz firmado por Napoleão...

Qual era? Tudo inútil! Tinha que começar de novo. Com certeza eu havia deixado escapar alguma paz. E recomecei. Às onze da manhã tinha relido metade do volume. Ao meio-dia, não obstante ter acrescentado dezenas de zeros a todas as datas que havia encontrado, não conseguia dar com o número de Zélia. Às duas da tarde, exausto e idiotizado, dirigi-me ao escritório. O senhor Regis, meu chefe, apenas me viu falou:

— Seria preferível que dormisse em vez de passar a noite no jogo!

Comecei a trabalhar sob o severo olhar do senhor Regis. Eram horas quando a porta do escritório se abriu. Voltei-me e vi-a, formosa, fresca e sorridente. Ela, Zélia!

— A sua porteira disse-me que você estava aqui, no escritório, e deu-me o endereço — falou com voz suave.

Fitei-a com os olhos injectados de sangue. O senhor Regis, em compensação, observava-a com um ternissimo mexer de olhos.

— Pelo amor de Deus! — exclamei. — Qual era a famosa data... a do tratado de paz que serve de chave para encontrar o seu número de telefone?

— Vila Franca — respondeu. — Napoleão III firmou em Vila Franca um tratado de paz, em 1859 e, acrescentando um zero, temos 18590, o número do meu telefone. Não é simples?

Claro que era. Mas eu havia lido a história de Napoleão III. Humilhado, ofendido e mortificado não lhe respondi. Peguei no chapéu e saí ante o olhar atónito de Zélia e do senhor Regis.

Para não ver, nem ouvir mais falar de Zélia, pedi um mês de licença, e fui à Riviera, para casa de uma tia. Ao voltar encontrei o chefe do escritório, o senhor Regis, sentado no lugar do costume. Sentei-me à minha secretária, defronte da dele, e retomei o trabalho.

Ao meio-dia o telefone tocou:

— Alô! — atendeu o senhor Regis, e pôs-se a escutar. Depois, com voz resignada, murmurou:

— Está bem. Telefone-me. O número? Lembra-se do descobrimento da América? Acrescente um zero: 14920. O número do senhor director? Lembre-se da paz de Aquisgran: 168, e junte metade do último algarismo, isto é, 4. O número do senhor administrador? Lembre-se da guerra da Líbia e acrescente um 2, o dobro do último algarismo...

Meu pobre chefe! Enquanto eu estava na Riviera, casara com Zélia, a professora de história que eu conhecera no comboio de Novara a Milão, numa lânguida tarde de Primavera, em que ela vestia um amplo casaco e tinha uns olhos tão azuis como os de Cleópatra...

O Conselho de Administração louvou os Srs. Dr. Álvaro Lobo Alves, Chefe do Serviço Central do Pessoal; Dr. Carlos Simões Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego; Eng.º José Alfredo Garcia, Chefe do 3.º Grupo Oficinal, no Barreiro; Dr. Manuel António da Fonseca, Chefe do Serviço da Contabilidade; Eng.º Francisco de Almeida e Castro, dos Serviços Técnicos e Eléctricos e Eng.º Arruda Pacheco, da Divisão de Via e Obras — porque tendo sido designados para fazerem palestras acerca das impressões colhidas na frequência dos cursos do Instituto Nacional de Investigação Industrial, sobre Formação e Produtividade, se desempenharam de tal incumbência com notável entusiasmo e proficiência, dando prova de qualidades pessoais e profissionais e contribuindo, por forma eficiente, para a divulgação de conhecimentos que muito interessam ao progresso da Companhia.

Por J. MATOS SERRAS

Novos selos

Apresentamos mais dois selos, recentemente emitidos e pertencentes à nossa temática. O primeiro faz parte de uma série de 4 valores comemorativa do ingresso da Nigéria na União Postal Universal, e mostra, sob um globo estilizado, a silhueta de uma locomotiva. Os restantes exemplares aludem ao transporte do correio através das vias aérea e marítima e por estrada.

Por sua vez, a Coreia do Norte pôs em circulação um selo multicolor de pouca beleza, relativo à propaganda para a reunificação da Coreia. A par do casco de um navio, de tractores e de um auto-guindaste vê-se uma locomotiva a vapor.

Marcofilia

No primeiro dia de circulação da série comemorativa do centenário do engenheiro ferroviário Chan Tien-Yu, foi aposto na China Popular um carimbo comemorativo.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 346, de 20-9-961 — Colocação de pessoal superior.

Ordem da Direcção-Geral n.º 347, de 30-9-961 — Facilidades de transporte a favor das famílias dos agentes mobilizados.

II — Divisão da Exploração

A — Serviço do Movimento

Comunicação-Circular n.º 903, de 25-9-961 — Avisos sobre acidentes a comunicar a entidades da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

Ordens de Serviço da Série M do n.º 1601 de 4-10-961 *ao n.º 1622*, de 22-10-961.

B — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2768, de 18-10-961 — Sinalização da estação de Faro.

Instrução n.º 2769, de 28-10-961 — Sinalização da estação de Leixões.

C — Divisão (I. P.)

Circular n.º 1137, de 25-10-961 — Horário da instrução profissional obrigatória.

D — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 319, de 20-10-961 — Tráfego de trânsito.

47.º Aditamento à Tarifa Geral, de 29-9-961 — Alterações aos Capítulos III e XII da Tarifa Geral para transportes em Grande e Pequena velocidades.

Dia do Selo

Passou em 1 do corrente mês mais um «Dia do Selo». Foi a sétima vez que a Federação Portuguesa de Filatelia celebrou tal acontecimento, tendo a data sido assinalada com pouca projecção, não se realizando nenhuma Exposição de vulto nem sendo emitido qualquer selo alusivo. Apenas os Correios do Ultramar autorizaram 8 carimbos comemorativos, que foram apostos nas capitais das Províncias Ultramarinas, sendo de salientar a edição de artísticos sobrescritos quer pela F. P. F. como pelo Clube Filatélico de Portugal.

Exposições

De 14 a 24 de Outubro findo teve lugar em Buenos Aires a *Temex-61*, grandiosa Exposição agrupando todos os temas de coleccionamento filatélico e subdividida em diversas classes, entre as quais uma de *Ciência e Técnica*, que englobava as seguintes temáticas: — Arquitectura, Edifícios, Engenharia, Pontes, Caminhos, Faróis, Universidades, Colégios, Exposições Industriais, Energia Atómica, Radio, Televisão, Transportes (Aéreos, Marítimos e Terrestres), Astronáutica e Congressos Científicos.

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

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Da esquerda para a direita: — *António Domingos*, subchefe de depósito; *Domingos António, Joaquim dos Santos Roxo* e *João Miguel Cartaxo*, chefes de lanço de 1.ª cl.; *Francisco Ferreira*, chefe de distrito, e *Maria de Jesus*, guarda de P. N.

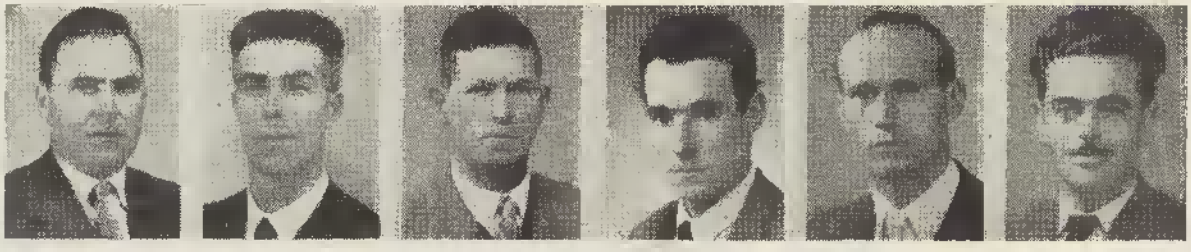
AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Da esquerda para a direita — *Joaquim dos Santos Lopes*, adido técnico de 3.ª cl., *Joaquim Costa Neto*, operário ajudante e *Joaquim Pinheiro Vaz*, operário auxiliar: — o primeiro, pela iniciativa que tomou e pela noção de responsabilidade de que deu provas quando recebeu um telegrama expedido pelo maquinista do comboio 5, que se apercebera de qualquer anormalidade à passagem sobre a ponte do Vouga, ao Km. 279,600-Norte; os restantes, pelo interesse e dedicação demonstrados na colaboração que deram ao seu chefe na inspecção a que procederam à referida ponte, sendo além de louvados ainda gratificados; *Arnaldo Araújo de Barros*, assentador de 2.ª cl.: — pelas imediatas e acertadas providências tomadas quando, não obstante se encontrar de folga, ao ser avisado por uma guarda de P.N. de que estava um carril partido ao Km. 74,600-Corgo, prontamente remediou a avaria até ser feita a substituição; *Ezequiel Borges Mousinho*, assentador de 2.ª cl.: — pela honestidade demonstrada quando, ao proceder à limpeza de uma vala, encontrou um calço de bronze com 12 quilos, que entregou imediatamente ao seu chefe de distrito; *Alfredo João Maio*, operário auxiliar: — gratificado pela acertada e rápida decisão tomada quando, ao reparar que a via estava obstruída por uma árvore caída junto da ponte D. Maria Pia, mandou um filho para o lado de Gaia fazer sinal de paragem ao primeiro comboio que surgisse, seguindo no sentido de Campanhã com o mesmo intuito, e com a sua actuação evitou um possível acidente ao comboio 9 041, desobstruindo depois a linha coadjuvado pelo filho e por estranhos.

Da esquerda para a direita: — *Vasco Augusto da Gama Sobreirinho,* chefe da 17.ª Secção de Via e Obras; *Manuel Mendes,* chefe de lanço, *José Carvalho Xavier,* chefe de distrito, *Luís António Pinto,* assentador de 1.ª cl.; *Fernando dos Santos Meireles,* assentador de 2.ª cl. e *Casimiro Augusto Pinto,* eventual: gratificados, o primeiro pelas rápidas e acertadas medidas que tomou e pela maneira eficiente como dirigiu os trabalhos de desobstrução da via, interrompida pela queda de uma trincheira ao Km. 147,050-Douro, permitindo com a sua actuação que a circulação dos comboios fosse restabelecida o mais depressa possível; os restantes, pela boa vontade e espírito de sacrifício de colaboração demonstrados quando dos mesmos trabalhos.

Da esquerda para a direita: — *Sebastião Glória,* chefe de lanço: — pela dedicação e interesse demonstrados quando viajando em gozo de licença e ao ter conhecimento do descarrilamento de um vagão do comboio 1 324, interrompeu a viagem para dirigir os trabalhos de carrilamento e reparação da via; *Joaquim Ribeiro,* chefe de distrito e *Camilo Augusto Fernandes,* operário ajudante: — pela dedicação e interesse demonstrados quando ao terem conhecimento de que ao Km. 66-Tua desabara uma trincheira que impedia a circulação dos comboios, procederam à desobstrução da linha; *Joaquim Jerónimo Duarte,* operário de 2.ª cl.: — encontrou ao Km. 136,500-Beira Baixa um pacote contendo tecidos, que fazia parte de uma remessa despachada na estação da Covilhã e transportou-o para a estação de Penamacor, entregando-o ao chefe da mesma; *António Abílio Gabriel,* assentador de 1.ª cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas providências tomadas, quando estando de folga se dirigia para Montemor-o-Novo e sendo avisado de que ao Km. 87,576-Ramal de Montemor havia um carril partido, desistiu da viagem e remediou a avaria, evitando atrasos na circulação; *Domingos Pereira Faria,* eventual: — pela dedicação e interesse demonstrados quando após a paragem da Automotora 7 320 em que seguia, devido a terras desabadas duma barreira ao Km. 47-Póvoa, apeou-se e procedeu à desobstrução.

Da esquerda para a direita: — *Firmino da Silva Pinho,* servente: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 1 211 uma mala de senhora com 150$00 e numa carruagem do comboio n.º 1 uma máquina fotográfica no valor de 600$00, que entregou ao seu chefe imediato; *Firmino da Costa Leite,* servente: — encontrou numa composição do comboio Foguete uma máquina fotográfica no valor de 400$00, que entregou ao seu chefe; *Desidério Madeira Valentim,* marinheiro eventual: — encontrou no vapor Alentejo um porta-moedas com 75$00 e dois anéis de ouro no valor de 800$00, que entregou ao mestre do barco; *António Barbosa,* servente: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 1 um porta-moedas com 357$00, que entregou ao seu chefe imediato; *José Augusto Afonso Melim,* servente: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 11 uma carteira contendo 300$00, que entregou ao seu chefe imediato; e *Florinda Gomes,* auxiliar feminina: — encontrou um anel no valor de 900$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Da esquerda para a direita: — *José António dos Santos,* chefe de lanço: — pela dedicação, interesse demonstrado e acertadas e rápidas providências que tomou quando, não obstante estar de folga, ao ser avisado pela esposa de que estava um carril partido ao Km. 210,685-Beira Baixa, foi ao local correr uma travessa sob a fractura para passar o comboio 3 162 e reuniu depois o pessoal do distrito 262 para proceder à substituição; *Cândido Martins Gonçalves,* chefe de distrito, *António de Almeida Torres,* subchefe de distrito, *Domingos Pinto,* assentador de 2.ª cl. e *José Ferreira Alves,* subchefe de distrito: — pela dedicação e interesse demonstrados quando, não obstante estarem de folga, tomaram os três primeiros a iniciativa de rondar a linha após violentas chuvadas e encontrarem a via obstruída ao Km. 5,600-Póvoa. Entretanto, o último, que viajava na Automotora 7 910, apeou-se e reuniu-se àqueles, todos removendo com a maior rapidez as terras caídas; *Manuel da Costa Araújo,* assentador de 1.ª cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados quando, não obstante se encontrar de folga, ao ser avisado pelo maquinista do comboio 7 623 de que ouvira uma pancada à passagem pelo Km. 64,474-Póvoa, dirigiu-se ao local e encontrando um carril partido remediou a avaria até ser feita a substituição.

Da esquerda para a direita: — *Cândido Martins Gonçalves,* chefe de distrito: — pela dedicação e interesse e espírito de sacrifício demonstrado quando, não obstante estar de licença, sabendo que havia descarrilado na estação de Araújo algum material, afastou-se do seu lar e apresentou-se a coadjuvar os trabalhos; *Raul António de Carvalho,* chefe de distrito: — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas providências tomadas quando, não obstante se encontrar de licença, ao ser avisado que um passageiro do comboio 9 954 notara uma pancada estranha entre Palmela e Pinhal Novo, reuniu o pessoal e substituiu um carril partido; *Albino de Jesus Dias* e *Joaquim Rodrigues dos Santos,* assentadores de 1.ª cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados e esforço despendido quando, não obstante se encontrarem com baixa por doença, procederam à substituição de um carril partido ao Km. 55,610-Póvoa; *Eduardo Joaquim Vieira,* assentador de 1.ª cl. e *José Pereira Fernandes,* assentador de 2.ª cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados e esforço despendido quando, debaixo de temporal, colaboraram na substituição de um carril partido ao Km. 126,300-Norte.

Da esquerda para a direita: — *Marcolino Costa Pinto,* guarda-freio de 2.ª cl. — encontrou numa carruagem do comboio n.º 4 885 uma carteira com 350$00 e objectos de relativo valor, que prontamente entregou ao chefe da estação da Amadora; *António Moreira Queirós,* guarda-freios de 2.ª cl.: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 9 964 um porta-moedas com 251$00, que prontamente entregou ao chefe da estação do Barreiro; *Custódio Fernandes Dias,* praticante de factor: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 222 uma carteira com 600$00, que prontamente entregou ao revisor de bilhetes do referido comboio; *João dos Santos,* factor de 2.ª cl.: — encontrou numa sala de espera da estação de Dois Portos uma carteira de senhora com 477$00, um fio de ouro e diversos documentos, que prontamente entregou; *João Machado dos Santos,* servente de 1.ª cl.: — encontrou na sala de G. V. da estação de Valado a importância de 300$00, que prontamente entregou ao seu chefe; e *Armando Simões dos Santos,* revisor de material de 2.ª cl. — foi gratificado com 50$00 por ter descoberto uma fenda num veio de um rodado de uma carruagem.

Da esquerda para a direita: — *Manuel dos Santos,* chefe de lanço: — pela dedicação e interesse demonstrados e providências tomadas quando, não obstante estar de folga, encontrou um carril partido ao Km. 10,990-Douro e comunicou o facto imediatamente à estação de Ermezinde, reuniu o pessoal dos distritos 15 e 35 e dirigiu o trabalho de substituição; *Joaquim Martinho,* chefe de distrito: — pelo interesse demonstrado, esforço e acertadas providências que tomou quando, indo para o trabalho notou pancadas estranhas à passagem de uma automotora ao Km. 17,165-Beira-Alta; correu à estação de Santana-Ferreira, muniu-se de uma lanterna e encontrando um carril partido providenciou para a sua substituição; *Joaquim Ferreira,* chefe de distrito e *António Dias Caldeira,* eventual: — o primeiro, pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas e imediatas providências tomadas quando, ao fazer inspecção à linha encontrou um carril partido ao Km. 114,770-Norte, prevenindo o chefe da estação de Lamarosa; o segundo, por se ter apresentado a colaborar na substituição do carril; *Vítor Pires Carepo,* subchefe de distrito: — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas providências tomadas quando, não obstante estar na situação de doente, ao verificar que caíra à linha uma árvore ao Km. 168,880-Beira Baixa, mandou a esposa a casa do subchefe do distrito 308 para fazer parar o comboio 3014, evitando com a sua diligente actuação um possível acidente; *António Boavida Simão,* assentador de 2.ª cl.: — pelo interesse demonstrado, esforço despendido e providências tomadas quando, ao regressar do serviço encontrou um carril partido ao Km. 150,200-Beira Baixa, pois dirigiu-se à P. N. próxima a avisar o seu chefe e voltou ao local com ferramentas para remediar a avaria, a fim de dar passagem ao comboio 3014.

Da esquerda para a direita: — *Manuel Jorge,* chefe de distrito, *José Salvado Gralha* e *João Gonçalves do Carmo,* assentadores de 1.ª cl.: — o primeiro, pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas e rápidas medidas que tomou quando, telefonando não obstante a hora a que a ocorrência se registara, ao ser avisado que ao Km. 73,852-Norte estava um carril partido, pediu à estação de Santarém para serem suspensas as circulações pela via ascendente até que pudesse ser levada a efeito a substituição; os restantes, pela colaboração dada ao seu chefe naquele trabalho; *Manuel Lopes Malho,* chefe de distrito: — pela dedicação e interesse demonstrados e pelas rápidas e acertadas providências que tomou quando, ao verificar que o «Foguete» passara ao Km. 196,100-Norte com uma carruagem a arder, correu a telefonar para a estação de Alfarelos, tendo com a sua actuação permitido que o pessoal daquela estação fizesse parar o comboio e extinguisse o incêndio; *Fernando de Almeida Pires,* eventual: — pelo procedimento honrado que demonstrou, entregando ao seu chefe de distrito um fio de ouro que encontrara quando trabalhava sòzinho ao Km. 6,690-Oeste; *João Castanheira,* guarda de P. N.: — pela dedicação e interesse demonstrados e pela sua actuação quando, ao ser avisado por um particular de que ao Km. 2 527-Alcântara estava a via obstruída por pedras e terras arrastadas pela água de um cano que rebentara, fez imediatamente sinal de paragem a um comboio que se aproximava, evitando um possível desastre.

NA CAPA:

Foto de Fernando Rodrigues — Lisboa

Menção Honrosa do nosso Concurso Fotográfico.