

Boletim da C. P.



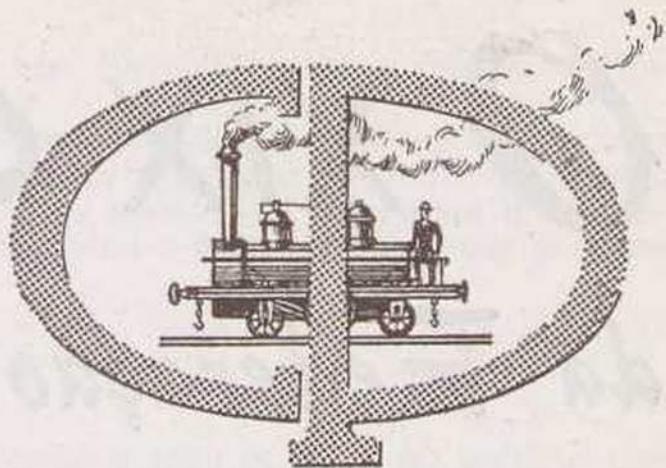
BOHATEROM
WARSZAWY
1939-1945



Número 433

Julho de 1951

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 433 • JULHO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

O CONGRESSO FIATC



ARSÓVIA, a poética cidade natal de Chopin que tal como a Phénix bem poderá dizer-se renasceu das cinzas — porque 85 por cento dos seus edifícios foram totalmente destruídos no decurso da última guerra e a sua população inteiramente deportada — recebeu hospitaleramente os 95 delegados das 19 Administrações dos Caminhos de Ferro que ali se reuniram, por ocasião do XIX Congresso das Associações Turísticas dos Ferroviários.

Hoje a cidade-mártir, quase reconstruída, é uma urbe com largas avenidas e grandiosos edifícios — em que tudo é novo, pois conta apenas 20 anos de vida, que tantos são os que medeiam desde 1945, termo da grande conflagração mundial.

Na gravura — como na nossa capa — o expressivo monumento aos heróis da resistência de Varsóvia, na praça da Ópera, símbolo eloquente de protesto e revolta aos horrores da ocupação nazi.

O XIX Congresso da Federação Internacional das Asso- ciações Turísticas dos Ferroviários realizou-se este ano em Varsóvia

O trabalho do ferroviário, árduo, difícil e de grande responsabilidade, exige por contrapartida imperiosa, férias e descanso salutares para todos. Constitui por isso dever moral e material dos Caminhos de Ferro Polacos — dever que gostosamente se cumpre — amparar e animar tudo quanto respeite à actividade e esforços das organizações turísticas dos ferroviários, tendentes àqueles fins — afirmou o Ministro das Comunicações da Polónia, Piotr Lewinski.

A frase simples, na sua forma ou no seu sentido, de uma verdade incontrovertida, poderia constar de qualquer *vademecum* da formação e produtividade ferroviária, se ele existisse. Poderia ser dita, com reconhecimento de causa, por qualquer um de nós, portugueses. Mas ouvimo-la, em Varsóvia, da boca do Ministro das Comunicações da República Popular da Polónia, o sr. Lewinski: *Se o ferroviário trabalhar descontente, por causas que sejam da nossa exclusiva responsabilidade, o ca-*

*minho de ferro ressentir-se-á — e com ele, repercu-
sivamente, toda a Nação!*

É neste espírito — aliás definido e reconhecido, em maior ou menor escala, por quase todas as Administrações ferroviárias socialmente evoluídas — que desde há umas décadas para cá se constituíram organizações exclusivamente destinadas ao pleno aproveitamento do tempo disponível das classes trabalhadoras, no tocante à recreação do espírito e ao revigoramento do físico dos agentes da ferrovia, sobretudo daqueles que têm mais necessidades, menos meios e mais vontade de cumprir as complexas e absorventes tarefas de um serviço público como é o caminho de ferro — que, por isso mesmo, bem justificava tais cuidados e atenções. Foi assim que nasceram as colónias de férias, os grupos desportivos, os clubes ferroviários, os concursos e festas de trabalho e, secundando estas iniciativas nacionais, se criou, na Europa, a *USIC* (União Desportiva Internacional dos Ferroviários), a *ATC* (Associação Turística dos Ferroviários) e a *FISAIC* (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários) que actuam, em todas as redes do Velho Continente, incluindo os países da «corda de ferro», sem outra feição política que não seja o de tornar mais agradável e aprazível o lazer dos funcionários do caminho de ferro.

O nosso País está desde há anos associado à *USIC* e à *ATC* — esta última enquadrada na directa esfera de acção do *Boletim da C. P.* — e é de esperar que dentro em breve adira à *FISAIC*, para o que se estão promovendo diligências.

A existência de tão úteis organizações, tanto de feição nacional como internacional, é na verdade uma obrigação moral, um dever de justiça das Administrações ferroviárias — e integra-se no sector da formação e da produtividade pela melhor eficiência dos serviços que produz — sobretudo nas Redes que não podem permitir-se ao luxo de prescindir dessa mesma formação profissional e da consequente maior produtividade dos seus agentes. Paralelamente colabora-se com a Igreja, na cristianíssima doutrina de promoção social, enunciada na encíclica *Mater et Magistra* que em várias das suas passagens, e de forma bem explícita, responsabiliza as entidades patronais, perante Deus e perante os ho-



O presidente da FIATC, o suíço Petrig, no uso da palavra na sessão de abertura do Congresso. Ao centro, o Ministro das Comunicações da Polónia, sr. Piotr Lewinski

mens, pela obrigação social e moral de cuidarem da formação profissional dos seus trabalhadores!

* * *

Com a presença de cerca de quase uma centena de delegados, representando vinte Administrações ferroviárias, reuniu-se em Varsóvia, de 31 de Maio a 5 de Junho últimos, o XIX Congresso da FIATC.

As sessões de trabalhos que decorreram no edifício-sede do Ministério das Comunicações e que se repartiram



A delegação portuguesa no XIX Congresso FIATC de Varsóvia :
dr. Elio Cardoso e Alberto Viana

ram por duas comissões de estudo — Técnica (delegado nacional Alberto da Silva Viana) e Administrativa (delegado nacional dr. Elio Cardoso) — abriram com uma plenária solene presidida pelo Ministro das Comunicações da Polónia, sr. Lewinski, que estava assistido pelo presidente e pelo secretário da ATC polaca, srs. Wnuk e Waszak, e pelo presidente e secretário da FIATC, os srs. Petrig, da Suíça, e Dupuis, da França — além de muitos outros funcionários superiores dos PKP — que directamente patrocinaram o Congresso.

Numa mensagem de saudação o Ministro polaco confessou o seu agrado por presidir àquela reunião que visava, através de viagens, excursões ou simples passeios, a elevação física, cultural e moral de milhares de ferroviários. Referiu-se à importância que o trabalho do ferroviário tem para a economia dos países e consequentemente à necessidade de se concederem privilégios ao agente da via férrea seja através de colónias de férias, desportos, excursões e viagens, parques de campismo, concursos e festas de trabalho, etc., etc.

E depois de afirmar o que reproduzimos no cabeçalho desta reportagem, saudou os delegados presentes e os seus países, confessando o seu agrado pelo facto da Polónia — Nação

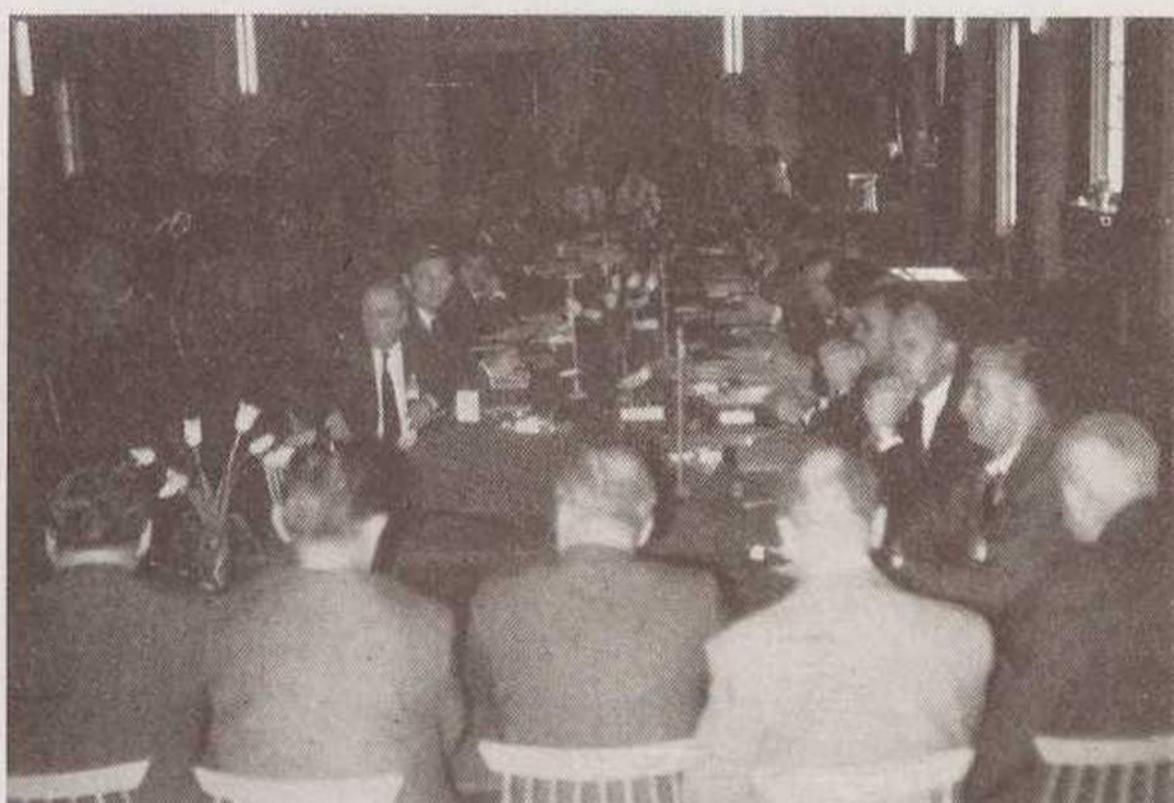
que deseja ser bem europeia — receber este ano os congressistas.

Por seu turno o presidente do Congresso, o suíço Petrig, após agradecer as palavras do Ministro deu conta da capacidade e do considerável incremento do turismo internacional ferroviário e bem assim dos seus principais problemas.

* * *

Como já tivemos ocasião de referir em números anteriores, as Associações Turísticas dos Ferroviários — ATC — criadas por exclusiva iniciativa do pessoal, no seio das suas próprias Administrações e dirigidas por funcionários subalternos do caminho de ferro — que, por estarem em mais directo contacto com os interesses e hábitos do ferroviário, melhor representam as suas aspirações — propõem-se promover e intensificar a realização de viagens turísticas, dentro e fora de cada país. O objectivo é, evidentemente, facultar aos menos favorecidos economicamente ou àqueles que preferem viajar em excursões organizadas, a possibilidade de participarem em viagens de preço o mais reduzido possível, sem prejuízo, é óbvio, da indispensável comodidade e conforto. Para tal, contam-se com as facilidades de transporte de que os ferroviários e seus familiares usufruem e com o apoio das organizações públicas e privadas do turismo, ligadas à via férrea.

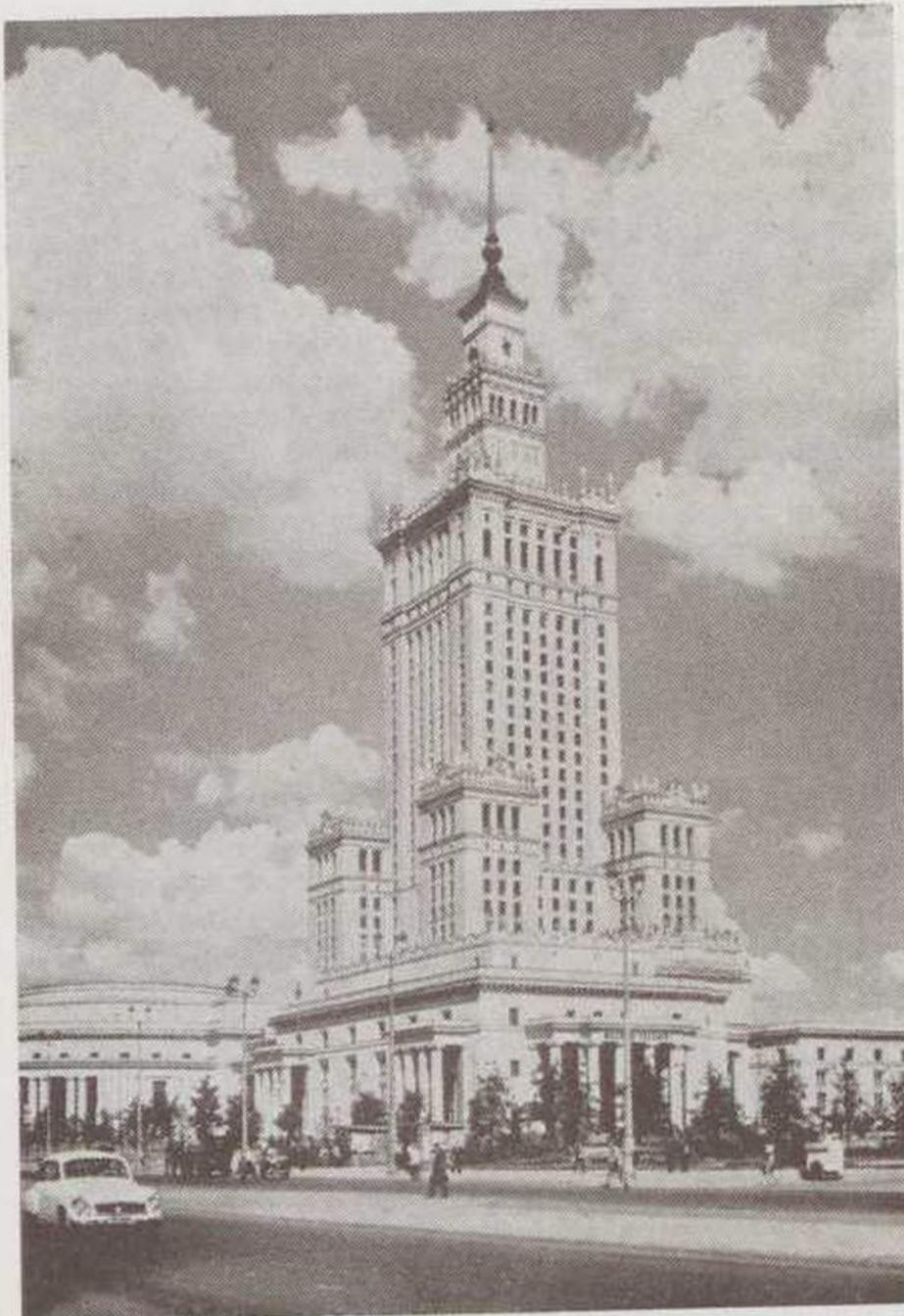
Destarte, paralelamente com a faceta social, muito louvável, que é o proporcionar melhores férias ao trabalhador dentro do salutar princípio da «alegria no trabalho» — não esqueçamos que férias bem passadas traduzem mais forte ânimo do trabalhador para os misteres que lhe competem e reflexivamente uma melhor produtividade para a Empresa — pretende-se, por igual, elevar o nível cultural e artístico do ferroviário, abrindo-o para os valores espirituais, com o manifesto propósito de aperfeiçoamento dos seus conhecimentos profissionais, vendo e aprendendo lá fora o muito que entre nós possa ser feito, ou contribuindo para criar e inovar, no bom sentido do preciso progresso da Empresa. Simultaneamente, criando-se e estimulando-se o convívio entre os agentes europeus da via férrea — numa época, como a hodierna, em que tal aproximação mais importa a todos — estabelecem-se e reforçam-se amizades gradas, base fundamental para se manter a continuidade de uma união e solidariedade ferroviárias, existentes desde há muito entre todos os países do Velho Continente.



Outro aspecto da sessão de trabalhos plenária

* * *

A nossa participação nestes Congressos — que se verifica agora pela terceira vez — além de facilitar um mais estreito contacto com os colegas estrangeiros, num clima



O grandioso Palácio da Cultura e das Ciências, de 33 andares, em Varsóvia — oferta da União Soviética ao povo polaco. É numa das suas salas de 3000 lugares que se realizam as grandes assembleias e os grandes espectáculos

★

Varsóvia, cidade inteiramente destruída durante a guerra, conta hoje 20 anos de idade — que tantos são os que medeiam desde 1945. Ao lado das reconstruções a imitar o antigo, notam-se hoje, na ridente capital, as modernas e amplas passagens superiores de avenidas citadinas progressivas

★

propício a troca de impressões frutuosas, tem permitido ampliar e reforçar o intercâmbio turístico ferroviário nacional, através de programas mais coordenados e sistemáticos. Do resultado já alcançado são suficientemente eloquentes os seguintes números: em 1963 receberam-se 24 grupos de colegas estrangeiros, num total de 768 pessoas. Em 1964, visitaram-nos 30 grupos, abrangendo um total de quase 1000 ferroviários. Este ano, estão previstos receberem-se 32 a 35 grupos, num total de mais de 1300 colegas estrangeiros !

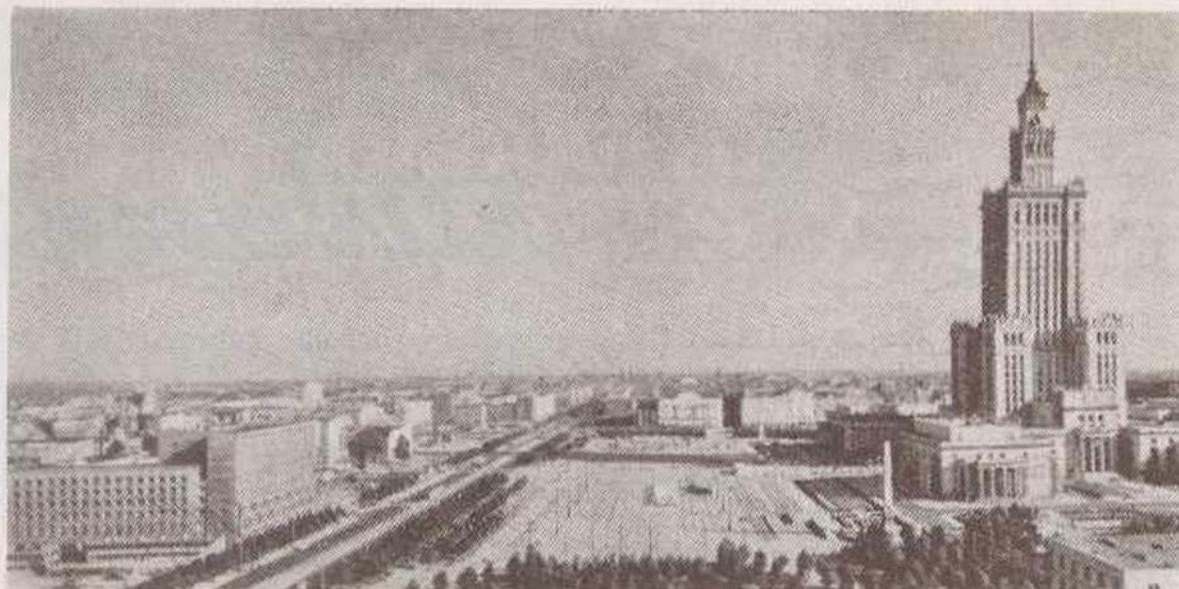
* * *

O tema principal deste Congresso foi: «O estudo dos resultados obtidos no turismo social ferroviário desde 1958». Dentro da análise deste tema, debatido com a participação activa de todas as delegações, anunciou-se que à sombra das ATCC, se organizaram, na Europa, no ano último, 3334 viagens turísticas internas agrupando 173 244 ferroviários e 1637 ao estrangeiro, com 30 617 participantes.

Mas, independentemente de viagens colectivas, as ATCC estão presentemente estimulando e amparando as viagens individuais de ferroviários e suas famílias, seja para casas mobiladas que certas Administrações possuem em locais turísticos seleccionados, seja para parques de campismo ou hotéis e pensões recomendadas de centros de vila-giatura de nomeada. Alguns exemplos: a ATC espanhola possui 25 *chalets* para casal, 11 para raparigas e 6 para rapazes, em Tarragona e em Málaga; recebeu em 1964, 1077 ferroviários estrangeiros, viajando isoladamente. A ATC italiana tem hotéis para ferroviários em Rimini, Roccaraso, Grosseto e Dobbiaco; recebeu 2596 ferroviários; a Jugoslávia, tem diversos *bungalows* de repouso, destinados exclusivamente aos trabalhadores da via férrea; recebeu 856 ferroviários. O mesmo sucedeu com a Alemanha, Áustria, Dinamarca, França, Luxemburgo e Noruega — que permitem os seus agentes para locais de repouso escolhidos no campo, na praia ou na montanha. Por este processo de férias individuais, beneficiaram nos seus próprios países 45 984 ferroviários e em regime de permuta internacional 6380 agentes !

Este ano, a difusão do sistema de férias em *bungalows*, comprehensivamente procurados pelos ferroviários membros dos países aderentes à FIATC, o estudo de maior número de viagens a promover ao estrangeiro e as perspectivas de maior desenvolvimento das actividades das ATCC, foram os pontos dominantes abordados neste Con-





★
A grandiosa Praça dos Desfiles, no centro de Varsóvia. À direita, o Palácio da Cultura e das Ciências



Cracóvia, a antiga capital da Polónia, no sul do País, é um grande centro da religião católica polaca — religião aliás professada por quase todos os polacos. Esta é a Igreja da Santa Maria (Kosciol Mariacki), como todas as outras, aberta ao culto e muito freqüentada pelos fiéis.

gresso. A nossa Rede, este ano, já beneficiará desta reunião: estão previstas excursões a Paris (Julho), Londres (Agosto) e a Munique (Setembro), para o que se estudaram os pormenores das suas realizações, com os dirigentes nacionais.

Ficou igualmente decidido que o próximo Congresso se realizará em 1966, em Lisboa — na data áurea em que a FIATC comemora o seu vigésimo aniversário — e o de 1967, na Jugoslávia, em Belgrado e em Dubrovnik, esta, uma praia famosa da costa do Adriático.

* * *

Como é de norma nestas reuniões, o Ministério das Comunicações polaco estabeleceu à margem dos trabalhos, um excelente programa festivo em homenagem aos delegados presentes. Incluiram-se visitas a Varsóvia e seus arredores, concerto de piano no Instituto Frédéric Chopin, jantar de gala oferecido pelo Ministro, viagens a Cracóvia — a antiga capital da Polónia — às minas de sal gema de Wieliczka, ao antigo campo de concentração nazi de Auschwitz — hoje transformado em museu — e promoveu-se uma *soirée* atractiva, no Clube dos Ferroviários, sobre o rio Vistula, em Cracóvia, que teve a participação numerosa de ferroviários dos PKP.

Em todos estes contactos, em todas estas confraternizações da grande família ferroviária, fosse através dos frequentes brindes com *Vodka*, na característica e ruidosa saudação polaca *Na zdrowie*, fosse através das amistosas conversações estabelecidas entre os delegados, sem considerações de influências ou cores políticas, uma verdade ficou bem comprovada: o caloroso entendimento, a franca amizade e camaradagem que estreitam, irmanam e dominam os ferroviários europeus — plenamente enquadados numa feliz tradição já secular, que não conhece nem se compadece com fronteiras — e de que todos nos devemos orgulhar!

E. C.





POR J. MATOS SERRAS

A nossa temática

CAMARÕES—Início da construção da linha férrea Mbanga-Kumba. (N.ºs 391/392-Yvert). COREIA DO NORTE—Inauguração da electrificação da linha férrea Pyongyang-Sine-nijoo. (N.º 508-Yvert). RÚSSIA—20.º aniversário da República da Roménia—Vagões-cisternas. (N.º 2827-Yvert).



Marcofilia

SUÉCIA—Conferência Europeia de Horários de Comboios (23/9/1964). SUÍÇA—Inauguração da ligação férrea entre Luzern—Stans—Engelberg Bahn (19/12/1964).



HUNGRIA—Inauguração da ponte Elisabeth, em Budapeste (21/11/1964). ALEMANHA OCIDENTAL—Conferência Europeia de Horários de Comboios de Mercadorias, em Estugarda (6/4/1965).



NOTICIÁRIO da C. P.

● O próximo Congresso da Associação Internacional de Caminhos de Ferro terá lugar em Paris, de 6 a 23 de Junho de 1966. Será o XIX Congresso desde que a Associação foi criada em 1885 e o IV a efectuar-se em Paris. O último realizado, foi em Munique, em 1962. O plenário do Congresso efectuar-se-á na sede da U. I. C. e as sessões de estudo no Hilton Hotel e na Casa da Rádio.

● Por motivo da construção da Via Rápida de Leixões, vai ser suprimido, por determinação do Ministro das Comunicações, o ramal de Matosinhos. O serviço de comboios será substituído, entre Leixões e Senhora da Hora, por carreiras de autocarros do Serviço de Transportes Colectivos do Porto, ficando a cargo da E. G. T. o transporte de mercadorias.

Fixou-se o dia 15 de Junho passado como data limite para o completo levantamento do ramal.

● No âmbito das festividades da I. V. A.—a Exposição Internacional de Transportes e Comunicações—que se realiza de 25 de Junho a 3 de Outubro do corrente ano, em Munique, promoveu-se um rally da Imprensa e dos de-mais órgãos de informação. De Portugal partiram sete jornalistas que sob a égide da C. P. e acompanhados pelo sr. eng. Francisco de Almeida e Castro, visitaram aquela grandiosa «Expo»—particularmente o sector ferroviário.

● A International Audio-Vision, organização cinematográfica francesa a quem o Governo incumbiu de fazer documentários diversos sobre Portugal, terminou a primeira fase dos seus trabalhos. Três curtos filmes, a cores, foram já apresentados, em sessão privada no Cinema Monumental: Transportes e Comunicações, O Ensino em Angola e Praias do Algarve. No primeiro destes filmes faz-se uma magnífica e dinâmica reportagem sobre a C. P., designadamente sobre comboios eléctricos e a tracção Diesel.

● O Concurso das Estações Floridas, iniciativa da C. P. que tem o patrocínio do S. N. I. e que por circunstâncias adversas não se realizou nestes três últimos anos, vai continuar a promover-se. Em breve irá proceder-se à distribuição dos prémios em atraso e lançar-se-ão as bases para o novo concurso referente a 1965, a que se seguirá a visita do júri aos jardins das estações inscritas.

● Realiza-se em Génova, de 12 a 16 de Outubro do corrente ano, o XIII Congresso Internacional das Comunicações. Tema do Congresso de 1965: Telecomunicações Intercontinentais por Satélites Artificiais e Cabos Submarinos, nos seus Aspectos Técnicos, Económicos, Comerciais e Jurídicos. Tema permanente do Congresso: Factores Actuais de Progresso e Interdependência nas Comunicações.

● O Ministro dos Transportes da Grã-Bretanha, sr. Frazer, anunciou nos Comuns que o Governo decidiu suspender a execução do Plano Beeching que se destinava a assegurar a rentabilidade da rede ferroviária britânica e que previa principalmente o abandono de certo número de linhas e de estações.

● À reunião ordinária da Assembleia Geral da Eurofima, que teve lugar em Pinard, na França, no passado dia 11 de Junho, assistiu, em representação do nosso Caminho de Ferro, o sr. eng. Roberto de Espregueira Mendes, director-geral da Companhia.

PROJECTO DE NAVEGABILIDADE DO RIO DOURO

ALGUMAS NOTAS

PELO ENG. FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO

*C*ONFORME deliberação tomada pelo Conselho de Administração da Companhia, em sessão de 25 de Março último, foi incumbido o Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento de elaborar uma síntese actualizada dos problemas que se têm posto relativamente ao projecto de navegabilidade do rio Douro.

O presente estudo do sr. eng. Francisco de Almeida e Castro, ilustre chefe do referido Serviço, dá cumprimento àquela incumbência.

1. Sempre que o tema da navegabilidade do Douro é abordado começa por afirmar-se que o desenvolvimento da região transmontana depende basicamente das possibilidades de transporte para Leixões do minério de ferro de Moncorvo em condições de capacidade e custo que o caminho de ferro não pode atingir, daí se concluindo que só a via navegável permite atingir, esse objectivo — manifestando-se assim a sua necessidade inadiável.

A afirmação só tem cabimento se considerarmos o C. F. tal como lá se encontra — carris velhos e gastos, sinalização antiquada, curvas apertadas, resguardos de curta extensão, locomotivas a vapor, vagões pequenos e impróprios para minério, cargas, descargas e transbordos por processos primitivos — mas carece totalmente de fundamento se se considerar uma linha devidamente equipada e explorada por métodos modernos; o simples enunciado das condições actuais constituiria, perante quem conheça o que é um C. F. moderno, prova mais do que suficiente. Aliás o mesmo raciocínio absurdo aplicado à via fluvial permitiria concluir com certa lógica que esta também nada poderá fazer, posto que não existe...

2. No Relatório da Comissão que estudou o problema da navegabilidade do Douro apresenta-se, como objectivo do sistema de transportes a estabelecer, a deslocação anual de *dois milhões* de toneladas de minério entre Carvalhal e Leixões (situação V). Há que fixar bem este número, pois recentemente no I Colóquio Nacional de Transportes alguém falou em 4 milhões e há poucas semanas um artigo anónimo publicado na revista *O Nordeste* refere 5 a 8 milhões! Assim, difícil se torna fugir à impressão de que neste problema se vem insuflando muita fantasia e decerto também alguma demagogia...

Seja como for porém é hoje possível afirmar, com base em dados concretos, que um caminho de ferro de-

vidamente equipado seria capaz de transportar, anualmente naquela linha, *cerca de 2,5 milhões de toneladas* do minério de Moncorvo, para além dos actuais tráfegos de passageiros e mercadorias. Para tanto bastariam 8 comboios diários com o peso total de 1400 toneladas cada um.

3. Outra questão de fundo é a dos custos de transporte. Faz invariavelmente parte do arsenal de argumentos em favor da via navegável a afirmação de que os custos de transporte por caminho de ferro não poderão em caso algum competir com os da via fluvial; a coisa é apresentada com tal carácter de evidência que se tem julgado dispensável a prova, e daí justamente a facilidade com que tal ideia se tem encastreado nas mentes mais incautas e até noutras.

A verdade é porém muito diversa. De facto o caminho de ferro quando devidamente modernizado pode transportar o minério, neste caso, a custos *inferiores* aos indicados nas estimativas efectuadas para a via navegável.

Pondo agora de parte a manobra habilidosa de que alguns publicistas se socorrem comparando o actual custo do transporte ferroviário entre Carvalhal e Leixões com o custo previsto para a via navegável entre Pocinho e Porto, há que contar com as importantes reduções que são possíveis no custo actualmente praticado, desde que seja adoptado um equipamento moderno e adequado ao volume e natureza do transporte a realizar.

Com efeito :

a) A substituição da actual tracção a vapor pela tracção *diesel* em todo o percurso permite reduzir em 60% a despesa com combustível e em 45% os gastos com o pessoal de condução (a locomotiva *diesel* é conduzida por um só homem);

b) O aumento do volume de transporte para valores da ordem de grandeza dos 2 milhões de toneladas anuais reduz em 33% a incidência dos gastos gerais sobre a tonelada transportada;

c) A adopção de vagões especiais reduz de 35% para 25% o peso morto dos comboios; só por este facto o custo global por tonelada transportada seria diminuído de 14%;

d) A possibilidade de formação de comboios de 1400 toneladas totalmente frenados elimina metade dos actuais custos unitários devidos ao pessoal de acompanhamento.

Nestas condições, analisando as parcelas que compõem o custo de transporte, conclui-se sem qualquer exagero que o custo actual (65\$00 por tonelada), pode passar facilmente para 40\$00 ou menos. Portanto, usando as potencialidades do transporte ferroviário, o custo do minério FOB Leixões não atingirá os 110\$00 por tonelada, inferior portanto ao calculado para a via navegável. Não se justifica portanto a criação de um sistema diferente para valorizar os minérios de Moncorvo, nem se fundamenta a afirmação muito repetida de que as minas só esperam pela via navegável para poderem tomar o lugar que lhes compete na Economia Nacional. A decisão de construir a via navegável não poderá ser tomada sobre razões tão inconsistentes.

4. Há que abordar agora o problema dos investimentos. Diz-se correntemente que para colocar o C. F. em condições de transporte eficaz e económico — mas duvidando-se sempre de que isso seja possível... — são necessários investimentos de muito maior vulto do que os bastantes para lançar a via navegável, sendo este mais um argumento considerado «de força» em favor do estabelecimento imediato do sistema fluvial.

Também neste capítulo se peca por omissão, a que não é estranha alguma ignorância dos verdadeiros dados do problema.

Veja-se no entanto a lista dos investimentos considerados de facto indispensáveis para que a linha do Douro possa fazer aquilo que dela se deveria exigir :

	Contos
I — Reforço de pontes (a)	13 700
II — Gare de minério em Pocinho (a)	10 800
III — Renovação da via entre Pocinho e Régua (a)	70 000
IV — Idem entre Régua e Leixões (a)	101 000
V — Substituição e prolongamento de resguardos nas estações (a)	66 500
VI — Aquisição de locomotivas Diesel e de vagões especiais (b)	140 000
Total	402 000

O total é na verdade apreciável, mas aqui há que evitá-las conclusões apressadas que se poderiam tirar destes números, pois eles não dizem tudo.

Com efeito, mesmo que por hipótese fosse estabelecida a via navegável, é fora de dúvida que nem as forças vivas regionais nem o interesse nacional consentiriam no desaparecimento da via férrea por inútil. Efectivamente, nem o actual tráfego de passageiros nem o de mercadorias G. V. teriam qualquer interesse pela nova via e continuariam a afluir à linha férrea como até agora, apesar das deficiências do serviço actualmente oferecido.

Sendo assim, é evidente que *em qualquer caso* terá de ser modernizada a via, para permitir com segurança as velocidades que hoje se devem esperar dum exploração eficiente e que *mais tarde ou mais cedo os próprios utentes virão a exigir*. Logo, há certos trabalhos — e não são poucos — que terão de ser encarados dentro em breve, haja ou não a intenção de se construir a via navegável.

(a) Estimativas G. E. P. T.

(b) Estimativa C. P.

São eles :

	Contos
— O reforço das pontes (I) ..	13 700
— A renovação da via entre Régua e Leixões (III)	101 000
— A melhoria parcial da via entre Régua e Barca d'Alva	25 300 (aprox.)
— O prolongamento de alguns resguardos de estação	20 000
Total	160 000

Vê-se então que o montante dos investimentos realmente necessários para que o C. F. possa fazer aquilo que a via navegável se propõe realizar é de: 402 000 — 160 000 = 242 000, ou 102 000 contos se considerarmos à parte o material de transporte.

É esta portanto a quantia a confrontar com o valor dos investimentos exigidos pela via navegável — 200 000 contos segundo as estimativas mais optimistas — e sem perder de vista que dentro das previsões de tráfego mais realistas o custo do transporte fluvial não será inferior ao da via férrea. Para valores de tráfego acima dos 2 milhões e meio de toneladas é possível que a via navegável apresente alguma vantagem económica, mas isso mesmo ainda teria de ser confrontado com as melhorias adicionais ao alcance do C. F. por uma futura instalação de C. T. C., por uma possível electrificação e ainda pela possibilidade de considerar o custo marginal, que neste apontamento se não teve presente por se entender que toda a Nação deveria beneficiar da melhor utilização do seu Caminho de Ferro.

O factor tempo também não pode ser desprezado, se se considerar a urgência com que se põe a necessidade de valorização económica do Nordeste: o reequipamento da via férrea pode levar-se a cabo em 2 anos ao passo que o estabelecimento da via navegável não tomará menos de 8 anos...

5. O drama desta questão está em muita gente não querer considerar os argumentos que militam em favor de uma solução ferroviária por só ver neles o estrebuchar, sem convicção, de um caminho de ferro moribundo, ou o empenho da C. P. em prolongar uma odiosa situação monopolística. Na realidade, porém o problema é bem outro, como vamos ver :

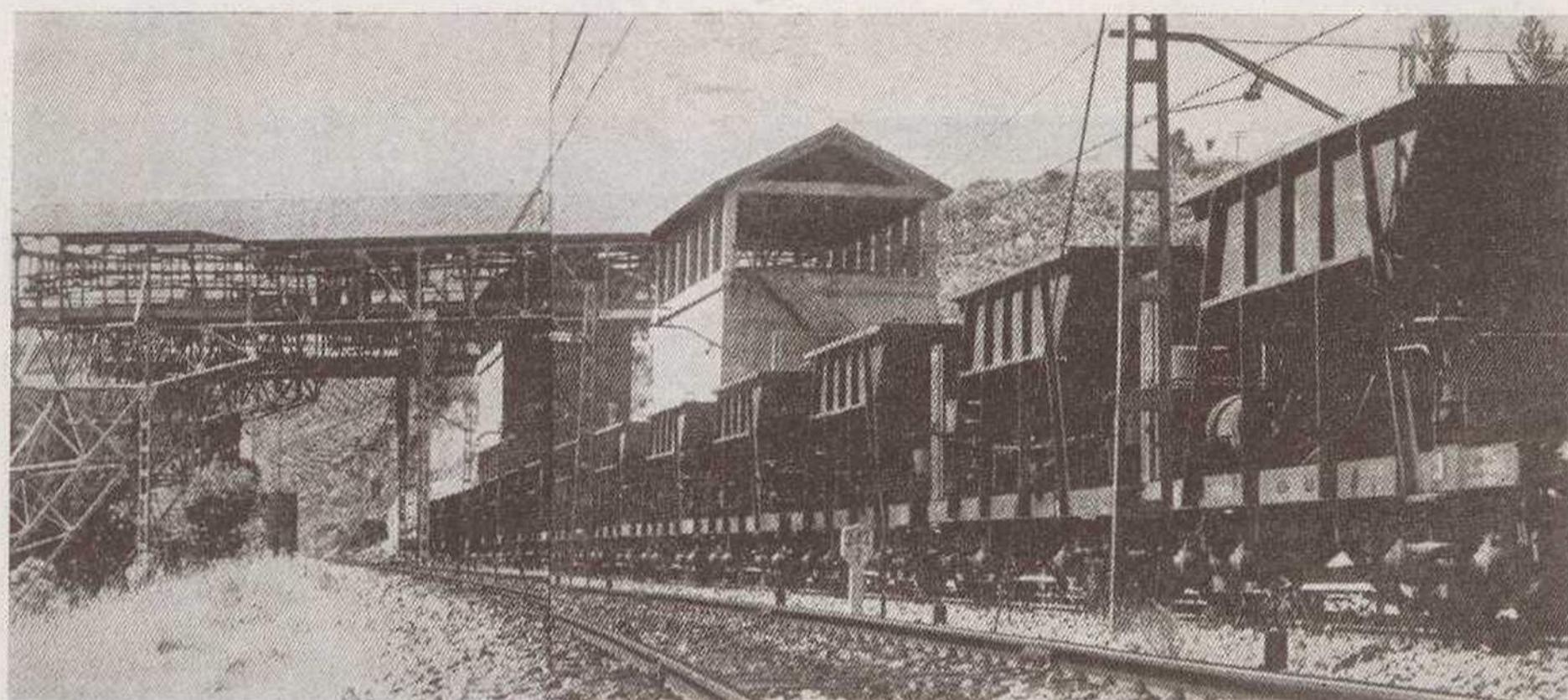
Admitindo que se punha de pé a via navegável, é de crer que para ela não seriam atraídos: nem o tráfego actual de passageiros pela via férrea, nem o de mercadorias G. V., nem todo aquele que seja originário de povoações distantes do rio Douro ou que se destine a estações fora da área satélite da cidade do Porto. É de esperar, em resumo, que apenas teria de considerar-se perdido para o C. F. a totalidade do actual tráfego de vagão completo, oriundo das estações marginais do Douro e com destino às estações de Porto e arredores mais próximos do rio.

A perda de receitas, nesta hipótese, seria da ordem dos 5300 contos anuais; por outro lado ser-nos-ia possível suprimir uma fracção das despesas mais directamente atribuíveis a este tráfego, que se estima em cerca de 20% da receita perdida. O aumento do deficit de exploração seria portanto de 4200 contos, o que, se é grave no momento preciso em que a Companhia está a fazer um esforço para melhorar os seus resultados de gestão, não constitui no entanto a diferença entre a vida e a morte da empresa. O principal prejudicado é o Estado e com ele toda a Nação pois, além deste agravamento inútil,

vai ainda suportar o peso de uma via adicional que na melhor das hipóteses não deixará de ser deficitária nos primeiros anos da sua exploração.

Mas há mais: Todos sabemos que o principal obstáculo à realização de melhores resultados de gestão no sistema ferroviário é o fraco coeficiente de utilização, que

6. Não seria difícil imaginar, se fosse caso disso, alguns mecanismos de compensação a aplicar no caso de ser estabelecida a via navegável, como por exemplo o de entregar à C. P. uma percentagem das receitas do rio, à semelhança do que já se faz em relação a algumas carreiras de camionagem (subestabelecimento de carre-



A solução de um problema idêntico ao nosso: o transporte ferroviário de minério de ferro das minas espanholas de León para o porto de Vigo.
São usados vagões apropriados, de 40 toneladas, em comboios especiais com 40 a 50 destas unidades

se considera característico de um país pouco industrializado e de população assimétricamente distribuída. Logo é evidente que a gestão será mais equilibrada se, de cada vez que o País progredir, o caminho de ferro recolher algum benefício desse progresso — benefício esse que reverterá afinal para a Nação, quer em serviços prestados quer em diminuição de encargos para a colectividade. Esta seria a evolução normal; no entanto estamos a assistir ao aparecimento de forças que a contrariam fortemente, com assinalável prejuízo para a Nação.

Exemplo :

a) A implantação da Siderurgia Nacional sem ligação com o caminho de ferro impede a Nação de utilizar a rede ferroviária — cujos encargos suporta — na função distribuidora que em qualquer país industrializado lhe caberia;

b) A construção da ponte sobre o Tejo sem via férrea proíbe o caminho de ferro de desempenhar papel essencial no descongestionamento de uma grande metrópole, e de encurtar significativamente as ligações da zona industrial de Lisboa com o Sul, o que representaria uma vantagem económica assinalável.

Em ambos os casos é bem claro que a colectividade vai suportar os custos adicionais que resultam das distorções assim provocadas.

Neste caso do Douro, pretende negar-se à C. P. a possibilidade de reduzir em mais de 30% a incidência dos seus gastos gerais sobre os custos de transporte que pratica — e que os utentes do Caminho de Ferro têm de pagar.

Como é possível harmonizar estes factos com os constantes apelos à C. P. para que equilibre as suas contas, baixe os seus custos e melhore a situação do seu pessoal?

ras). Outro sistema possível consistiria em colocar sob a mesma entidade a exploração das duas vias concorrentes, como meio de garantir uma racional distribuição do tráfego por ambas; a este respeito, imagine-se o quanto agradaria às finanças da C. P. ver passar a outrem o encargo da linha do Douro — dando largo desmentido aos que a acusam de intentos magestáticos ou monopolísticos...

Todos estes arranjos, que se citam apenas para dizer que não são difíceis de imaginar, passariam no entanto em julgado, a verdadeira natureza do problema: Este caso do Douro, a seguir ao da Siderurgia e ao da ponte sobre o Tejo, constituirá elo de uma cadeia que a confirmar-se, bem justifica que se pergunte:

- Pode a Nação desprezar sistemáticamente todas as oportunidades naturais de elevar a rentabilidade do seu sistema ferroviário?
- Sabe a Nação quanto isso lhe custa?

Não sabe com certeza, pois se o soubesse é de crer não se repetiriam os casos que o presente já condena mas que o futuro não perdoará no seu julgamento.

O Caminho de Ferro tem o dever de chamar a atenção de quem de direito para todos estes atropelos a uma política de investimentos que terá de ser criteriosa num país de escassos recursos como é o nosso.

A existência no sector dos transportes terrestres de um organismo do Estado expressamente dedicado ao estudo, planeamento e coordenação dos transportes (G. E. P. T.), que com isenção, objectividade e profundidade se tem ocupado dos casos acima citados, é garantia de uma continuidade e uma conjugação de esforços de que a Nação não deixará certamente de beneficiar.

Esta, uma das esperanças mais firmes de quem «sofre» estes problemas.

Actualidades ferroviárias

VÁLIOSA tem sido a colaboração da C. P. no transporte de tropas para os locais de embarque com destino ao Ultramar, em missão de soberania, como aliás o próprio Ministério do Exército tem expressado à nossa Administração, nos mais rendidos termos. Em 1964, transportaram-se 15 220 militares para embarque marítimo e 8305 procedentes do Ultramar. Se acrescermos os transportes de rotina, no Continente (51 000 militares em circulações especiais e 7600 em comboios regulares) obtém-se um valor global de 82 125 militares transportados na nossa rede.

Na nossa gravura: um aspecto do regresso do Batalhão de Caçadores n.º 506, que vindo de Angola e com destino a Abrantes, utilizou o comboio n.º 3013, de 4 de Maio último.



C R U Z P A L A V R A S D A S

POR BASÍLIO DA CUNHA
FACTOR DE 2.ª CLASSE EM BOUGADO

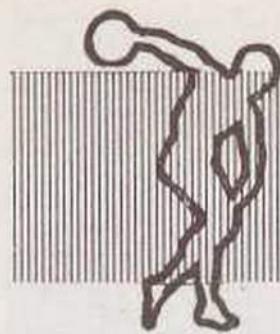
HORIZONTAIS — 1. Habilidade; explosão. 2. Astucioso. 3. Rua (francês); base aérea. 4. Desgastas; vê. 5. Seguir; ofereces; clima (francês). 6. Nome de letra; localidade do concelho de Mealhada; escarnece. 7. Capa; imposto de transmissão; eles. 8. Caminhar; ave galinácea africana. 9. Ferro temperado; enfeitai. 10. Gosto; bordo, árvore. 11. Pedra do altar (plural); ligado por casamento.

VERTICAIS — 1. Antiquado. 2. Repenicar. 3. Unidade de peso, que tem valor monetário na China; perfume. 4. Capela fora do povoado; vogal (plural). 5. Primeiro dia da semana (francês). 6. Série de soberanos do mesmo sangue; antes de Cristo. 7. Quebra (os ramos). 8. António

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1					•	•					
2	•										•
3							•	•			
4	•							•	•		•
5			•				•	•			
6		•								•	
7				•						•	
8	•			•							•
9				•		•		•			
10	•				•						•
11						•					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

(criança); localidade do oeste algarvio. 9. Separa; adorna. 10. Itinerário. 11. Severo.

(Ver solução numa das páginas deste número)



GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

OS JOGOS DESPORTIVOS ANUAIS VOLTARAM A REALIZAR-SE NA FIGUEIRA DA FOZ

REPORTAGEM DE J. MATOS SERRAS

GORADA a esperança de trazer à Metrópole os desportistas ferroviários ultramarinos — com esse desejo se promoveram os Jogos de 1964 em Lisboa, a cargo do Clube Ferroviário de Portugal —, os Jogos Desportivos anuais voltaram a ter lugar na Figueira da Foz, com organização do Grupo local, que constitui o Centro de Alegria no Trabalho n.º 301, e contando ainda com o patrocínio da Companhia, F. N. A. T., Comissão Municipal de Turismo e Sociedade Figueira-Praia.

Durante os dias do mês de Junho findo em que decorreu o certame, a aprazível cidade registou a presença

BASQUETEBOL

Como nos demais anos constituiu o principal aliciante dos Jogos, registando seis inscrições. Como se previa, os «cincos» do Barreiro e de Campanhã dominaram os restantes adversários e discutiram entre si a posse do título. Ainda recentemente, estas duas equipas haviam-se defrontado na final do Campeonato Nacional Corporativo; novamente os barreirenses levaram a melhor no confronto.



Equipa de basquetebol do Barreiro

de muitas dezenas de atletas que exercem a sua actividade profissional na C. P.. Estiveram em competição representantes dos Grupos do Barreiro, Lisboa, Entroncamento, Sernada do Vouga, Porto-Campanhã e Figueira da Foz.

Pela primeira vez foi incluído o Atletismo, além das modalidades habituais — Basquetebol, Ténis de Mesa e Remo. A registar, ainda, uma interessante exibição da Secção de Luta Greco-Romana dos lisboetas.

Os resultados dos jogos disputados foram os seguintes:

Figueira-Lisboa	38-29
Barreiro-Sernada	57-11
Campanhã-Entroncamento	39-21
Lisboa-Barreiro	18-54
Entroncamento-Figueira	35-60
Sernada-Campanhã	19-70

Campanhã-Lisboa	46-24
Barreiro-Figueira	33-28
Entroncamento-Sernada	28-32
Lisboa-Sernada	55-29
Figueira-Campanhã	22-45
Barreiro-Entroncamento	58-19
Entroncamento-Lisboa	15-26
Sernada-Figueira	14-44
Campanhã-Barreiro	32-53

A classificação final ficou assim ordenada :

EQUIPAS	J.	V.	D.	M.	P.
Barreiro	5	5	—	255-108	15
Campanhã	5	4	1	232-139	13
Figueira	5	3	2	192-156	11
Lisboa	5	2	3	152-182	9
Sernada	5	1	4	105-254	7
Entroncamento	5	—	5	118-215	5

As equipas apresentaram os seguintes jogadores :

Barreiro — Treinador, José Valente. Ferro, Jorge, Landeiroto, Orlando, Salgadinho, Soares, Narciso, Gonçalves, Loureiro, Cebola e Viegas.

Campanhã — Treinador, António Mário. Varela, Rebello, Gouveia, Viseu, Gabriel, Barbosa, Valverde, Matos, Basílio e Morgado.

Figueira — Treinador, Lúcio Veríssimo. Hermínio, Castelhano, Girão, Tarrafa, Vilela, Armando, Silva, Amílcar, Pina e Vítor.

Lisboa — Treinador, Alberto Dias. Aníbal, Faria, Gustavo, Baptista, Raposo, Correia, Lemos, Melo, Fausto e Barroso.

Sernada — Treinadores, José Calixto e Alberto de Almeida. Soares, Alfredo, Carrapo, Leal, Tavares, Gouveia, Marinho, Moreira e Oliveira.

Entroncamento — Treinador, Raul Mendes. Alfaro, Póvoas, José Manuel, Graça, Saragolha, Capão, Gadelhas e Baldeiras.

Os encontros foram dirigidos pelo trio de juízes lisboetas Eduardo Nascimento, José Cardoso e José Vidal, pertencentes à Comissão Central de Árbitros.

TÊNIS DE MESA

Também esta prova registou a inscrição de todos os Grupos, e teve por cenário o Posto Náutico dos organizadores.

Como se esperava os lisboetas repetiram o êxito do passado ano, derrotando quantos opositores lhes surgiram pelo caminho. Foi, realmente, um comportamento brilhante.

Os resultados parciais foram estes :

Figueira-Lisboa	1-5
Barreiro-Sernada	4-5
Campanhã-Entroncamento	3-5
Lisboa-Barreiro	5-3
Entroncamento-Figueira	5-2
Sernada-Campanhã	3-5
Campanhã-Lisboa	2-5
Barreiro-Figueira	5-1
Entroncamento-Sernada	5-4
Lisboa-Sernada	5-2
Figueira-Campanhã	4-5
Barreiro-Entroncamento	5-2
Entroncamento-Lisboa	1-5
Sernada-Figueira	3-5
Campanhã-Barreiro	5-3

Classificação geral :

1.º — Lisboa	10 pontos
2.º — Entroncamento	6 »
3.º — Campanhã	6 »
4.º — Barreiro	4 »
5.º — Figueira	2 »
6.º — Sernada	2 »



Equipa de ténis de mesa de Lisboa

Elementos utilizados pelos concorrentes :

Lisboa — Diogo, Barrento, Cipriano e Coelho.

Entroncamento — Virgílio, Lignelo, Saboga e Saldanha.

Campanhã — Cardoso, Araújo e Vieira.

Barreiro — Sim Sim, Almeida e Parreira.

Figueira — Cosme, Lopes, Fontes, Carlos e José Luís.

Sernada — Soares, Leal, Tavares e Gouveia.

REMO

Ao entardecer do penúltimo dia dos Jogos (sábado) disputou-se a regata de barcos *Yolles* de 4 remos, numa distância de 2000 metros. Aguardada com bastante interesse, nem o tempo chuvoso afugentou os numerosos espectadores que acorreram à avenida marginal ao rio Mondego.

O triunfo coube aos figueirenses, que dominaram a corrida e cortaram a meta com apreciável vantagem.

Ordem de chegada :

1.ª — Figueira
2.ª — Lisboa
3.ª — Barreiro

Foi juiz de partida o sr. Joaquim Brás.



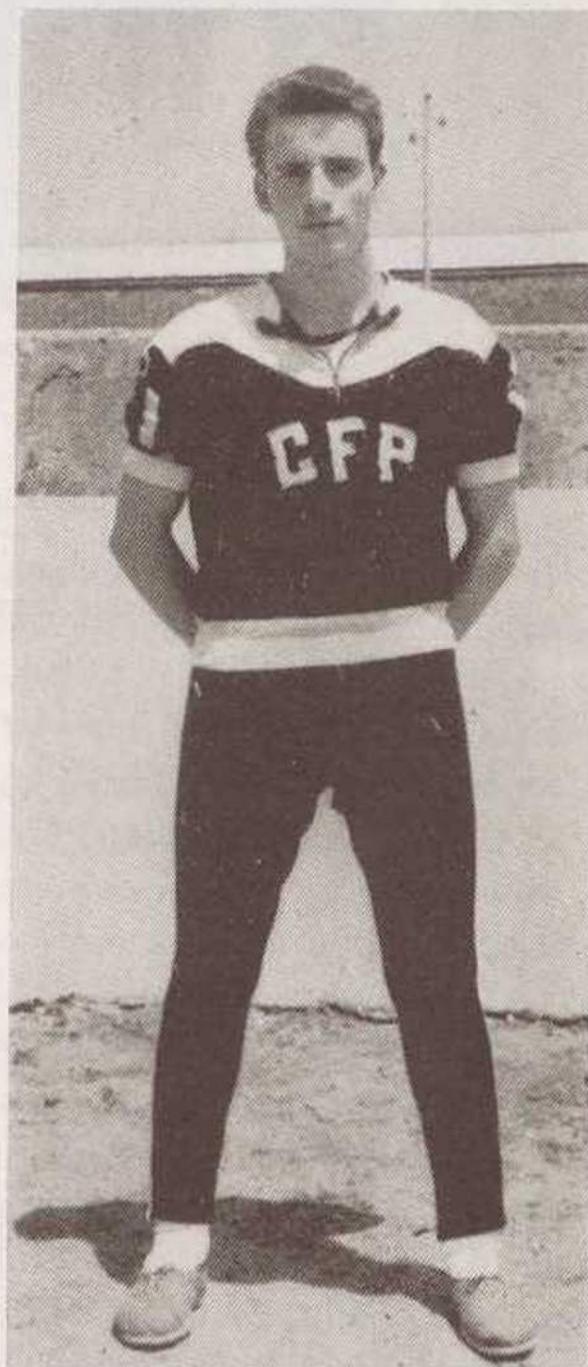
Os remadores da Figueira da Foz

- 7.º — Bento Heitor (Barreiro)
- 8.º — Leonel Caselhas (Barreiro)
- 9.º — Anelino Ferreira (Figueira)
- 10.º — José Pinto (Campanhã)
- 11.º — Vítor Costa (Figueira)
- 12.º — Américo Gadelha (Lisboa)
- 13.º — Joaquim Farto (Lisboa)
- 14.º — Jorge Lúcio (Campanhã)
- 15.º — José Lázaro (Figueira)
- 16.º — Manuel Moreira (Campanhã)

Por equipas a classificação ficou assim ordenada :

- 1.ª — Barreiro
- 2.ª — Lisboa
- 3.ª — Figueira
- 4.ª — Campanhã

As funções de juiz de partida e de chegada estiveram a cargo do sr. Eduardo Mourinho, antigo atleta figueirense.



★
O lisboeta Manuel Braço Forte, vencedor dos 1500 metros

Constituição das tripulações :

Figueira — António Pina (timoneiro), Mário Monteiro, José Ferreira, Manuel Veiga e João Caldeira.

Lisboa — Acácio Ferreira (timoneiro), Fernando Matias, Aparício Martins, Alberto Monteiro e Carlós Baptista.

Barreiro — José Damião (timoneiro), Manuel Caixas, Emílio Silva, Silvano Lagarto e Manuel Bragadeste.

ATLETISMO

Ainda que compreendendo apenas a disputa de uma corrida — na distância de 1500 metros — o Atletismo justificou plenamente a sua presença nestes Jogos. Oxalá que no futuro sejam incluídas outras provas.

Infelizmente, o desprazer entusiástico travado desde a partida veio a conhecer um final com o seu quê de dramático. Foi o caso de o melhor corredor ter deixado fugir a vitória. Quando a poucos metros da meta se convenceu de que já havia terminado o percurso, o barreirense Libertino Mourinho atirou-se ao solo e foi ultrapassado pelo seu imediato perseguidor. Só depois verificou o erro em que incorrera, mas ainda a tempo de prosseguir e conquistar o segundo posto, isto depois de isolado ter sido o «comandante» do pelotão da vanguarda.

Classificação individual :

- 1.º — Manuel Braço Forte (Lisboa)
- 2.º — Libertino Mourinho (Barreiro)
- 3.º — Olindo Lobo (Lisboa)
- 4.º — Joaquim Damião (Barreiro)
- 5.º — Constantino Santos (Campanhã)
- 6.º — Carlos Azevedo (Figueira)

Antecedendo o embate dos basquetebolistas do Barreiro e de Campanhã — que decidiu a atribuição do primeiro lugar e encerrou o respectivo torneio —, efectuou-se no campo de jogos «Eng.º Horta e Costa» uma exibição da classe de luta greco-romana do Clube Ferroviário de Portugal, a qual foi muito apreciada pela assistência. Sob a direcção do seu treinador — o conhecido campeão nacional Júlio Neves — actuaram os lutadores

LUTA GRECO-ROMANA

Manuel de Matos Mendes, Vladimiro de Sá, Manuel Almeida Esteves, Marcolino José Ramos, Luís Alves Augusto e Daniel Fernandes.

no decurso do qual se exibiu o apreciado Rancho Folclórico das Cantarinhas de Buarcos.

Aos brindes falaram, o sr. eng.^o António da Silva



A classe de luta Greco-Romana do Clube Ferroviário de Portugal

★

★

Apurados os vencedores das várias competições seguiu-se a distribuição dos prémios instituídos — medalhas e taças para os três melhores classificados.

Depois de todos os atletas terem desfilado ante as

Abreu, presidente da direcção do Grupo organizador dos Jogos Desportivos deste ano, que agradeceu a presença dos atletas, felicitando-os pelo seu comportamento exemplar; o sr. eng.^o Sebastião Horta e Costa, agregado à Comissão de Assistência, que disse da sua satisfação por lhe ter sido possível assistir a tão interessante manifestação desportiva, e ainda o representante da F. N. A. T..

No almoço de confraternização fala o sr. eng. Horta e Costa

★

★



entidades presentes, foi feita a chamada dos capitães e entregues os trofeus.

A encerrar tão agradável jornada de convívio dos ferroviários que nas suas horas de ócio se dedicam à saudável prática do Desporto, realizou-se um almoço de confraternização no Casino Peninsular da Figueira da Foz,

Terminou, assim, em ambiente de alegria comunicativa, mais uma reunião anual dos desportistas que servem a Companhia nos mais diversos misteres.

Pela nossa parte, apraz-nos agradecer as atenções recebidas e fazer votos para que em 1966, se possível, outras modalidades venham enfileirar entre as constantes do programa, a elaborar a seu tempo.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

As três inaugurações da LINHA DE CASCAIS

POR VASCO CALLIXTO

AGORA que o Verão chegou, cremos ser a altura mais própria para realizar uma viagem retrospectiva, ferroviária, evidentemente, pela nossa soalheira e sempre tão apreciada Costa do Sol. Se recuarmos três quartos de século, lá encontraremos os nossos avós, não de tronco nu ou de *bikini* no Estoril, mas sim de fatos às riscas em Pedrouços. E em vez dos rápidos e cómodos comboios eléctricos dos nossos dias, lá estará o velho comboio a vapor, inaugurando a prestações a linha férrea entre o Cais do Sodré e Cascais.

Foi, na verdade, em plena *belle époque* de saudosa memória, que a chamada linha de Cascais nasceu, quando a locomotiva já tinha alcançado os mais recônditos lugares do País. Havia muito tempo que os bons amigos da região reclamavam melhoria de transportes, pedindo a reforma do antiquado *omnibus* e o estabelecimento da via férrea ao longo do Tejo e do oceano. Se até a vizinha Sintra já tinha caminho de ferro, estava certo que se continuassem a sofrer tormentos sem conta para se «ir a banhos»? Tanto se protestou, tanto se reclamou, que um dia o objectivo foi alcançado: ouviu-se o silvo agudo da locomotiva. Adeus bamboleantes carripanas de mestre Florindo! O progresso aniquilara-as e o comboio sucedia-lhes!

Teve a linha de Cascais diversas fases de inauguração, com o que nada perderam os habitantes das diferentes povoações, antes pelo contrário. O primeiro troço construído foi o mais longo, entre a então aristocrática Pedrouços e a vila de Cascais, tendo-se inaugurado, segundo se depreende, sem qualquer ceremonial, em 30 de Setembro de 1889. A via, com uma extensão de 19 quiló-

metros e com 11 estações, era dupla apenas até Caxias. Como pontos terminos, escolhera-se, em Pedrouços, o local compreendido entre o há muito «falecido» Hotel Tejo e a praia de banhos, e em Cascais o largo da igreja da Ressurreição. Próximo da estação de Pedrouços, um restaurante—o «Mira Mar»—fornecia almoços e jantares a 500 e a 600 réis e não lhe faltava clientela. E para facilitar o acesso à praia, havia passarelas sobre a linha.

O primeiro comboio, circulando à velocidade de 15 quilómetros horários, o que era bom para a época, partiu às 16 horas, estabelecendo-se um serviço diário de oito comboios. Quanto a preços, pagavam-se 140 réis em 2.ª classe e 100 réis em 3.ª classe, não havendo 1.ª classe, «enquanto a linha não estivesse ligada a Alcântara». Sessenta lugares era a lotação das carruagens.

Só cerca de três anos depois se estabeleceu a ligação Pedrouços-Alcântara, que a conclusão das obras do celebrado «caneiro» entravou. A 6 de Dezembro de 1890 inaugurou-se esta segunda fase da linha de Cascais, que passou a dispor de via dupla em toda a sua extensão a partir de 1892, com parte do traçado construído sobre o antigo aterro, destinado anos atrás a uma hipotética linha de Sintra com início em Belém, linha essa que nunca passou de sonhos e fantasias. E durante alguns anos, a estação terminos da linha de Cascais... foi a do Rossio! As composições seguiam de Alcântara para Campolide, facilitando-se assim o acesso ao centro da cidade.

Por fim, a 4 de Setembro de 1895 teve lugar a terceira inauguração da linha de Cascais, com a chegada do primeiro comboio ao Cais do Sodré.

A nova estação, mais não era do que um modesto barracão de madeira, com uns cais de em-

barque também de madeira. Talvez por constituir a conclusão da linha, esta inauguração teve um cunho mais festivo. O primeiro comboio, posto em marcha às 6 horas da manhã, levou os chefes da Exploração, da Tracção e do Movimento e vários

compôs, procedendo-se à construção de uma ponte provisória, formada por duas vigas metálicas.

E do tempo dos nossos avós, saltamos para o nosso tempo. A 15 de Agosto de 1926, «morria» o comboio a vapor e «nascia» o comboio eléctrico.



E se recuarmos três quartos de século, lá encontraremos os nossos avós — na soalheira e sempre tão apreciada Costa do Sol — não de tronco nu ou de *bikini* no Estoril, mas sim de fatos às riscas em Pedrouços...

inspectores, seguindo-se-lhe, durante todo aquele dia, 27 composições. Tudo correu na melhor ordem, a afluência de passageiros foi enorme (calcularam-se duas mil pessoas), tendo-se vendido, para a viagem inaugural, 90 bilhetes no Cais do Sodré e mais 24 em Santos.

A linha de Cascais, porém, não teve feliz começo. Poucos dias depois da inauguração, a ponte sobre o rio Jamor, na Cruz Quebrada, abateu, dando origem a interrupção de serviços, à supressão de alguns comboios e aos necessários transbordos no local da ocorrência. A velha ponte, assente sobre estacaria, fora construída em 1855, quando se pensara estabelecer a linha férrea entre Belém e Sintra. Apesar deste desaire, tudo se re-

A Sociedade Estoril, arrendatária da linha desde 1918, oferecia ao País a primeira via férrea eletrificada. De Lisboa até Cascais, todas as localidades estiveram em festa, a partir do momento em que o comboio inaugural largou do Cais do Sodré, eram 11 horas. Houve entrega de mensagens, jogaram-se mãos cheias de *confetti* para o interior das carruagens e todas as estações vestiram as suas melhores galas. O grande Fausto de Figueiredo, o homem a quem se ficara a dever o útil benefício, orgulhava-se, muito justamente, pela obra realizada. O fumegante comboio que começara a circular no final do século passado, rapidamente foi esquecido; o novo comboio eléctrico passou a ser um atractivo.



No berço dos Jogos Olímpicos

POR ARMINDA GONÇALVES

Os últimos raios de sol rasavam a superfície do mar e o poente era um brasido fantástico. Pela estrada costeira do Peloponeso ocidental rodava o autocarro em direcção a Olímpia.

De onde em onde, atravessava aldeias e vilas. Nos passeios, sentados às portas das casas ou nas esplanadas dos cafés, refrescavam-se os habitantes encalmados.

Iam passando pela estrada os aldeões a pé, seguindo os seus burricos carregados; outros seguiam montados: faziam-me lembrar, no seu aspecto de meridionais, os costumes das nossas aldeias. O crepúsculo dava às cenas campestres um ar idílico e suave, embora melancólico.

Já a noite tinha descido há muito quando o autocarro parou em Olímpia à porta do pequeno hotel onde fiquei instalada.

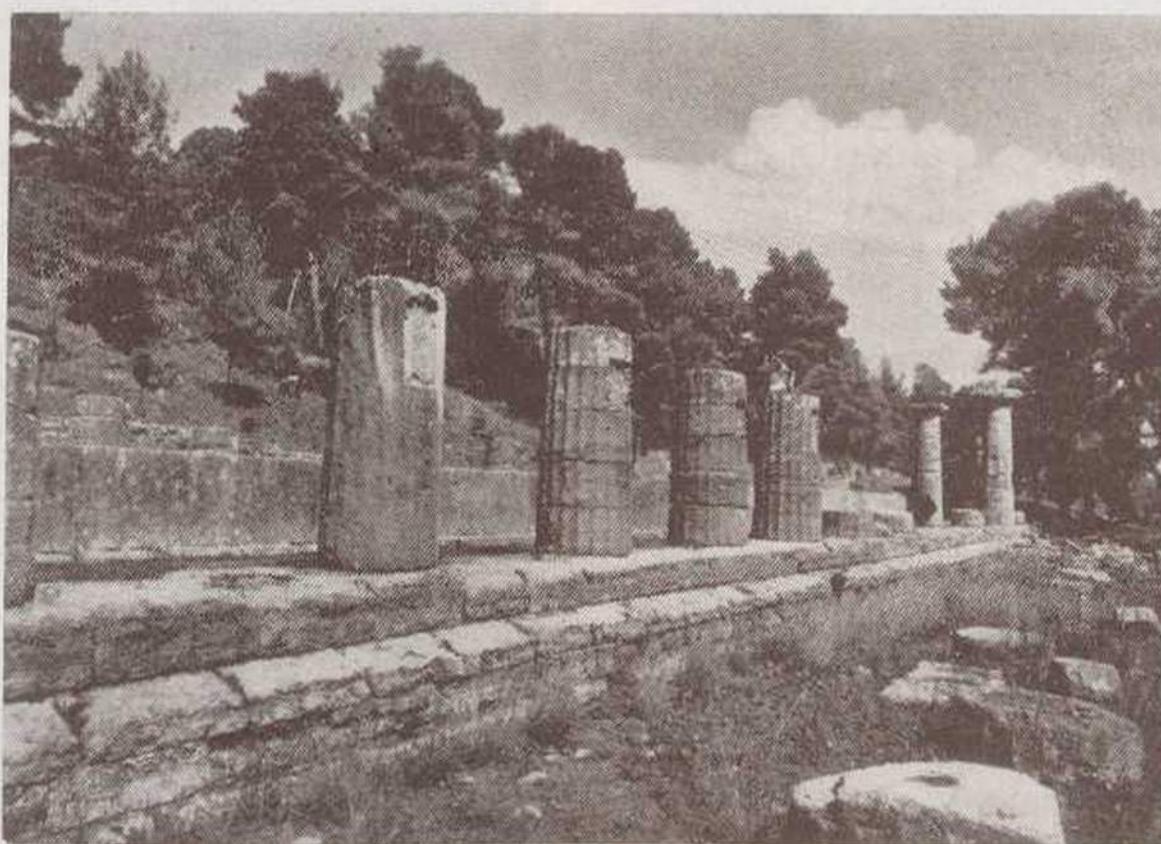
O jantar, conforme o hábito grego, foi servido ao ar livre num pequeno terraço ao resvés da rua. Passavam os

O céu azul, imutavelmente azul, o céu da Hélade, cobria a pequena povoação e as ruínas do Santuário e do Estádio.

Se a origem de Olímpia fica para além da história e é de longa, longuíssima data a realização de competições atléticas, só em 572 A. C. foram organizados os Jogos Olímpicos que se efectuavam de quatro em quatro anos. Os modernos Jogos Olímpicos tiveram lugar de novo em 1896 no Estádio de Atenas.

Nas pedras que a lenda e a história sagraram, acende-se hoje o facho levado pelos atletas quando das Olimpíadas.

Sendo Olímpia, na antiguidade, território inviolável e centro religioso dos mitos antigos sob o culto de Zeus (o Júpiter dos Romanos), os jogos que ali se realizavam tiveram um esplendor incomparável. Esse esplendor foi ofuscado pela dominação romana e o advento do cristianismo.



Olímpia. As ruínas do «Heraion» ou templo de Hera

carros rentes ao passeio e a fraca iluminação pouco deixava enxergar em redor. Mesmo assim, a proximidade das pessoas que iam e vinham na rua, quase encostadas às mesas e às cadeiras, dava uma semelhança de intimidade entre eles e os forasteiros. Mas só a luz do dia, na manhã seguinte, me poderia revelar algo que havia de extraordinário naquele sítio que demandara de tão longe.

nismo deu-lhe o golpe fatal de que só muito tarde se refez.

O imperador romano Teodósio I, fazendo triunfar o cristianismo sobre o paganismo, proibiu os Jogos Olímpicos no ano 393 da nossa era. O seu sucessor Teodósio II ordenou que fossem destruídos todos os Santuários da antiguidade pagã, entre os quais o Santuário de Olímpia.

A beleza plástica e o elevado ideal da época que era a emulação dos corpos e dos espíritos (a maior honra para os jovens atletas era obterem uma coroa de ramos de oliveira — emblema da vitória), foram substituídos pelo obs-

numa sala só para ela reservada e podemos admirá-la circulando à sua volta. Hermes (o Mercúrio Romano), representando a juventude e a beleza, era o deus da fecundidade, da elegância e da serenidade.



curantismo formal e pela rigidez dogmática do pensamento cristão no limiar da Idade Média.

O que ficou do passado (colunas quebradas, restos de templos, pórticos e degraus) estende-se por uma vasta área num vale aprazível rodeado de pinheiros tendo por fundo o monte Cronion. Na manhã quente e dourada, a harmonia que se desprendia de todas as coisas que me cercavam, passeava comigo sobre as pedras velhinhas.

A antiguidade clássica, na própria terra em que nasceu, subjuga os olhos que contemplam algumas das suas mais representativas obras de arte, quase todas mutiladas pelo tempo e pelas vicissitudes que a insânia dos homens provocou.

A visita ao Museu, antecipando a visita às ruínas, desvendou-me algumas das obras-primas antigas de maior renome. Também preparou a minha compreensão.

À entrada do Museu há uma maqueta que representa o conjunto do que foram outrora os monumentos de «Altis», o bosque sagrado dedicado ao culto dos deuses, entre os quais se sobreponha Zeus. Transporta-nos ao glorioso passado deste lugar eleito.

Em redor do templo de Zeus (século v A. C.) elevavam-se o Ginásio, a sala das Palestras, o Estádio e muitos edifícios de magnificência épocal, além do templo de Heraion ou de Hera, a esposa de Zeus, assim como várias instalações para os atletas e as dependências do atelier de Fidias.

De toda esta beleza arquitectónica, vi depois, no próprio local, que só restam ruínas.

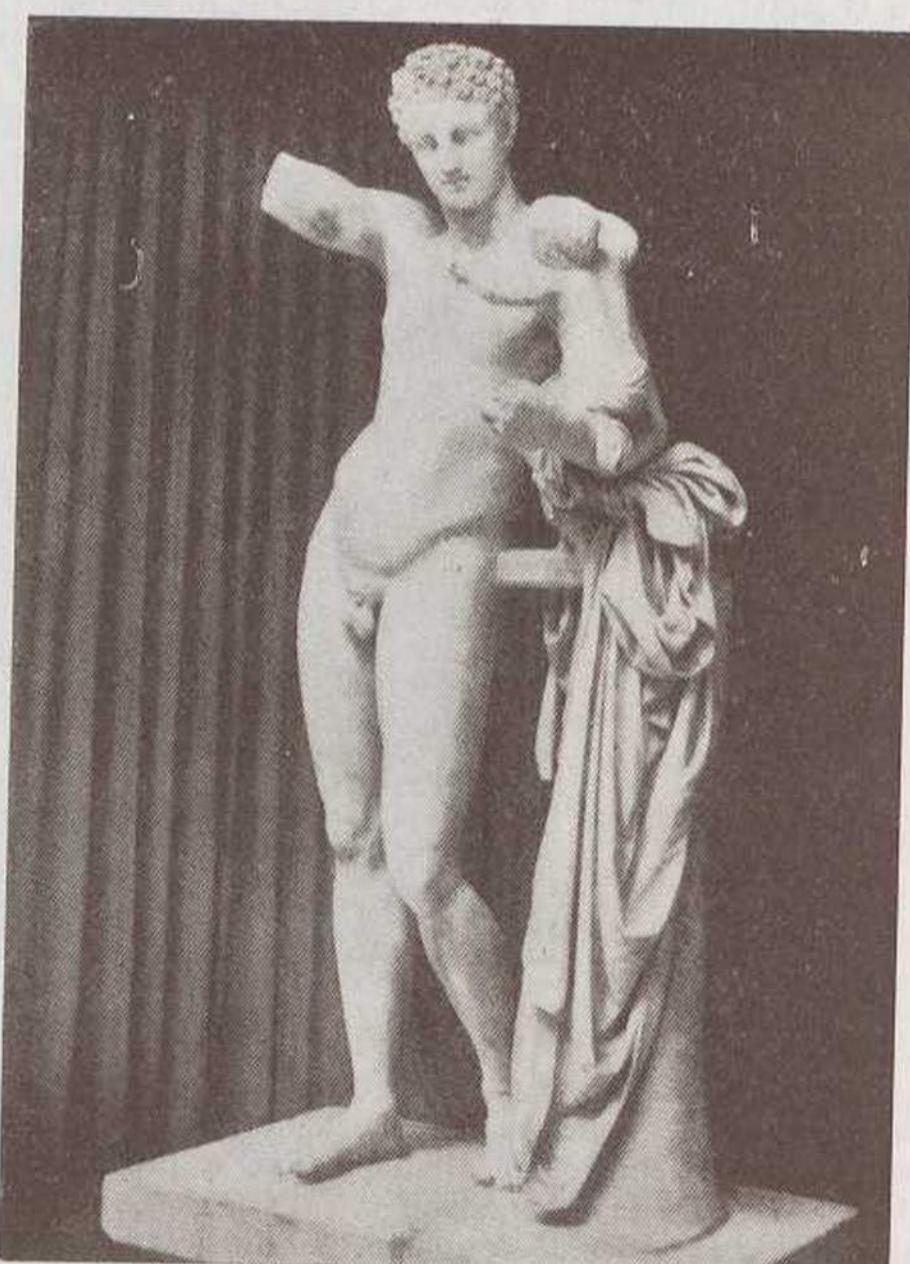
Em vitrinas estão os ex-votos oferecidos pelos atletas às divindades (bronzes, terracotas). As estátuas que ornavam os templos e os frontões do templo de Zeus, alinharam-se ao longo das salas do Museu. Os frontões representam corridas de carros e combates dos Lapitos, povo mitológico da Tessália, e dos Centauros. Nos relevos dos métopes estão figuradas várias fases da força de Hércules (o Hércules dos Romanos). São duma grande beleza. De inconfundível beleza plástica são a Vitória de Paeonios e o Hermes de Praxiteles. Esta última estátua está exposta

Olímpia. O pórtico de Echo, a ninfa que foi transformada em rochedo e condenada a repetir as últimas palavras daqueles que falavam



Só depois da visita ao Museu, visitei as ruínas do Santuário, na quietude que me proporcionou pensamentos de regresso à antiguidade.

Em seguida ao almoço, parti para Delfos.



A estátua de Hermes de Praxiteles que está no Museu de Olímpia

Sociedade "ESTORIL"

O IV ANIVERSÁRIO DO "FERRO-ESTORIL" (*Grupo Desportivo do Pessoal da Sociedade Estoril*)

ESTE Grupo Desportivo organizou no passado dia 15 de Maio um torneio de futebol de salão, no rinque de patinagem da Associação Desportiva de Oeiras, em que participaram as equipas representativas dos diversos Serviços da Sociedade Estoril.

No primeiro jogo disputado a equipa dos Serviços Centrais venceu a do Serviço da Tracção por 2-0, ficando apurada para a final. Para apuramento do outro finalista a equipa da Oficina derrotou a do Movimento por 1-0. Na *poule* decisiva o Movimento inflingiu 4-0 à Tracção e alcançou o terceiro lugar. Saiu campeã do torneio a Oficina, que no prélio final suplantou o Serviço Central, registando-se o resultado de 4-0.

Seguiu-se a distribuição dos troféus instituídos. Os campeões receberam a taça «Administração da Sociedade Estoril», que lhes foi entregue pelo administrador sr. Vergílio de Figueiredo. Pela ordem da classificação foram sucessivamente distribuídas as taças «Junta de Turismo da Costa do Sol», «Direcção da Sociedade Estoril» e «Serviço da Via e Obras».

Num restaurante de Oeiras teve então lugar o

Conselho de Administração da Sociedade Estoril, ladeado pelos administradores srs. eng. Iglesias de Oliveira e Vergílio de Figueiredo, director eng. An-



No teatro: assistindo ao «Serão para Trabalhadores»

tónio Bual, adjunto do Secretário da Administração, sr. José da Cunha Lima, engs. Carlos Brasão e Ornelas da Cunha, arquitecto José Raposo, Manuel Morgado, outros funcionários superiores e os dirigentes do «Ferro-Estoril».

Aos brindes usaram da palavra os srs. Carlos Frasão e Armando Barros Areias e, por último, o dr. António Amaral de Figueiredo.

A terminar o programa comemorativo do IV aniversário do «Ferro-Estoril» realizou-se um «Serão para Trabalhadores», no salão de festas dos Bombeiros Voluntários de Oeiras.

Solução das Palavras Cruzadas

HORIZONTAIS — 1. Arte ; tiro. 2. Ardiloso. 3. Chemin; ota. 4. Limas ; lê. 5. Ir ; dás ; air. 6. Ce ; antes ; ri. 7. Opa; cisa ; os. 8. Ir ; hango. 9. Aço ; ornai. 10. Amo ; ácer. 11. Aras ; casado.

VERTICAIS — 1. Arcaico. 2. Repicar. 3. Tael ; aroma. 4. Ermida ; os. 5. Dimanche. 6. Dinastia ; A. C. 7. Esnoca. 8. Tó ; sagres. 9. Isola ; orna. 10. Roteiro. 11. Ríspido.



No festival desportivo: entrega da Taça à equipa vencedora

jantar anual de confraternização dos associados, com a presença de cerca de 100 convivas. Presidiu o dr. António Amaral de Figueiredo, presidente do



HOMENS DE FERRO

A Memória de meu Pai

AUGUSTO ANTÓNIO SANTOS

Herói de Mil Noites como esta

NAQUELA noite negra e fria, dum luto esmagador, eu quisera viver a tragédia desses homens de ferro, desconhecidos e heróicos, cujo destino infernal é o dessas paralelas de aço, ora desdobrando-se em rectas indecifráveis, ora curvando-se, em volteios arrojados, sobre abismos, para logo cair nas mesmíssimas rectas, em busca de um rumo, que não é afinal nem rumo nem destino, mas a cruzada heróica dessa gente enegrecida, quase homérica, esculpida de pedaços de locomotiva e amoldada ao fogo nas suas silhuetas estranhas de homens de ferro.

Quando o «expresso» parou em Fratelosa, entre a gritaria selvática dos rodados e dos cepos que ganiam na sua linguagem de desgaste, a potência da frenagem, com vistoso fogo de artifício, eu subi à locomotiva para viver a reportagem que esses homens rudes e bons — leões com corações humanos — me iam fornecer.

A princípio ficou-me a impressão de ascender a um antro infernal, onde os ferros em brasa e o rastejar da pá, activam a fornalha a 1500 graus centígrados pelos metálicos rembrandtinos que doiravam essas figuras esculpidas de blocos de «Cardiff».

Como um puro sangue, de «derby», a locomotiva resfolgava, ainda, vapor dos cilindros e ingeria uns milhares de litros de água a refazer-se para nova cavalgada.

Ao subir, eu dera as boas noites. Os homens responderam-me, mas as suas palavras secas perderam-se, misturadas no golejar desalmado do «gifard» e pelo matraquear da pá, que saciava a voragem da fornalha, irradiando uma luz viva, escaldante, crua, de sol de meio dia.

A porta da fornalha fora atirada vigorosamente, por um impulso activo, contra o trinco, e tudo caíra em cegueira. Apenas a luz do pavilhão ficara adoçando, em reflexos meigos, a ourivesaria dos manômetros e dos rodízios da frente da caldeira.

Tudo caíra em desolação, com os homens mais negros e mais confundidos na estrutura da locomotiva. Um e outro mais pareciam zangados que companheiros de longos anos, na sua indiferença, absorvidos pelo mister da pontualidade e da regularidade a dar à marcha do comboio — de que o relógio era o juiz intransigente, e eles réus, ferozes de aspecto.

Súbitamente o «gifard» trancara-se com estrondo, e tudo caíra no silêncio, aguardando a partida.

O «rubi» flamejante do sinal de saída fora trocado por uma esmeralda fulgurante na manobra do semáforo, e a locomotiva acordara a noite, estridentemente, com um grito da sereia, para se pôr em marcha.

A mão vigorosa do maquinista impulsionara o regulador para logo o puxar a si. A locomotiva patinara, em ar de sapateado, e o homem da direita, sem esconder uma cara feia, voltara a abrir a «força» e as quatro máquinas arrancaram, sem necessidade de «auxiliador».

O «expresso» riscava a ardósia húmida da noite, como um traço fluorescente, perdido na treva, em busca do dia. A marcha, cada vez mais diabólica, pela recuperação do atraso, não podia ser excedida. Como um meteoro desenhado no espaço, a frente do comboio mantinha-se, viva, luminosa, enquanto a cauda rapidamente se diluia na escuridão, como ferida de luz, sarada pela treva.

A 231-407 não tinha mais para dar... As bielas de aço imprimindo rotações doidas às rodas de conjugar, tinham-se quedado estáticas para além, das 10 rotações por segundo. Todavia, o maquinista atirara o regulador para o lado do fogueiro, em segunda válvula escancarada, e procurava, a poder do rodízio da alavanca, uma máxima admissão, como a querer mais e mais.

A locomotiva silvara roucamente, estridentemente, e de seguida atravessava a 120 quilómetros o «quebra-cabeças» das agulhas, cróximas e contra-carris do xadrez complicado da estação, num ápice.

O manômetro da caldeira começava a descer para o lado do fogueiro, como a acusá-lo da baixa pressão, mas o Broega escancarando a porta da fornalha agarrara-se à «torta», e, como um Othelo reluzente de suor, tentava estabilizar o «deve-haver» dessa conta-corrente... de quilómetros.

Novo silvo, e o comboio, em cavalgada monstra, passara espavorido por mais uma estação. Vários sinais brancos, vermelhos, verdes e azuis se denotavam ao longe, sobre o almofadado de veludo negro da noite, compondo uma grinalda, mas o José Maria, sabedor de qual a estrela do norte do seu comboio, sem pestanejar, dividiu a estação em duas partes, atravessando-a a 100 quilómetros horários, transpondo o labirinto de agulhas e semáforos entre o matraquear das cróximas e das espadilhas, sem tocar a válvula moderadora — sequer.

3 minutos ganhos de Fratelosa para Ribaria, mas eram necessários mais 17, pela tabela.

O «expresso» entrara agora num declive de 18×1000 — quase um abismo — descendo temerariamente. Ninguém se entende na casa da máquina. Apenas o José Maria, agarrado à alavanca, se mantém sereno, de olhar fixo na marcha, queimando o seu cigarro.

O próprio Broega, habituado àquelas andanças, já fez bordo largo contra o corrimão do lado do camarada e ferira um sobrolho, que sangra num vermelho negro, confundido de máscara e suor, quase imperceptível à luz fria da bacia do tecto do pavilhão.

Novas luzes ao longe, novo silvo agudo e novamente treva. O «expresso» não abranda na sua correria. A locomotiva e o tender, na sua conga de aço, continuam dançando o «lacet» da marcha, obrigando todos a dançar



Um e outro mais pareciam zangados que companheiros de longos anos, na sua indiferença, absorvidos pelo mister da pontualidade e da regularidade...

contagiados pelos seus movimentos parasitários. Vilares. Um comboio de mercadorias estacionado entre os limites, ao ser ultrapassado, sem paragem, faz lembrar no «écran» das janelas do «expresso», uma porta deslizando com estrondo e precipitando-se para além das corrediças.

Pilar. 5 minutos para meter água. Enquanto o José Maria inspecciona as articulações da alta pressão, o Broega, depois de deixar a grua a encher o tender, num contorcionismo decorado, infiltra-se no dique sob a locomotiva, para lubrificar os excéntricos e a baixa.

Todos estes 5 minutos se passaram, rigorosamente, em 300 segundos, numa noção exacta do tempo e do horário. Ao sinal de partida o «expresso» volta a rodar a grande velocidade. E a batalha do tempo e da distância mantém-se a noite inteira, pelos 700 quilómetros do trajecto.

*

Amanhecer claro e ridente dum Novembro simplesmente frio. São 7 horas, já com dia claro, e há 8 horas que o comboio roda a uma velocidade média de 90 quilómetros, percorrendo a noite imensa de Inverno. Uma noite esgotante espavoriu o sono dos dois heróis, que

continuam a repetir, pela milésima vez, os seus movimentos de sempre.

Nos salões, a manhã entra pelas vidraças e acorda os senhores passageiros, vindo dar-lhes os bons dias. Agora a noção do espaço e do tempo é mais perfeita, com a paisagem riscada nos «écrans» dos vidros das janelas pelos traços da velocidade imprimida à marcha.

A «Pacific» continua devorando quilómetros sobre quilómetros. Já se divisa, ao longe, o anfiteatro da grande cidade, que avulta à medida que o comboio se aproxima dela.

Mais uns minutos e a locomotiva silva e respira, fundo, vapor por todas as juntas dos cilindros. 8-15 — tabelinha !

Centenas de passageiros desfilam pelo cais, rumo às portas de saída, indiferentes a esses dois homens de ferro, negros de trabalho e de esforço, que à noite, ao carvão e à locomotiva acabaram de dar mais umas horas da sua vida negra.

A minha reportagem está terminada, mas não há dúvida que vivi esta noite uma página desconhecida da epopeia dos ferroviários — uma das mais vibrantes páginas da odisseia humana ferroviária.

ANTÓNIO AUGUSTO SANTOS

Arquivo de recordações

INAUGURAÇÃO das novas instalações da «Wagons-Lits» em Portugal, em 8 de Maio de 1948, na Avenida da Liberdade, 103, em Lisboa. Ao importante acontecimento assistiu o saudoso Presidente da República Marechal Óscar Carmona, o então Ministro das Comunicações Gomes de Araújo, o falecido Ministro dos Negócios Estrangeiros Prof. Caeiro da Mata, o Embaixador da Espanha D. Nicolau Franco, o saudoso Ministro António Ferro, então dinâmico director do Secretariado da Propaganda Nacional, o sr. Câmara Pestana, director-geral das Alfândegas, mr. Margot Noble-Maire, director-geral da «Wagons-Lits», em Paris, coronel Abreu Campos, representante em Portugal da «Wagons-Lits», e o então seu adjunto e nosso estimado amigo sr. Conde de Penalva de Alva, que lhe sucedeu nesse elevado cargo — além de muitas outras altas individualidades ligadas aos sectores do turismo e dos transportes.

O evento marcou uma etapa decisiva na melhoria dos serviços da «Wagons-Lits» em Portugal — hoje uma organização exemplar da vanguarda, a quem o País muito deve, na valorização que tanto se procura dos transportes e do turismo nacionais.

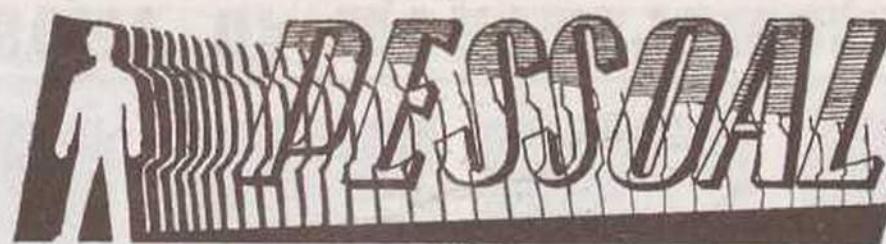


PRÉMIO GOVERNADOR-GERAL DE ANGOLA



Da esquerda para a direita: — Furriel Vasco Manuel Valente Almeida Tavares, 1.º cabo José Rosa Bento e soldados Domingos Campos Ribeiro, Armandino Gomes Esteves, Eduardo Esteves Martins e José Pereira de Melo.

A todos estes militares foi atribuído o Prémio «Governador-Geral de Angola», e conforme resolução da Administração da Companhia foram fornecidos passes gratuitos a fim de visitarem os seus familiares nas terras das suas naturalidades.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho corrente

A Chefes de lanço principais — os de 1.ª classe, João Martinho da Silva Pinto e João do Carmo Barradas.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim da Rosa, António Falcão e Manuel Joaquim Ribeiro.

A Chefes de lanço de 2.ª classe — os Chefes de distrito, Manuel José Alves, Manuel Joaquim Rodrigues, Manuel Francisco Barbas, Mário Monteiro, António Pinto da Silva, Alexandre de Sousa Murta e Manuel Jacinto.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Manuel Baptista Figo de Góis, Primo António Pires, José Joaquim Louro Ourives, José Ferreira da Costa, Luís António Folgado, Adelino Rodrigues de Sousa, José Alonso Mercachita, Manuel Tavares Rodrigues, Sebastião dos Santos, Francisco Marcelino da Silva, António Mendes Fernandes, José dos Santos da Silva, António Dias da Silva, Martinho Onório Barriga Delgado, Vitoriano Guerreiro Parreira, João Nunes Fernandes Maroco, Norberto de Jesus Martins Cabrita, Adão Cardoso e Manuel António Café.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Mariano Pires Feliciano, Manuel Maria Junceira, José Filipe Correia, Tomé Monteiro da Silva, Alberto Infante Barreiros, António Cláudio Marques, José Rodrigues de Sousa, João Valente, Lourenço José Velez, António Joaquim Ramos Vieitas, José Augusto Jesus Amorim, António Zagacho Torrejais, Manuel António Paulino, José Madeira Vassalo, Eduardo Carreira dos Santos, Ricardo Amílcar Correia, Francisco Manuel da Lança, Paulo Alves Mineiro e José Gonçalves Cavaco.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Ovídio Valente da Silva, António da Silva Valente, José Alves Ferreira, Manuel Teixeira Magalhães, José Rodrigues Caldeira, Joaquim Carvalho Júnior, José Francisco Bento, António Palos Prata, Francisco dos Santos Maceiras, Francisco Oliveira Gonçalves, Joaquim Ramos dos Santos, Manuel Pereira, João Carrilho Feliciano, Elísio Mendes Pires, Armando da Conceição Santos, Domingos Pinto, Elias da Luz Realinho, Luís Geraldes Cordeiro, Albino Rodrigues Gameiro, António de Barros, Joaquim Monteiro de Sousa, Álvaro Ventura, José Pinto, António Pereira, José Monteiro, António Marvanejo Baptista, Estêvão Manuel Cotovio, Carlos Monteiro da Silva, Adelino Soares de Oliveira, Manuel Teixeira, António Nogueira, António José Francisco, José Gaspar das Neves, Manuel Gil, Francisco Alverca Ramos, José Bernardes Lapo, Carlos Pinheiro, Armando Aleixo, António Gil Viegas, Floriano Cabrita Guerreiro, António Pereira Júnior, António Lopes Teso, António Lopes Cravo, António da Silva, António Francisco Gonçalves, António Gonçalves, Júlio Martins, Fernando Rodrigues Noro, Gualdino Coelho da Silva e José Valente Martins.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, Rafael Pinto, José Lourenço Júnior, Silvestre da Fonseca Castelhano, Daniel Vileirinho Ferreira, Francisco Ferreira Lemos, Samuel de Matos Rodrigues, Manuel António Rosa, Joaquim Abreu, Joaquim Lopes Lercas, José Rasteiro Gaspar, Manuel da Cruz Junceiro, António Augusto Rainho, António Raposo, David da Conceição Rijo, José Ferreira, Francisco Pereira Gonçalves Júnior, Severiano Júlio Faria, José Duarte Rato, Antão Luís, Manuel de Campos, Manuel dos Reis, João Belo Gonçalves, Joaquim Augusto Chasqueira, Horácio Carvalho, Serafim Guerreiro das Neves, Joaquim Caria Antunes, José Valente, Adelino Costa, José Parente de Sousa, César de Oliveira, Manuel Calcinha, Félix Anastácio, Serafim Carvalho da Mota, Moisés Moreno, João Marques Esteves, Joaquim Condesso Ferreira, António Maria, Manuel Soares Bicho, António de Jesus Pinto, António Maria, José Mendes Rei, Domingos Tomé, Justino António Ganhão, Manuel Crisóstomo, António Nogueira, Francisco Rodrigues da Encarnação, Abílio Augusto Bichança, José Francisco Gonçalves, Leocádio Dias Moreira, Joaquim de Matos Marques, Adriano da Silva Mouta, Manuel Ramos Maceiras, Flondório Vieira, Francisco Fonseca da Silva, Álvaro Aguiar Amado, Francisco de Oliveira Torres, Fernando Marques Carvalho, João dos Prazeres Fé, Joaquim Correia Ferreira, Adelino Maria Guerreiro, José Miguel Lourenço, António Ferreira Fonseca, José Maria Lourenço, Joaquim Pereira, António Geraldo, António Nogueira Diogo, Joaquim Maria, Ilídio Seara Carneiro, António de Oliveira Costa, António Emídio Dámaso, José da Conceição Felizardo, Luís Cardoso Abrantes, Ernesto Marques Garcia, Manuel António Pereira Inácio, João Pinto, Horácio Augusto Braz, Luís da Cruz Ferrão, José Ramos do Nascimento, José da Silva, António Nunes do Pedro e António Augusto Martins.

A Condutor de dresina — o Assentador, João Silvestre do Rosário Lourenço.

A Operários de 1.ª classe (Grupo B) — os de 2.ª classe, João Pimenta Mourão, Francisco Pereira, José Fernandes Alcobaça e Manuel Trindade Sobreira.

A Operários de 2.ª classe (Grupo B) — os de 3.ª classe, Manuel da Costa, José de Oliveira, Luís da Cunha, Joaquim Esteves Rosendo, Deometro Luís dos Santos, Albino Gonçalves, Joaquim Duarte, Hermínio Cotovio e José Bento Lourenço.

A Operários de 3.ª classe (Grupo B) — os de 4.ª classe, José Chumbinho, Joaquim da Saúde Furtado, José António Pereira, Francisco Ferreira da Costa, David Louro, António Cipriano, Francisco José Machado, Luís Milheiriço, António de Oliveira, José Leonardo Sebastião, José Dias Costa, José Afonso e Manuel Maria Miranda.

A Operários de 4.ª classe (Grupo B) — os Serventes de 3.ª classe, João Simões Marques e Francisco Mateus.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Ferreira*, inspector de telecomunicações ; *Octávio Augusto Soares Ho- mem*, chefe de escritório ; *Fernando Junça Ferreira*, agente de tráfego de 2.ª classe ; *António Alves Carraca*, *Sérgio Custódio Nogueira* e *António Tavares de Sousa*, escriturários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Augusto Gonçalves*, escriturário de 1.ª classe ; *José Teixeira*, chefe de estação de 3.ª classe ; *Olíndio Ferreira*, escriturário de 2.ª classe ; *Aniceto dos Santos Taborda*, condutor principal ; *José Pires Vi- cente*, factor de 1.ª classe e *António Gomes Bairrada*, operário de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Valente Taborda*, condutor de 1.ª classe ; *António Augusto Pereira Lopes*, fiel de cais ; *João Lopes Xisto*, revisor de bilhetes de 1.ª classe ; *José Rodrigues*, *José das Neves* e *Santelmo Reis Do- mingues*, operários de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Gonçalves*, *Manuel Inácio* e *Joaquim Raposo*, operários de 2.ª classe ; *Raul da Silva*, capataz de manobras de 1.ª classe ; *José Lindinho do Amaral* e *João Santiago*, operários de 3.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Augusto Soares Pinho*, *Manuel Constantino* e *João Marques Durão*, ser- ventes de 1.ª classe ; *João Urbano* e *Francisco Dias Gonçalves*, assentadores de 1.ª classe e *Natividade das Dores Ri- beiro*, guarda de P. N. de 1.ª classe.