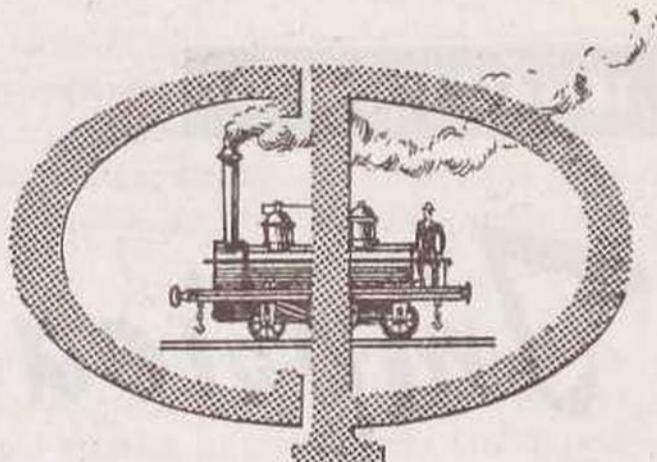


C.P.



Boletim da C.P.

# Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 437 • NOVEMBRO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

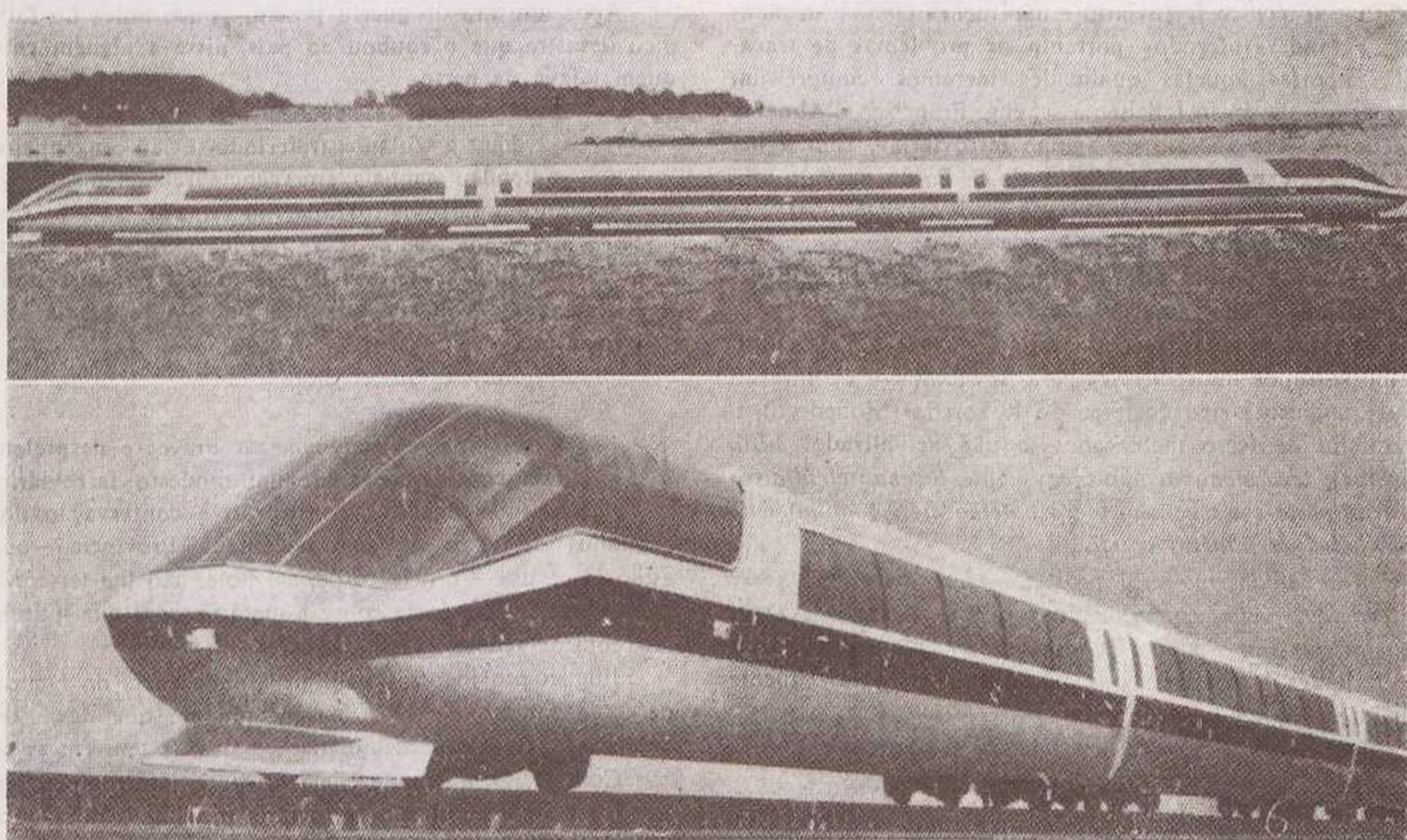
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

## E. U. A. — Comboios mais rápidos



À recomendação pessoal do presidente americano Johnson para serem modernizados os sistemas de transportes terrestres nas zonas mais densamente povoadas dos E. U. A., corresponderam as Administrações de caminhos de ferro e os construtores de material ferroviário, lançando-se com afinco na resolução de tal problema. Assim, mercê dos recursos inventivos e da grande capacidade industrial «yankee», foram já anunciados os primeiros resultados.

É o caso da «Budd», de Filadélfia, que apresentou o tipo revolucionário de comboio superveloz que reproduzimos, em dois planos, da Revista Ferroviária, do Brasil, o qual apetrechado com motores de turbina a gás, tipo avião, pode atingir mais de 250 km/horários, numa réplica aos modernos comboios franceses, alemães e nipónicos. Este género de composições destinam-se aos chamados «corredores» de tráfego congestionado dos Estados Unidos, tais como Boston - Nova Iorque - Washington, Los Angeles - São Francisco e os de Chicago com as suas cidades satélites.

O comboio formado por 3 unidades, com 75 m de comprimento e 3,20 m de largura, pesa cerca de 120 toneladas e pode transportar 220 a 250 passageiros, com mais 15 em cada salão de observação. A estrutura básica é de aço inoxidável e as janelas em plástico moldável e colorido. A suspensão especial da caixa de cada carruagem é operada de modo a eliminar a fricção metal-contra-metal. Por seu turno, a aceleração e frenagem progressivas, eliminam a necessidade de cintos de segurança.

Esta é, além do mais, uma resposta firme e categórica a todos aqueles que consideram os comboios como um sistema de transporte sem futuro.

TEMAS TÉCNICOS

# Implicações ferroviárias das obras de hidráulica do Douro nacional

PELO ENG. AUX. FRANCISCO ANTÓNIO DE LIMA

INSPECTOR DE ZONA DA VIA E OBRAS

*Antigo chefe do Serviço da Via e Obras e da Exploração  
da extinta Companhia Nacional de Caminhos de Ferro*

COMO técnico ferroviário e não menos como transmontano, «sofrendo» portanto os problemas de transportes àquelas qualidades inerentes, cumpri um imperioso dever ao felicitar o sr. eng. Francisco d'Almeida e Castro, pelo «acerto da agulha ferroviária», com a sua expressiva exposição no *Boletim da C. P.*, do passado mês de Julho, relativa ao problema da *Naveabilidade do Douro Nacional*.

Trata-se de um relevante problema de economia nacional, actualmente em demanda.

Evidencia-se no referido artigo, que se a naveabilidade se supõe indispensável para possibilitar a exploração do grandioso jazigo de ferro do Reboredo (Moncorvo), o caminho de ferro melhorado, se não actualizado, *custa menos e leva menos tempo a conseguir, fazendo além disso o transporte mais barato que o batelão até 2.5 milhões de toneladas de minério anuais*.

*Que ainda não está provado, além disso, vir a ser excedida aquela estimativa, mas que se o for — e Deus queira que sim — ainda haveria que equacionar melhorias e variantes ferroviárias que possibilitariam paralelamente maiores volumes e economias.*

COMO todas as indústrias com cem anos de existência, sem ter acompanhado os progressos da sua técnica, a ferroviária, há muito que entre nós está servindo. Por isso as depreciativas críticas, até de pessoas de responsabilidades oficiais, chegando a afirmar-se que o caminho de ferro está ultrapassado e obsoleto !!!

Que pena também para o caminho de ferro, ter desaparecido da vida o grande ministro Duarte Pacheco! Quando cerca de um ano antes de começar a grande conflagração mundial, ele pretendeu incorporar numa só organização, as várias Companhias ferroviárias — como veio a fazer-se posteriormente àquela — surgiram logo desinteligências, que em momento de desânimo, ao desistir lhe fez afirmar: hei-de obrigá-las a render-se pela «fome»; voltou-me para as estradas e não preciso dos comboios!...

Após um ano de guerra porém, pouco antes do fático desastre que o roubou ao país, disse a alguém com quem lidava de perto:

*... diga a fulano (referindo-se ao engenheiro que pretendeu naquela emergência rebater-lhe o seu pessimismo ferroviário) que tinha razão. Se não fossem os velhos caminhos de ferro a cavacos, já tínhamos tido uma guerra civil pela fome! Por isso, após a guerra se voltaria para o estudo do problema ferroviário ...*

MAS o principal objectivo destas breves e desprenciosas considerações, de um modesto ferroviário, sobretudo ligado à construção e conservação dos caminhos de ferro da sua accidentada Província — que estão em causa — é o facto de, até hoje, não lhe ter constado a menor referência sobre a matéria, com que intitulais considerações.

Julguei providencial a última grande cheia do Douro, de 3 de Janeiro de 1962, na medida em que devia ter constituído forte argumento, para o que se tem em vista.

Com efeito, a grande cheia de 1909, interrompeu por largo tempo a circulação ferroviária nas linhas do Douro e Tua. A de 1962 atingiu a cota de 23,20 m na Régua e 24 m a de 1909.

Consta da Imprensa daqueles dias, ter dado esta última prejuízos de muitos milhares de contos, desde a estação de Ermida a Ferrão e além, sobretudo em armazéns de vinhos e outros.

Quanto ao caminho de ferro, além das dispendiosíssimas reconstruções e raparações em numerosos pontos da referida zona, esteve suspenso o tráfego de 2 a 6 de Janeiro até à Régua a partir de Mosteirô, e só no dia 19 se restabeleceu da Régua a Ferradosa. A parte fortemente afectada foi do Km 75 ao 144. Prolongou-se ainda por largo tempo a redução de velocidades por motivo das reparações.

Esteve em perigo a importante ponte de Ferradosa, enfeixada na sua estrutura metálica com grande quantidade de madeiras arrastadas pela enchente. Mais uns 3 ou 4 m e seria a derrocada das obras de arte e estações naqueles 70 km ...

De Mosteirô a Ferradosa seguem sensivelmente paralelos os trainéis da via e do rio, com a diferença de nível aproximada de 23 m.

Ora, com as 5 barragens previstas, de altura média de 18 m e as eclusas da navegabilidade no Douro nacional, é afectada a vazão das grandes cheias e consequentemente o caminho de ferro, pelo obstáculo que aquelas constituem. Como a altura das barragens é inferior à cota das cheias, teremos aquelas transformadas em descarregadores inundados ou ondulados, aumentando desmedidamente o nível máximo até agora atingido por estas. Isto sucederá possivelmente a partir da barragem de Carrapateiro, já em construção, cuja albufeira se aproximarará da Régua, onde se seguirá a terceira barragem, e com as restantes previstas na Fraga da Valeira e Pocinho.

Por certo que tão magno problema não deixa de estar previsto e estudado, com segurança, no respectivo projecto.

Sendo assim, impõem-se por certo variantes ao traçado ferroviário de considerável extensão, superior por certo à parte agora afectada. Terá de elevar-se para uma cota de segurança o caminho de ferro com todas as suas obras de arte e estações.

Virão assim tais variantes resolver providencialmente não só os anacronismos existentes no seu traçado, como

forço de pontes, terão de sê-lo dos aproveitamentos hidroeléctricos e da navegabilidade.

Enfim, parece que seria oportuno esclarecer-se o país sobre tais previsões, uma vez que tanto já se escreveu e disse sobre outros pontos de tão importante matéria.

**S**EJA-ME permitido ainda, anotar uma ligeira referência a outro importante pormenor (dada a grandiosidade da obra) por parecer já assente pelo GEPT (Gabinete de Estudos, Planeamento e Coordenação de Transportes). Refere-nos o citado engenheiro:

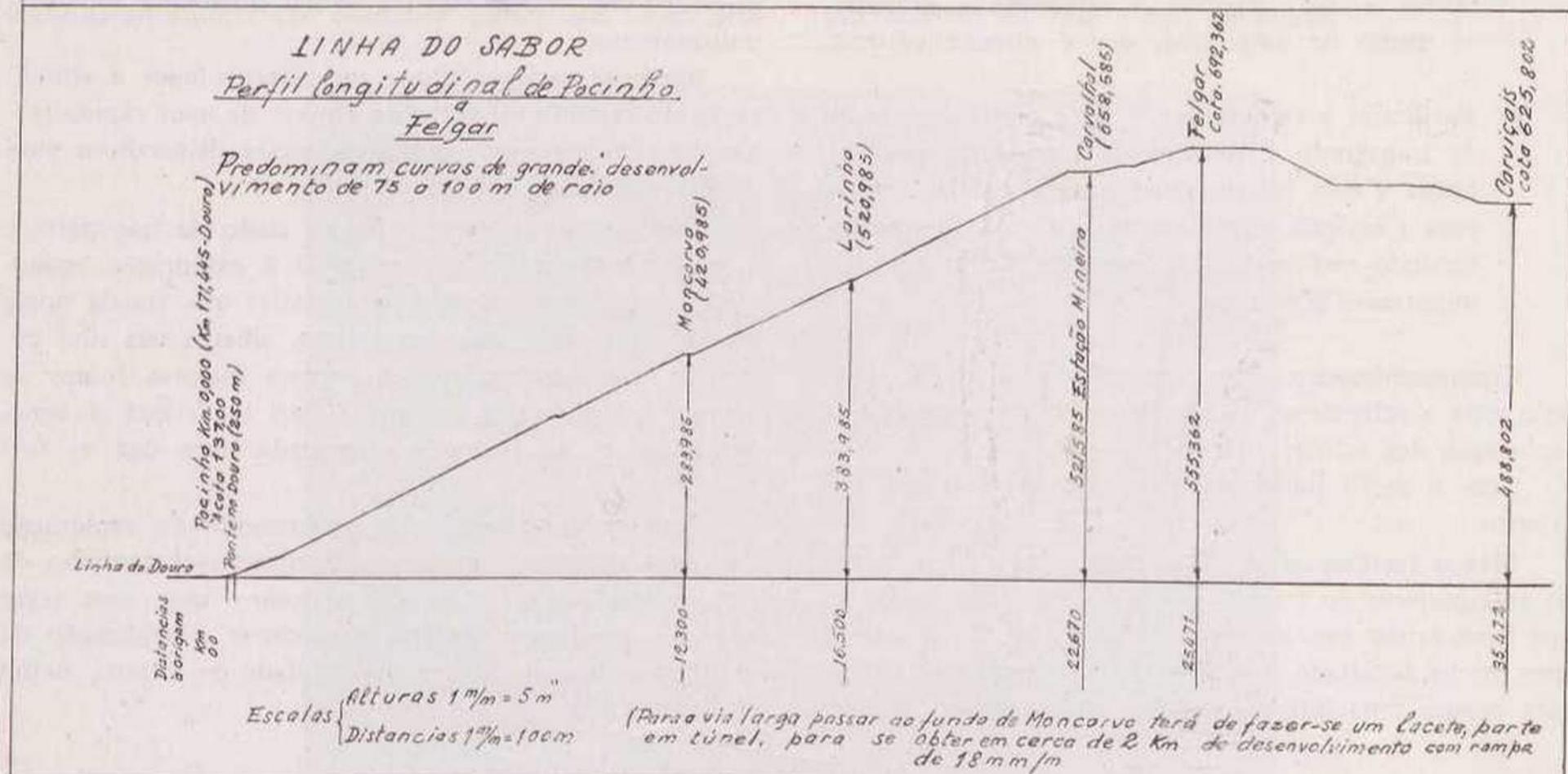
«Gare mineira em Pocinho ..... 10 800 contos»

Mas, muitas dúvidas emergem no espírito deste servidor ferroviário sobre tal premissa.

Com efeito,

1.º Verificando-se a óbvia impossibilidade de assentar a V. L. (via larga) no acidentadíssimo e anacrônico traçado da V. E. (via estreita) parece que continuará a fazer-se o transporte de minério de Carvalhal a Pocinho por esta, com a actual velocidade de segurança de 15 a 20 km/h ou seja a da «mala posta» ...

2.º Terão, portanto, que equipar-se com máquinas e vagões-tremontas especiais aqueles 23 km de via...



os curtos resguardos das estações, a que muito bem alude o conceituado engenheiro já citado. Considera-os com efeito, incompatíveis com a maior tonelagem dos comboios que o tráfego há muito justifica, isto quer se trate de uma exploração mineira ou não mineira.

Por certo que os encargos de investimentos de tais variantes, à parte o da renovação dos velhos carris e re-

3.º Embora mecanizado, o transbordo no Pocinho, constituirá um encargo permanente para o minério e uma solução de continuidade no ritmo do seu transporte a destino (Leixões).

Estranhamos e muito que o custo de um curto traçado de V. L. continuando-a até às minas — seriam quando

muito uns 30 km — não possa largamente ser compensado com a supressão dos volumosos encargos e vantagens já citadas, além doutras. Queremos referir-nos às resultantes também para a exploração da V. E., propriamente dita, se os 2,5 milhões de toneladas de minério anuais não bastassem, durante largos anos.

Assim,

1.º Suprimia-se o referido equipamento especial para a V. E. por bastar o da V. L..

2.º Suprimiam-se os encargos de transbordo do tráfego da V. E. recebido a partir de Felgar, que representariam cerca de 50 % de toda a linha, pois abrange a região mais rica dos concelhos de Moncorvo, Alfândega e Vila Flor (Vilarica) e que uma grande parte dos utentes hoje evita levando a mercadoria directamente a Pocinho ou a destino !

3.º Reduzia-se ao normal o desgaste de carris e rodados de V. E. que naquele troço é triplo, e duplo o de combustível.

4.º Passaríamos a ter no troço mais importante daquela linha a velocidade normal de uma V. L. acidentada de uns 60 km/h em vez dos 15 a 20.

5.º Obtinha-se uma vantajosa localização das estações de Moncorvo, Larinho e Felgar, que os utentes evitam o mais possível... carecendo a primeira, há muito de ampliação, que é dispendiosíssima.

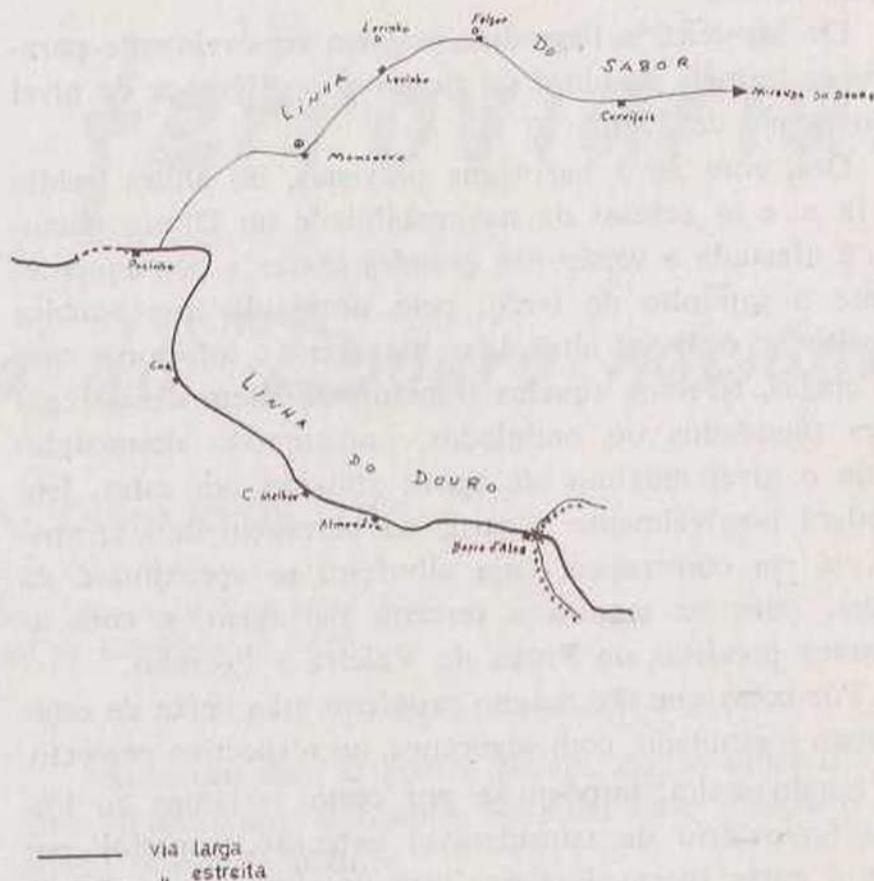
6.º Facilitaria a variante da V. E. a partir da estação de transbordo e mineira de Carvalhal, possivelmente a cota inferior, melhorando o forte declive para Carviçais, complemento do ruinoso traçado, servindo melhor Felgar, Souto da Velha e aquela importante povoação.

Consequentemente o prolongamento da V. L. indicado viria a reflectir-se, acentuadamente, na economia da exploração dos actuais 105 km de V. E..

Com o perfil junto melhor se apreciará o que fica exposto.

Mas a facilitar ainda este exame poderá recorrer-se ao ante-projecto do traçado primitivo da linha do Douro que deve existir nos arquivos da D. G. T. T. e que há anos me foi facultado pela Zona Norte da então D.G.C.F. para prestar uma informação. Por ele vi que a fronteira

seria transposta em Miranda e não em Barca de Alva. Atravessava o Douro com uma ponte de encontros perdidos, metálica, tendo uns 90 m de vão e 105 m acima do nível do rio !



**C**OM tais considerações, que condensei o mais que me foi possível, julgo contribuir com uma pequena achega, para que se faça luz sobre o principal problema dos transportes da minha longínqua província transmontana.

Impõe-se para o efeito, *e em primeiro lugar*, a actualização do caminho de ferro do Douro, de mais rápida realização e menor custo que a morosa e dispendiosa obra da naveabilidade.

Conseguir-se-á assim o menor custo de transporte e a melhor velocidade, indispensável à exploração económica das riquezas minerais e agrícolas que aquela nossa atrasada província, paradoxalmente, alberga nas suas entradas, em paralelo com as nossas maiores fontes de energia hidroeléctrica, de que o País tanto está já beneficiando — e tão pouco a abençoada terra que as fornece...

Será portanto com o prosseguimento da exploração das suas riquezas, através do insubstituível caminho de ferro *actualizado* — e só *desse modo* — que, com segurança, e no futuro, poderá justificar-se a realização da grandiosa obra que é a naveabilidade do Douro. Assim o queira Deus.



*Impressões*  
de VIAGEM



# De Delfos

## a caminho de Atenas e ao Cabo Sunio

POR ARMINDA GONÇALVES

VALE a pena falar de toda esta terra helénica por onde passei.

Da grandeza majestática de Delfos sigo em demanda de Atenas.

A estrada, cortada na encosta das montanhas escalvadas, vai subindo em torcicolos. Sempre a mesma grandeza montanhosa se apresenta desnuda, poucas e pobres casas encravadas nas lombas serranas, aparecem aqui e ali.

Até que a 900 metros de altitude surge a primeira povoação de certa importância. Ei-la empoleirada na crista dum monte. É Arachova.

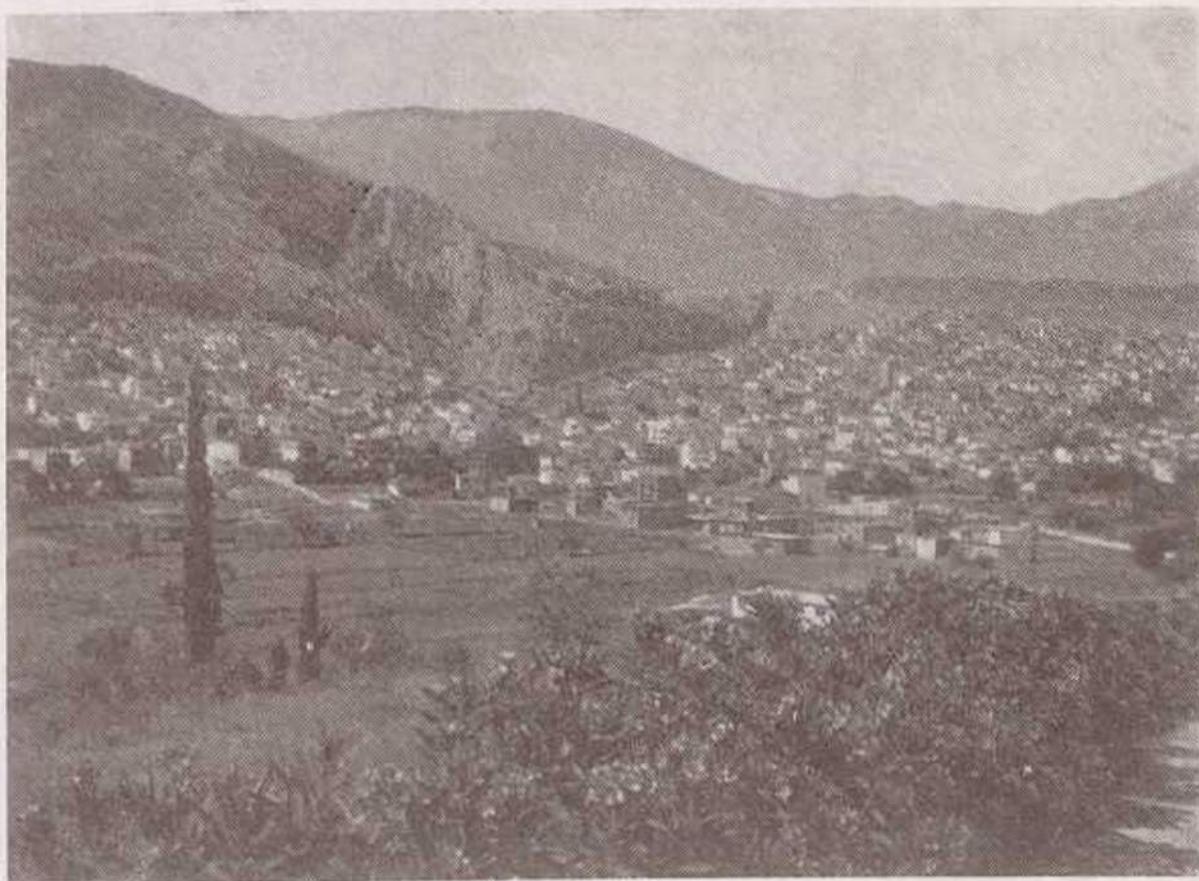
Os desniveis das ruas e, consequentemente, das casas, dão-nos uma impressão estranha: parece que fazem pro-

dos seus tecelões, pelos seus queijos e pelos excelentes vinhos produzidos na região. Será. O que ela é, com certeza, é um sinal de vida encontrado num ermo.

Desço de Arachova e, lentamente, a paisagem desdobra-se. Para trás ficam as altas montanhas, os áridos socalcos, os cumes agrestes.

Já se lobrigam planícies. Já estamos em Levádia.

Ao nome desta cidade anda ligado o nome do rio do esquecimento, onde as sombras do Inferno iam beber e esquecer: o rio Letes. É uma cidadezinha simpática e alegre, reclinada em amáveis colinas. O solo é verde, cultivado: há flores e ciprestes muito decorativos e esguios. Os Gregos, como os Romanos, fazem dos ciprestes um símbolo da vida e não da morte.



Vista geral da cidade de Levádia

dígios para se equilibrem. Na hora soalhenta e serenísima do princípio da tarde, outra aparência me iludi, decerto senti que aquelas poucas pessoas que circulavam nas ruas e as que andavam a trabalhar no amanho das vertentes em redor, viviam completamente afastadas do resto do mundo. Mas passa ali a estrada Atenas - Delfos.

Dizem-me que Arachova é afamada pela habilidade

Em Levádia houve outrora um oráculo: o de Jesus Trophonios.

Mais uns tantos quilómetros percorridos e depara-se-nos Tebas, hoje, de somenos importância. A famosa cidade antiga foi completamente arrasada por Alexandre, o Grande, que só respeitou a casa do poeta Pindaro. Ali, em Tebas, foi que nasceu Epaminondas, célebre general,

estadista e democrata da antiguidade que venceu os Lacedemónios e foi ferido mortalmente em combate, no ano 362 A. C.

Entre Levádia e Tebas a insistência montanhosa torna-se mais branda e a superfície plana estende-se numa vasta dimensão. Todos esses terrenos foram roubados a



O templo de Poseidon que ainda hoje na extremidade do Cabo Sunio é uma presença do passado



um lago que ali existia. Secaram-no há trinta e cinco anos e em seguida tornaram-no terra arável e produtiva.

Começa em Tebas a auto-estrada cuja terminal é em Atenas. O seu percurso é ainda curto. A Grécia vai progredindo lentamente. É um país pequeno e pobre na actualidade. A sua fantástica riqueza vem-lhe da estupenda herança dum deslumbramento pretérito, na esplendorosa civilização legada à humanidade.

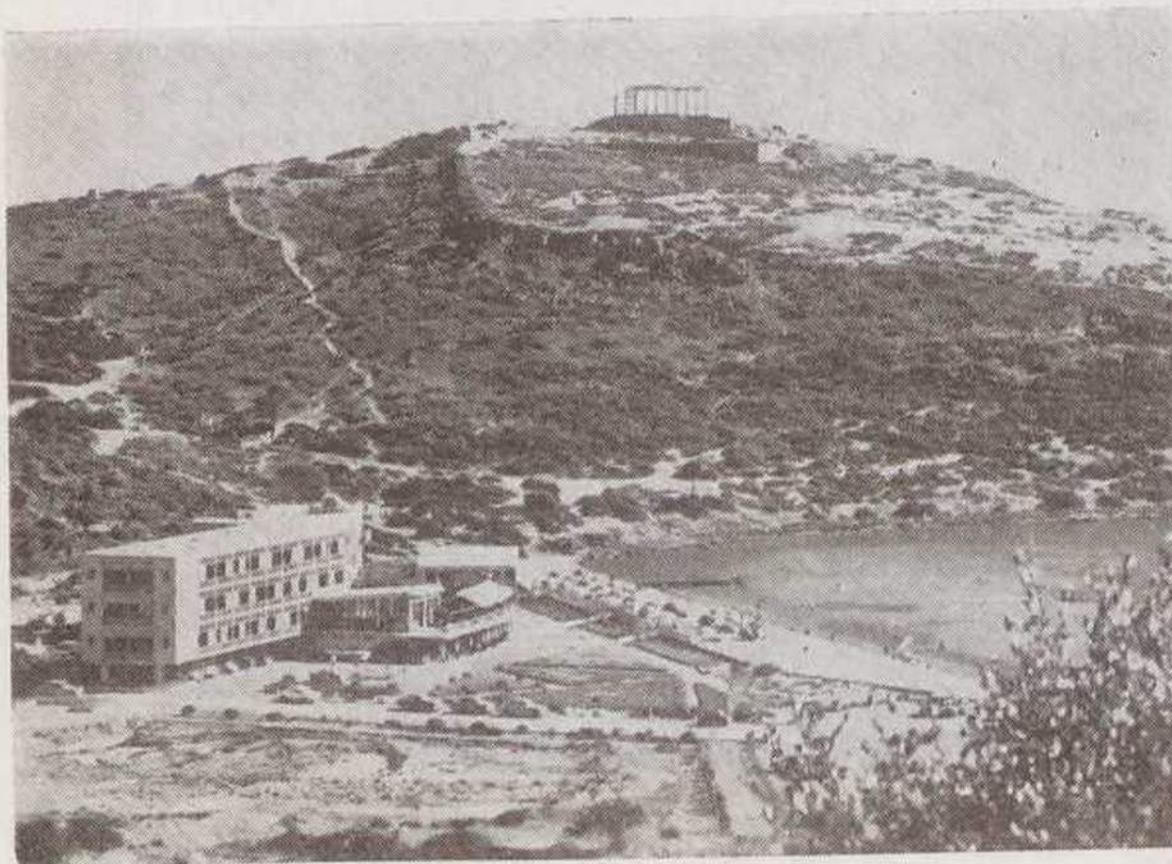
Ir de Atenas ao Cabo Sunio, fazia parte do programa de visitas com partida de Atenas.

O caminho é lindo. Por vezes o azul retinto do mar Egeu, num azul sem paralelo, sob um céu retintamente azul, vê-se dum lado e doutro da estrada, tão cheia de reentrâncias, tão irregular é a costa. Pinheiros e ciprestes fazem-nos companhia. E na imensidão das águas algumas pequeninas ilhas quedam imutáveis.



Lá ao fundo é o Cabo Sunio, um promontório que ocupa a extremidade da Ática. No local mais alto, mesmo de longe se enxergam as elegantes colunas do que resta do templo de Poseidon. O deus e o seu tridente não estão lá. Os deuses agora moram nos museus...

Visto de entre as colunas do templo, o pôr do sol é um espectáculo de magia. Em baixo, na praia de reduzidas dimensões, um semicírculo com uma pequena faixa de areia grossa, muito grossa, há banhistas e um hotel de construção moderna.



É um lindo passeio ao longo da costa bordada de pequeninas enseadas, um passeio que não se esquece.

As moradias dos magnates (Onassis e outros) perfilmam-se num dos lados duma avenida marginal, ensombradas por árvores, rodeadas de jardins.

Minúsculas praias de seixos (como todas as praias mediterrânicas) enchem-se duma multidão encalmada.

Jantámos num restaurante à beira-mar, numa esplanada descoberta donde se avistava a serenidade do Egeu, aquela hora quase crepuscular.

Entretanto a noite adensou-se — e só ficou a certeza da proximidade desse mar de sortilégio, desse mar mitológico de cujos heróis as surpreendentes façanhas foram contadas por Homero.



Cabo Sunio. A praia, o hotel e, lá no alto, as colunas que restam do templo de Poseidon, deus do mar — o Neptuno dos Romanos



# *Dos J*



Depois do Japão, são os E. U. A.

a interessarem-se pelos transportes ferroviários mais rápidos

**N**A sua mensagem sobre a situação da União Norte-Americana, lida em 4 de Janeiro deste ano, o presidente Johnson declarou:

«Solicitarei fundos para o estudo dos transportes ferroviários de grande velocidade entre os centros urbanos. Principiaremos por projectos experimentais entre Boston e Washington. Em comboios muito rápidos, os passageiros poderiam cobrir esta distância em menos de quatro horas.»

Parece assim que os «yankees», depois de um largo período de apatia e de desinteresse, estão reconhecendo possibilidades auspiciosas para o futuro da via férrea moderna, no domínio do transporte de passageiros. As realizações dos caminhos de ferro europeus e a inauguração ainda recente da linha do Tokaïdo, no Japão, fizeram muito, sem dúvida, para que uma tal mudança de opinião se processasse. Mesmo, antes da mensagem do presidente ter sido publicada, a imprensa americana já tinha feito eco do novo interesse dos dirigentes da política estadunidense pelo estabelecimento de serviços rápidos por caminho de ferro nas zonas de grande densidade de população.

Analisemos um extracto do número de 26/27 de Dezembro de 1964, do *New York Times*, que se refere a este assunto:

«Uma proposta do Governo, segundo a qual os caminhos de ferro se devem preparar para fazer circular os seus comboios a 200 milhas à hora, constitui mais do que um simples incitamento à atenção dos directores dos caminhos de ferro do País.

A proposta, apresentada pelo ministro do Comércio cessante, Luther H. Hodges, tem por objectivo preparar o País e o Congresso para a iminência duma petição da Casa Branca, que talvez venha a ser mencionada na mensagem sobre a situação da União Norte-Americana. A petição incidirá sobre uma primeira verba de 20 milhões de dólares para pesquisas no vasto domínio do transporte terrestre em grande velocidade.

Se o Congresso estiver de acordo, metade desta quantia será destinada a tentar demonstrar que as pessoas continuarão ainda a viajar de comboio se um percurso à velocidade de 90 ou 100 milhas à hora for tornado bastante atraente. A outra metade será utilizada em investiga-

ções de base sobre o modo de fazer circular os passageiros nas zonas de maior densidade como as que existirão, por alturas de 1980, na zona entre Washington e Boston.

A atitude que o novo ministro do Comércio, John T. Connor, adoptar em relação a um programa governamental de investigação respeitante ao transporte ferroviário a grande velocidade, ainda se não tornou conhecida. De todos os modos, este será um dos mais importantes problemas que se lhe apresentarão quando tomar posse do seu cargo.

### *Instalações desactualizadas*

A ideia de que ao Governo compete assegurar o desenvolvimento do transporte terrestre em grande velocidade foi emitida pela primeira vez em 1962 pelo senador Claiborne Pell, democrata de Rhode Island. Chamou a atenção sobre o que ele descreveu como sendo a situação assustadora, desactualizada e inadequada das instalações de transportes terrestres no corredor entre Washington e Boston.

Logo um grupo de trabalho da Casa Branca foi nomeado, em Maio de 1963, pelo falecido presidente Kennedy. Esse grupo foi incumbido de apresentar uma estimativa das necessidades do País no domínio do transporte e de aconselhar um programa de desenvolvimento comum das facilidades de ligações por estrada, ar e via férrea para servir a região Washington - Boston.

Foi ultimado um relatório alguns dias depois da morte do presidente Kennedy. Aparentemente, ficou no esquecimento até Junho último, quando, com surpresa de muitas personalidades pertencentes aos próprios meios governamentais, o presidente Johnson pediu um relatório mais aprofundado. Este relatório modificado não foi tornado público imediatamente, mas a conclusão, apresentada ao presidente, foi de que se tornavam necessários novos estudos.

Em Agosto do ano findo, o presidente Johnson pediu ao ministro do Comércio para fornecer indicações sobre os custos de realização e aperfeiçoamento de um programa de pesquisas e ensaios respeitante ao caminho de ferro ultra-rápido, com vista à realização eventual duma via de comunicação ferroviária veloz no «corredor Nordeste» do País.

Robert A. Nelson, director de pesquisas em matéria



de transportes do Ministério do Comércio, foi então encarregado de dar seguimento ao pedido do presidente.

A sua primeira iniciativa foi a de pedir a ajuda do Instituto de Tecnologia de Massachusetts. Este Instituto, mediante um contrato de 500 000 dólares, foi encarregado de estudar os previsíveis desenvolvimentos da tecnologia no domínio dos transportes para um período alcançando até 1980. Este estudo de grande envergadura incidirá em particular sobre os principais problemas da circulação de comboios a grande velocidade.

Num relatório preliminar, datado de Outubro de 1964, o Instituto de Tecnologia de Massachusetts previu que, daqui até 1980, as necessidades em transportes na região Nordeste terão aumentado de 150 a 200 %.

O relatório estabeleceu a lista das matérias sobre as quais as pesquisas deveriam dar melhor rendimento. Estas questões vão, desde a necessidade de melhorar a aderência das rodas sobre os carris até ao comportamento aerodinâmico dos veículos a grandes velocidades sobre carris ou outros modos de deslocação.

#### Mudança completa de orientação

Uma estimativa optimista cifra em mais de 120 milhões de dólares o montante das pesquisas e trabalhos necessários até que seja aperfeiçoado um sistema utilizável.

Esta estimativa representa uma mudança completa de orientação em relação às propostas apresentadas ao ministro do Comércio, no ano passado, por seis Institutos de Investigação.

Estas propostas incidiam principalmente sobre a pos-

**A DIRECTOMAT DA ESTAÇÃO DE WATERLOO —**  
Foi recentemente instalada na estação londrina de Waterloo uma máquina automática para prestar informações ao público. Conhecida pela Directomat a máquina fornece, em sete segundos, resposta às 120 perguntas mais frequentes sobre o serviço ferroviário ou informações de carácter geral. Réplica da existente no metropolitano de Nova Iorque, a máquina possui 120 teclas numeradas correspondentes a outras tantas perguntas constantes de quadrante anexo. O passageiro apenas terá de premir a tecla correspondente à pergunta que deseja formular para logo aparecer escrita a informação que deseja.

Este processo de informação — que poderá ser transmitido também em diversas línguas estrangeiras — está obtendo o maior êxito e dizem os ingleses que por estes motivos: auxiliam as crianças viajando sózinhas que muitas vezes esquecem as indicações verbais dos seus familiares; alivia os agentes das secções de informações com perguntas de rotina que a máquina responde e auxilia eficientemente os passageiros quando as secções de informações estão fechadas.

sibilidade de melhorar os meios de transporte actuais e de aperfeiçoar os equipamentos, de modo a permitir aos caminhos de ferro prestar mais serviços do que têm feito nos últimos 20 anos, período durante o qual perderam 80 % do tráfego de passageiros.

Todavia, o ministro Hodges pensa que se devem orientar as pesquisas duma maneira completamente nova.

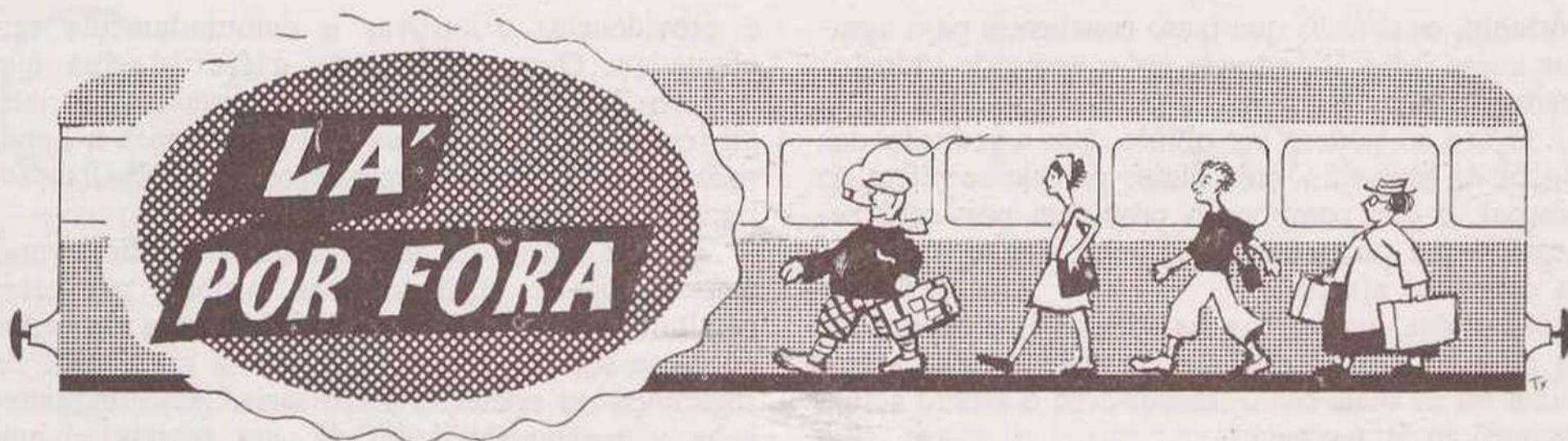
#### Papel desempenhado pelos ordenadores

Por um lado, os caminhos de ferro esperam que os computadores electrónicos desempenhem um papel preponderante no seu desejo de renovação. Em São Francisco, por exemplo, o «Bay Area Rapid Transit District», sustentado pela maior emissão de acções da história da Nação estadunidense (790 milhões de dólares), encara a construção dum sistema ultra-moderno de trânsito rápido.

O ensaio de São Francisco poderá ser o precursor de muitas outras empresas semelhantes em grandes cidades norte-americanas como Filadélfia, Boston e Los Angeles.

O centro do sistema será um computador electrónico, que desempenhará simultaneamente os papéis de dirigente da circulação dos comboios, dos maquinistas e dos condutores de todos os comboios. Este computador, expedirá os comboios, regulará a sua circulação, comparará a sua marcha com os horários previstos e emitirá as ordens correctivas que se revelem necessárias.»

(Do Boletim da U. I. C. — União Internacional de Caminhos de Ferro)



## LA' POR FORA

A conhecida Revista Ferroviária, do Brasil, no salutar propósito de chamar a atenção dos responsáveis para uma série de problemas técnicos e económicos que avassalam algumas empresas ferroviárias nacionais, tornando precária a exploração das linhas férreas brasileiras, tem vindo a publicar valiosas e oportunas editoriais sobre tão importante como inquietante tema.

Objectivo: restituir ao caminho de ferro a posição de prestígio que legítimamente lhe pertence no concerto geral dos transportes do País.

Eis algumas das advertências e conselhos, que reproduzimos únicamente a título de curiosidade.

## PRODUTIVIDADE E EFICIÊNCIA

Para acompanhar o Governo na luta contra a inflação e pela contenção de preços, as ferrovias brasileiras deveriam encetar uma campanha para aumento da eficiência, medida em termos de menores custos operacionais e maior produtividade.

Justifica-se também a oportunidade, porque estão sendo acertadas providências para a preferência oficial pelo transporte pesado através das estradas de ferro, dando-lhes densidade que facilite a auto-suficiência.

Cada sector da organização ferroviária, deveria ser compelido a conhecer o custo de seus serviços e a poder compará-lo, mês a mês, de modo a acompanhar a evolução dos últimos anos.

Mesmo sem estatísticas eficientes, poder-se-ia, com a apropriação contabilística que usualmente se faz, ter uma ideia das despesas de cada serviço e ajuizar se seus resultados — seja na manutenção da linha, no aproveitamento de locomotivas ou vagões, nos serviços subsidiários ou na produção do transporte propriamente dito — estão de acordo com o fim a que se almeja.

\* \* \*

Se se puder incutir na sistemática da actuação dos responsáveis de todos os sectores de uma ferrovia, a noção «do quanto custa» este ou aquele

serviço e a obrigação de um registo gráfico, comparativo de meses e exercícios anteriores, será automático e óbvio, o estímulo de apresentar melhores resultados.

## ESTATÍSTICAS

Uma das falhas gritantes do nosso meio ferroviário, é a ausência de estatísticas fiéis e regulares que, divulgadas a tempo, pudessem orientar os dirigentes sobre as medidas e rumos a determinar aos sectores que lhe são subordinados.

Não se comprehende como bem operar uma empresa, sem se saber quanto custam seus serviços, nem que resultados são obtidos com esta ou aquela medida tomada na presunção de que advirão benefícios.

Sem uma motivação definida, desaparecem, não só o sentido do trabalho, como também o estímulo e a noção de responsabilidade que devem existir em toda a escala hierárquica de uma organização, resultando disto a necessidade de ir tudo ao «chefe» para resolver mais ou menos empiricamente, o que deve ser feito. Não é possível alinhar num regulamento, todas as obrigações de um empregado, para o bom desempenho de sua missão; ele, entretanto, fica automaticamente compelido a dar o melhor de seu esforço, quando sabe da existência de um modo de aferir sua produção e de compará-la com a de outros.

\* \* \*

É preciso que essa mentalidade de apuramento de resultados e de comparação de dados estatísticos, seja ampliada o mais depressa possível, para que possamos fortalecer o sistema ferroviário e enfrentar a concorrência dos outros meios de transporte.

## CUSTOS DE OPERAÇÃO

A política do Governo, no sentido de diminuir as despesas com as estradas de ferro da União, e

portanto, os *déficits* que tanto concorrem para agravar nossa inflação, parecia ter o apoio de todos os ferroviários.

E isto só poderá ser obtido com a redução dos custos da operação, cuja maior parcela se refere ao pessoal, o que complica o problema pois será necessário um prazo mais ou menos longo para que as coisas se ajustem.

Contidas, em termos, as admissões e apressadas as reformas, os quadros de pessoal tenderão a baixar a níveis mais consentâneos com o estado actual da tecnologia ferroviária.

Além da constituição das redes regionais que possam fundir várias Administrações, isoladamente mais onerosas, é imprescindível que os escalões inferiores cuidem de racionalizar seus serviços, apurando e comparando seus custos, procurando economizar onde é possível, adoptando técnicas modernas, enfim, conduzindo seus sectores com espírito industrial.

Não se pode admitir mais uma locomotiva rebocando apenas meia dúzia de carruagens ou vagões, a 30 km/h, parando em estações distanciadas apenas uns poucos quilómetros. Não se podem aceitar investimentos que se prolonguem anos a fio, antes de se auferirem quaisquer benefícios.

Há muito que fazer e onde cortar, no sector administrativo, para dinamizar e racionalizar a operação e reduzir o pesado custeio de todo o nosso sistema ferroviário.

## ACIDENTES FERROVIÁRIOS

Com uma frequência bem desagradável, a opinião pública é chocada com o noticiário internacional ou nacional de grandes acidentes ferroviários, responsáveis pela perda de numerosas vidas e pesados prejuízos materiais.

O carácter espectacular dessas ocorrências, presta-se bastante para o sensacionalismo, o que em geral, é aproveitado pela Imprensa diária para maiores ou menores especulações, conforme a importância dos assuntos do momento.

Tais acidentes decorrem, muitas vezes, de causas inteiramente fortuitas, fora do controle dos recursos existentes para a técnica do transporte ferroviário. Outros, são motivados por falhas humanas, que põem por terra uma série de investimentos

e providências exaustivas e demoradamente implantadas. Outras ainda, de dificuldades que ocorrem no fornecimento de materiais essenciais, tais como carris, travessas e pregação para a linha, rodas, fios, cabos e sobressalentes para sinalização, peças importadas, etc.

Essas e outras dificuldades, que se explicam mas nem sempre se justificam, são também por vezes resultantes de deficiências administrativas em certas épocas e sectores e vão repercutir-se mais tarde na segurança da operação ferroviária. Aos dirigentes, cabe a responsabilidade, de, em tempo, clamar por providências ou remover as dificuldades, para que a incidência desses acidentes seja reduzida ao mínimo.

## PESQUISA TECNOLÓGICA

A estrada de ferro, cada vez mais, depende da tecnologia, para bem desempenhar sua missão de empresa transportadora, essencial e indispensável à vida comercial, industrial e militar de uma nação.

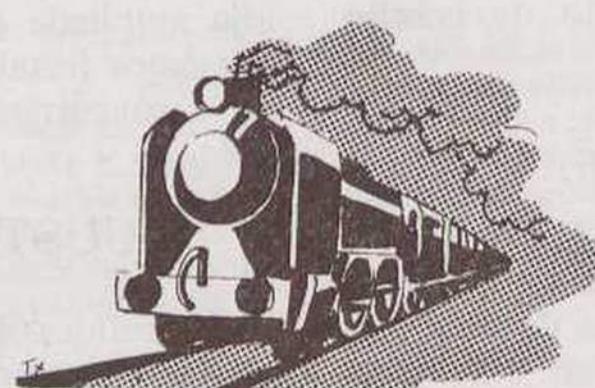
Infelizmente, entre nós, pouca importância é atribuída a essa necessidade. As Administrações sucedem-se numa frequência maior que a desejável e não se fixam no problema, porque outros mais urgentes precisam ser atendidos e solucionados.

Como não podia deixar de ser, as soluções que são encontradas atendem apenas às condições locais ou de momento e não podem ser adoptadas como norma. Vêm a despadronização, o desperdício, o mau serviço e, o círculo vicioso continua.

Problemas como o da mão-de-obra, que é o que mais pesa hoje na economia ferroviária, o dos combustíveis e lubrificantes, quase todos na base da importação, o das travessas, o dos fornecimentos de materiais e outros, oferecem um vasto campo de pesquisa para a técnica.

\* \* \*

É preciso organizar centros de pesquisa, destacar engenheiros capazes, estimulá-los e dar-lhes meios de realizar essa tarefa indispensável. As empresas de transporte e as indústrias especializadas, bem podiam reunir esforços e recursos nesse sentido.



# CARTA DE LISBOA

POR JOÃO DE ARAÚJO CORREIA

**C**ô estou, mais uma vez, em Lisboa. Apenas saio do rápido, em Santa Apolónia, louvo, mais uma vez, o caminho de ferro, que me trouxe do Porto direitinho e quer que eu veja Lisboa logo que chegue a Lisboa. No tempo em que me levava até ao Rossio, metia-me num túnel e, ao cabo do túnel, numa encruzilhada. Agora, não... Sacode-me em Santa Apolónia, mas, imediatamente me vejo aos pés de Alfama, à beira de um grande espelho de água, a que chamam Tejo, numa sala de visitas com uma estátua no meio e numa rua tão larga e tão brilhante, que se chama Augusta. Penso que sou augustamente recebido pela capital do meu país. É meia-noite, mas, não é hora imprópria para ser recebido. Lisboa, cidade feminina, parece que tem, vista de noite, particular e redobrado encanto. Sonha e faz sonhar.

Assisto, na Rocha do Conde de Óbidos, ao desembarque de patrícios nossos, provenientes da América. Misturam-se com turistas, que seguem para a Itália em missão

de gozo. Alguns, já enrugados e encanecidos, visitam a pátria depois de muitos anos de trabalho duro. Trazem a bordo, na pança do navio, ricos automóveis. Mas, no aspecto fisionómico, no modo de falar e de olhar, não se distinguem de quem os espera — irmãs e sobrinhos rudes como eles, mas, sem dólares. Estas moedas, a que chamam *dolas*, foram o seu mundo em meio século de América do Norte.

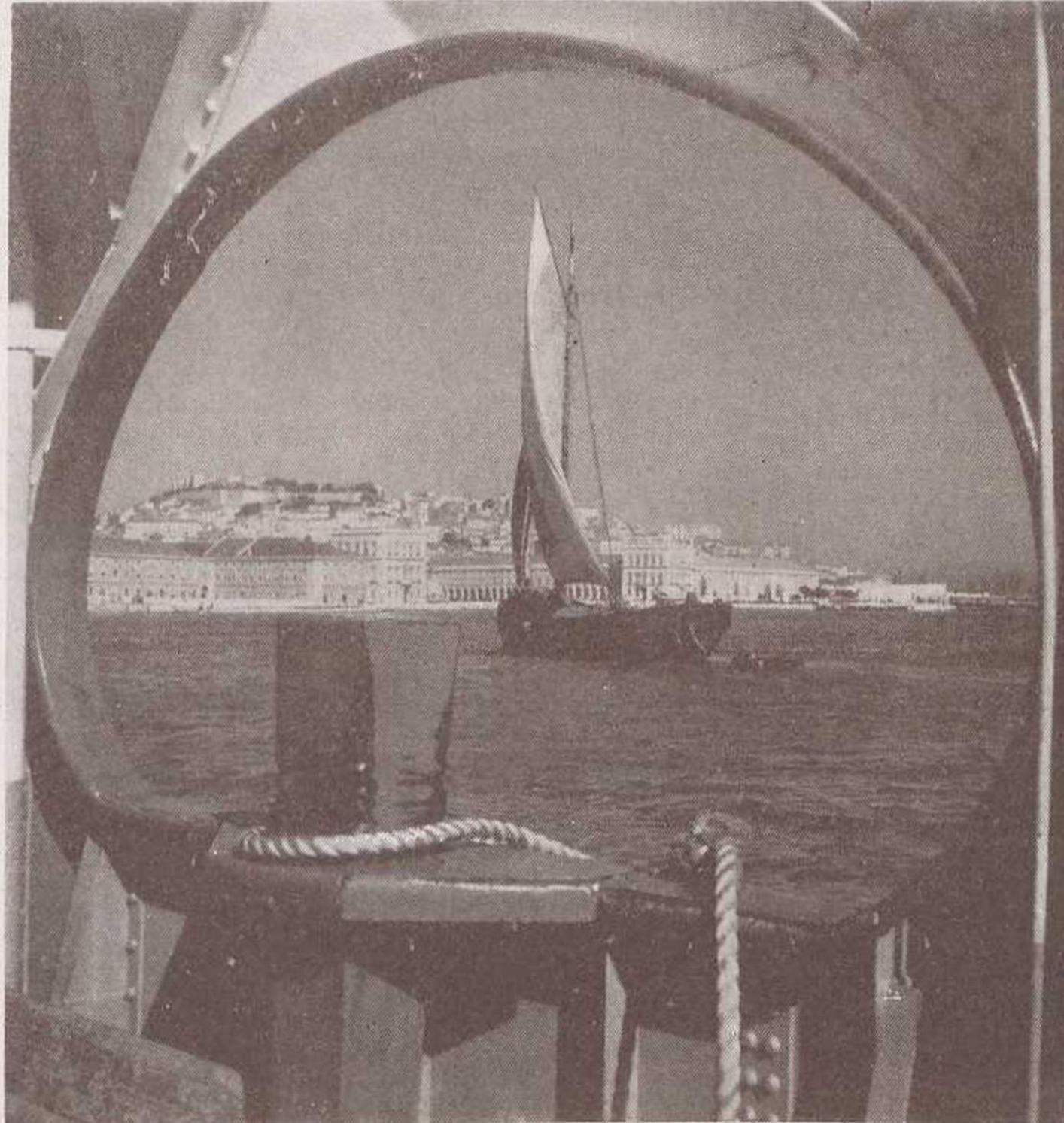
— Olha, irmã, estive para vir de *airoplano*. Mas, por via da bagagem, que é muita, vim de barco. E não vim mal. Havia de ver os criados, que me serviam a bordo. Muita limpeza... Mas, boas *dolas* me custou.

Inocentes emigrados! Inocentes famílias que os esperam! Ruidosos turistas que os envolvem! Belo luar, sobre o Tejo, os acolheu a todos. Belo luar...

Confundi-me, uma noite, com estrangeiros ávidos de fado e outros casticismos do Bairro Alto e Alfama. Bebiam todos, eles e elas, pela medida grande, os nossos vinhos. Saudavam-se entre si e saudavam-me a mim, virando o copo. Que satisfeitos! Perguntavam-me, em várias línguas, se eu gostava daquilo. Que sim, que gostava... Não condenei a minha alma, pouco amiga de fados, porque, enfim, os apreciei no entusiasmo dos nossos hóspedes. Fui induzido...

Alfama é que me encanta sempre. Em cada terreirinho, em cada rua e em cada casa, depara-se-me sempre uma surpresa, uma fonte, um nicho, uma janela, uma árvore que procura o céu nas alturas, seja o que for que me cativa as pupilas. Naquela noite, então, foi um arraial, um arraial antigo, com música a tocar num palanque, balões venezianos e pares enlaçados, movidos ao som da música. Um arraial! Há quanto tempo eu não via um arraial! Fora de Alfama, é agora pecado este divertimento. Mas, tão conforme com a índole de toda a gente, que uma sólida senhora, dos confins europeus, tirou à minha vista o coração do peito e atirou com ele ao arraial. Não admira que tal fizesse, porque já tinha um grão numa asa. Mas, ainda assim... Gostou daquilo a bom gostar. Ela e uma criada velha, que a acompanhava. Ela e todos aqueles estrangeiros, com quem andei metido naquela noite de Alfama.

Percorri, mais uma vez, a serra de Monsanto, que eu conheci pelada como um ovo.



Lisboa vista do Tejo

Quem a mandou arborizar, sabia que boa vontade pode cavar oásis em desertos. Monsanto é hoje uma floresta adolescente, um alvéolo pulmonar indispensável à saúde de Lisboa. Das suas clareiras, abrange-se a cidade, o porto e a outra banda. Colhem-se maravilhas...

Não comprehendo que os Arcos das Águas Livres tenham sido esbotenados por via de uma estrada. Santarém foi precursora deste vandalismo. Destruiu um arco venerável para dar passagem a um cortejo real. Como se um arco não fosse enfeite de cortejo nem consentisse o trânsito de carros e carretas...

Assisti, em Cascais, a uma tourada. À sombra, só se falava inglês. Deu no gosto, a quem assim falava, o belo e bárbaro espectáculo. Olhos em brasa, palmas e mais palmas, máquinas de filmar e emblemas de touros na lapela. Tudo isto fez do sangue inglês sangue peninsular. Muito há que dizer sobre touradas, mas, não cabe aqui.

Se venho a Lisboa, com alguma demora, dou um salto a Sintra. Vou lá como romeiro que cumpre uma promessa. Mas, desta vez, apenas visitei a Pena. E, com que pena a visitei! Nos Pisões, comecei a notar que o arvoredo sofria com a prolongada estiagem. Deixava cair as folhas como no Outono. Pedia esmola de água ao carro descoberto, o carro de cavalos, única maneira de percorrer Sintra sem desarmonia com o ambiente.

Visitei, em Oeiras, o belo palácio do Marquês de Pombal, hoje propriedade da Fundação Gulbenkian. Nele instalou, provisoriamente, o seu museu-pinturas, mobiliário, peças do Egito e do Oriente. Ficaram-me os olhos em tudo isto, mas, aquele Rembrandt, que representa um velho, trouxe-o comigo na imaginação. Mais cansaço da alma que do corpo, só pincel de bruxo denunciou este fenómeno.

Visto o museu, dei uma volta pelo jardim do palácio. Valeu a pena, que há ali milheiros de flores sàbiamente cuidadas e etiquetadas. É museu a seu modo, mas, sem deixar de ser jardim.

Fazem-me espécie, em Lisboa certos nomes de ruas. Nomes de ruas velhas, muito bem... Nomes de ruas novas, falhos de partículas, parecem telegramas. *Largo Frei Heitor Pinto* não é um telegrama?

Não obstante a omissão de partículas, há nomes de ruas que mal cabem num livro. São reportagens. Lêem-se às prestações. Outros, que se podem ler numa noite, deixam na boca ressaibo de catitismo. Não há uma *Avenida Dom Vasco da Gama*? Não há outra via intitulada *Santa Joana, a Princesa*? Só o catitismo se atreveu com o *Dom* e com aquele *a Princesa*. Depois de tantos anos de glória, que falta faria o *Dom* ao grande Vasco da Gama? *Princesa Santa Joana* é como é, cá em Portugal. Só o catitismo se atreveu com *Santa Joana, a Princesa*. Se lhe não forem à mão, é capaz de se atrever com *Santa Isabel, a Rainha*.

(Do jornal *Comércio do Porto*)

# NOTICIÁRIO Círculo

- Foi criada, no Ministério das Comunicações, uma Comissão para o Estudo da Unificação do Material Ferroviário. A C. P. indicou como seu representante o sr. eng. Vasco Viana, chefe dos Serviços Técnicos do Material e Tracção.
- Realizou-se em Madrid, de 20 a 22 de Outubro, a Conferência dos Horários 1965 da Rede «Europabus», rede rodoviária combinada com o comboio, barco e avião, que compreende 60 000 quilómetros e oferece 100 percursos em 17 países europeus. A C. P. esteve representada pelo subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego e pelo sr. José de Castro Bizarro, chefe do Escritório International. A camionagem nacional foi representada pela firma Claras, Transportes, S. A. R. L., de Torres Novas.
- De 29 de Julho a 3 de Outubro, o Turismo e Publicidade da Companhia organizou, com grande êxito, dez excursões de domingo, a preços populares, utilizando composições «Foguete». Foram transportados 1129 passageiros e a receita obtida foi de 193 402\$00. Tal como nos anos anteriores, os passageiros tiveram ao seu serviço, durante a viagem, uma «assistente de bordo».
- Os comboios n.ºs 12 e 13, «correios» da linha do Norte, passaram desde 25 de Outubro findo, a ter a sua origem e término em Campanhã, em vez de S. Bento.
- O sr. eng. Adriano Baptista, chefe do Serviço do Movimento, participou em Paris, nos dias 14 e 15 de Outubro, numa importante reunião ferroviária sobre comboios de passageiros entre Portugal, Espanha e França. Tema principal da reunião: o transporte das grandes massas de emigrantes.
- De 1 de Janeiro a 1 de Outubro do corrente ano, registaram-se na C. P., no quadro do seu pessoal, 1000 reformas, 60 falecimentos, 95 demissões a pedido, 197 abandonos de lugar, 6 demissões por medida disciplinar, 9 exclusões por incapacidade física, duas demissões por falta de probidade, 8 reprovações em exames de aprendizagem, 3 demissões propostas pelo Conselho de Administração, 5 saídas por limite de idade e uma demissão por inactividade. Total: 1386 agentes saídos da Companhia.

## Prémios Governador-Geral de Angola e da Guiné



Da esquerda para a direita: — Alferes José Barros Gonçalves, furrielis Manuel Gomes de Pinho Almeida e Francisco Pereira Ribeiro e 1.º cabo António Fernandes, contemplados com o Prémio «Governador da Guiné»; soldados Albino Silva Soares e José Abílio Paulo, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola».

A exemplo de casos anteriores, a Companhia forneceu a estes bravos militares, passes gratuitos a fim de visitarem as suas famílias.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

# *A estação de S. Bento, NO PORTO levou 16 anos a concluir*

POR VASCO CALLIXTO

ASPIRAÇÃO justa e legítima dos portuenses do século passado, que em 1864 viram o caminho de ferro chegar a Vila Nova de Gaia e em 1877 assistiram ao seu «salto» triunfal sobre o Douro, a estação central da Cidade Invicta, começada a construir em 1900, só 16 anos depois ficou definitivamente concluída. Sucessora de um convento e de um barracão provisório, não poderá dizer-se que lhe foi aplicada a «grande velocidade». A sua história é curiosa; as linhas que se seguem pretendem contá-la, servindo de base valiosos trabalhos de António Guedes da Fonseca e do eng. Manito Torres.

Quando a linha do Norte chegou a Gaia e a transposição do Douro já estava em projecto, logo se pensou que seria indispensável levá-lo caminho de ferro ao centro da cidade. Iniciados os respetivos estudos, a lei de 2 de Março de 1866 localizou a nova estação central no «Campo do Cirne», próximo do Repouso, vindo, porém, a optar-se por outro local, «nas proximidades da praça de D. Pedro» (actual Praça da Liberdade). Aí, no Largo de S. Bento, «nasceria» a nova estação, que, todavia, levou ao sacrifício de um velho e formoso edifício religioso.

Onde hoje está a estação de S. Bento, existiu o Convento de S. Bento da Avé-Maria, que proveio de um mosteiro fundado no reinado de D. Manuel I. Com «uma arquitectura valiosa a par do original», segundo a opinião de um conceituado apreciador da época, o notável edifício veio a ser uma vítima... do progresso. E esse progresso chamou-se Caminho de Ferro.

Chegadas até ao Governo as aspirações dos portuenses, por portaria de 18 de Janeiro de 1888, foi a Companhia do Minho e Douro autorizada a estudar o prolongamento da linha férrea, de Campanhã até ao centro do Porto. Dez meses depois, em Novembro daquele ano, o projecto foi apro-

vado, calculando-se em 628.535\$000 o custo dos trabalhos, que foram divididos em três troços. O primeiro troço ia das agulhas da estação de Campanhã até ao fim do viaduto da Formiga, o segundo, dali às agulhas da estação central, e o terceiro, destas agulhas até ao largo da Feira de S. Bento. O segundo troço foi dividido em quatro empreitadas, que foram adjudicadas a diferentes construtores.

Deverão citar-se algumas obras de arte compreendidas no troço Campanhã-S. Bento. Entre as mais importantes, contam-se: os túneis da China e do Seminário e o túnel à entrada da estação, cinco passagens inferiores, ponte de Aguada, um aqueduto e o muro de suporte do Passeio das Fontainhas.

As dificuldades financeiras e a falta de completo acordo quanto à demolição do Convento de S. Bento da Avé-Maria retardaram os trabalhos. Por fim, optou-se pela exploração provisória do troço Campanhã-Porto, concluindo-se, para o efeito, a boca do túnel urbano e construindo-se um barracão provisório para nele funcionarem os serviços da «Estação».

Estas instalações, levantadas no local onde mais tarde viria a construir-se o edifício definitivo, compreendiam espaço coberto para venda de bilhetes, despacho e recepção de bagagens, serviço telefónico e aduaneiro e entrada e saída de passageiros. Foi seu construtor o empreiteiro Campos de Moraes, importando os trabalhos em 3.412\$700 réis.

A primitiva e abarracada «Estação» de S. Bento veio a inaugurar-se festivamente em 7 de Novembro de 1896. Milhares de pessoas aguardavam o comboio inaugural, que partiu de Campanhã às 12,55 horas. Rebocada pela máquina «Miragaia», engalanada com bandeiras nacionais e onde seguiam diversos engenheiros, a composição transportava nas carruagens-salão as autoridades militares e ci-

vis, vereadores das Câmaras do Porto e de Gaia e os directores da Associação Comercial e Industrial. Seis minutos depois, o comboio chegou a S. Bento. Os portuenses estavam satisfeitos, por terem o caminho de ferro no coração da cidade. Mas havia muito boa gente que receava... que as instalações provisórias da estação se tornassem definitivas.

Por esta época, já se tinha procedido à demolição de parte do Convento de S. Bento da Avé-Maria, de que se encarregou a própria Companhia do Minho e Douro, rendendo a venda dos materiais cerca de 8.000\$000. Nestes trabalhos de «bota

painéis que se vêem no vestíbulo, da autoria de Jorge Colaço, representando diversas cenas históricas, como Egas Moniz perante Afonso VII, a Batalha de Arcos de Valdevez, a entrada no Porto de D. João I e a Conquista de Ceuta. Vêem-se também cenas campestres, aspectos etnográficos e um friso que evoca a história dos meios de transporte.

Os 26 532 azulejos da Estação de S. Bento, só foram colocados em 1915, entre Fevereiro e Abril. Finalmente, em 5 de Outubro de 1916, poderá dizer-se que se concluiu o edifício da Estação Central



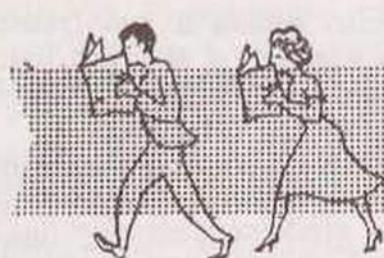
Onde hoje está a estação de S. Bento existiu o Convento de S. Bento da Avé-Maria

abaixo», foram encontradas mais de duas mil ossadas. A igreja do convento só viria a demolir-se completamente em 1901. Entretanto, foi ordenada, por portaria de 8 de Setembro de 1899, a construção do edifício definitivo da Estação de S. Bento e em 22 de Outubro de 1900, com toda a solennidade, procedeu-se à colocação da primeira pedra para erguer o novo imóvel. Cerimónia pomposa, a que assistiram o rei D. Carlos e a rainha D. Amélia, que visitaram oficialmente a cidade e presidiram a diversos outros actos, ficou assinalada num «Auto de Solenidade do assentamento da primeira pedra da estação do Porto, dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro».

O projecto definitivo do edifício só foi aprovado por portaria de 22 de Abril de 1904. A construção, porém, ou melhor, a conclusão definitiva da estação, arrastou-se por largos anos. São notáveis os

do Porto, pois só naquele dia feriado ficaram terminadas todas as obras de construção e decoração, procedendo-se solenemente à sua inauguração.

A Imprensa da época registou o acontecimento e deu-lhe o devido relevo, afirmando que o *hall* inaugurado «é bem digno do admirável edifício que fica honrando a cidade do Porto». À cerimónia, assistiram entre outras entidades, os governadores civis, efectivo e substituto, o comandante da divisão militar, o presidente do Senado Municipal, presidente do Centro Comercial do Porto e presidente da Comissão Executiva da Junta Geral do Distrito. O primeiro bilhete vendido, após a inauguração, foi o n.º 6085, de ida e volta a Espinho, ao passageiro sr. Alberto Viana, e o primeiro comboio que saiu da Estação de S. Bento, no dia em que definitivamente se concluiu, foi o n.º 151, rápido para a Régua.



# Contos & Novelas

## A CAUTELA

POR ILÍDIO PINTO DA SILVA

O apito soou lamentoso. A locomotiva, resfolgando como um pesado animal prestes a investir, lançou ao ar uma baforada de vapor e começou a deslizar arrastando a composição em direcção ao sul.

Na exígua e decadente plataforma o velho girava ansiosamente a cabeça seguindo a marcha do comboio. Os olhos mortiços, cansados, não se despregavam da terceira carruagem, da janela onde assomava um rosto tisnado que se ia tornando mais esbatido, mais pequeno. Breve, o comboio ficou reduzido a um ponto negro e o velho já não pôde enxergar o lenço que, lá muito ao longe, esvoaçava num último adeus.

Os poucos que tinham vindo despedir-se de familiares e amigos dispersaram-se rapidamente num bater de saltos e tacões que se foi atenuando até ao silêncio quase completo. A calma só era perturbada de vez em vez pela nortada fria e cortante que parecia empenhada em demolir o alpendre de zinco, tosco e maltratado, que cobria o embarcadouro modesto.

O sol embora aberto não conseguia levar de vencida a teimosia do vento naquela manhã de Março.

Nada mais havia a fazer, mas o homem ali continuava, curvado, de braços pendentes e levemente arqueados, numa postura de espantalho derrubado pelos rigores do tempo.

O fato escuro remendado, demasiado largo, e o chapéu preto de abas caídas e deformadas pelo uso de muitos anos, mais contribuiam para aumentar a semelhança.

O velhote estava atordoado. O seu cérebro de campónio, rude e ignorante, apenas afeito a ideias rudimentares, encontrava dificuldade em alinhar os pensamentos perante a nova situação que enfrentava. No coração, endurecido e primário, o sangue afluiava mais desordenado provocando uma sensação de dor parecida com a saudade.

Um cão de pelo amarelado e encardido, de rabo a abanar, numa saudação de amizade sincera, abeirou-se do homem e começou a cheirar-lhe as botas cambadas e cobertas de pó. O velho sobressaltou-se, afastou com um pé o rafeiro que de cauda entre as pernas, foi anichar-se debaixo de um banco.

De braços fracos e de punhos cerrados, o velho virou-se vagarosamente e encaminhou-se, arrastando as pernas, para a estreita porta do apeadeiro sobre a qual se exibiam três palavras pintadas a preto na cal esbranquiçada da fachada — VILAR DE MOINHOS.

Cá fora, no largo escalavrado e de terra solta, fronteiro à minúscula gare, estacou, tentando orientar-se e encontrar um assento ao sol, no momento quase a prumo, onde pudesse descansar e aquecer o corpo enregelado. Penosamente, enterrando o calçado na poeira revolta e nos tufo de erva, que medrava por toda a parte em plena liberdade, dirigiu-se para junto do tronco de um enorme castanheiro que muitos invernos, ao cabo de aturada luta,

haviam conseguido abater. Desde então, o gigantesco madeiro, desprovido das amplas ramadas, passara a servir, englobando a zona que o rodeava, de sala de espera aos passageiros da camioneta que fazia, duas vezes por dia, e com um horário raramente respeitado, a carreira Vilar de Moinhos-Penedias.

Com dificuldade, apoiando-se com a mão direita, o velho logrou fazer dobrar os joelhos emperrados até ficar sentado. Só nessa altura se recordou da bola de papel que mantinha amassada e fortemente encerrada na outra mão. Abriu quanto pôde a mão calosa e rígida, que apenas conhecera o afago da enxada, e fixou a amarrrotada nota de cinquenta escudos com um olhar onde se misturavam a tristeza e a raiva. Na mente, agora menos tumultuosa, formaram-se algumas palavras: «Raios levem o malvado do dinheiro! É por via disto que ele se foi!».

O velho, sem desviar os olhos da nota, pensava no que iria ser de si. Ficava só, sem um amparo. Não que ele precisasse de muito para viver. Um naco de broa e uma malga de vinho os vizinhos lhe dariam, por certo, a troco de qualquer serviço que o corpo lhe deixasse fazer. O tabaco, esse estava garantido. Com as pontas que juntava, havia e sobrava. Para mais, talvez que pudesse ainda fazer uns cestos e vendê-los, quanto mais não fosse nas próximas feiras. O que lhe custava era ficar sem companhia. Isso sim, isso é que lhe doía.

Estava tão absorto nos seus pensamentos, que sómente quando a sombra se projectou a seus pés, roubando-lhe o calor do sol, se deu conta de que alguém se aproximava e se plantara à sua frente, ao mesmo tempo que dizia: «Eh! Ti Lourenço! Estou a ver que vossemecê inda se safá com o negócio dos cestos!».

O velho ergueu a cabeça, e colocando em forma de pala, junto à testa, a mão que tinha desocupada, para furtar a vista à luz que de novo incidia sobre ele, encarou aquele que o interpellava. O Ti Lourenço, como todos lhe chamavam lá em cima nas Penedias, reconheceu o homem parado perto dele — o Manuel, o «Ripas» — e, sem dar atenção às palavras que este lhe dirigira, explicou: «Estou à espera do carro pr'a ir pr'a cima. Vim à despedida do meu filho, o Clemente. Vossemecê conhece-o. Abalou hoje pr'a cidade. Está com aquela cisma de juntar dinheiro. Quer comprar as terras das Lombas. Diz que não está pr'a se matar nos campos dos outros. Por via do malvado dinheiro, lá se foi».

O «Ripas» pousou a ceira esfiapada da qual espreitavam a pega dum serrote, o cabo de um martelo e alguns bocados de madeira, umas ripas, quase iguais às que inviavelmente transportava na sacola e que, há anos atrás tinham sido as responsáveis pela alcunha com que o povoléu de Penedias o crismara. Aconchegou a gola do blusão de xadrez berrante e, enfiando as mãos possantes e de unhas encardidas nos bolsos das calças de cotim,

projectou a ponta do queixo apontando para a nota de cinquenta que lhe causava engulhos: «Agora vejo que não foi com os cestos que vossemecê se arranjou com essa nota. Foi o seu rapaz que a deixou pr'ó seu governo, não foi Ti Lourenço? Com uma igual a essa já me desenrascava hoje. Aquele safado do Cunha mandou-me lá ir esta manhã fazer um trabalho, mas, a respeito de dinheiro, nada! Diz que amanhã, sábado, é que é dia de pagamento. Eu que me amole! Que coma pregos! Mas, isto não há-de durar sempre, não. Quando chegar a hora e montar negócio, eles vão ver!».

O velho escutava o arrazoado do «Ripas» que, com o entusiasmo, já se esquecera das perguntas feitas há instantes. Quando começava a falar de dinheiro e dos negócios que havia de realizar, ninguém o parava. A verdade é que aqueles que o ouviam, e eram quase sempre os mesmos, não se importavam com o falatório do sonhador e já lhe conheciam de sobra o seu principal «negócio» — a «batota», a «sueca», nas tabernas, de dia e de noite, até o dinheiro se aguentar ou até os parceiros lhe negarem o crédito. Quanto ao trabalho, apenas um ou dois dias por semana, e desde que, nalguma tasca por onde passasse o bater das cartas ensebadas sobre as mesas tresandando a vinho não lhe chegasse às orelhas sempre atentas àquela «música» que lhe enchia a alma de satisfação e de ilusões.

Tio Lourenço, de ouvido um pouco duro, perdera o fio do palavrório do outro e entregava-se à difícil tarefa de, com mãos entorpecidas, desastradas, encafuar a nota no lenço grosseiro. Conseguiu, por fim, o seu intento, deu dois nós no lenço que logo mergulhou no bolso interior do casaco.

«..... e, depois dos primeiros cinquenta contos, os outros cinquenta vêm depressa, e outros, e mais outros!». A voz do Manuel atingira, no momento, o seu ponto mais alto, tal o entusiasmo que dominava o falador inveterado. O rosto largo, adornado por uma barba de dois dias, estava vermelho. De repente, calou-se e foi sentar-se ao lado do velhote. Este retirou de uma pequena caixa de folha, amolgada numa das beiras, uma mortalha amarela e uma porção de tabaco, uma mescla dos restos de muitos cigarros que outros haviam fumado. Depois, pacientemente, começou a enrolar, com extremo cuidado, não fosse resvalar-lhe dos dedos a carga preciosa, a mistura de tons acastanhados. Feito o cigarro, enfiou-o na boca desdentada. Tacteou as algibeiras do casaco procurando os fósforos. Mas, ao inclinar-se ligeiramente para o lado, lobrigou o «Ripas» a fumar. Suspendeu a busca e, rodando um pouco o torso, pediu, sem palavras, apenas com um gesto eloquente, o lume de que necessitava ao seu companheiro. A ponta do cigarro tornou-se rubra. O Ti Lourenço puxou uma longa fumaça e, com volúpia, deixou o fumo quente escorrer-lhe pela garganta.

O Manuel emudecera, talvez entregue aos seus projectos de negócios, às suas miragens de fortuna.

Mais passageiros para Penedia, homens, mulheres e crianças, alguns ajoujados ao peso de sacos e cabazes, encaminhavam-se agora para o banco improvisado que em breve ficou com a lotação completamente esgotada. O carro devia estar a chegar para tornar a partir por volta do meio-dia e meia hora.

Acima da algazarra reinante na «sala de espera», fez-se houvir, vindo da rua principal, que desembocava lá ao fundo do largo, um pregão de cauteleiro: «Há só uma! É o quinze mil cento e cinquenta e nove! Duzentos contos! Quinze mil cento e cinquenta e nove! Está a andar!».

O «Ripas», que se achava de braços cruzados sobre os joelhos, de cabeça pendente, observando distraídamente a evolução de uma folha volteada pelo vento em acrobacias caprichosas, rente ao chão, endireitou-se como que impelido por uma mola. Ficou à escuta, varrendo com os olhos o extremo do terreiro, focalizando o rapaz que, a passos lentos, se acercava mais e mais do grupo. O olhar guloso do Manuel só via agora um braço estendido, a mão que se lhe seguia e em que tremulava uma tira de

papel com um número. O cauteleiro estava à sua frente e lançou uma vez mais, com voz sonora, o seu grito de desafio: «Vai andar! São duzentos contos! É o quinze mil cento e cinquenta e nove! Há horas felizes!».

Das palavras há pouco escutadas, duas delas aderiram imediatamente, como tiras de adesivo, ao cérebro do Manuel, do «Ripas» — DUZENTOS CONTOS — e a imaginação, funcionando como máquina electrónica, planificava contas, somava, multiplicava, acumulava lucros de negócios fabulosos. DUZENTOS CONTOS — DUZENTOS CONTOS...

«Quanto... Quanto custa isso?», articulou o Manuel, numa entonação entrecortada pela emoção que, como fogo em restolho, alastrava dentro de si secando-lhe a boca e a garganta.

«É a dez». Com um gesto rápido, o cauteleiro sublinhou a resposta introduzindo o vigésimo na concha da mão suada do possível freguês.

O «Ripas» atirou para longe a ponta do cigarro, e, com precipitação, abriu mais uns centímetros o fecho de correr do blusão. Da algibeira de dentro, retirou uma parca colecção de moedas, entre as quais, com muito cotão à mistura, abundavam as de cobre, e, pouco confiante, deu início ao inventário: Dois, quatro e quinhentos, seis, sete e trezentos, oito, oito e cem, oito e trezentos, oito e quinhentos... oito e quinhentos. Mudando a cautela e as moedas de uma mão para a outra, numa dança burlesca que ia aumentando de ritmo, devassou todos os restantes bolsos, mesmo aqueles onde tinha a certeza de nada encontrar que lhe servisse. Não havia dúvida. Só tinha oito e quinhentos. Tirando o dinheiro para o bilhete da camioneta sobravam-lhe cinco escudos. Nem mais nem menos.

A desilusão e depois a revolta tomaram conta do íntimo do Manuel. Uma torrente de pragas, de imprecações, comprimia-se contra os lábios grossos do homem que se iam entreabrir para dar vazão à enxurrada de palavrões que, dentro de um simples segundo, atingiria tudo e todos, e, de modo certamente irreparável, o «safado do Cunha» que não liquidara uma obra aprontada nessa manhã...

No entanto, o Manuel, de rosto transfigurado, conteve-se no derradeiro instante como se houvesse sido amordaçado por manápula invisível e omnipotente. Um pensamento, célebre como um relâmpago, cruzara-lhe o espírito e na claridade fugazmente derramada sobre as trevas da sua desolação divisara uma tênue possibilidade de solver a contento o problema financeiro que o atormentava.

Acercou-se do velhote. Com as mãos estendidas, de palmas para cima, transformadas em pratos de balança, o «Ripas» parecia sopesar a carga diferente que cada uma delas suportava — na direita, a promessa de uma fortuna, na esquerda, a realidade de uma penúria.

«Vossemecê quer tentar a sorte comigo? Eu dou cinco mil réis e vossemecê põe a outra metade.»

O Tio Lourenço deixou cair o olhar indiferente sobre a fracção que o outro lhe punha quase debaixo do nariz. Para ele, aquilo era um papel cheio de caracteres indecifráveis. Nada ou muito pouco lhe dizia. Lembrava-se, vagamente, que muitos anos antes jogara com uma coisa daquelas, por altura do Natal, e de parceria com outros tão analfabetos como ele. Transportando com a ponta da língua a «beata», chamuscada e extinta, para o outro canto da boca flácida e húmida de saliva, o velho disse: «A sorte não quer nada comigo. E disso, de jogo, de algarismos, não percebo nada».

O «Ripas» voltou à carga: «Isto não tem nada que saber. É jogar e pronto! O resto é com a sorte. Pode ser que ela queira alguma coisa com a gente. Oh! Ti Lourenço! Olhe que sempre eram cem contos pr'a cada um!».

O velhote, continuando na defensiva, teimou: «A sorte não me toca. Já da outra vez não me deu nada. Isso não é pra mim. E eu não posso botar o dinheiro fora».

O outro, sem desanclar, e não querendo deixar fugir-lhe a oportunidade, insistiu: «Oh! Homem! São só cinco

mil réis. E por cinco mil réis, vossemecê pode arrecadar cem contos. Cem contos! Vossemecê já pensou no que são cem contos?».

Claro que o Tio Lourenço, agrilhoado desde nascença a uma vida de miséria e ignorância, forçosamente tivera de se guiar até ali por uma escala de valores assaz diminuta que para ele se mantinha limitada às necessidades essenciais de satisfação gratuita, ou pelo menos, realizada a troco de poucos tostões. E, no tocante à moeda, tudo o que excedesse a centena de escudos, o máximo que raras vezes sentira nas suas mãos de trabalhador da terra, perdia significado na bruma do seu fraco entendimento, na clausura do seu estreito horizonte. Assim, não admirava que ignorasse o valor, o mérito daqueles cem contos que o Manuel não se cansava de citar, e se confinasse, na sua oposição ao diabo que o queria tentar, a argumentos simples, iguais, na expressão e no conteúdo.

«Cinco mil réis! Com eles amanho-me eu uma data de dias. Sem eles é que não me governo!». Dizendo isto, o velho deitou fora a «beata» que não permitia mais fumaças e cuspiu para o lado.

O cauteliro assistia, pacientemente, ao desenrolar do diálogo dos homens, fuzilando com olhadelas interessadas ora um ora outro, esperançado em que a cena final ocorresse a seu favor.

Já um tanto impaciente com a obstinação do velho, o «Ripas», desencadeando mais um ataque para vencer a resistência do adversário, exclamou: «Que raio! Deixe lá os cinco mil réis! Oiça o que eu lhe digo. O que é isso ao pé de cem contos?! Cem contos! Isso é que é dinheiro! Com ele, vossemecê até comprava o diabo! Um homem com essa quantidade de notas fica rico. Pode montar um negócio valente, pode arranjar terras a perder de vista, pode...».

O Tio Lourenço deixou de escutar o que o outro dizia como se, de súbito, a surdez total houvesse tomado posse do seu ouvido. Apenas podia entender uma voz interior que, inopinadamente, murmurava palavras que ligando-se, como elos de uma cadeia, ofereciam ao pobre velho uma confusa imagem de felicidade presumível — TERRAS — DINHEIRO — ARRANJAR TERRAS A PERDER DE VISTA — CEM CONTOS — FILHO — DINHEIRO — CEM CONTOS — CLEMENTE VOLTA — TERRAS — ARRANJAR TERRAS...

Sonhando ainda, o velho puxou do lenço, desfez os nós, estendeu a nota de cinquenta escudos ao Manuel, ao mesmo tempo que, pelo seguro, retirava da mão deste a cautela, explicando: «Uma vez não são vezes. Cinco mil réis... Mas, seja o que o Senhor quiser! Pague-se lá da minha metade que eu guardo o papel, não vá vossemecê perdê-lo».

O «Ripas», estupefacto com a inesperada decisão, numa altura em que estava prestes a render-se, ficou a olhar para a nota de cinquenta como que petrificado pelo toque mágico do dinheiro. O transe durou escassos segundos, e o Manuel, temendo uma reviravolta, o arrependimento do Tio Lourenço, apressou-se a dizer: «Assim, assim é que é, Tí Lourenço! Quem quer ganhar tem que arriscar! Agora, veja lá, não seja vossemecê a desencaminhar a cautela».

Com prontidão, o cauteliro pagou-se. Ajeitou o boné, meteu as mãos nos bolsos da samarra coçada e, com passo gingão, afastou-se a assobiar.

O Manuel, com um sorriso aberto, que dava ao rosto redondo uma expressão de lua cheia, entregou os quarenta e cinco escudos ao velhote o qual, após contagem e recontagem, os pôs a bom recato, juntamente com o vigésimo, nas dobras do lenço. Este, atado, de seguida, com três nós fortes, ficou prisioneiro na masmorra pobre e escura de uma algibeira interior.

O «Ripas» puxou de um cigarro e foi sentar-se novamente à beira do Tio Lourenço a quem estendeu o maço. Os dois homens, lado a lado, silenciosos, entregues aos seus sonhos de riqueza, esperavam a camioneta ainda invisível mas cujo motor se ouvia já ao longe.

\*

A mosca esverdeada atirou-se com fúria contra a vidraça empoeirada da janela numa ânsia desesperada de ganhar o ar livre. Manuel observava os voos repentinos e irregulares do insecto não que estivesse interessado no destino do bicho mas apenas porque esse era um meio, como outro qualquer, de passar o tempo. De resto, a paisagem, que parecia correr lá fora, não tinha motivos que o distraissem. Não havia uma curva, uma casa ou um valado que ele não pudesse reconhecer num simples golpe de vista, tantas as vezes que, num ou outro sentido, percorria aquela estrada de mau piso a serpentejar entre montes pedregosos e tristonhos.

O companheiro sentado a seu lado, encostado à janela batida pelo sol, não se movia. De queixada mole e decaída a enterrar-se na camisa de flanela, de mãos, com os dedos entrelaçados, sobre a fivelha do cinto, o Tio Lourenço dormitava. Não havia solavanco da camioneta que pudesse acordá-lo. Nem o vozear constante que se elevava dos bancos vizinhos nem o ruído ensurdecedor do rádio que o motorista abrira ao máximo, logo à saída de Vilar de Moinhos, se mostravam capazes para interromper o sono do velho camponês.

O «Ripas», ainda no propósito de matar tempo, e não por hábito de higiene, entretinha-se a limpar, com um pau de fósforo, as unhas da mão esquerda, mas sem grandes resultados. Abandonou, logo a seguir, a operação de limpeza para acertar o relógio que trazia no pulso. No rádio fizera-se ouvir o sinal horário das treze.

No momento, o locutor anunciava a leitura do noticiário.

O Manuel voltou-se para a janela. A mosca tinha desaparecido. O Tio Lourenço dormia profundamente. Aos múltiplos sons que pairavam dentro do carro adionava-se agora o ressonar forte do velho. O «Ripas», à míngua de divertimento, decidiu-se a contemplar mais uma vez os pedregulhos salientes nas encostas das serranias e que davam a impressão de aguardar sómente um sopro de vento forte para se despenharem nos fundos azulados dos vales estreitos e sombrios. Assim se manteve durante alguns minutos na observação dos trechos familiares do caminho que começava agora a descer. Depois da curva seguinte, surgiram as primeiras casas de Penedias. Manuel consultou o relógio. Mais quatro ou cinco minutos e a viagem chegaria ao termo.

«Números mais premiados na lotaria de hoje» disse o locutor que, fazendo uma pequena pausa, prosseguiu: «Quinze mil cento e cinquenta e nove — primeiro prémio, quarenta e oito mil trezentos e ...»

Gotas de suor formavam-se na testa do Manuel e escorregavam-lhe pela cara. Uma tremura incontida percorreu-lhe todo o corpo. A cabeça latejava e parecia dar-lhe a sensação de girar em torno de um eixo em volta do qual rodopiavam, também, e crescendo sempre de tamanho, cinco algarismos — UM — CINCO — UM — CINCO — NOVE. QUINZE MIL CENTO E CINQUENTA E NOVE.

Tinha que dar a notícia ao Tio Lourenço. Não cabia dentro de si de contente que estava. Para sacudir o velho, virou-se, e ia a agarrá-lo pelas bandas do casaco, quando as mãos, com os dedos prontos para pegar, se detiveram. Ficaram suspensos no ar como duas aves hesitantes buscando rumo. Um plano germinara veloz, perfeito, simples e infalível no cérebro do «Ripas». Em vez de cem, teria duzentos contos. Ninguém saberia. E como poderiam sabê-lo? O velho? Esse era estúpido e fácil de enganar. Iria para a cidade e organizaria a vida. Montaria um negócio. Nunca mais voltaria a Penedias. Estava farto. E a cautela? Não, não tinha importância que ela estivesse em poder do velho. O plano não podia falhar. A cautela estava no papo. E o dinheiro também.

O «Ripas» foi projectado para a frente e, instintivamente, apoiou-se no banco seguinte. O Tio Lourenço acordou, de repente, e procurava com ar aparvalhado, averi-

# AGRADECIMENTO

Eugénio Durães Ferreira dos Santos, factor de 2.ª classe em Alcântara-Mar, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* agradecer publicamente e apresentar o seu mais profundo reconhecimento, ao ilustre cirurgião Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. João Jaurés Ramos Dias, pelas atenções que lhe foram dispensadas por ocasião da melindrosa intervenção cirúrgica a que foi submetido no Hospital do Trabalho. Igual reconhecimento torna extensivo às instâncias superiores da Companhia, pelas facilidades concedidas para o seu internamento naquele modelar estabelecimento hospitalar.



POR J. MATOS SERRAS

## Apontamento

Conforme se noticiou no número anterior do *Boletim*, a Companhia inscreveu-se na Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários. Portanto, a partir de agora, estão abertas aos ferroviários filatelistas portugueses as portas dos certames internacionais organizados pela FISAIC, que serão oportunamente anunciados nesta Secção.

## A nossa temática

**COSTA DO MARFIM** — 1.º aniversário da inauguração da estação ferroviária de Abidjan. Selo e carimbo do primeiro dia de circulação.



**ETIÓPIA** — Selos que mostram, respectivamente, a passagem de um comboio sobre uma ponte metálica e a estação ferroviária de Adis-Abeba.



## Marcofilia

**AUSTRIA** — 11/6/1965 — Congresso da Associação Internacional dos Jornalistas Filatélicos, em Viena, por ocasião da exposição WIPA. **SUÉCIA** — 28/8/1965 — Dia do tramway, em Gotemburgo.



## Solução das Palavras Cruzadas

**HORIZONTAIS** — 1. Gama ; poda. 2. Sem ; aço. 3. És ; ruela ; cá. 4. Lar ; ala ; Sol. 5. Alia ; caro. 6. Mil ; mar. 7. Tias ; lama. 8. Ias ; ror ; rim. 9. Nó ; durar ; lá. 10. Pia ; iii. 11. Sias ; oral.

**VERTICAIS** — 1. Sela ; tina. 2. Sal ; ião. 3. As ; rimas ; pi. 4. Mer ; ais ; dia. 5. Amua ; ruas. 6. Ele ; dor. 7. Pala ; raio. 8. Oca ; cal ; rir. 9. Dó ; sarar ; ia. 10. Cor ; mil. 11. Ralo ; amar.

guardar onde se encontrava. A travagem brusca da camioneta indicava a chegada a Penedias. Todos saíram. O velho, ajudado pelo motorista e pelo Manuel, lá conseguiu, com esgares de sofrimento, pôr os pés em terra firme.

«Amostre aí a cautela pr'a tirar o número. Logo à noite, vou ali à loja do Romão e vejo lá no jornal da tarde se tivemos a sorte», disse o «Ripas», empurrando a ceira para o lado com o pé.

O velho, com uma certa relutância, e depois de luta tenaz contra os nós do lenço, entregou a cautela ao «Ripas» que, sem necessidade, mas apenas para levar a representação por diante, apontou o número na caixa de fósforos.

«Então, logo à noitinha, eu passo lá por sua casa», informou o Manuel, despedindo-se do velho com um aceno e um sorriso secreto nos lábios.

\*

A noite estava fria. Os cavacos que ardiam lentamente na lareira não conseguiam aquecer a tosca habitação, de um único compartimento, que vira nascer e crescer, lado a lado, o Tio Lourenço e a miséria. O velho estava sentado à mesa feita de tábuas e enrolava um cigarro. O candeeiro de petróleo, próximo, punha reflexos alaranjados na face rugosa do pobre homem. Junto ao candeeiro, a cautela que o «Ripas», agora acocorado a atiçar o fogo da lareira, atirara para cima da mesa, minutos antes, com o desabafo fingido: «Nada. Não nos saiu nem um tostão. Que raio de azar!» É evidente que pensava meter, à socapa, a cautela no bolso, ao sair dali.

O Tio Lourenço meteu o cigarro na boca. Olhou para a cautela amachucada e, transformando-a numa fina vareta, aproximou-a do candeeiro. Com a pequena tocha acendeu o cigarro, cismando, possivelmente, nos cinco mil réis que perdera e no filho que não voltaria tão cedo.

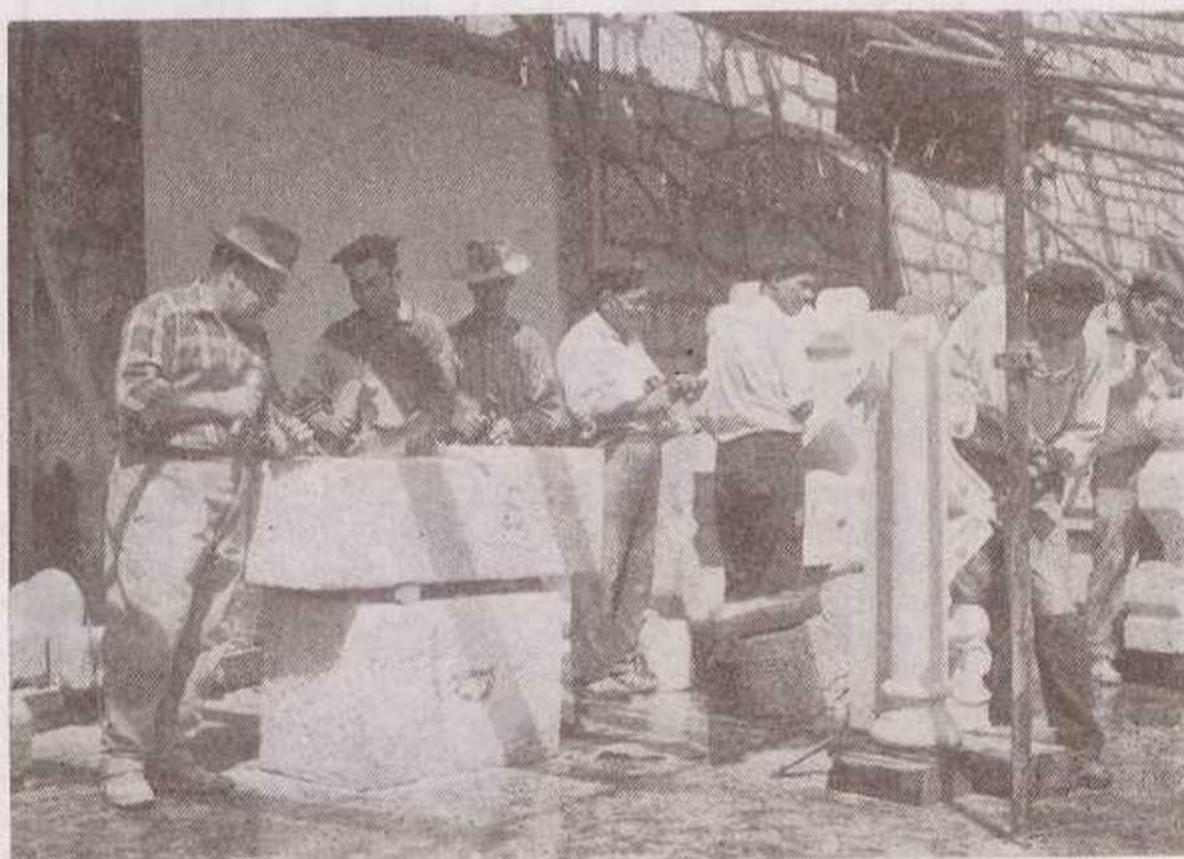
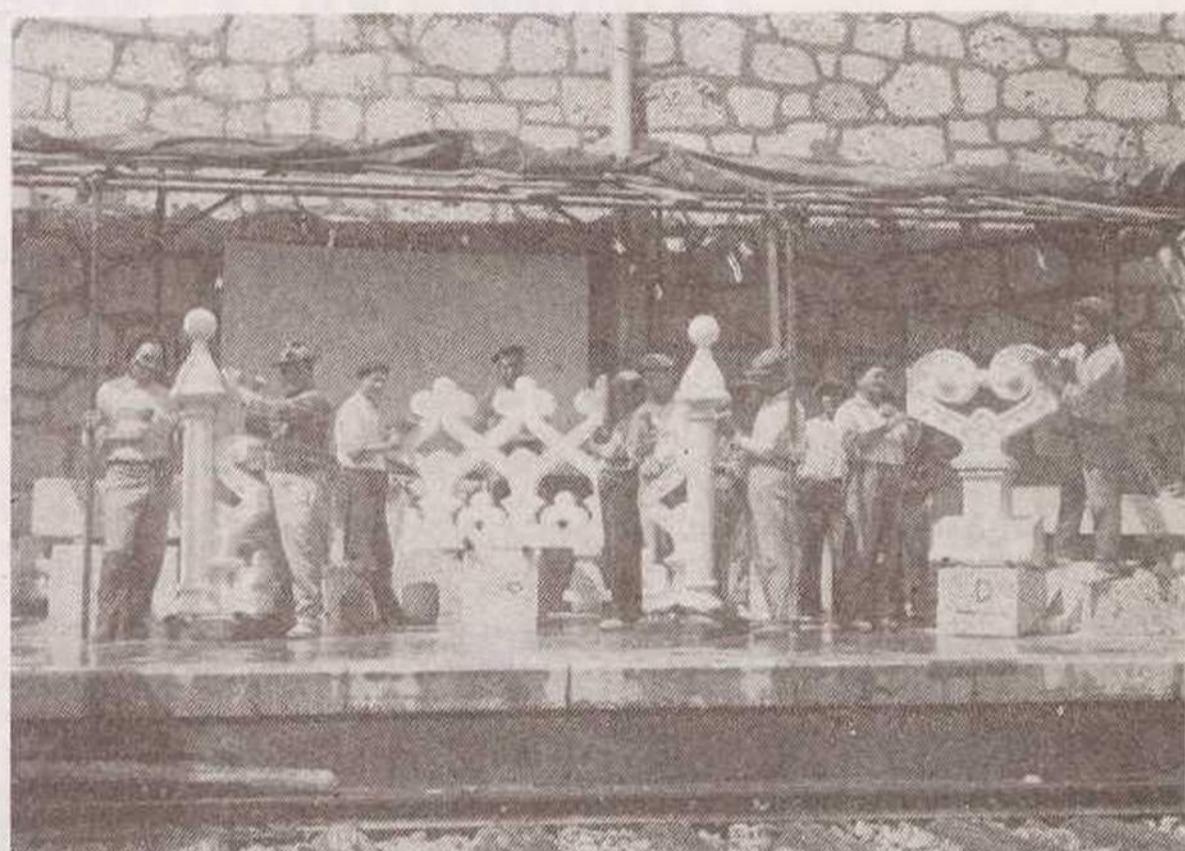
(Menção honrosa nos 7.º Jogos Florais e 3.º Nacionais, do Grupo Desportivo da C. U. F.)

OPERAÇÃO «LIMPEZA»

# Cuidando da fachada da estação do Rossio

DESDE há algum tempo que na fachada principal da estação do Rossio se encontra instalado um andaime metálico, destinado à realização da tarefa de cuidar de alguns ornamentos arquitectónicos que se apresentavam em estado de desagregação.

Houve necessidade de esculpir algumas peças cuja substituição era aconselhável, para o que se utiliza-



ram pedras de calcáreo provenientes da região da Batalha.

As gravuras que publicamos mostram alguns aspectos dos trabalhos que decorrem no interior da própria estação, onde o estaleiro se encontra, junto da boca do túnel e no extremo da plataforma n.º 1. Neles se ocupam desde Maio do corrente ano, alguns hábeis operários-canteiros pertencentes à 12.ª Secção da Divisão da Via e Obras.

Prevê-se que os trabalhos de cantaria estejam concluídos brevemente.

## SUPREMACIA DO COMBOIO?

Por parecerem de muito interesse, a seguir se transcrevem dois trechos do Relatório Anual (1964) do London Transport Board, a que a revista *International Railway Journal* deu recentemente ampla publicidade:

«Dúvida-se se a cidade de Londres poderá tolerar por mais tempo a circulação, sem restrições, de automóveis particulares a qualquer hora do dia. Com efeito os carros particulares,

que constituíram mais de  $\frac{2}{3}$  dos veículos em circulação no centro da cidade, transportaram menos de  $\frac{1}{3}$  do total dos passageiros.»

«A longo prazo, tornar-se-á necessário defender cada vez mais dos meios de transporte ferroviários, pois estes têm a vantagem de utilizar via própria e podem transportar, a custo inferior, muita mais gente do que as rodovias urbanas.»

# Ferroviários Desportistas

POR J. MATOS SERRAS

**E**sabido quão ingrata e difícil se apresenta a actividade de quantos têm de arcar com a missão de «comandar» os destinos das agremiações desportivas. Essas dificuldades aumentam, como é óbvio, na razão directa da valia e prestígio das colectividades. Daí o apreço que nos merecem esses obreiros incansáveis — tantas vezes incompreendidos e injustamente apreciados.

Na sequência do introito façamos a apresentação do ferroviário chamado a ocupar esta nossa Secção.

Trata-se do sr. Altino Dias Pereira, chefe de

1.<sup>a</sup> classe da estação de Guimarães e, presentemente, desempenhando as espinhosas funções de tesoureiro do Vitória Sport Clube daquela cidade minhota.

Ao serviço do clube da sua simpatia, este dirigente tem sido de uma dedicação a toda a prova. Se não vejamos.



Altino Dias Pereira

Tanto em 1959 como em 1960 foi membro da comissão designada de «auxílio».

No ano de 1961 transitou para a direcção como secretário-adjunto e nesse lugar continuou até final da época de 1962.

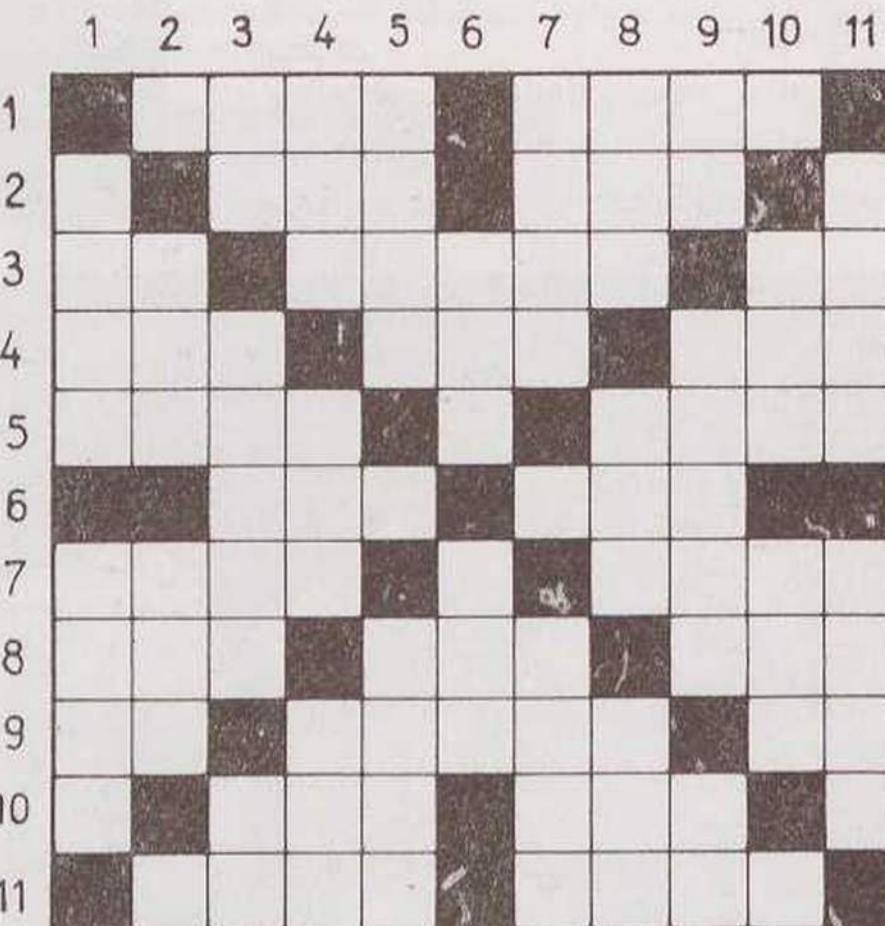
Chegou a temporada de 1962/1963 e foi designado membro de uma comissão administrativa para dirigir a vida do Vitória de Guimarães, e nessa qualidade teve interferência directa nas transferências dos futebolistas Pedras e Augusto Silva para o Benfica, as quais constituiram apreciável benefício para os vimaranenses — quer pelas verbas recebidas como ainda pela cedência de alguns jogadores benfiquistas —, permitindo-lhes obter um brilhante terceiro posto no Campeonato Na-

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

POR BASÍLIO DA CUNHA

FACTOR DE 2.<sup>a</sup> CLASSE EM BOUGADO

HORIZONTAIS — 1. Fêmea do gamo; desbasta. 2. Indicativa de ausência; ferro temperado. 3. Existes; viela; aqui. 4. Pátria; fileira; astro. 5. Associa; querido. 6. Número; oceano. 7. Ente (plural); lodo. 8. Seguias; quantidade; víscera. 9. Laço; permanecer; ali. 10. Bacia de pedra; vogais iniciais. 11. Diminutivo masculino; vocal.



VERTICAIS — 1. Assento; banheira. 2. Condimento; corpo que a corrente eléctrica desagregou. 3. Elas; montões; letra grega. 4. Oceano (francês); grito (plural); espaço de tempo. 5. Fica silencioso; caminhos. 6. Nome de letra; mágoa. 7. Estação do Douro; descarga eléctrica. 8. Buraco; óxido de cálcio; escarnecer. 9. Compaixão; curar; seguia. 10. Impressão que a luz refletida pelos corpos, produz no órgão visual; dez vezes cem. 11. Crivo; gostar.

(Ver solução numa das páginas deste número)

cional da 1.<sup>a</sup> Divisão e chegar a finalistas do torneio da Taça de Portugal.

No fim do mandato daquela comissão administrativa o sr. Altino Pereira pretendeu retirar-se, mas por insistência de outros devotados «vitorianos» acedeu a fazer parte dos actuais corpos gerentes.

# FRESCOAL

## NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

*A Inspector de telecomunicações — o Contramestre de 2.ª classe, José Rosa Guerreiro.*

*A Inspector de receitas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Vicente José de Abreu.*

*A Inspectores de secção de exploração — os Subinspectores, José Marques Ribeiro, Joaquim Ferreira Neto e Luís Marques da Silva.*

*A Subinspectores de secção de exploração — o Chefe de estação de 2.ª classe, Aurélio Jorge da Costa e o de 3.ª classe, Amândio Frederico Rodrigues Soares.*

*A Subinspectores do pessoal de trens e da revisão de bilhetes — o Chefe de estação de 2.ª classe, José da Silva e o fiscal do pessoal da revisão de bilhetes, Manuel Lima.*

*A Chefes de estação principais — os de 1.ª classe, Henrique da Costa Fonseca, Agostinho da Costa Ferreira, Salomão Eurico Gouveia, José Quaresma de Matos e Manuel Nunes Branco.*

*A Chefes de estação de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António dos Reis Coelho, António Vicente, Manuel António Faria, Joaquim Gomes de Sousa, Orlando Henriques de Almeida, António Jacob Urbano, João Baptista Meira, Joaquim Fernando Maçaroco, Manuel Cadete Quinas, António Luís de Andrade, António Ferreira Moreira Júnior e Armando de Oliveira e Silva.*

*A Chefes de estação de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Matias Pinto de Magalhães, José Maria Pinto de Almeida, Augusto Gomes Trindade, José Cortez de Magalhães Barros Lopes, Manuel Vicente Justo, José Ferreira, Fernando Marques da Silva, Álvaro Rodrigues Soares, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel António Costa, José Azevedo Boto, José Rosa Paquete, Mário de Oliveira, José Marques dos Santos, Amílcar Barreto Rajado, António Santos, Joaquim Almeida Fazendeiro e António da Silva Júnior.*

*A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, Manuel Gameiro, Cipriano Antunes Micael, António de Oliveira, Mário Cardoso Mendes Salgueiro, José de Ascenção Gomes, José Lopes, Joaquim Ramos Alves, Vitorino António Januário, Renato Brás da Cunha, José Marques da Clara, António Ferreira Neto, Joaquim dos Santos Cardoso, José Mendes Louro, Henrique Francisco da Silva Costa, Atil Serras, José do Carmo Coelho, Hermínio dos Santos Donato, Henrique José Pereira Matos, Libânio Ferreira, Josué de Matos Ferreira, Raul Comprido Eusébio, Eugénio Simões Quadros Monteiro, António Duarte Santos, Maximiano Cotafo Condesso, António Maria Vaz, Armando Gueifão Belo, Manuel Ambrósio, Fernando Lopes Chora, Belarmino António da Luz e Afonso de Matos.*

*A Factores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Oliveira Guerra, João Agostinho, José da Encarnação Delgado, Elísio Caieiro, Manuel Gomes da Cruz, Agostinho Marques Grácio, Torcato Teixeira Coelho, César de Azevedo Ramos, Francisco da Silva Leitão, António Roque Melo, Augusto de Matos Pita, Manuel Pinto de Moura, António Tavares da Silva, José Rosa dos Santos, José de Freitas, Avelino Lopes Letras, Henrique do Couto Alagôa, José Alves Machado, Jorge Alves Pinto, António Cavaleiro, José de Sousa, António Pinto Zézere, Humberto Barreto Anastácio, Severino dos Santos Craveiro, Octávio Sérgio Pinto, Rui Mendes de Matos, António Fernandes Campos, Manuel da Silva Carvalho, Ângelo Alexandre Ferreira, Alfredo Pereira Cardoso, Belmiro Fernandes Soares, Augusto Bento Pinto Rodrigues, Fernando Ferreira da Conceição, Hélio Duarte, Ulrich Romeu Mendes dos Reis, Manuel Antunes Carrilho, Joaquim Barata Sanches, Marcolino de Sousa Pinheiro, Albano Fernandes Lindo, António Antunes da Costa, António Antunes Duque, Horácio Freire Seabra, João Marques Ivo e Luís Augusto de Mesquita Oliveira.*

*A Factores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Emílio Alpalhão, António Dias de Matos Zanguineto, Ramiro Mendes, Fernando Guedes da Silva, José Valente Grijó, José Maria Chambel Esteves, João de Matos Igreja, Manuel Sequeira Machado, Manuel Guedes Luís, José da Conceição Raposo Alves, Nicolau da Costa Ventura, Carlos Belo Tomé, Manuel Ventura Ribeiro, José João Afonso, Adriano Pereira Biqueira, Alfredo de Jesus Gorgulho, Joaquim Gameiro, Ramiro de Sousa Costa, Agostinho Pereira da Silva Melão, José António de Oliveira, Fernando Margato, Francisco dos Santos Lopes, Eliseu do Rosário Cabrita, Raul de Matos Alves Latada, Manuel da Silva Mendes da Cunha, António Monteiro, João Manuel Raimundo, Eduardo de Jesus Alves Amêndoia, José Rosa de Campos, Diogo Duarte Moreno, Manuel Soares Pinto Serra, José Monteiro Duarte, Joaquim Ascenção Marques, Gilberto Ferreira Leal, Mário José Ferreira Machado, José da Ponte Claro, Mário Salgueiro Grácio, Plácido Augusto de Carvalho, António Manuel Amaro Cochilha, António da Silva Antunes, Amadeu Ferreira Alves, Albano Bastos Cardoso, Pedro Alberto Custódio, Carlos António de Oliveira Castro, Júlio de Sá Vitorino, Afonso dos Prazeres Soares Bartolomeu, José Ricardo Setúbal, Alexandre das Dores Sobreira, Carlos Augusto Pinheiro Travassos, Leonel Alves Branco, Mário Fortunato Costa, Manuel Lopes Rosa, Francisco Maria Martins, Francisco Armando Cordeiro Barradas, Aires Lopes, Ezequiel Santana Cadete, António Gonçalves Rodrigues, Artur Pereira de Sousa, Manuel Vicente Barradas Pereira, Fernando Alberto Ramos, Vítor Manuel Boim Ribeiro, Manuel Mendes Lourenço, Manuel Alberto Alves Fernandes, Joaquim Manuel Romão de Sousa, Carlos dos Anjos Oliveira, José Feliciano Regouga, Francisco de Matos, Joaquim Rocha da Silva, Raul Crespo Mota, António Marques Rito, Valdemar Duarte Cipriano e Eduardo de Almeida da Graça.*

*A Factores de 3.ª classe* — os Praticantes de factor, Joaquim Freitas Seiça, José Abreu Gaspar, José Aires Rito Mendes, Virgílio Leandro Clemente, José Paiva Gonçalves, José Rodrigues Calado, João Vaz de Araújo e Armando da Cunha Carvalho.

*A Fiéis de cais* — os Conferentes de 1.ª classe, Manuel Rodrigues Santiago, Abílio Martins Gonçalves, António Pama, Carlos Belo e Horácio Ribeiro da Silva.

*A Conferentes de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, António Martinho dos Santos Machado, José Sequeira Milheiro, Manuel Bernardo, João Alves Arega, Valdemar Gonçalves de Paula e João dos Reis.

*A Conferente de 2.ª classe* — o Servente de 2.ª classe, João Inácio Júnior.

*A Bilheteiras de 1.ª classe* — as de 2.ª classe, Alzira da Conceição Santos e Eva Avelina dos Santos Fernandes.

*A Condutor principal* — o de 1.ª classe, Fernando Dias Cardoso.

*A Condutores de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, Manuel Pinheiro, Francisco Marques, Faustino das Neves Pardal, José Dias Estevinha, Mário Augusto Teixeira Malheiro, Jaime Monteiro e José Loureiro.

*A Condutores de 2.ª classe* — os Guarda-freios de 1.ª classe, António José Martins, António Pedro, Francisco Baptista Merca, António Vieira da Silva, Augusto Nunes Serralha, Manuel Pereira, José Francisco Bonito, Firmino Nunes Álamo, Adelino dos Santos Nascimento e Joaquim Augusto Santiago.

*A Guarda-freios de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, Diamantino Augusto de Bastos, Torcato de Magalhães, António Joaquim, José António Ramos, Francisco de Sousa Pires Serra, Valentim Pinto, Joaquim Cardoso, António de Sousa, Manuel Garrido Tavares e António dos Santos.

*A Revisores de bilhetes de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, Hipólito Rodrigues da Cruz, João Alexandre Palmeiro, Mário dos Santos Libório e António Pedro.

*A Revisores de bilhetes de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, João Alexandre, José da Silva Chagas Azevedo, João Carvalho Marques, José Monteiro, Afonso Augusto Chamusca e Augusto Moreira Ferreira.

*A Revisores de bilhetes de 3.ª classe* — os Serventes de 2.ª classe, Aníbal Lúcio Alferes, José da Costa Ribeiro, Narciso Ferreira Rigueiro, Vítor Ramos Tarrafa, José Augusto Rodrigues Combo e João Rainho da Cruz.

*A Capatazes de manobras de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, José Maria Ribeiro, António Ferreira de Almeida, José Farinha Pinheiro, Francisco da Silva Gonçalves, Joaquim Queirós, João Rodrigues, Manuel Carvalho Costa, Abel Botelho e António Felício Fernandes.

*A Capatazes de manobras de 2.ª classe* — os Agulheiros de 2.ª classe, João Antunes Miranda Júnior, José Barriga Branco, Manuel Francisco Marques Pires e José da Graça Baptista.

*A Agulheiros de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Domingos de Oliveira Canaria, António Nobre Lopes, Manuel Morgado, António Mendonça, Antero de Sousa Freire, António José Francisco, José de Oliveira Tadeia, Manuel David, José Caldeira Durão, João da Rosa Marques, Ernesto Rodrigues Alho, Luciano da Conceição, Manuel do Nascimento Canhestro, Mário Elias Cabrita, João Maria Ribeiro, Manuel Nogueira, Mário Domingues Duque, José Luís da Silva, Abílio Pinto de Sousa, Joaquim António Cabaço, Francisco João Calhandra Pereira, Joaquim da Silva Aguardenteiro, Manuel Cordeiro, Manuel do Espírito Santo Taveira de Figueiredo e Fernando da Silva Quatorze.

*A Porteiro de estação* — o Servente de 1.ª classe, Manuel da Silva Júlio.

*A Electricista de telecomunicações de 1.ª classe* — o de 2.ª classe, Joaquim Gomes de Moura.

*A Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, António Amador Patrício, Manuel dos Santos Breia e António Joaquim Duarte de Oliveira.

*A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe* — os Guarda-fios, Francisco Manuel e José Francisco, e o Operário eventual, Joaquim Milheiro Lopes das Neves.

*A Guarda-fios de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, António Gonçalves Bidarra e Celestino Gonçalves Brás.

*A Guarda-fios de 2.ª classe* — os Guarda-fios eventuais, Agostinho da Rosa Afonso, João António Mourato Cordeiro e José São Pedro Toco.

*A Operários de 3.ª classe (Grupo A)* — os do Grupo B, João Martins Maciel, Francisco Santos Gonçalves, Fradique M. E. V. Domingos, Rui Pereira Gonçalves, Mário Santos Coelho, José da Silva Graça, José Bispo Fernandes, Alfredo Pereira Samora, António Magalhães, Salviano Correia Pinto, Carlos de Sousa Aires Rodrigues, Vítor José Mendes Simões, José Duarte e António Alves; e o Operário de 4.ª classe, Grupo A, Luís Ferreira.

*A Operários de 3.ª classe (Grupo B)* — os de 4.ª classe (Grupo B), Joaquim Ferreira Lopes, Arsénio dos Santos Franco, José da Costa, Arménio de Almeida Castanheira, Rogério Gomes de Sousa, António Pimenta Mano Dias, Orlando dos Santos Canhoto, Joaquim da Cunha M. Ferreira, Horácio Francisco Moreira, Aníbal Teixeira de Sá, António Pereira, Custódio Costinha da Silva, José Martinho Magalhães, António Augusto V. Costa, Manuel Henrique Pereira, Abel Estêvão de Oliveira, Álvaro da Silva Coelho, Bernardino Braga Lima, Augusto Martins Carvalho, José Júlio S. Félix, Álvaro dos Santos Almeida, Pedro de Jesus Máximo, José Joaquim R. M. Falua, Joaquim Miranda Araújo, José António Guerreiro, Luís Dias dos Santos, Noé Pereira M. Pires, António Manuel T. Gouveia, Fernando Novais Pereira, Luís Rodrigues Neto, António da Silva, Sérgio de Abreu Martins, Manuel Francisco Ferrão, Francisco Monteiro Vieira, Manuel António B. Miranda, Cândido S. M. Godinho, Joaquim B. Teixeira, Manuel Maria da Silva, António R. Lopes Grilo, Manuel C. Oliveira Silva, José Rodrigues A. Faria, Quintino Francisco Silva, José da Silva Carvalho, Alberto Alves Rodrigues, Narciso Polaco Pitacas, Josué António Maronel, Florindo F. M. Roldão, António Correia Neto, Américo Vieira Rocha, Joaquim Soares Vieira, Manuel Alves, Manuel Cerca Silva Tó, José

Pires Rodrigues, Adelino Ferreira Silva, José Maria A. Rocha, Joaquim Gomes Oliveira, Francisco Marques Sousa, Manuel Joaquim G. Carvalho, Maximiano Marques Condesso, João Manuel Cabrita, Casimiro Correia Carneiro, Manuel Rosa de Sousa, Alexandre dos Santos Dias, Mário da Silva Páscoa, José Francisco C. Viseu, Joaquim Fernandes, António Jacinto Coelho, José Pereira de Castro, José António do Rosário, André Pedro Baptista, Agostinho da Conceição Duarte, Álvaro Alberto Morais, Júlio Nunes Valente, Francisco Gomes da Costa, Fernando Alves da Silva, David Fernandes Faria, Júlio Brito da Silva, Manuel Afonso Bota, Miguel Lourenço Gomes, Joaquim Vieira Marques, Joaquim H. Marinheiro, Augusto Freire Mendes, Cristovam Oliveira Macau, Manuel José Balseiro, Manuel Cardoso Oliveira, Alfredo Ferreira, Virgílio P. Santos Silva, Francisco Louro Valente, José Xavier Ribeiro, Joaquim Correia Felícia, Victor Filipe F. M. Jorge, Eduardo Maria de Oliveira, Domingos Oliveira Gomes, Victorino António Martins, Manuel da Palma Frade, José da Silva Dias, António das Dores Miranda, Luís da Cruz Borgia, Faustino Inácio Mestre, António Ribeiro Bento, Diamantino A. Reforço, Júlio Serôdio Ferreira, João Fialho Coentro, Jesuvino C. G. Carrilho, Salvador B. M. da Ponte, Virgílio Conceição David, Jacinto de Jesus Mata, Manuel Duarte, João Raposo Filipe, José Aires Rodrigues, António Augusto André, Manuel António S. Girão, Aníbal Conceição Luís, José Gonçalves Pacheco, António Marques Roque, António Mainho Freitas, Américo Conceição Botelho, José Duarte Nogueira, Arménio Gonçalves, Camilo de Almeida Cardoso, Manuel Dias Patrão, Amílcar Sidónio Lopes, Joaquim Maria S. Liceia, Lino Augusto Ladeiro, António J. M. Coelho, Manuel dos S. Roberto, Armindo Simões Carvalho, António Maria S. Neves, Euclides da C. Silva, José Pinto Baptista, António H. C. Rodrigues, Manuel Serra Ascenção, Mário Pires Amoreira, Sérgio M. Sousa Santos, João Luís Faneca, Mário Ildefonso Coelho, António Joaquim M. Cabaço, João António de Sousa, Joaquim Martins Guia, Francisco J. B. Marques, José de Sousa Ferreira, Joaquim de M. Cabaço, Eduardo Santos Martins, António R. dos Santos, Francisco Inácio Godinho, José da Conceição São Pedro, Domingos Rodrigues Paixão, Mário Lopes Monteiro, Américo Luís Bonito, Júlio da Silva Rato, Casimiro M. T. Pires, Mário Franco da Costa, José Rosado L. Freitas, Joaquim Ferreira Graça, Joaquim Guerreiro Lourenço, Fernando Carvalho Santos, António J. J. Silva, Raul Heitor M. Claro, Artur Silveiro Martins, Manuel Gonçalves, António do Carmo, Albertino H. Pereira, Hermenegildo J. C. Pardal, Manuel Girão Cravo, Joaquim da Costa Roso, Armando de Jesus Verão, Domingos dos S. Marques, José Ferreira dos Reis, Joaquim Dias Milheiriço, Plácido M. T. Magalhães, Luís Ferreira, Adelino Lisboa, Rodrigo A. C. Magalhães, José Marques Araújo, Álvaro Arezes L. Martins, Adamastor M. V. Costa, Alexandre F. Oliveira, Manuel Pinto Moreira, José Joaquim Gandra, Manuel de Oliveira Duarte, Alfredo João Maio, Manuel de Almeida, Joaquim Tavares da Rosa, João Valente Costeira, Luis Monteiro, Manuel Valente da Silva, Carlos dos Santos Mendes, Aníbal Gonçalves Fontela, Daniel de Sousa Carvalho, Eduardo da Costa e Jacinto Bento Tavares Amaral; e os Operários de 4.<sup>a</sup> classe, Grupo A, António Maria Pais Silvão, Domingos dos Santos, Mendes e Teodoro Henriques Paulo.

*A Operários de 4.<sup>a</sup> classe (Grupo A)*—os do Grupo B, Izidro António Santos, João Marques Alves Arega, Manuel Lopes Pernes, José C. S. Carvalho, Joaquim J. R. Murcela, Júlio da Silva, António Gameiro Lopes, Manuel Alegría Neves, Clemente Leal Maria, Manuel Lopes Josefa, Manuel Jesus Gameiro, Alberto J. C. Motas, Jorge M. Maia Grilo, Jaime P. da Costa, Francisco M. L. Nadais, Adriano João M. Alves, Carlos Lacerda de Brito, Manuel de Jesus Ferreira Lamarão, Alfredo de Matos Vieira da Luz e Eduardo Diogo Serra.

*A Operários de 4.<sup>a</sup> classe (Grupo B)*—os Operários eventuais, Amândio Albuquerque Ferro, Manuel Alcides Lopes, Gaspar Martins Oliveira, Delfim Teixeira Baião, Serafim da Cunha, José Fernando S. S. Nunes, José Ferreira Vilaça, Joaquim Pereira Alves, José da Vila Alves, António Lopes Barroso, Joaquim da Rocha Ribeiro, Abílio José S. Mendes, Arlindo Pardal Albuquerque, Joaquim Bern. Carvalho, Manuel da Silva Moreira, Domingos Gomes Albuquerque, Manuel Ribeiro Xavier, José dos Santos Monteiro, Alberto Castro Ribeiro, António da Fonseca Reis, Joaquim Fernandes Duarte, Luís Augusto P. Rodrigues, Henrique Carvalho Ferreira, Carlos Moreira Fonseca, António Roque da Costa, Fernando C. S. Pimentel, Mário R. Soares Couto, António S. M. Cavaleiro, Adérito Ferreira Bicho, António Maria Dias, Joaquim dos Reis Matos, Horácio Pedro Ferreira, José dos Santos Freire, Armando Sousa Mendes, Joaquim Louro Veneza, Joaquim Ferreira Toco, Mário A. L. Rodrigues, Fernando Santos e Belmiro Sebastião Bicho; os Serventes de 1.<sup>a</sup> classe, José Braz de Oliveira e João Diniz César Júnior; os Serventes de 2.<sup>a</sup> classe, António Espírito Santo Mendes, Amável Neto Emerenciano, António Girão Diamantino, Francisco Vicente de Carvalho, Flávio Simões Basílio, José Rodrigues Neves, Adriano Barros Soares Monteiro, José Domingos Pereira de Freitas, António Paulo de Carvalho, António Nobre Moço, José M. M. Salvado, José Pega Chasqueira, José do R. Carvalho, Xavier Alm. Dias, Emídio Heitor, Rafael Joaquim Marques, José António Tomé, Manuel Carvalho, Mário da Silva, Álvaro S. Carvalho, António da C. Tabanez, Manuel Maria Leal, José Rodrigues Paula, António da Silva, Manuel A. Costa Jr., José N. F. Félix, José Duarte Grácio, João Mendes Aires, Ezequiel J. S. Catarino, Francisco Marques, Manuel C. Viegas, Manuel António Jorge, Manuel F. P. Apolo, Teófilo N. da Silva, Inácio Maria Gomes, António P. Granadeiro, Manuel F. Isaías, António S. Albino, António J. da Torre, Joaquim Oliveira Cabrita, Custódio J. B. C. Lavado, Amândio P. Ferreira, José Maria Prates, Joaquim P. Manso, Manuel da S. Ferreira, Joaquim M. dos Santos, José Almeida Taborda, Hilário D. Pereira, Fernando Oliv. Pedreiro, Manuel de M. Lopes, António J. R. Alves, Manuel M. Madeira, Elviro J. C. Trindade e João F. V. Cardeira; e os Serventes de 3.<sup>a</sup> classe, Guilherme M. Rocha, Sérgio Emídio Fontes, José Baptista da Silva, Garpar Oliv. Costa, José Maria C. Ferreira, Manuel F. G. Cachochas, Diamantino L. B. Rosmaninho, Victor M. B. Costa, Manuel M. Espadinha, Joaquim F. Ramalho, Viriato V. Caeiro, Júlio Joaquim Custódio, José Tomé Rodrigues, João Inácio Cardante, José Franc. Gamito, João da C. Almeida, João António Parreira, Artur M. Joaquim, António M. C. Goulão, Boaventura L. Santos, Victorino H. Zorrinho, Domingos A. C. Godinho, Joaquim J. C. Candeias, Olindo João Lobo, Abílio A. Ferreira, Custódio A. Freixial, António J. Romão Jr., António J. S. Coelho, António J. G. Dores, José Espadinha Dias, António F. Ramos, José António Coimbra, Lino Gomes das Neves, António V. Gonçalves, Manuel J. Pereira, António G. dos Santos, António F. Bernardo, Joaquim G. da Costa, José Pereira Santos, Damião Conceição Vaz, Ilídio C. Monteiro, Domingos C. Baptista, José Rodrigues Cordeiro, António F. dos Santos, João D. Correia, Valdemar V. Galvão, Armando da S. Santos, António F. Alves, João A. Feliciano, António Santos Vaz, Abílio R. Fernandes, Manuel G. dos Santos, José S. Esteves, Joaquim A. M. Ricardo, António Nunes, Gregório N. Vaqueiro, José Rodr. Ramalhete, Alcino Agante Reis, António R. Esteves, Manuel J. Ferreira, António L. de Simas, José Vaz D. Bicacro, Joaquim L. Serrano, Raul F. Marques, António J. Gonçalves, João Maria Guerreiro, Arlindo Patrício de Almeida Pinto, João Lourenço, José Avelino Madeira, Bernardino Rodrigues Pereira de Barros, Joaquim Duarte Simões, António Pedrosa Mendes, José Maria Lopes, António Carapeto Artur, António P. Campizes, Joaquim Maria R. R. Noro, José de Matos Silva, Francisco Jesus M. Bento e Jacinto Santos Rainho.

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Mário Augusto Moreira, subchefe de depósito ; Abílio dos Santos Rodrigues, contramestre de 1.<sup>a</sup> classe ; José Henrique Figueira Júnior, contramestre de 2.<sup>a</sup> classe ; Manuel Guerreiro, chefe de secção ; Hélio da Silva Bolina e Francisco José Torres, chefes de brigada.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Jaime José Gonçalves, Armindo Ferreira Mendes, Pedro Laranjeira e José Mendes Matoso, chefes de brigada ; Ângelo Fernandes Zambujo e João da Costa Vaz, operários de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — José Urbano Tarouco, Alcindo Trindade da Silva, António Alves da Silva, Liberino Cândido Parreira, Manuel Januário Leitão e José Pinheiro Rodrigues, operários de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Álvaro de Carvalho Leite, operário de 1.<sup>a</sup> classe ; Francisco Pereira, Ilídio Ferreira Marques, António Correia Júnior, João Manilha e António da Cruz Terras, operários de 2.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Adelino Nunes, José Vieira Ramalho, Artur Alves e Carlos dos Santos Barruncho, operários de 2.<sup>a</sup> classe ; Albertino Freire e António Ferreira, operários de 3.<sup>a</sup> classe.