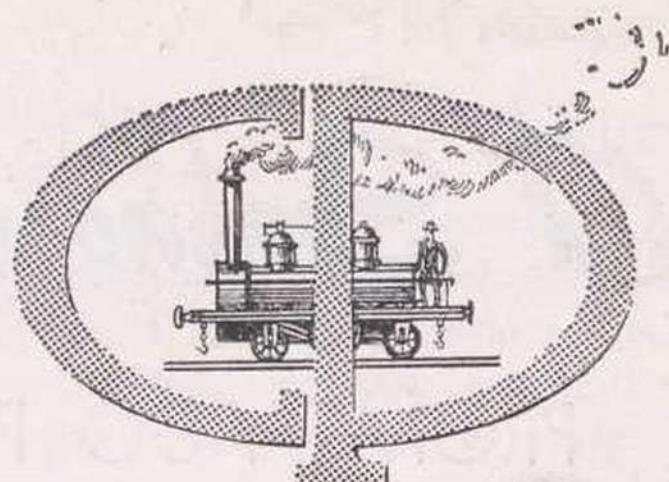


Boletim da C. P.

Número 449

Novembro de 1966

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 449 • NOVEMBRO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

SALÃO DE ARTE FOTOGRÁFICA **FERROVIÁRIA DE PORTO-S. BENTO**



*D*ARA comemorar o cinquentenário da estação de S. Bento e a conclusão da electrificação da linha do Norte, promoveu o Boletim da C. P. um concurso fotográfico, de temática dedicada àqueles dois importantes eventos — que permitiu organizar um excelente Salão de Arte Fotográfica, sob os auspícios da Associação Fotográfica do Porto.

A iniciativa teve o maior acolhimento — não só da parte dos concorrentes, muitos de renome nacional, como, do público, que apreciou vivamente os trabalhos expostos.

Esta realização integrou-se no ciclo de festividades ferroviárias que a C. P. dedicou ao Porto. E através dela, como muito bem referiu publicamente o nosso ilustre Director-Geral, deu o Boletim da C. P. mais um exemplo da utilidade e eficiência da sua acção em prol dos interesses do caminho de ferro — que procura servir e defender, estritamente, como aliás é sua indeclinável missão.

O Salão de Arte Fotográfica

PROMOVIDO PELO
Boletim da C. P.
EM PORTO-S. BENTO

teve grande êxito
e serviu o prestígio
da COMPANHIA

PARA assinalar os 50 anos da construção do actual edifício da estação de Porto-S. Bento e, simultaneamente, a conclusão da electrificação da linha do Norte, resolveu o *Boletim da C. P.* organizar um concurso fotográfico, de temática unicamente ferroviária, dedicado àqueles dois importantes eventos. A sugestão para esta iniciativa pertenceu ao adido técnico principal Armando Ginestal Machado, competindo ao dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.* dar concretização material à ideia.



O dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*, apresentando a exposição aos convidados



A Banda de Música dos Ferroviários fez, com o aprumo habitual, a guarda de honra aos ilustres convidados à inauguração do Salão de Arte Fotográfica, de Porto-S. Bento

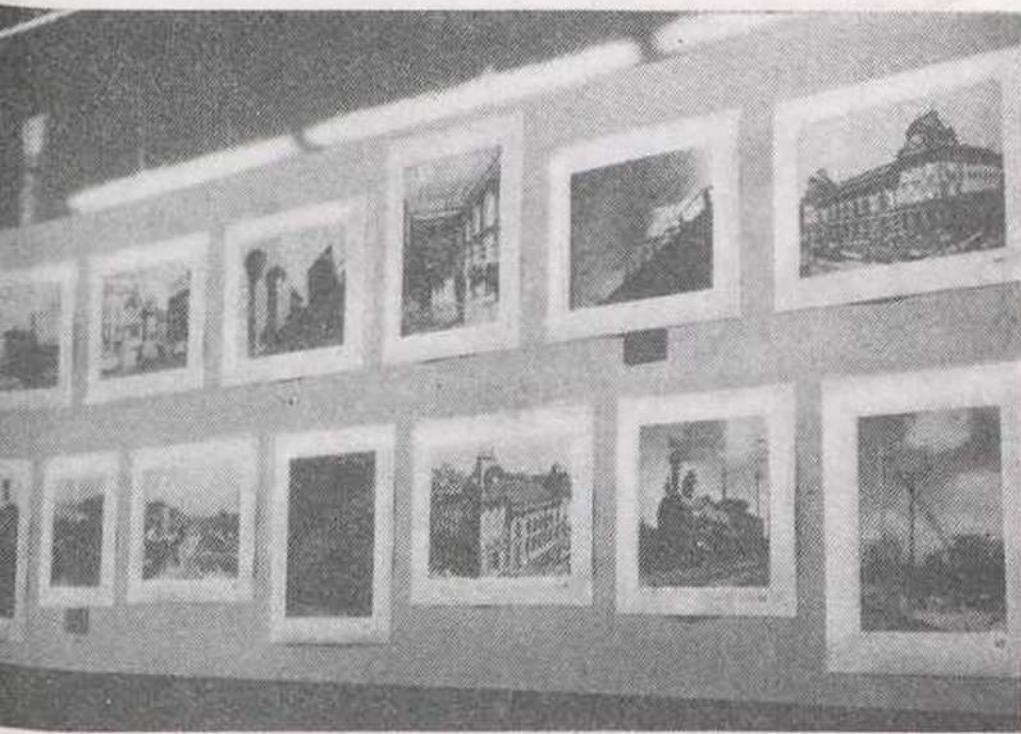
Promovido o concurso com a assistência técnica da Associação Fotográfica do Porto, o júri constituído pelo prof. arq. Cândido de Brito, pintor Armando Alves e dr. Élio Cardoso, seleccionou 83 dos 123 trabalhos apresentados.

Criou-se assim um Salão de Arte, num anexo do vestíbulo principal da estação de S. Bento, excelentemente preparado e decorado para o efeito, com a comodidade agradável dos locais de arte. E porque todos os ângulos focados pelos concorrentes visavam, numa unanimidade de pontos de vista, a magnífica fotogenia ferroviária da Cidade Invicta, ao Salão coube a feliz designação adoptada *O Porto e os Seus Caminhos de Ferro*.

O artístico certame esteve patente ao público de 1 a 30 de Outubro findo. Foi erguido com dedicações extraordinárias de alguns ferroviários que gostam de ver a Companhia sair airosa das suas realizações. Citamos, em particular, além do já referido adido técnico principal Ginestal Machado, o agente de tráfego António Moreira Coelho, o agente técnico de engenharia dos Serviços Eléctricos Oliveira Jorge, o inspector dos Serviços Eléctricos Armando

Vinagre, o chefe de Secção de Via e Obras Gumerzindo Gonçalves e o conferente de 1.ª classe António de Lima.

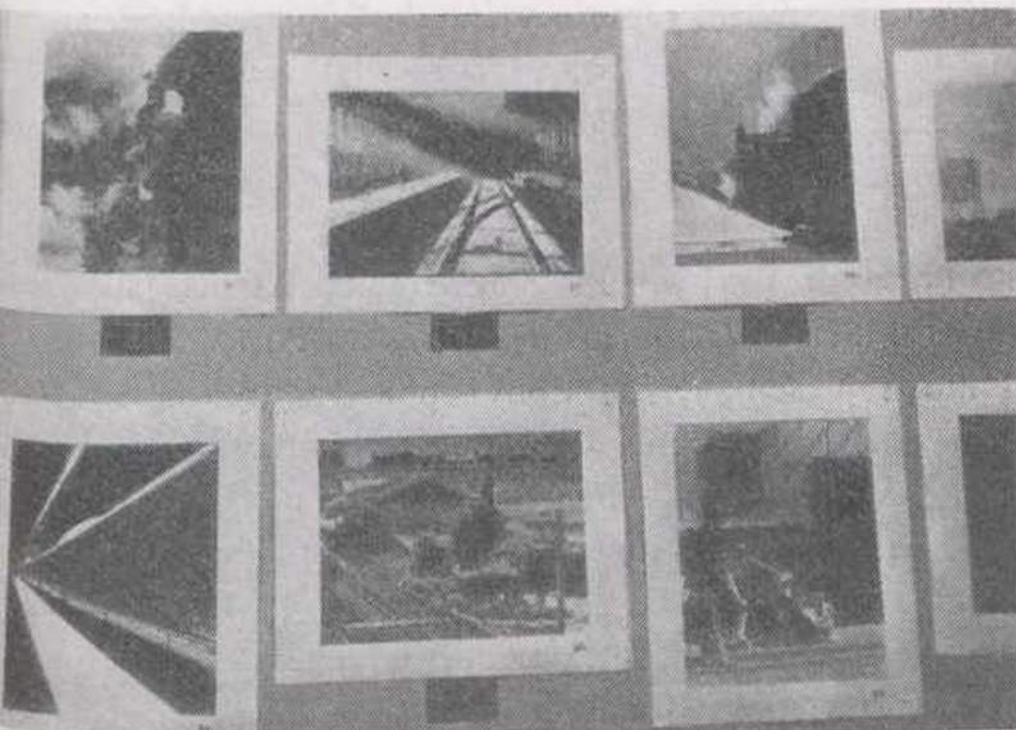
Relativamente aos propósitos do Salão, trans-



Pormenor de um dos painéis do Salão que teve a designação «O Porto e os Seus Caminhos de Ferro»

crevemos o prólogo do catálogo da Exposição, da autoria do dr. Élio Cardoso, subordinado ao tema *O Caminho de Ferro na Fotografia*:

Para comemorar o cinquentenário da estação de S. Bento e a conclusão da electrificação da linha do Norte, promoveu o Boletim da C. P. um concurso fotográfico, de temática dedicada àqueles dois importantes eventos — que permitiu organizar este Sa-



Outro aspecto dos trabalhos expostos. Este foi o sector que abrangeu o «melhor conjunto», prémio atribuído ao concorrente Bernardo Pires, do Porto

lão de Arte Fotográfica, sob os bons auspícios da Associação Fotográfica do Porto.

Houve, sobretudo, o propósito de mais uma vez fazer realçar, publicamente, o comprovado interesse e carinho dos nossos artistas fotográficos pelos assuntos que ao comboio respeitam, embora isso pudesse vir a constituir, como de facto se verificou, uma decisiva jornada de propaganda do caminho de ferro.

Caloroso e franco foi o acolhimento dispensado à nossa iniciativa. Provam-no a boa afluência de concorrentes e o número e nível artístico e técnico das fotografias entregues.

Tal como à literatura, gravura, pintura, escultura, numismática, e outras artes, também o caminho de ferro interessou e influenciou, com a sua vitalidade dinâmica e criadora, a arte fotográfica.

Mas não é surpresa a razão de tão vivo interesse. A irresistível atracção e profunda ternura que todos



Outro aspecto da visita inaugural ao Salão de Arte Fotográfica — que foi muito concorrida

sem exceção, desde crianças, sentem pelo caminho de ferro — bem traduzidas na predilecção do mundo infantil pelos brinquedos de comboios; a expressão de força, poder e movimento que o «monstro de ferro, filho da ciência, de coração titânico, resfolegando chamas, na sua ansiedade de espaço», no dizer de Junqueiro, tão fielmente retrata; a criação de beleza e de paisagem com a qual, afinal, acaba por se identificar; a fonte inesgotável de surpresas, de emoções, de deslumbramentos que constitui, são outros tantos fortes motivos que seduzem e cativam, que prendem e aliciam o artista fotográfico de sensibilidade ao caminho de ferro e o levam a des-

cobrir e a querer fixar, em câmara escura, as múltiplas imagens prodigamente oferecidas pelo comboio.

Isso exuberantemente o revela este Salão de Arte — que além do mais, clara e iniludivelmente comprova um facto tão grato ao coração de todos nós ferroviários: também os cultores da fotografia são amigos do Caminho de Ferro.

Para inaugurar o Salão com o nível que a qualidade dos trabalhos expostos impunham, promoveu-se uma cerimónia festiva na tarde do dia 1 de Outubro. Presente, vinda expressamente de Lisboa, a Banda de Música dos Ferroviários que fez a guarda de honra aos convidados e actuou primorosamente, ante o agrado e o aplauso caloroso do muito público que logo afluiu à estação.

A receber os convidados estavam o Administrador eng. Brito e Cunha, o director da Exploração eng. Júlio dos Santos, o editor do *Boletim da C. P.* dr. Élio Cardoso, e o adido técnico Ginestal Machado. Igualmente se viam numerosos ferroviários superiores da Companhia no Porto: os srs. engs. António Canavezés Júnior, chefe da Região Norte, Sousa Pires, Pereira de Magalhães, Francisco Bernardo, Oliveira Santos, dr. Azeredo Antas, etc., e ainda o inspector Armando Rico — o ferroviário mais antigo do quadro da C. P.

Como convidados de honra, duas senhoras: D. Maria José Marques da Silva e D. Maria Cristina Colaço. A primeira, filha do autor do projecto da estação, o arquitecto Marques da Silva, artista

de prestígio que foi director da Escola de Belas-Artes do Porto; a segunda, filha do mestre Jorge Colaço, o inconfundível artista dos painéis de azulejos que revestem o majestoso átrio da estação.

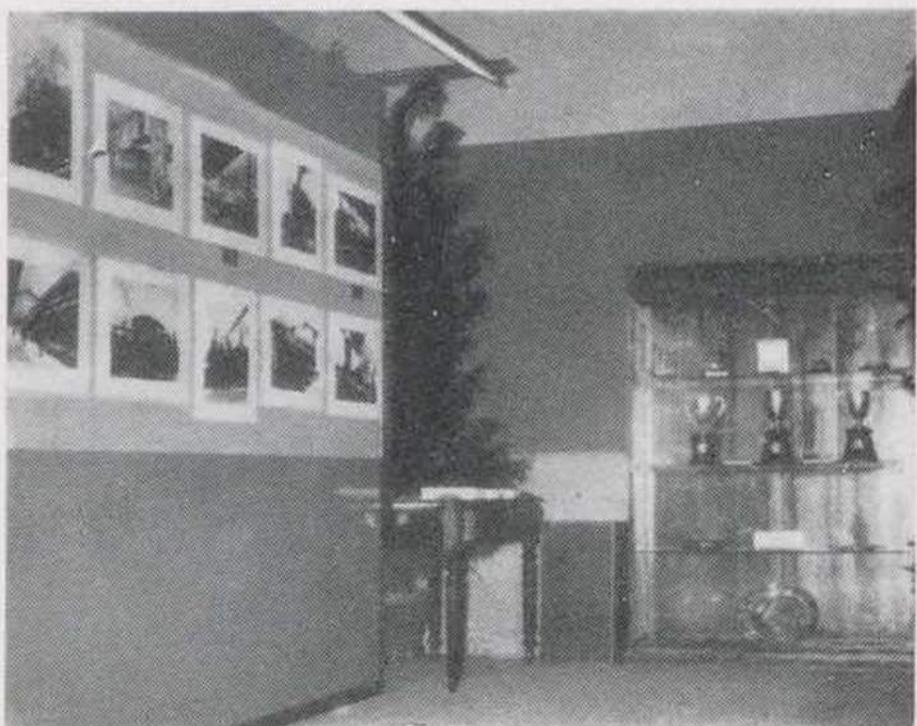


O eng. João de Brito e Cunha, Administrador da Companhia, no uso da palavra. Na gravura, as filhas do arquitecto Marques da Silva (autor da traça do edifício de S. Bento) e do mestre Jorge Colaço (autor dos azulejos artísticos do vestíbulo da estação) que foram homenageadas pelo *Boletim da C. P.*

Ambas a recordar, honrosamente, os dois grandes nomes vinculados à grandiosa obra de arte que é o edifício da estação de Porto-S. Bento.

Outros convidados presentes: o brigadeiro Oliveira e Sousa, comandante da 1.^a Região Militar; eng. Fernando Pinto de Oliveira, presidente da Câmara Municipal de Matosinhos, na qualidade de representante do governador civil do Porto; vereador Belmiro Assis, em representação da Câmara Municipal do Porto; eng. Mário Borges, presidente da Associação Industrial Portuense; Clavel do Carmo, representando a Associação Comercial do Porto; eng. Freitas Bravo, director de Estradas do Distrito do Porto; dr. Carlos Vale, presidente da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto; Júlio Pinto, representante da Companhia dos «Wagons-Lits» no Porto; eng. Custódio Guimarães, presidente da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; José Mesquita, do Ateneu Portuense; dr. Pinto Miranda, presidente da Associação Fotográfica do Porto, acompanhado de numerosos membros desta prestimosa colectividade, etc., etc.

Na assistência, a maioria dos expositores e representantes de firmas que ofereceram troféus destinados a prémios: E. G. T., Companhias de Se-



Outro aspecto do Salão, divisando-se a vitrina com as taças e demais prémios atribuídos

guros «Sagres» e «Phœnix», Carvão de Pejão, «Wagons-Lits», A Confidente, Joaquim Luiz Martha, SAPEC, Livraria Bertrand e o concessionário do pavilhão de vendas de Porto-S. Bento.



A saída do Salão o Administrador eng. Brito e Cunha e o dr. Élio Cardoso, acompanham alguns dos convidados

Igualmente estavam presentes os órgãos da informação do País: jornais, Emissores Reunidos do Norte e Rádiotelevisão Portuguesa.

A visita inaugural, muito concorrida, portanto, foi feita sob indicação do dr. Élio Cardoso que esclareceu sobre os motivos que levaram à criação do Salão e fez referências aos principais trabalhos expostos.

No final o Administrador eng. Brito e Cunha, saudou em nome do Conselho de Administração a



O vestíbulo principal da estação de S. Bento, repleto de público, no momento em que actuava, brilhantemente, a Banda dos Ferroviários

distinta assistência, congratulando-se com a realização que servindo a cidade do Porto servia igualmente o prestígio da Companhia, dado o alto nível técnico das produções expostas e o cuidado posto pelos técnicos da C. P. na excelente montagem do Salão.

O ilustre Administrador — que foi prestigioso governador civil do Porto e desempenha o importante cargo de director do Instituto do Vinho do Porto — teve palavras de louvor para a acção dos srs. dr. Élio Cardoso e Armando Ginestal Machado e para os Serviços Culturais da C. P., tão bem representados, disse, pelo *Boletim da C. P.*

Terminou por oferecer ramos de flores às ilustres senhoras, filhas dos dois notáveis mestres que trabalharam no edifício de S. Bento: arquitecto Marques da Silva e pintor Jorge Colaço.



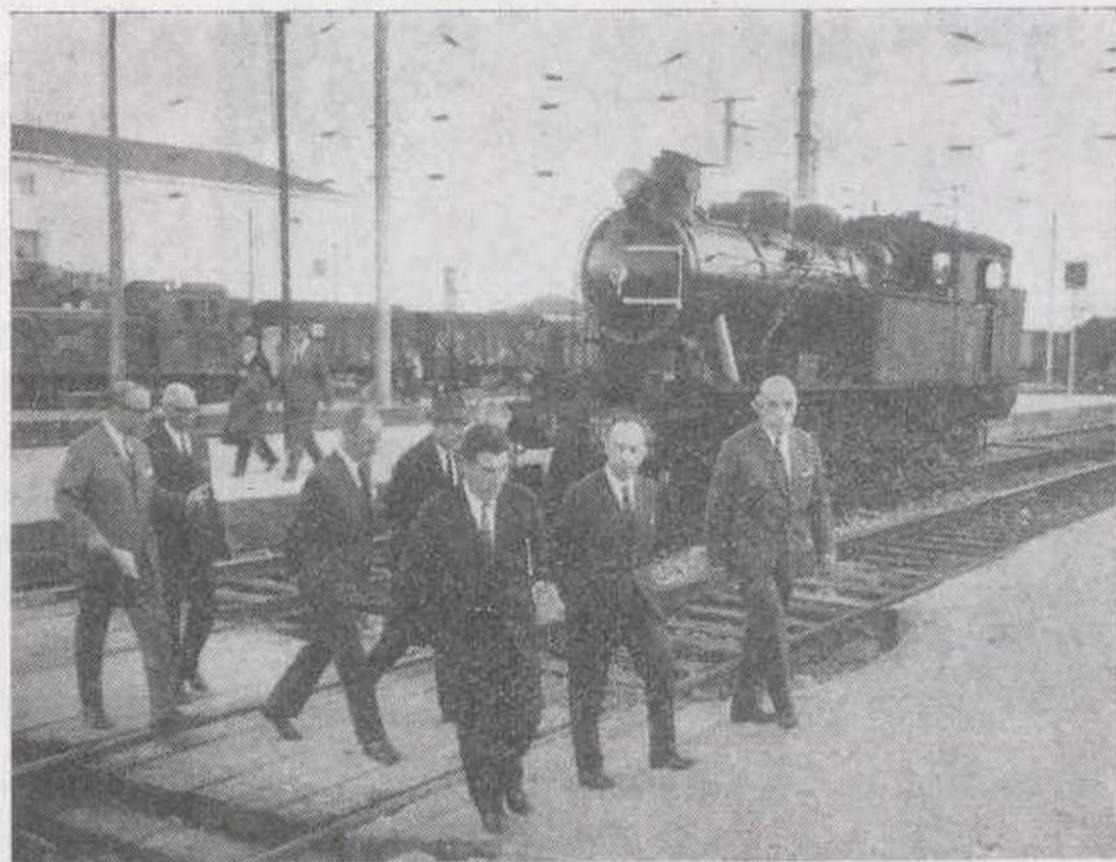
A «Andorinha» — a locomotiva mais antiga da rede do «Minho e Douro» esteve patente ao público de S. Bento, no dia inaugural do Salão Fotográfico. Foi igualmente muito visitada — a atestar o interesse de muitos pelas coisas do caminho de ferro...

Seguiu-se uma visita à Linha 8. Lá estava, numa moldura excelentemente decorada pelos Serviços Agrícolas da C. P., a *Andorinha* — a mais antiga locomotiva da rede do Minho e Douro.

E a visita terminava entre calorosas felicitações da assistência aos promotores do Salão. As apreciações elogiosas que ouviramos, iriam repetir-se pela boca de outros visitantes, por todo o mês de Outubro. O Porto gostara da sua Exposição. E o *Boletim da C. P.* uma vez mais cumprira a sua missão — a de servir o Caminho de Ferro e a sua propaganda.

Actualidades ferroviárias

O Ministro das Comunicações eng. Carlos Ribeiro — que tem acompanhado pessoalmente com interesse vivo todos os problemas ferroviários — esteve no dia 7 de Outubro no Porto onde examinou detidamente com os técnicos da C. P. e do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, as obras da estação de Campanhã e do chamado «nó ferroviário» do Porto. Fizeram-lhe companhia, além de alguns administradores da C. P., o director-geral eng. Espregueira Mendes.



- A União de Grémios dos Comerciantes do Porto organizou em Outubro findo, de homenagem à C. P., um concurso de montras entre o comércio portuense, sob a designação *O Porto e os Caminhos de Ferro*.

Do júri fizeram parte, por designação da Direcção-Geral, como representantes da Companhia, os srs. dr. Élio Cardoso, como representante efectivo e o adido técnico principal Armando Ginestal Machado, como representante substituto.

O Conselho de Administração decidiu ofertar, como prémio, uma valiosa taça de prata: a Taça «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses».

- O sr. dr. Luís Supico Pinto, ilustre presidente da Câmara Corporativa, foi nomeado vice-presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Benguela.

- Sob proposta da Direcção-Geral, o Conselho de Administração designou para participar no próximo curso de aperfeiçoamento profissional de Bruges — 1967, os srs. eng. Mário Temudo Barata e dr. Joaquim Sargaço Júnior.

- O Rotary Clube do Porto dedicou a sua reunião semanal de 24 de Outubro aos Caminhos de Ferro. Ao jantar realizado no Grande Hotel do Porto assistiram, à homenagem à C. P. como convidados de honra, os srs. eng. António Canavezes Júnior, dr. Élio Cardoso, inspector Armando Rico e adido técnico principal Ginestal Machado.

- A revista *O Tripeiro* publicou, no seu número de Outubro, uma local dedicada ao Cinquentenário da Estação de S. Bento, felicitando o Boletim da C. P. pela «douável iniciativa» de ter editado um número especial dedicado àquela estação nortenha.

- O Clube Ferroviário de Portugal inaugurou, em 9 do corrente, uma exposição do material filatélico exposto no



Luxemburgo pela representação ferroviária portuguesa à 5.ª Exposição Filatélica Internacional Ferroviária, que se realizou de 30/9 a 3/10 sob os auspícios da FISAIC. Presidiu o sr. eng. R. de Espregueira Mendes, ilustre director-geral da Companhia, que se fazia acompanhar do sr. dr. Élio Cardoso, representante da FISAIC em Portugal. Aos dois agentes distinguidos no Luxemburgo, os srs. Nascimento Pinto e David dos Santos foram entregues pelo director-geral da C. P. os prémios que alcançaram tão honrosamente: medalha de prata e de cobre, respectivamente.

- Foi nomeada uma Comissão Luso-Espanhola para estudar, sob vários aspectos, os transportes internacionais ferroviários que respeitam aos dois países peninsulares. Esta Comissão está presentemente a ocupar-se do problema das ligações ferroviárias por Barca de Alva, dado que a Renfe insiste no seu propósito de encerrar o troço fronteiriço à linha férrea do Douro, Fuentes de San Esteban-La Fregeneda, por falta de rentabilidade do mesmo.

- A Junta de Freguesia de Nossa Senhora das Neves teve a amabilidade de escrever uma carta ao director do Boletim da C. P., apresentando os seus agradecimentos por termos publicado, no número de Setembro findo, um artigo alusivo à Aldeia das Neves, da autoria do nosso colaborador Manuel Maria de Sousa, contínuo de 2.ª classe dos Serviços Centrais de Santa Apolónia.

- Está decorrendo, de 14 de Novembro a 17 de Dezembro, na Sala de Reuniões da Direcção-Geral, em Santa Apolónia, o 1.º Curso de «Matemáticas Modernas» para funcionários superiores da Companhia, com títulos universitários. Quinze participantes — engenheiros, economistas, e um licenciado em matemáticas — frequentam o curso regido pelo Doutor Mário Soares Madureira, do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras.

A Assembleia Geral da FISAIC

realizou-se este ano
na famosa estância ger-
mânica de Berchtesgaden

Presentes representantes de 16 Administrações ferroviárias europeias, entre as quais Portugal



Consideramo-nos particularmente felizes por receber os membros da FISAIC — pois todos eles contribuem para a união dos ferroviários de Além-fronteiras, promovendo uma paz segura, estável e sincera, na Europa — afirmou o eng. Lettau, presidente da Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães de Munique.

A «entente» dos ferroviários contribui para a «entente» dos povos — palavras do burgomestre de Berchtesgaden.

BERCHTESGADEN, essa bela estância de veraneio e repouso da Alemanha Romântica do Sul, celebrizada em todo o Mundo pelo «Führer» Adolfo Hitler que lhe concedia exclusiva preferência pessoal nos seus períodos de férias — o que bem comprovava o seu bom gosto... — foi, este ano, o ponto de reunião, dos delegados ferroviários presentes à Assembleia Geral da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), realizada de 12 a 14 de Setembro último.

A jornada, de estreita confraternização ferroviária europeia, teve o patrocínio da organização impecável dos Caminhos de Ferro Federais Alemães (D. B.) que cederam para o efeito uma das suas muitas e magníficas Casas de Repouso do Pessoal, a «Haus Hubertus», em plena montanha bávara do «Unterstein», com todas as comodidades precisas — inclusive uma magnífica piscina, de atraentes coloridos.

Dezasseis Administrações ferroviárias europeias estiveram representadas por ferroviários, na sua grande maioria com títulos universitários.

Na presidência das sessões, o dr. Emile Schlessner, presidente-geral da FISAIC e secretário-geral dos Caminhos de Ferro Luxemburgoeses, ladeado pelo francês dr. Mollion, presidente honorário da organização internacional e seu criador oficial há 15 anos, pelo secretário-geral, suíço, dr. Dubois e pelo presidente da FISAIC alemã, dr. Kühne.

A representação da C. P. foi confiada ao dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*

Ao todo estavam presentes cerca de 60 delegados e seus familiares, pois os nossos colegas alemães pretendem-

ram ampliar a outros ferroviários esta grande confraternização que se efectuou, com tão frutuosos resultados para a FISAIC e para as próprias Administrações, pelos conhecimentos e contactos úteis que os seus representantes adquirem no campo internacional.

As sessões decorreram nas três manhãs de 12 a 14 de Setembro, sob a seguinte «ordem do dia» :

1. Aprovação do livro de actas da Assembleia Geral transacta, de 10 a 13 de Setembro de 1965, em Wengen (Suíça).
2. Relatório do Exercício de 1965.
3. Situação financeira e projecto do orçamento para 1967.
4. Filiação de novas Nações. Novas Programações. Efectivo dos membros das associações nacionais.
5. Projecto de modificação dos estatutos e do regulamento interno FISAIC.
6. Renovação de mandatos directivos.
7. Aprovação de novos regulamentos-tipos :
 - a) para concursos de pintura e escultura
 - b) para o bridge
 - c) para o cinema de curta metragem
 - d) para a filatelia
8. Estudos sobre os projectados regulamentos :
 - a) de fotografia
 - b) de rádio-amadores
9. Outorga de bilhetes internacionais de livre circulação FIP para os participantes das manifestações FISAIC.
10. Calendário de manifestações futuras.
11. Atribuição do *challenge* FISAIC, oferecido pela U. I. C.
12. Questões várias.

Entre os assuntos tratados, que poderão interessar a curiosidade do leitor, registamos que entraram este ano na FISAIC, a Espanha, a Grã-Bretanha e a Noruega — o que

eleva a 20 o número de países filiados actualmente na organização internacional. É provável que, no ano próximo, entre a Bulgária — que desejará promover, em 1968, um congresso de esperantistas ferroviários mas que só terá o concurso dos países filiados na FISAIC se for sob a égide da FISAIC que o congresso se realize, o que exigirá, e

Cada uma destas manifestações artísticas é acompanhada de concentrações de numerosos ferroviários estrangeiros, ao país promotor, em condições de preços especiais — e quase sempre, por isso, subsidiadas pela Administração dos Caminhos de Ferro organizadores da manifestação.

Não cabia no calendário qualquer actividade que a

C. P. pudesse organizar para 1967, através do *Boletim da C. P.* — que é quem patrocina e paga todas as actividades FISAIC em Portugal — principalmente tendo presente que ainda há pouco a Revista teve o encargo financeiro de um congresso internacional de pessoal ferroviário, realizado em Lisboa, e bem assim, mais recentemente, o Salão de Fotografia, «O Porto e os Seus Caminhos de Ferro», patente ao público na estação de S. Bento. Pode, no entanto, anunciar-se desde já, a realização, talvez em Outubro de 1968, dum grande Exposição Fotográfica Internacional Ferroviária, da FISAIC, no vestíbulo principal da nossa estação de Lisboa-Rossio — acompanhada dum concentrado de colegas estrangeiros que virão até nós, segundo um aliciente programa turístico a traçar oportunamente, com o auxílio precioso dos serviços competentes da Companhia.



A *Haus Hubertus*, em plena montanha bávara da região de Berchtesgaden, onde decorreram as sessões de trabalho da Assembleia Geral da FISAIC em 1966.

É propriedade do Serviço Social dos Caminhos de Ferro Federais Alemães

muito bem, a inscrição prévia da Bulgária na organização internacional cimeira.

Nos novos mandatos verificou-se a transferência do cargo de secretário-geral da FISAIC, do suíço dr. René Dubois para o alemão dr. Kühne.

O prémio *challenge* FISAIC, atribuído pela iniciativa pessoal do eng. Louis Armand, secretário-geral da União Internacional de Caminhos de Ferro, todos os anos, ao País que mais se distinga no domínio das actividades FISAIC — constituído por uma grande e artística estatueta — foi atribuído, este ano, à Bélgica.

Quanto ao calendário de actividades para 1967, ele é o seguinte :

SALÃO DE PINTURA E ESCULTURA — Alemanha (Karlsruhe) — 1 a 15 de Junho.

FESTIVAL DE CINEMA DE FORMATO REDUZIDO — Áustria (Linz) — Maio.

FESTIVAL DE MÚSICA CORAL — França (Nancy) — 10 a 12 de Junho.

CONCURSO DE RÁDIO-AMADORES — Dinamarca (Riba) — 27 e 28 de Agosto.

CONGRESSO DE ESPERANTISTAS — Alemanha (Fulda) — 6 a 12 de Maio.

SESSÃO DO «PRESIDIUM» — França (Paris), fins de Abril.

ASSEMBLEIA GERAL — Finlândia, princípios de Setembro.

À margem do programa de trabalhos, os D. B. promoveram uma recepção festiva a todos os delegados que incluiu visitas às zonas turísticas dos arredores.

Na última noite, os delegados foram obsequiados com um banquete em que participaram o presidente da direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, eng. Lettau, dr. Langsdorf, vice-presidente da mesma direcção, dr. Rixius, presidente dos Serviços Sociais dos D. B., de Francfort, e dr. Max Hunter, burgomestre de



Os delegados das 16 Administrações ferroviárias europeias presentes à reunião da Alemanha

Berchtesgaden. Presentes, igualmente, numerosos outros ferroviários alemães, como o chefe da estação de Berchtesgaden e os assistentes germânicos aos delegados de cada País — para o nosso caso, Herr Wilhelm Seitz, de Karlsruhe, que amavelmente nos ciceronou em todas as ocasiões.

Relativamente a concessões internacionais de transporte, está absolutamente estabelecido pela FIP que os delegados, tanto da FISAIC como da USIC (União Desportiva Ferroviária) — e são estes os únicos das organizações internacionais — terão direito quando participem em reuniões do calendário oficial dos seus organismos à emissão de bilhetes gratuitos internacionais nas redes estrangeiras — sem prejuízo, é óbvio, da concessão que anualmente todo o ferroviário beneficia, se quiser, para se deslocar Além-fronteiras. Simplesmente, para esses casos, deve a Administração ferroviária do agente-delegado, solicitar directamente a cada uma das outras, a outorga de tais concessões, assim previstas por entendimento comum.

Na reunião de Berchtesgaden pretendeu-se alargar o regime de concessões para os ferroviários visitantes de exposições e torneios promovidos pela FISAIC, nos diversos países em que os mesmos se realizem. Foi assunto endossado à incumbência do «Presidium» para que junto da Direcção da FIP diligencie a satisfação favorável deste justo intento.

O banquete — servido por gentis empregadas da «Haus Hubertus», com requintes de grande esmero — constou de trutas fumadas com espargos frescos, *consommé* de fai-são, *rôti* de veado garnecido com ananás e cerejas, morangos *au Chantilly*, queijos, vinhos alemães, brancos e tintos da Baviera, espumosos, café e licores.

Aos brindes falaram o representante da FISAIC na Alemanha, dr. Kühne, que na sua qualidade de organizador directo da agradável reunião de Berchtesgaden, saudou os delegados presentes; o dr. Rixius, vice-presidente dos Serviços Sociais dos Caminhos de Ferro Alemães que recordou a sua antiga qualidade de membro activo da FISAIC, em 1959/61, como um dos seus vice-presidentes, e transmitiu a todos as saudações da Direc-

ção-Geral do D. B.; o eng. Lettau, presidente da Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, de Munique, que declarou considerarem-se os D. B. particularmente felizes por receber, na região de Berchtesgaden, os membros da FISAIC — pois todos eles contribuem para a união dos ferroviários de Além-fronteiras, promovendo uma paz segura, estável e sincera, na Europa; o dr. Max Hunter,



Uma sessão de estudos

burgomestre de Berchtesgaden, que se congratulou com a escolha da sua região para a importante reunião da FISAIC, afirmando que a «entente» dos ferroviários contribui para a «entente» dos povos; o dr. Molion, fundador e presidente honorário da FISAIC que agradeceu, pela organização que criou, as atenções cumuladas aos delegados e por último o dr. Emille Schlessner. O ilustre jurista, secretário-geral dos Caminhos de Ferro Luxemburgoes e actual presidente-geral da FISAIC é um notável orador, de estilo sóbrio, preciso e extremamente elegante. Poliglota como é, fez um magnífico discurso de agradecimento em alemão, por ele próprio traduzido em francês e em inglês, exprimindo o sentimento de agrado dos delegados, ante essa região tão bela e poética da Alemanha — onde mais fortemente bate o coração, no dizer de Rembrandt. Referiu-se à mentalidade FISAIC, criada e mantida incólume desde há 15 anos, como genuína obra de solidariedade humana e ao facto da Arte — de que também os ferroviários são exímios cultores — não conhecer Pátrias, fronteiras ou credos.

A reunião terminava. No dia seguinte, os delegados regressariam aos seus países, levando a grata e imperecível recordação dum convívio internacional, a um tempo extremamente cordial e frutuoso, decorrido calmamente no ambiente paradisíaco de Berchtesgaden.



A banda de música dos ferroviários de Munique, com as suas tradicionais vestimentas, actua em honra dos delegados





Pela segunda vez na Alemanha

BERCHTESGADEN E O «NINHO DE ÁGUIAS» DE KEHLSTEIN-HAUS, ONDE O TURISMO SUCEDEU À POLÍTICA

ENTRAMOS pela segunda vez na Alemanha, dez minutos depois de termos saído de Salzburgo. À nossa frente, as altas montanhas bávaras, onde se situam alguns dos mais concorridos centros turísticos da Europa Central. As grandes altitudes, permitindo contemplar vastos e soberbos panoramas, surgem ao viajante e ao turista como atracção de primeiríssima ordem. O mundo fantástico das alturas, com a imponência dos seus cumes, as neves eternas que os cobrem e a quietude e solidão que os rodeia, constituem sempre um motivo de interesse para quem viaja. Mas não foi só para admirar essas extraordinárias panorâmicas, que subimos a mais de 1000 metros de altitude.

O extremo sudeste da Alemanha, por onde penetrámos no território da nôvel República Federal, é a região de Berchtesgaden. Este nome, imediatamente nos evoca uma figura e uma época, a mesma, afinal, que havíamos recordado na véspera, em Braunau : Hitler ! Refúgio predilecto do antigo chefe nazi e dos seus comparsas, Berchtesgaden apresenta, assim, um interesse especial, que foi, verdade seja, o que mais contribuiu para que subíssemos a essas altas montanhas, onde se chegaram a jogar os destinos da Europa e do Mundo.

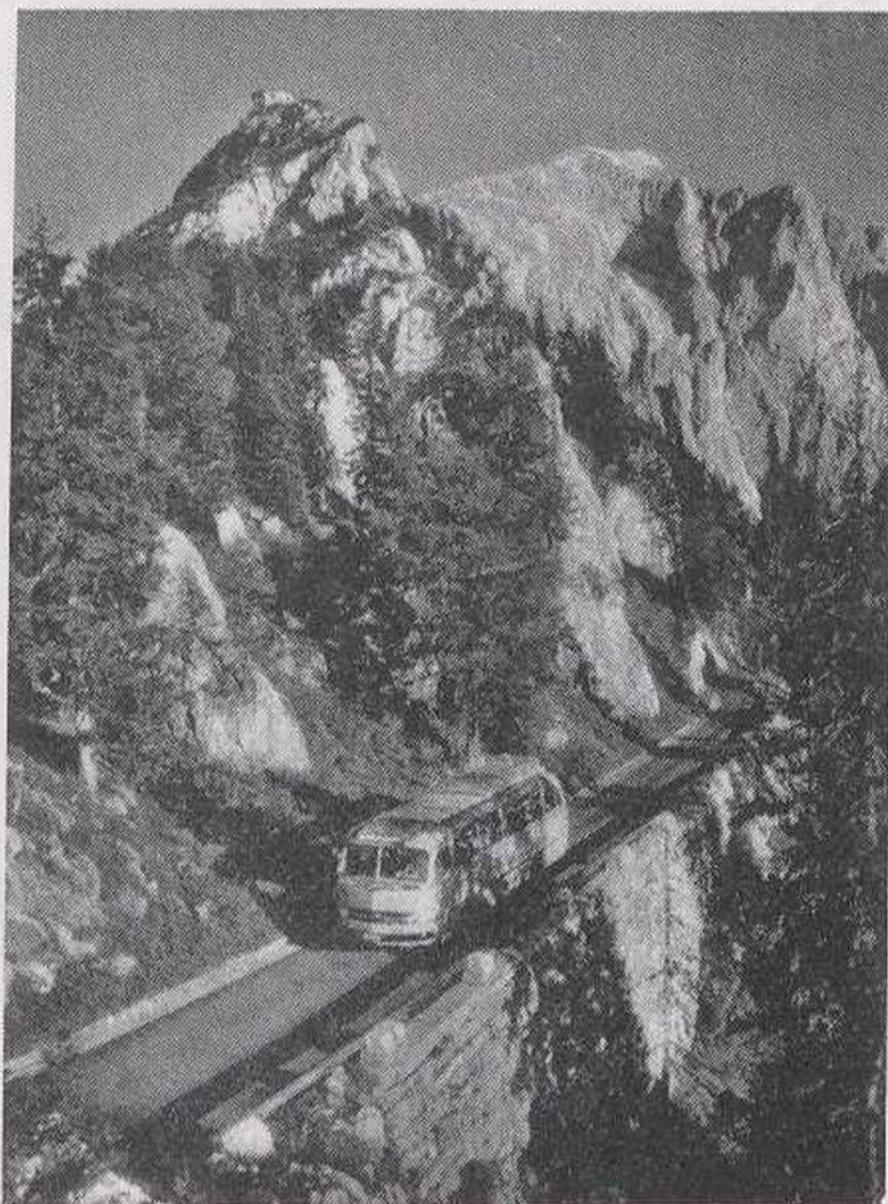
A cidade de Berchtesgaden, no vale, dá o nome à região que a circunda. As estradas seguem o curso dos rios, para se lançarem aqui e ali pelas encostas ; as típicas moradias, emergindo do frondoso arvoredo, dão à paisagem um colorido interessantíssimo e uma nota de rara beleza. O mais elevado píncaro é o Kehlstein, com mais de dois mil metros, coberto de neves eternas.

Com Hitler no pensamento, começámos, pois, a esca-



Na fantástica região de Berchtesgaden, de extraordinárias panorâmicas, as estradas seguem o curso dos rios, para se lançarem aqui e ali pelas encostas. As grandes altitudes, permitindo contemplar vastos e soberbos panoramas, surgem ao viajante e ao turista como atracção de primeiríssima ordem

lada, em busca do seu semi-lendário «ninho de águias». Mas logo em Obersalzberg, a 1000 metros de altitude, fomos obrigados a fazer alto, ou melhor, quem foi obrigado a



Com Hitler no pensamento começámos, pois, a escalada, em busca do seu semi-lendário «ninho de águias». A circulação no último troço de estrada para a «Kehlstein-Haus» — que em 6 quilómetros vence uma diferença de altitude de 800 metros — é reservada exclusivamente aos autocarros especiais dos Correios Federais

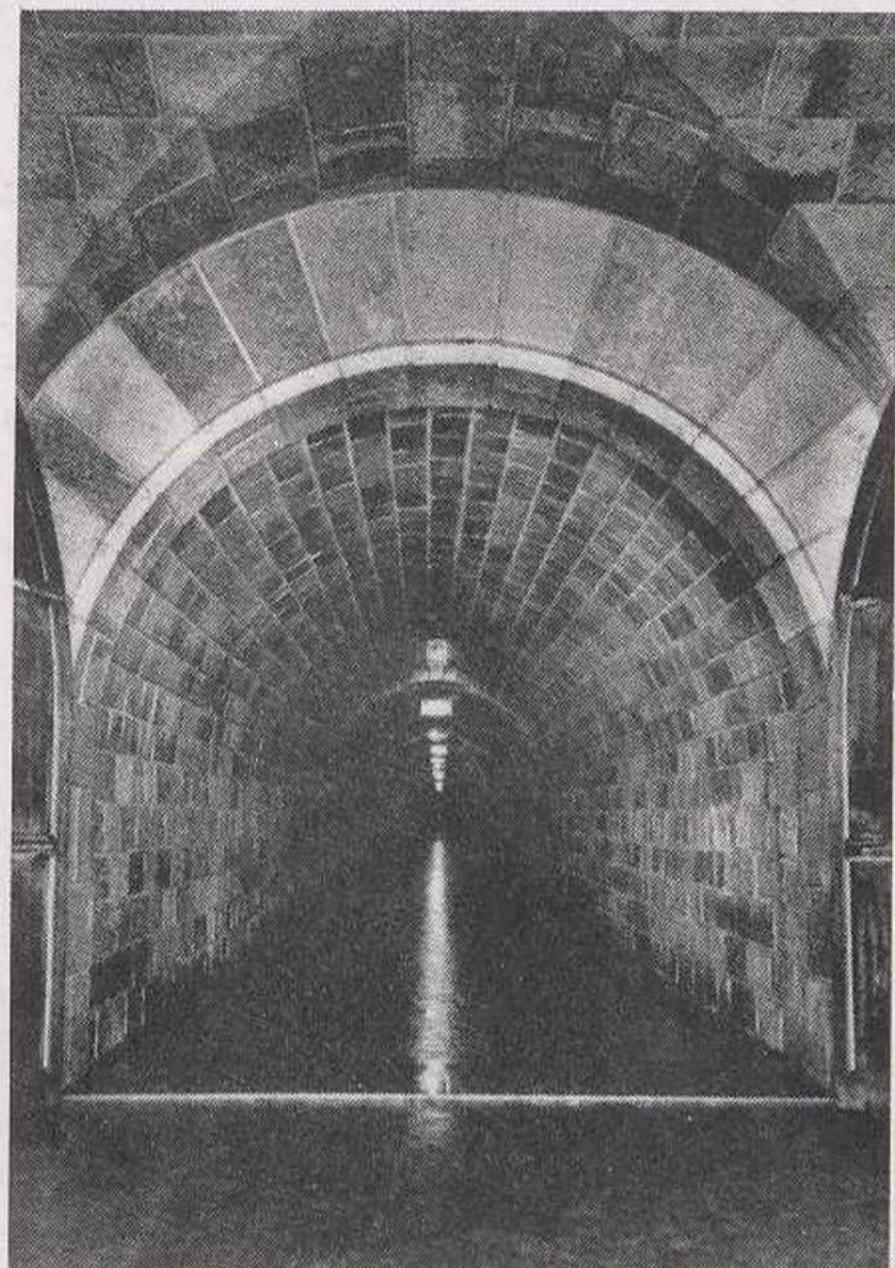
fazer alto foi apenas o nosso «Volkswagen», uma vez que nós prosseguimos.

Obersalzberg é uma estância de montanha da região de Berchtesgaden, maravilhosamente debruçada sobre a planura e os vales. Nas suas cercanias ficava a moradia particular do antigo chanceler da Alemanha Nacional Socialista, assim como as casas de Goering e de outros chefes nazis de nomeada. Todas essas paredes, testemunhas mudas de conversações secretas e do idílio entre Hitler e Eva Braun, desapareceram em 1945, arrazadas pelos bombardeiros americanos. As ruínas que restaram, fizeram os próprios alemães desaparecer mais tarde. Todavia, encontram-se à venda em Obersalzberg postais ilustrados, mostrando essas célebres residências, antes e depois da guerra.

Mantém-se, porém, de pé, e admiravelmente adaptado

às circunstâncias na época actual, um outro edifício intimamente ligado à história do Reich hitleriano. É a «Kehlstein-Haus», a 1834 metros de altitude, onde Hitler recebia os seus mais ilustres convidados estrangeiros e onde efectuava as mais importantes conferências. Aí, nesse edifício de onde se vêem as águias pelas costas, com uma localização fantástica, que um ser vulgar não poderia conceber, instalou-se depois da guerra um restaurante, que domina a imensidão das montanhas. Não é de automóvel que se alcança esse lugar único; nenhum veículo lá poderia chegar. Os visitantes são transportados à «Kehlstein-Haus» pelo interior dos soberbos e arrogantes rochedos, depois de percorrerem a mais ousada construção rodoviária da Alemanha, onde só circulam determinadas viaturas.

A «Hochalpenstrasse» é uma das mais belas estradas



Desembarcaram-nos numa surpreendente esplanada de altas cumeadas, diante da entrada de um túnel com 120 metros, que corre misteriosamente para o centro da montanha

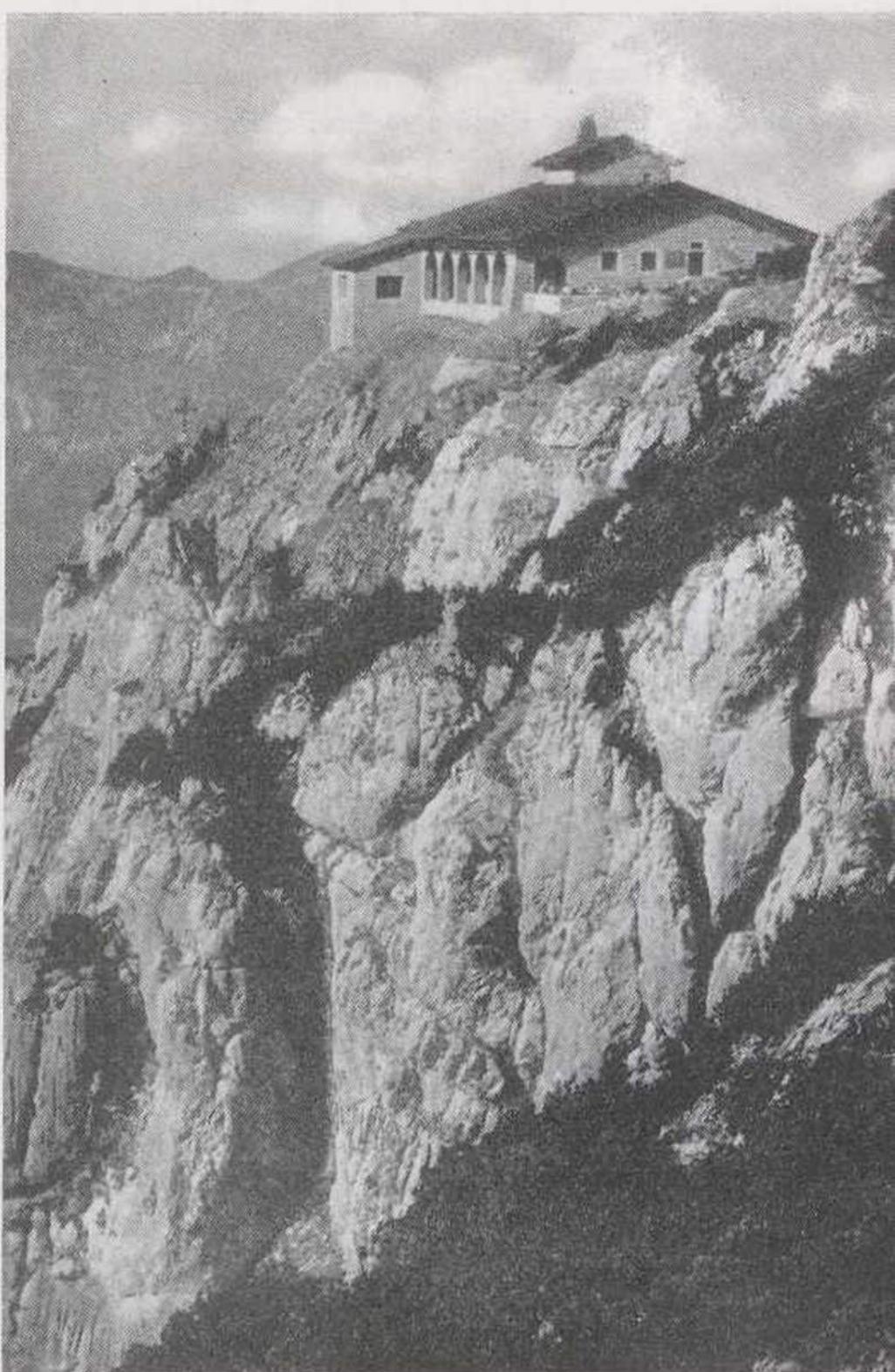
de montanha que tenho conhecido. Partindo de Obersalzberg, vence, num percurso de 6 quilómetros, uma diferença de altitude de 800 metros.

A circulação nessa estrada é reservada exclusivamente aos autocarros especiais dos Correios Federais, sendo esta a razão porque o nosso «Volkswagen» foi obrigado a fazer alto naquela estância. Foi, portanto, nestes autocarros que tomámos lugar, até que nos desembarcaram numa surpreendente esplanada das altas cumeadas, diante da entrada de um túnel com 120 metros, que corre misteriosamente para o interior da montanha. Na boca desse túnel, uma data, 1938, é bastante significativa, se nos lembrarmos que a guerra começou em 1939.

Mas a maior sensação da subida à «Kehlstein-Haus» estava ainda para vir. Concluída a travessia do túnel, que nos pareceu algo longa, vendo-se as paredes humedecidas e admirando-se uma obra que inspira um certo respeito, esperava-nos um ascensor eléctrico, de um luxo extraordinário, que, num abrir e fechar de olhos, subiu na vertical pelas entranhas da montanha, galgando mais 124 metros. Lá em cima, deparou-se-nos, finalmente, o célebre edifício.

A «Kehlstein-Haus», como já referi, é hoje um restaurante de luxo. Do terraço contempla-se todo o grandioso panorama que em redor do elevado píncaro se desenrola, soberbo e surpreendente, com o Kehlstein a dominar a fantástica paisagem que não nos cansámos de apreciar.

O edifício sofreu profunda transformação, desde o ano trágico de 1945, em que a Alemanha de Hitler capitulou. Ali, a arte culinária e o turismo sucederam à política deixando aquelas paredes de ser teatro de conferências



A «Kehlstein-Haus», a 1834 metros de altitude, onde Hitler recebia os seus mais ilustres convidados estrangeiros e onde efectuava as mais importantes conferências



Ali, no antigo refúgio do Führer, neste edifício de onde se vêem as águias pelas costas, com uma localização fantástica, que um ser vulgar não poderia conceber, instalou-se depois da guerra um restaurante, que domina a imensidão das montanhas

de alto nível. Contudo, muito embora tudo agora chame o visitante ao presente, as sombras dos antigos moradores e do homem que concebeu aquela casa única no género e o seu engenhoso acesso, continuam a pairar no pensamento de quem ali se desloca. Berchtesgaden ficou para sempre ligada à aventura catastrófica do III Reich. A «Kehlstein-Haus», uma das grandes e inesquecíveis atracções turísticas da Alemanha de hoje, não pode alhear-se da política de ontem.

(Do livro *Pelas Estradas da Europa*,
de Vasco Callixto)

A realização

em Lisboa da *Assembleia Geral*

REUNIÕES FERROVIARIAS Internacionais

da U. R. F.

Organismo que superintende na Rede Europabus



Cartaz de boas-vindas, colocado na estação de Santa Apolónia, em Lisboa, em saudação aos delegados estrangeiros à 25.ª Assembleia Geral da U. R. F.

A «Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens», conhecida abreviadamente por U. R. F., acaba de realizar em Lisboa em 21 e 22 de Outubro último, a convite da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a sua 25.ª Assembleia Geral.

A U. R. F., constituída pelas principais administrações ferroviárias de uma boa parte da Eu-

ropa, é o Organismo que estabeleceu e dirige a conhecida rede rodoviária turística (Europabus) que já abrange 16 países da Europa, o Norte de África e o Próximo-Oriente.

A vinda a Portugal de tão importante agrupamento, ligado aos Caminhos de Ferro Europeus e a grandes empresas rodoviárias colaborantes, representou mesmo uma espécie de consagração da participação portuguesa na aludida rede, a qual teve início desde Janeiro do corrente ano com a adjunção de alguns circuitos e excursões, mercê de um contrato de cooperação entre a C. P. e a empresa Claras Transportes e que certamente muito vai beneficiar o turismo de afluxo a Portugal.

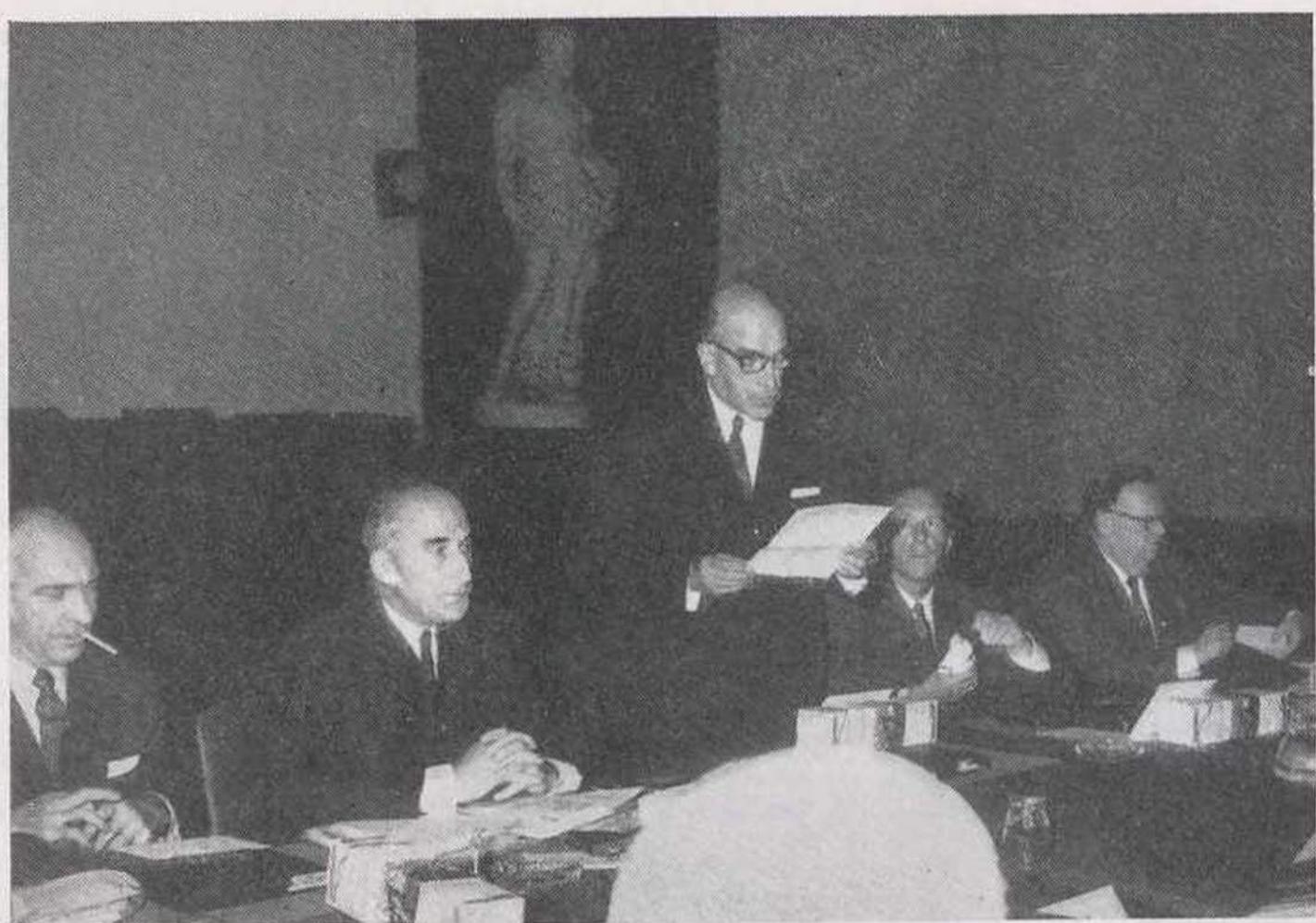
Os trabalhos decorreram na Sociedade de Geografia, em cuja bela sala Algarve se reuniu na manhã do dia 21, o Comité de Direcção da U. R. F. e nesse mesmo dia à tarde a Assembleia Geral.

As palavras de boas-vindas foram pronunciadas pelo sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da C. P., o qual salientou que em Portugal de há anos se vinha seguindo com a maior atenção a

evolução da U. R. F. e o interessante progresso das suas actividades e a importância da rede Europabus para o «descobrimento» das regiões turísticas do Velho Mundo.

Nos seus trabalhos a Assembleia apreciou os aspectos mais salientes da sua actividade no ano em curso, os problemas da política dos transportes, o programa da futura temporada da Europabus, a acção publicitária a desenvolver no futuro, etc.

No final, num banquete realizado no Hotel Ritz, foram pronunciados discursos. Por parte da C. P., do administrador sr. eng. Oliveira Martins e por parte da U. R. F., do sr. eng. Roger Guibert, que,



Na abertura da sessão de trabalhos, que decorreram na Sociedade de Geografia, o eng. Espregueira Mendes, ilustre director-geral da C. P., proferiu um brilhante discurso

além de presidente do Organismo, é actualmente o director-geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.).

A Assembleia finalizou o seu programa no dia 22 com uma visita à Costa do Sol, oferecida por Claras Transportes, e um almoço no estabelecimento hoteleiro do Guincho, onde alguns dos delegados puderam contemplar pela primeira vez o majestoso Oceano Atlântico.



O eng. Guibert, presidente da U. R. F. e director dos Caminhos de Ferro Franceses, no uso da palavra, numa das reuniões de trabalho

Nesse mesmo dia à noite foram os delegados obsequiados pelo Comissariado do Turismo com um jantar no restaurante «Folclore» onde puderam apreciar algumas danças e cantares nacionais, constituindo tudo uma bela jornada de confraternização em prol do turismo português.



A V Exposição Filatélica Internacional Ferroviária da FISAIC no Luxemburgo

IMPRESSÕES DE UM VISITANTE

POR RUI LOBÃO SANCHES

De 30 de Setembro a 3 de Outubro últimos realizou-se no Luxemburgo, a V Exposição Filatélica Internacional Ferroviária a que concorreram 193 colecionadores ferroviários de todos os Caminhos de Ferro da Europa e ainda de Israel.

A C. P. fez-se representar pelos seus agentes srs. António Nascimento Pinto e David Lopes dos Santos, os quais obtiveram dois honrosos prémios. O primeiro, medalha de prata pela sua colecção sobre temática ferroviária; o segundo, medalha de bronze, pela colecção sobre selos clássicos da Inglaterra (1862-1874).

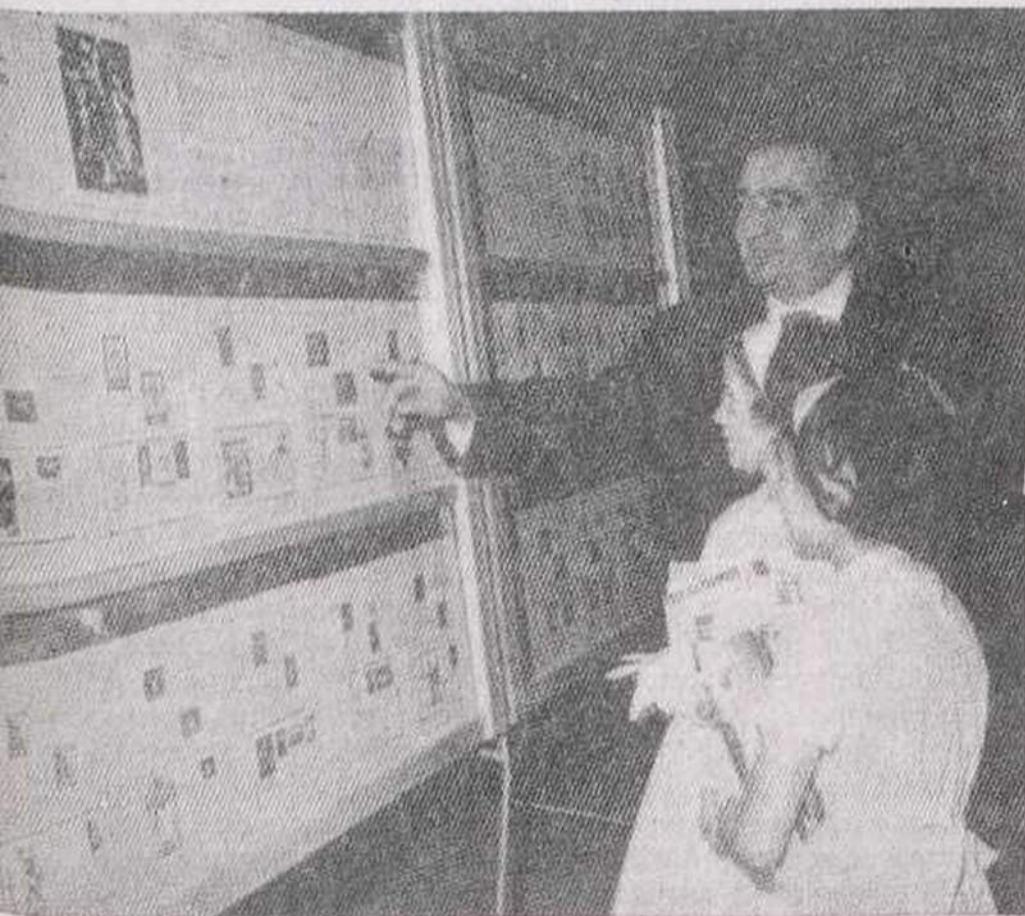
Os Caminhos de Ferro Portugueses foram ainda distinguidos com uma valiosa taça de prata pelo melhor conjunto apresentado por cada Administração ferroviária.

TEVE lugar na pequena mas formosa cidade do Luxemburgo, de 30 de Setembro a 3 de Outubro de 1966, a V Exposição Filatélica Internacional Ferroviária, sob a égide da FISAIC, exposição que constituiu, depois da «expo», de Gotemburgo, onde no sector da fotografia se alcançou para a C. P. uma Menção Honrosa, a segunda colaboração dos ferroviários portugueses em certames da FISAIC.

Simultaneamente com a exposição, realizou-se o Congresso dos Ferroviários Filatelistas.

A delegação portuguesa foi constituída da seguinte forma :

- Delegado oficial — Rui Lobão da Silva Sanches
- Delegado particular — João Antunes Louro



Um aspecto da V Exposição Filatélica Internacional dos Ferroviários

tendo o primeiro sido nomeado pela Direcção do Clube Ferroviário de Portugal e ambos aceites pelo representante da FISAIC em Portugal — o dr. Élio Cardoso. Ambos também receberam sob parecer favorável da Direcção-Geral da Companhia autorização do Conselho de Administração para dispensa de serviço durante o tempo da viagem àquele pequeno país da Europa.

Tentaremos relatar, com a maior fidelidade e pormenor possíveis, o que nos foi dado observar durante a realização do certame.

* * *

Ao desembarcarmos na estação do Luxemburgo fomos recebidos por um Comité de Recepção que nos fez entrega pessoal de documentação referente à nossa estadia e material de propaganda turística. Após uns curtos cumprimentos de boas-vindas, fomos imediatamente conduzidos ao Hotel City (hotel com óptimas instalações), situado a cerca de 100 metros da estação. Uma vez instalados, tomámos conhecimento de todo o calendário oficial e definitivo do certame, calendário que, de resto, não continha qualquer alteração ao previamente estabelecido.

Após o almoço, servido nas magníficas instalações do bufete da estação (onde seriam servidas todas as outras refeições, excepto o banquete oficial), seguimos para o grande pavilhão da Feira Internacional do Luxemburgo, situado no outro extremo da cidade e algo distante da zona da estação ferroviária. Ali tomámos lugar num dos anexos do pavilhão central, juntamente com cerca de 400 delegados e suas famílias. Uma pequena orquestra executou alguns números de música clássica, no intervalo dos quais alguns oradores usaram da palavra dando sobre-tudo explicações do modo como o certame fora organizado. O penúltimo orador a falar foi o dr. Emile Schelesser, Presidente-Geral da FISAIC, que agradeceu a todas as entidades oficiais do Luxemburgo a colaboração dispensada.

Por último falou o Ministro dos Transportes, Obras Públicas, Correios e Telecomunicações do Luxemburgo, M. Albert Bousser, que, num admirável improviso, disse da grande satisfação sentida por todos os luxemburgueses em receber no seu pequeno país tão numerosa presença de ferroviários europeus a quem desejou as melhores

boas-vindas. Terminado o discurso, coroado com vibrantes salvas de palmas, e após a pequena orquestra ter executado o hino nacional luxemburguês, escutado de pé e em silêncio por toda a assistência, o referido Ministro, acompanhado de outras entidades oficiais do Luxemburgo, procedeu à inauguração oficial da exposição.

Entrámos então no vasto salão central do Pavilhão da Feira e o que aí nos foi proporcionado ver deixou-nos algo surpreendidos, dada a sua grandeza; de resto, a admiração não foi só nossa, pois constatámos que grande número de delegados dos restantes países (e estes já bastante habituados aos certames anteriores), manifestavam igual expressão de admiração.

Concorreram ao certame os seguintes países: Noruega, Suécia, Finlândia, Dinamarca, Alemanha, Inglaterra, Holanda, Bélgica, França, Suíça, Itália, Luxemburgo, Jugoslávia, Portugal e Israel.

Espalhados por todas as paredes interiores da exposição lá estavam os cartazes turísticos enviados por todos os países. Num dos topo e sob bonito balcão colocado a toda a largura da sala, podiam ler-se os nomes dos diferentes países concorrentes junto aos quais se encontrava uma jovem distribuindo desdobráveis propagandísticos de cada país. Por feliz casualidade, a propaganda de Portugal estava situada junto de uma das entradas do pavilhão. Depois, ao centro e ocupando quase toda a área principal, encontravam-se as vitrinas da exposição. Contámo-las: eram ao todo 480 e, como cada vitrina era composta de duas faces, verificámos que estiveram patentes 960 quadros, contendo um total aproximado que calculámos em 4800 folhas patenteando selos, envelopes e marcas, tudo constituindo um conjunto valiosíssimo, como fácil é de supor. No outro extremo do pavilhão e sobre um tablado largo de palco, por entre vasos de flores e em ambiente feérico, colocados em semi-círculo, encontravam-se 14 manequins, envergando cada um deles a farda de chefe de estação de cada um dos países presentes. A nossa farda — chefe de estação principal — era a terceira a contar da direita e, como todas as restantes, estava muito bem apresentada. Foi a nossa farda alvo de atenções especiais pois que, dentre todas as presentes, era a única que continha palmas douradas tanto na gola como no boné. Verificámos também que foi muito fotografada e filmada. À frente das fardas estavam colocadas algumas mesas sobre as quais estavam expostas lanternas e outro material de serviço ferroviário. Ainda no mesmo local outras vitrinas mostravam emblemas, medalhas e galhardetes de algumas empresas ferroviárias.

Própriamente sobre a exposição e segundo fomos informados posteriormente, esta foi visitada por cerca de 4000 pessoas. No que respeita à presença de Portugal, notámos que a propaganda enviada foi muito procurada, pois logo nos primeiros dias todos os desdobráveis referentes à propaganda turística do Algarve haviam desaparecido — e foi com bastante mágoa que tivemos de dizer à simpática jovem que a estava distribuindo que não tínhamos mais para lhe dar...

Notámos ainda também (e isto não sem uma ponta de pesar) que na parte exterior do Pavilhão estavam hasteadas todas as bandeiras dos países concorrentes, excepto a nossa. Explicou-nos então um membro da organização que era hábito das delegações serem portadoras da sua própria bandeira nacional e que se tinham visto em dificuldades para arranjar uma bandeira portuguesa, bandeira essa que conseguiram de facto obter e que estava exposta no interior do casino sindical, em lugar bem visível como de facto estava e mais adiante referiremos.

Sábado, 1. No 10.º andar do majestoso edifício dos Serviços Centrais dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses, teve lugar a realização do Congresso ao qual estavam presentes cerca de 250 delegados dos diferentes países. Fomos os últimos a entrar na sala e, ao fazê-lo, ouvimos da voz do respectivo Presidente um vibrante «Viva a Portugal» e da parte de todos os presentes uma significativa salva de palmas. Trata-se da primeira vez que Portugal,



Durante a homenagem dos ferroviários filatelistas aos Mortos da última Guerra. Em primeiro plano os srs. drs. Emile Schlasser, Marcel Molion e Nicolas Krier

através de uma delegação de ferroviários, estava presente e, como é óbvio, agradecemos o elogio e a honrosa distinção. Diversos assuntos ali foram tratados mas, porque não estávamos superiormente autorizados a tomar decisões, limitámo-nos lógicamente a tomar conhecimento dos assuntos tratados. De resto, todos os pontos da agenda foram aprovados e o próximo Congresso Filatélico ficou marcado para Roma.

Terminado o Congresso, foi-nos perguntado particularmente pelo Presidente do mesmo, M. Nicolas Krier, se não haveria possibilidade de efectuar realização congénere em Portugal. A nossa resposta foi que teríamos imenso prazer em o fazer mas que, sobretudo devido ao facto de a filatelia ferroviária portuguesa ser ainda de organização recente, não lograríamos essa possibilidade, se não dentro de 3 a 4 anos.

Após o almoço desse dia 1, efectuou-se uma Bolsa Filatélica, à qual não assistimos por não ser de interesse para a nossa representação. E nesse mesmo dia, depois do jantar, teve lugar um concerto de gala oferecido no moderno teatro da cidade, por uma Banda Militar, concerto apreciadíssimo por toda a assistência.

Domingo, 2. Pelas 9 horas, e abrilhantado pela Banda Ferroviária FNCTTFEL formou-se um pequeno cortejo que, junto ao monumento erigido no átrio principal da estação do Luxemburgo em honra dos ferroviários luxemburgueses mortos pela última guerra, escutou em silêncio o hino ferroviário luxemburguês enquanto era colocado um ramo de flores na base do referido monumento, ramo que, sobre as cores nacionais do Luxemburgo, continha uma dedicatória dos ferroviários filatelistas. O referido cortejo dirigiu-se depois à Praça da Constituição onde teve lugar idêntica cerimónia na base do monumento aos soldados luxemburgueses e seguiu depois para a Câmara Municipal. Aqui receberam-se as boas-vindas do respectivo Presidente, que a todos ofereceu um Vinho de Honra. Depois, como agradecimento e recordação da cidade, cada chefe de delegação estrangeira e por entre aclamações gerais, recebeu das mãos daquele Presidente um lindo livro sobre a cidade. Como mera nota de referência diremos que a delegação portuguesa foi a segunda a ser distinguida com esta oferta. Seguiu-se um pequeno concerto na Praça de Armas e, por volta das 13 horas, no restaurante da Feira Internacional, realizou-se o Banquete Oficial. A este Banquete estiveram presentes altas individualidades da vida luxemburguesa e a ele se dignou presidir o Ministro das

Comunicações do Luxemburgo que, no final do seu discurso leu uma curta mensagem de Sua Majestade a Grã-Duquesa. Uma pequena orquestra executou trechos de música clássica, sempre muito aplaudidos e foi aproveitada a ocasião para se conferirem a alguns elementos da organização adequadas distinções, também por todos sempre ovacionados. À noite, efectuou-se no Casino Sindical um espectáculo especial, durante o qual foram atribuídos os prémios instituídos pelo júri da Exposição e apresentadas algumas atracções. A *soirée* terminou com música para dançar. Aqui sim, numa das paredes laterais e em relativa evidência estava uma grande bandeira portuguesa. Foram distribuídos diplomas de honra a todos os expo-positores. Quanto aos prémios, só uma reduzida percentagem foi contemplada. Em boa verdade, dado que era a primeira vez que concorriamo, pouco esperávamos receber, por isso, ficámos surpreendidos quando o júri chamou pelo nome de Portugal!...



O edifício sede da Administração dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo

Ao nosso expositor António do Nascimento Pinto foi oferecida uma placa comemorativa da Exposição, encerrada em caixa especial, pela variedade de temas apresentados; ao nosso expositor David Lopes dos Santos, placa idêntica pelo valor da sua apresentação, e a Portugal uma das melhores taças apresentadas por, tendo apresentado só dois expo-positores, ter enviado em globo, variado e valiosíssimo material. Ao ser-nos entregue esta taça a nossa representação ouviu nova e prolongada salva de palmas, pois que, segundo opinião dos nossos camaradas franceses trata-se *vraiment d'une coupe de champion*.

2.ª-feira, 3. Os colegas luxemburgueses ofereceram-nos uma excursão em autocarro através do seu encantador País, excursão que deixou em todos os participantes as mais perduráveis recordações.

Comentário final

A finalizar, diremos apenas que toda a organização pôde ser considerada perfeita — e grandiosa. De facto, notámos ter sido verdadeiramente extraordinária toda a actividade desenvolvida pelos nossos colegas luxemburgueses no sentido de dar ao certame a maior elevação e realce — o que conseguiram bem.

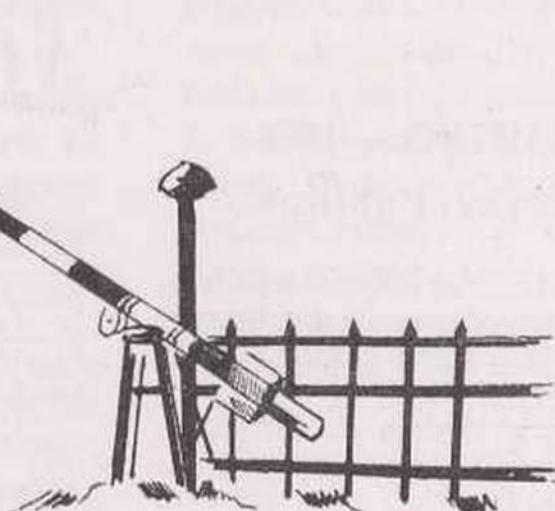
Portugal compareceu, pela primeira vez, com uma delegação de ferroviários a uma organização da FISAIC e não podemos deixar de referir as amabilidades com que todos os nossos colegas estrangeiros nos rodearam durante esses dias. Onde quer que estivéssemos logo eramos cercados de atenções e simpatias. Muitos nos pediram para que conseguissemos promover trocas de selos com filatelistas ferroviários portugueses e a todos prometemos que fariamos o possível por lhes ser prestáveis.

Sem dúvida que colhemos úteis ensinamentos para o futuro. E mais teríamos ainda conseguido se tivesse sido possível a qualquer dos nossos expo-positores lá ter estado presente, pois que por vezes foi a nossa atenção chamada por outros para troca de impressões sobre temas técnicos filatélicos, assunto esse no qual não estávamos muito à vontade...

É óbvio que aproveitámos para fazer alguma propaganda das nossas actividades culturais e até recreativas e desportivas.

Cremos assim, ter-nos desempenhado cabalmente da missão de que fomos encarregados e contribuído para que os filatelistas ferroviários portugueses ficassem mais conhecidos. Pela distinção que nos coube, o nome de Portugal e dos seus Caminhos de Ferro saiu prestigiado desta reunião, e isso é, muito para além de tudo, o que mais nos interessa registrar.

Impõe-se assim uma continuação de presenças positivas da nossa classe, na certeza de que só trabalhando nesse sentido se almejará uma mais estreita colaboração e entendimento entre os nossos ferroviários e os restantes da Europa. Foi com esta presença — e com outras que certamente se seguirão... — que poderemos vir a obter a certeza de que Portugal não será jamais um País esquecido cá no fundo da Europa atlântica, à beira-mar plantado.



FERROVIÁRIOS DESPORTISTAS

QUANDO há meses o Clube Ferroviário de Portugal resolveu praticar o basquetebol feminino, não tardaram a surgir adesões a tal iniciativa. Entre as jovens que acudiram, sem delongas, à chamada, estava a NELSA MARIA ALEIXO MADEIRA, escriturária do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Desde as primeiras sessões de treinamento que ela chamou sobre si as atenções gerais. É que não obstante tratar-se de uma estreante revelou imediatamente faculdades para a prática da interessante modalidade. A maneira ágil como disputava os lances e a facilidade de encestamento revelada, desde logo mostraram estar-se em presença de uma promissora basquetebolista.

Agora que o «cinco» daquela colectividade vai tomar parte no torneio oficial da respectiva Associação lisboeta, procurámos a NELSA para uma breve troca de impressões.

Acerca da sua vida desportiva disse-nos ela :

— *Em boa verdade pouco tenho para dizer da minha vida ao serviço do desporto. Isto, por que jamais havia praticado qualquer modalidade. Entre nós — o que na verdade é lamentável — o desporto feminino não conta ainda com as simpatias e ambiente que seria de desejar. Daí o facto de a maior parte das raparigas portuguesas não se entregar à salutar actividade desportiva. Eu, por exemplo, nunca tivera ensejo de o fazer. Mas logo que o Clube Ferroviário abriu as inscrições para o efeito, fui das primeiras a acorrer ao convite.*

— E não está arrependida? — indagámos.

— Claro que não. Foi pena, isso sim, que esta oportunidade não tivesse surgido há mais anos. Calcule que nem ginástica era ministrada no colégio que frequentei. Daí a origem de milhares de raparigas nunca poderem colher os indiscutíveis benefícios — de ordem moral e física — que a prática do desporto proporciona.

— Que nos diz quanto à prova oficial em que vão competir?

— Tanto eu como as minhas companheiras estamos ansiosas pelo breve início do Campeonato Regional. Bem sabemos que, tratando-se de estreantes, iremos encontrar muitas dificuldades no confronto com equipas já possuidoras da experiência proporcionada pela rodagem que possuem. Mas faremos o possível por colher os frutos do trabalho até agora desenvolvido, dando desse modo uma grande alegria ao nosso dedicado e incansável treinador, a quem muito devemos e ao qual todas estamos bastante reconhecidas.

— Para terminar, tem algo mais a declarar?

— Quero aproveitar a ocasião que o Boletim da C. P. me oferece, para dirigir um apelo às dezenas de colegas dos escritórios, incitando-as a interessarem-se pela prática desportiva e a inscreverem-se, sem demora, na secção de basquetebol do nosso Clube. Experimentem fazê-lo e vão ver que não se arrependerem!



No jogo-exibição incluído nos últimos Jogos Desportivos Ferroviários na Figueira da Foz, a basquetebolista Nelsa Maria executa um correcto lançamento ao cesto

Publicações recebidas

PLANO COMEMORATIVO — 1966 do Ministério das Obras Públicas

Por amável oferta do Ministro das Obras Públicas, o *Boletim da C. P.* recebeu os dois volumes da publicação recentemente editada por aquele Ministério e subordinada ao título *Plano Comemorativo — 1966*.

A leitura desta obra dá bem a medida da eficiência e da capacidade realizadora dos diferentes sectores do Ministério das Obras Públicas.

AGRADECIMENTO

Palmira Nunes Martins Colarinha tendo-se reformado e não lhe sendo possível despedir-se, pessoalmente, de todos os seus superiores e colegas, apresenta, por intermédio do *Boletim da C. P.*, as suas despedidas, agradecendo, extremamente reconhecida, a maneira atenciosa como sempre todos a trataram.

OS CAMINHOS DE FERRO E O TURISMO

POR JOSÉ DA SILVA

INSPECTOR DE TRENS E REVISÃO

Ao surto de progresso que os Caminhos de Ferro Portugueses atravessam neste momento não pode ser indiferente essa «máquina» prodigiosa, posta a funcionar com todos os seus tentáculos aliciantes, que abrange todos os países do mundo civilizado e forma a plataforma sobre a qual se processa o intercâmbio de multidões, sequiosas de fugir ao círculo vicioso do quotidiano — essa «máquina» que caminha desde a noite dos tempos e que na era moderna se convencionou chamar «Turismo». Sim, que caminha desde a noite dos tempos, nos parece que dissemos bem. O Homem — esse mamífero bímano — depois de se ter libertado, há um milhão de anos, da sua forma embrionária, como ser pensante dotado de inteligência, jamais se resignou a viver a vida inteira nos limites acanhados da sua paisagem natal sem se aventurar a transpor esses limites — a atravessar as fronteiras do seu pequeno mundo — para ir mais além, para lá do horizonte visível, em demanda doutrinos panoramas humanos, doutros impressionismos paisagísticos, na ânsia de quebrar a monotonia dum viver agrilhoado ao seu *habitat*, palpitante de curiosidade no desvendar do ignoto e do fremente desejo de conquista do saber.

O Turismo não é novo — tem a idade do Homem. Simplesmente se deu nome — se deu fachada — à manifestação duma lei biológica que reside no âmago do ser humano desde as suas origens. Os caminhos e encruzilhadas do Mundo existem no seu cérebro, desenhados e coloridos no filão fabuloso da sua imaginação. Ele procura, ansiosamente, seguir esses caminhos e encruzilhadas, seduzido por uma miragem de beleza que já não consegue descobrir no seu meio-ambiente, devassado pelo despertar igual de milhentas manhãs.

Recordamo-nos de ter lido, em tempos, no *Jornal de Turismo* esta frase lapidar de Rolin de Macedo: «O Turismo é uma espécie de *flirt* entre as multidões». Exactamente. As multidões «namoram-se» pelo que encontram entre si de novo, de inédito, de exótico — de «nunca visto» — nos usos e costumes, nas artes, na intelectualidade, nas belezas naturais, nos climas. O Homem, sendo, pode dizer-se, um ser de vida sedentária, sente, todavia, borbulhar no íntimo da sua alma um sentimento migrador, que o leva por vezes, irresistivelmente, em demanda doutras pa-

ragens no anseio de beber noutras fontes o influxo de espiritualidade que já não encontra na saturação do seu meio.

Foi através da consumação deste impulso ingénito das multidões que os condutores de povos se propuseram organizar uma grande e frutuosa indústria, a que deram o nome de Turismo, poderoso veículo transportador de divisas que exerce a sua função benéfica desde o mais curto percurso entre duas aldeias até à maior distância entre dois países antípodas.

Portugal, prestigiado pela sua posição geográfica, que o coloca, de maneira relevante, num dos mais salientes cruzamentos de caminhos do Mundo, procura afanadamente aproveitar a oportunidade, que tardava, montando a sua «máquina» turística, que promete ser de assinalável eficiência, dadas as condições privilegiadas do seu clima e suas belezas naturais, que vão desde o verde poético do Minho, com o pitoresco dos costumes da sua gente, até ao florido matizado das amendoeiras do Algarve, passando pela claridade radiosa das suas maravilhosas praias atlânticas.

Da estrutura dessa «máquina» faz parte, como elemento preponderante e altamente influente, o Caminho de Ferro. Podemos mesmo considerá-lo como a sua espinha dorsal. De Norte a Sul e de Leste a Oeste, o Caminho de Ferro está presente, oferecendo o seguro esteio da sua via ao rolar daquela «máquina», da qual, como não podia deixar de ser, também colhe os frutos da sua relevante e prestimosa influência.

Afigura-se-nos que os altos dirigentes do Caminho de Ferro, mercê de novos problemas criados pela modernização dos tempos e dos costumes e atentos à concorrência doutros meios, estão a sentir-se inclinados para uma urgente actualização dos transportes ferroviários em determinadas zonas do nosso território, onde o Turismo exerce o fascínio da sua poderosa acção. Entre algumas dessas zonas, lembramo-nos da região litoral da província do Algarve, recheada de belezas naturais, de praias famosas de repercussão internacional e dos motivos históricos e arqueológicos que ornamentam uma grande parte das suas aldeias, vilas e cidades.

Já em 1962, através de alguns dos relatórios que escrevemos quando do nosso estágio para subinspector de Exploração, focámos variados e aliciantes aspectos dessa

bela província, no pressentimento de que a evolução do conceito pelo Turismo viesse, nos anos próximos, a colocar em plano de evidência algumas das ideias arrojadas que então aventámos—se arrojados se podem considerar os problemas concernentes à actualização e modernização dos meios de transporte, já há muito solucionados nalguns países europeus, como, por exemplo, a França, em relação à sua costa mediterrânea, toda ela polvilhada de belas praias e estâncias de veraneio, que o futuro, disso estamos certos, virá testemunhar não serem mais belas que as do nosso litoral algarvio.

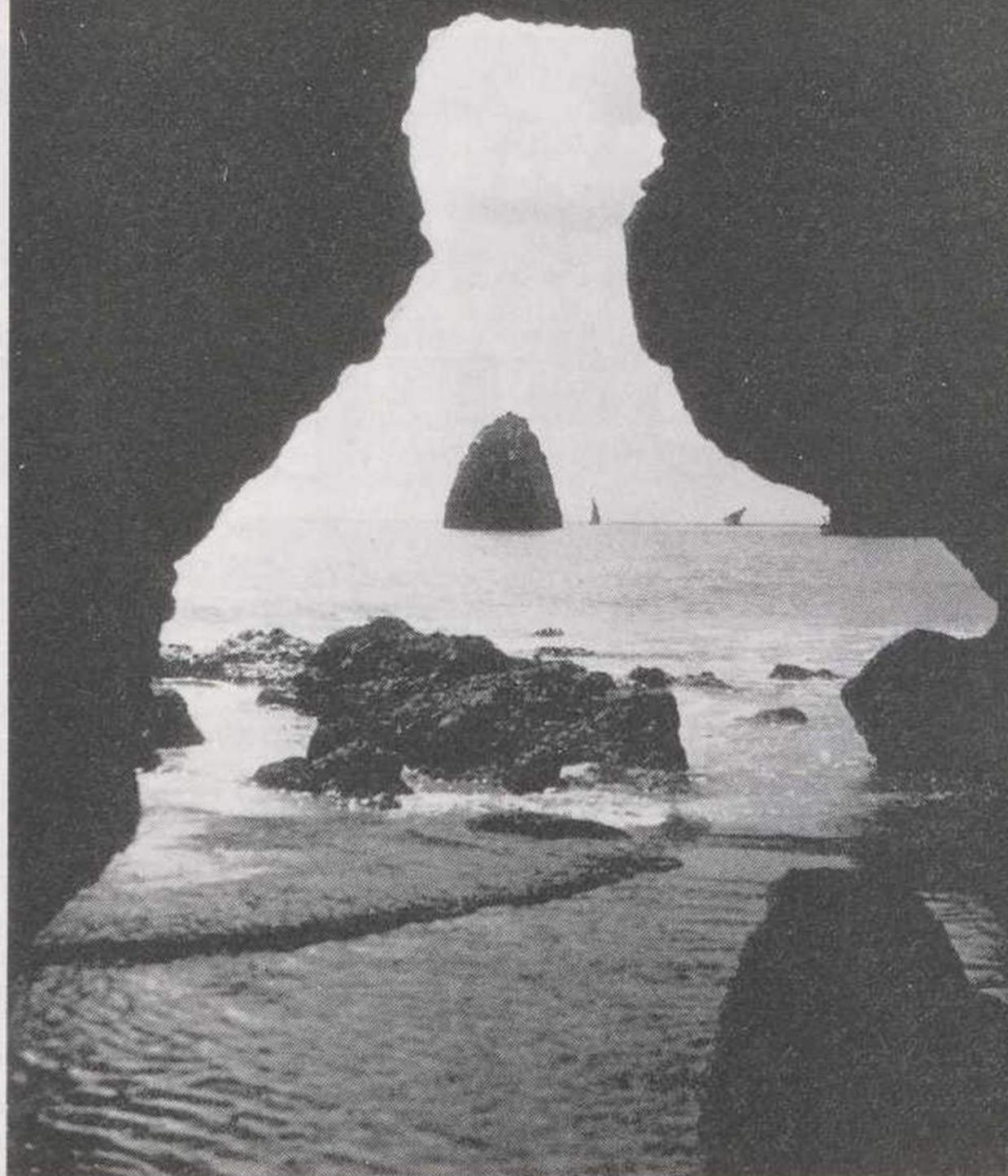
Pelo que escrevemos então, não podemos, hoje, ser considerados fantasistas, porquanto toda a Imprensa portuguesa se tem feito eco do avassalador incremento do Turismo no Mundo e muito particularmente do febril desenvolvimento que está a atingir no nosso País, colocando em alto relevo o prestígio internacional da nossa província do Algarve, para nos cingirmos especialmente a esta.

Parece-nos interessante e oportuno transcrever, com a devida vénia, do interessante artigo de Carlos Machado, publicado no conceituado jornal *Diário de Lisboa*, do dia 5 de Abril passado, o seguinte trecho: «A política de construção de novos hotéis tem, portanto, de prosseguir a ritmo acelerado. Mas a rentabilidade destes empreendimentos obriga a cuidar da respectiva taxa de ocupação durante todo o ano — e neste aspecto a posição do Algarve pode considerar-se única no contexto turístico português, pelo menos no Continente, pois oferece sérias possibilidades para se transformar numa autêntica estância marítima de Inverno».

A fama da nossa província meridional está a atingir tal projecção no Mundo, que dentre todas as regiões do País, banhadas pelo mar, com tendência para suplantar as de Sintra e Costa do Sol, para só nos referirmos às de maior repercussão turística, é a do Algarve a mais desejada por turistas vindos de todos os quadrantes da Terra, como se tivessem descoberto nela um verdadeiro Eldorado de belezas naturais e um tesouro, até aqui ignorado, de paz e de felicidade.

Acerca desta bela província, debruçada sobre o azul pútrissimo das águas do Atlântico, orlada pelo recorte dantesco de rochas abruptas e pelas areias finas das suas famosas praias, a Imprensa estrangeira também tem dado um valioso e importante contributo para a sua divulgação no plano internacional. Atentemos no que jornalista inglesa escreveu de Faro—da bonita capital algarvia—para o jornal americano *New York Times*: «A província do Algarve é um dos centros de férias da Europa por excelência». (Noticiário das 15 horas do Telejornal da R. T. P., do dia 5/6/966).

Mas voltemos aos nossos referidos relatórios e vejamos o que em 1962 escrevemos num deles acerca do momentoso problema do transporte de passageiros ao longo da costa algarvia.



Entre algumas dessas zonas, lebramo-nos da região litoral da província do Algarve, recheada de belezas naturais, de praias famosas de repercussão internacional

«Via dupla electrificada de Lagos a Vila Real de Santo António»

«Não foi por fantasia que escrevemos esta epígrafe. Simplesmente a previsão da realidade — que talvez venha ainda a ser do nosso tempo. Leia-se, por favor, o nosso relatório anterior. Analise-se o que nele se diz de autêntica verdade sobre este maravilhoso litoral algarvio, de que o Caminho de Ferro é, muito justamente, a sua espinha dorsal. Aqui nesta bonita província o turista ou simples viajante, oriundo de qualquer latitude, não tem motivos ou ensejos de recordar com saudade as belas paisagens doutros países. Aqui, o turista, quando menos o espera, ao erguer as pálpebras dum rápido pestanejar, exclama um Oh ! de admiração ante tanta beleza natural.

Esta região, amanhã, alcançando, pelos amplos motivos que o justificam, o apogeu do seu desenvolvimento, pode ser, sem favor, uma das mais belas de Portugal. E porque não uma VIA DUPLA ELECTRIFICADA DESDE A PONTA DE SAGRES ATÉ VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO ? Existem regiões noutros países com muito menos merecimento — e já a têm. Os comboios eléctricos de composições simples e duplas (de 3 e 6 unidades), além de resolverem satisfatoriamente o difícil problema dos transportes de passageiros ao longo de todo o litoral algarvio, davam à província uma justa repercus-

são no mundo do turismo, canalizando para a sua economia e desenvolvimento o importante contributo do capital estrangeiro, além de oferecer a todas as populações, principalmente às marginais, um motivo aliciante a seduzir a sua preferência.

As automotoras, devido ao seu intenso trabalho e, pode dizer-se, permanente actividade, não podem, como é de prever, ter a necessária assistência técnica, e por que também o seu número de unidades motoras não abunda, estão, no momento presente, um tanto longe de corresponder em boas condições, principalmente nas épocas de veraneio e escolar, ao regular e intenso movimento de passageiros, que se desloca de uns para outros pontos, utilizando a via férrea. Acrescentemos, ainda, que, em casos de festividades regionais, mercados e feiras, motivos que, mais do que em qualquer outra, existem em apreciável quantidade em toda a província, cuja efectivação ocupa datas ao longo de todo o ano, o problema assume uma tal acuidade, que, por vezes, muito dificilmente se encontra solução para ele, porquanto nem sempre é possível lançar mão dos desdobramentos, em virtude do escasso número de automotoras de reserva (referimo-nos à reserva de Vila Real de Santo António), que frequentemente acorrem a substituições de unidades avariadas.

Não há dúvida de que a mais adequada solução para

o problema dos transportes do público, tendo bem presente o facto da região algarvia, bafejada pelos dons da Natureza, estar repleta de praias famosas em toda a Costa e constituir opulento alfobre de belezas naturais, de motivos históricos e arqueológicos, campo sedutor para empreendimento de tal envergadura, seria a construção de uma segunda via férrea, formando uma via dupla electrificada desde a histórica Ponta de Sagres até Vila Real de Santo António. A disposição topográfica do terreno e do traçado da linha actual, com uma ou outra suave curva de longo raio a permitir velocidades da ordem dos 100 km/hora (superior, neste aspecto, à chamada linha de Sintra) facilitariam o grande cometimento.»

Com pequenas modificações, foi tudo isto que escrevemos em 1962. Vão decorridos quatro anos e a grande prova do tempo parece estar a demonstrar a validade da ideia, que pode ter realmente cabimento no actual panorama turístico da província algarvia, onde multidões de viajantes, nacionais e estrangeiros, povoam as suas praias e todos os seus recantos aprazíveis, além da população nativa que se desloca no engodo aliciante das inúmeras feiras, mercados, romarias e demais festividades, não esquecendo essa outra população juvenil, frequentadora dos diversos estabelecimentos de ensino — escolas técnicas, industriais, comerciais e liceus. Foi uma ideia nossa que, estamos certo, nenhum mal traz ao Mundo, mesmo que tornada pública através das conceituadas colunas do *Boletim da C. P.*

Sentimos, no entanto, que tal ideia está perfeitamente integrada no verdadeiro significado da seguinte frase lapidar: «A ORGÂNICA duma empresa deve evitar tornar-se estática, para se manter dinâmica e evolutiva». (Da brilhante palestra proferida pelo eng. Alfredo Garcia, no dia 17 do passado mês de Agosto, na Sala de Instrução do Grupo Oficial do Barreiro, onde, com o eng. Belém Ferreira, se propôs apresentar-nos, em palavras fluentes e eruditas, os esquemas da nova Reorganização da Companhia).

Admitindo que tal empreendimento não esteja, por motivos óbvios, nas perspectivas dos nossos dirigentes, quanto a um plano de realizações mesmo a longo prazo, estamos certo que a ideia pode começar desde já a oferecer controvérsia ao espírito daqueles que anseiam por um Caminho de Ferro à altura do nosso tempo.

O Algarve é a região mais desejada por turistas vindos de todos os quadrantes da Terra, como se tivessem descoberto nela um verdadeiro Eldorado de belezas naturais e um tesouro, até aqui ignorado, de paz e felicidade



NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Quando a primeira locomotiva chegou à fronteira...

POR VASCO CALLIXTO

A história dos caminhos de ferro em Portugal, lamentavelmente, continua por escrever, por não ter aparecido ainda o «maquinista» decidido, que percorra todas as «linhas» do passado, para depois nos dar conta de quanto viu e admirou nessa fascinante jornada. É pena, realmente, que assim suceda. Entretanto, como modesto contributo para a lacuna existente, estas linhas do «tempo dos nossos avós» irão dando a conhecer alguns factos da secular existência do comboio entre nós.

Façamos, portanto, mais uma viagem retrospectiva e recordemos a chegada da primeira locomotiva à fronteira, a que se seguiu a abertura à exploração da primeira linha férrea portuguesa. Recuaremos um pouco mais de cem anos; encontrar-nos-emos na infância dos caminhos de ferro no nosso país.

Foi em 30 de Maio de 1863 que a fronteira luso-espanhola ouviu pela primeira vez o silvo agudo da locomotiva, que havia partido de Lisboa e coberto 272 quilómetros, através dum nova linha férrea peninsular, que seria a primeira a concluir-se em Portugal. A história deste facto é, afinal, a história da linha do Leste, cuja construção caminhou a par e passo com a da linha do Norte, concluída um ano mais tarde.

Como é sabido, pois o facto já fez correr rios de tinta, principalmente há dez anos, quando se comemorou o centenário do nosso caminho de ferro, o troço inicial da linha comum Norte-Leste, de Lisboa ao Carregado, foi inaugurado com toda a pompa em 28 de Outubro de 1856. Festivamente assinalado o aparecimento da ferrovia no país — o que sucedia depois de treze outros países da Europa já a possuirem — a obra prosseguiu nos anos seguintes, embora, inicialmente, com certa morosidade.

Antes mesmo da inauguração do citado troço, a projectada linha deu muito que falar e muito que conferenciar, em especial quanto ao ponto em

que o caminho de ferro devia atravessar o Tejo. Pensou-se em Valada, no Reguengo, no Carregado, em Santarém, em Constância e em Abrantes. Afinal, em 1859 optou-se por Constância. E ao que parece, foi esta difícil escolha que retardou os trabalhos para além do Carregado.

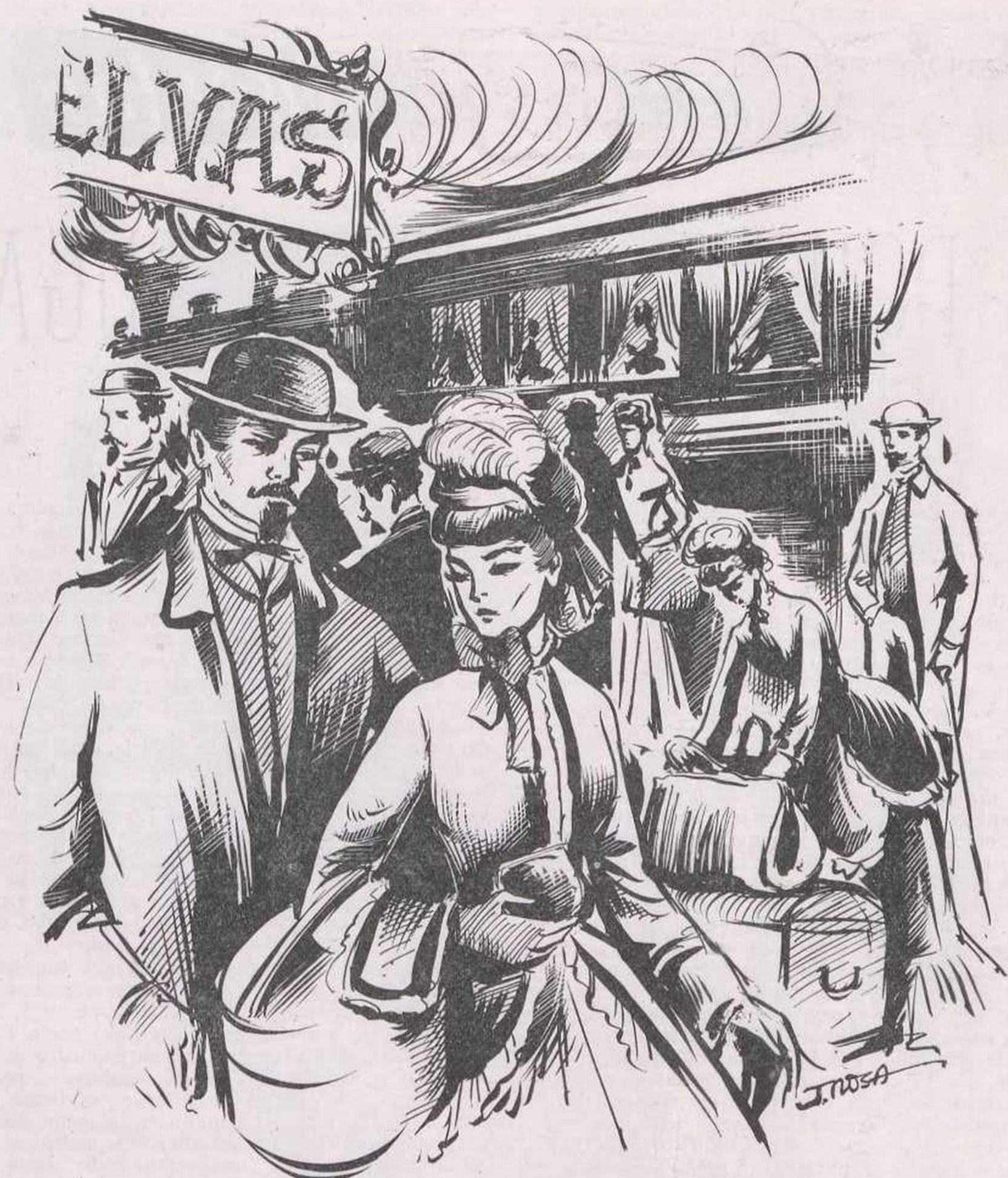
Convirá citar que o troço inaugurado em 1856 incluía algumas notáveis obras, entre as quais se destacava a ponte de Xabregas, sobre a estrada que partia de Lisboa. Ponte de tipo único entre nós, esteve ao serviço durante quase um século, vindo a ser substituída em fins de 1954. Olivais era a primeira estação fora da cidade.

Até ao Verão de 1858, a linha avançou apenas mais 30 quilómetros, até à ponte de Asseca, adoptando-se até ali a bitola de 1,44 m, como estava em uso na Europa Central... mas não estava em Espanha, para onde se dirigia a nossa via férrea. Daí resultou a mudança para a bitola de 1,67 m, igualando-se assim as duas redes peninsulares. Houve, portanto, que alterar mais de 100 quilómetros de linha e o troço da ponte de Asseca a Santarém, aberto à exploração em 1 de Julho de 1861, foi o primeiro que se construiu com a nova bitola.

Deverá referir-se que o traçado por Santarém foi bastante discutido, pois enquanto uns pretendiam que o caminho de ferro passasse a norte da cidade, outros opinavam pelo sul. E a «pequena velocidade» com que as obras decorriam, chegou a ser cantada nos teatros populares de Lisboa.

Mas o caminho de ferro prosseguiu, Tejo acima, deu origem à que hoje é a importante vila do Entroncamento, transpôs o rio em Constância e chegou a Abrantes em 7 de Novembro de 1862. No ano seguinte, a locomotiva fez-se ouvir no Alto Alentejo, passou por Elvas e, como já foi dito, a 30 de Maio de 1863 a linha do Leste estava construída até à fronteira e, portanto, concluída, se bem que ainda não aberta à exploração.

A inspecção da nova via férrea realizou-se em 10 de Junho, partindo o comboio especial de Santa

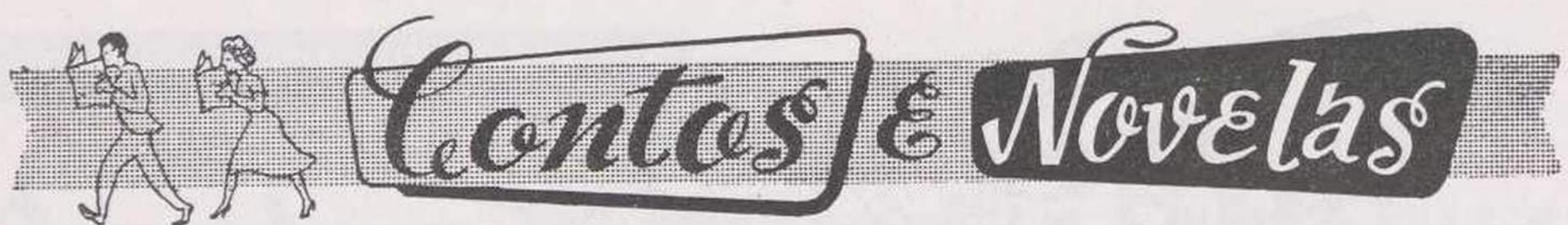


Como não havia ainda acordo com o caminho de ferro de Badajoz, o Governo impôs que a exploração terminaria em Elvas, que conheceu os primeiros visitantes em 29 de Agosto de 1863

Apolónia às 4 horas da manhã. Examinaram-se minuciosamente todas as obras de arte, quer à ida, quer à volta, apontou-se o que se devia fazer, quando já podia ter-se feito, e como não havia ainda acordo com o caminho de ferro de Badajoz, onde, aliás, não havia nem estação nem plataforma giratória, o Governo impôs que a exploração terminaria em Elvas, que conheceu os primeiros visitantes «ferroviários» em 29 de Agosto daquele ano de 1863. Por fim, decorrido menos de um mês, tudo ficou resolvido e a linha do Leste foi aberta à exploração até à fronteira em 24 de Setembro. A linha espanhola de Badajoz só muito mais tarde veio a ser construída.

O custo desta primeira via férrea portuguesa foi de 146 398 francos por quilómetro, ou seja, ao câmbio médio da época, 26 351\$640 réis. Quanto a acidentes, «atingiram o terrível em Ponte de Sor, em 2 de Dezembro de 1862, quando um comboio de carris, em dupla tracção, numerosamente tripulado para a descarga, se despenhou do tabuleiro do viaduto, exibindo o indescritível espetáculo dum destroço medonho».

Cite-se ainda que o serviço de passageiros entre a fronteira do Caia e Lisboa começou com dois comboios diários, nos dois sentidos, que realizavam a viagem em 12 horas, enquanto hoje, o mesmo percurso, se cobre em 4 horas e meia.



OS DOUTORES DE PORTUGAL

POR JÚLIO DANTAS

Pouco antes de morrer, o papa Martinho V convocara para Basileia um concílio geral. Pela renúncia de Gregório XII, feito cardeal bispo do Porto, e pela deposição dessas duas sombras pontifícias que foram Bento XIII e João XXIII, o concílio de Constança extirpara o cisma do ocidente; mas deixara o cisma grego, a heresia hussita, toda a indisciplina tumultuosa do clero do século XV. Era preciso extinguí-los num novo concílio ecuménico, confirmando a fé e reformando a Igreja. Mas Martinho V, no seu leito de morte, rodeado de capelos vermelhos, estendendo a mão trémula para a copa de prata de *magister* Pedro, — só teve tempo para pronunciar o nome do purpurado que devia presidir ao futuro sínodo geral: o cardeal Juliano Cesarini. Já o concílio estava reunido em Basileia, quando o sucessor de Martinho, Eugénio IV, obra-prima da intriga romana e da astúcia consistorial, suspeitando do cardeal Juliano e do dominicano João de Rugusa, seus delegados, e sabendo que os padres pretendiam renovar as decretais de Constança, atentatórias do poder pontifício, antecipou-se no repto, cercou-se dos seus doutores, e expediu a bula que suspendia o concílio de Basileia e convocava novo capítulo sinodal para Bolonha. O concílio respondeu numa encíclica em que se declarava legitimamente constituído, como representante da Igreja universal, e intimava o Papa a revogar a bula suspensória. Eugénio IV fulminou a excomunhão sobre o concílio, — e debaixo de pálio, montado numa mula guadrapada de vermelho, abraçado a um evangeliário bizantino, seguido de uma onda de bispos e de cardeais, abalou pela noite a caminho de Bolonha. Estava travada a luta entre o concílio de Basileia e o pontífice romano, — luta de gigantes que atravessou, como uma convulsão, o pontificado de Eugénio IV, imenso baixo-relevo de batalha, eriçado de báculos, em cujo primeiro plano vão surgir as figuras enérgicas e duras dos bispos e dos doutores de Portugal.

No mais aceso da pugna, quando o poder papal e o poder ecuménico se entre-fulminavam, e precisamente no dia em que o papa Eugénio, uivando improários e invocando o diabo, ouvia ler a última encíclica de Basileia que o mandava comparecer perante o concílio para ser julgado de rebelião, — um monge camaldulo veio declarar no palácio da Potestade, perante o notário da curia pontifícia, que Nicolau de Cusa, deão de S. Florino, mestre de cânones em Pádua, a alma danada do concílio de Basileia, o mais formidável inimigo da inviolabilidade do poder papal, estava em Bolonha e pedia para ser recebido pelo Papa em consistório de cardeais. Eugénio IV, espantado da audácia e contente da vitória, — consentiu. Ia ter ali, na sua frente, reduzida a uma sombra, a maior força do concílio rebelde, o homem que conduzia multidões como rebanhos, cuja ciência, assombrando universidades, sínodos e claustros, lhe merecera o nome de *decretorum*

doctor, e em cuja palavra ardente e arrebatadora ganhavam, dia a dia, uma vida nova as doutrinas revolucionárias e anti-romanas do cardeal Pedro de Alíaco. O lobo descera ao povoado. Iam medir-se, um pelo outro, os dois gigantes. Diante da tríplice coroa de Urbano V, expressão do dogma inflexível, surgia mais uma vez, sedento de análise e de liberdade, o pensamento humano. Que vinha fazer a Bolonha Nicolau de Cusa? Submeter-se, — ele, que tinha atrás de si as mitras rebeldes de metade do mundo e as armas traiçoeiras do duque de Milão? Atacar, — quando se entregava sózinho, nas mãos do inimigo? Ou apenas tentar um golpe de audácia, confiado na força dominadora da sua palavra potente, que, no dizer dos bispos, era capaz de mover rochedos como as ondas bravas do mar? Junto de Eugénio IV, em Bolonha, havia ainda bispos, abades, doutores, príncipes temporais que se mantinham fiéis ao Papa e que não viam, no concílio condenado, senão a rebelião e o cisma. Confiaria tanto Nicolau de Cusa no poder da sua eloquência e na força da sua razão, que se julgasse capaz, ele sózinho, de isolar o pontífice, arrastando-os consigo a Basileia?

Fosse como fosse, três dias depois, o consistório dos cardeais e todos os doutores e prelados estranhos, aparentemente fiéis, reuniam-se na colossal igreja de S. Petrônio para receber o embaixador do concílio rebelde. Em construção desde 1390 — havia quarenta e quatro anos — erguida no ar, em nervuras góticas de abóbada, pelo génio maravilhoso de António de Vicenzo, a imensa basílica, que a orgulhosa Bolonha quis fazer a maior do mundo, abraçada pelo esqueleto oscilante dos andaimes, minada de alvanéis que, como formigas, lhe trabalhavam as arestas doiradas da pedra, parecia conter na sua própria grandeza, na vertigem dos seus coruchéus incompletos, no gesto alado das suas gárgulas monstruosas, no prodígio dos seus botaréus gigantescos atirados em atitudes humanas de encontro à muralha, a ameaça inexorável de que cinco longos séculos não seriam bastante para a terminar. Em redor da igreja, como um burgo improvisado que se aconchegasse em volta de uma catedral, crescia a colmeia vasta dos obreiros, na maior parte lombardos: empilhavam-se, alastravam materiais de construção, — as fortes madeiras da Holanda, já ardidas do sol, a mancha ruiva dos tijolos de Aragão, as placas de chumbo luzente que haviam de revestir a armadura de castanho dos telhados da ábside, o barro vermelho cozido das telhas borgonhesas, a pesada silharia branca de Itália, trazida, havia dezenas de anos, por jugos de bois silenciosos. Livres de andaimes, na imensa fábrica da igreja, só havia a porta do oriente, cuja pedra Jacopo della Quercia acabara de povoar de baldaquinos e de imagens, — e, dentro, a longa nave central que as altas galerias do trifório coroavam, e onde duas intermináveis arquibancadas, lançadas do pórtico ao transepto e voltadas uma para a outra como as

estalas de um coro capitular, aguardavam naquele dia, cobertas com os seus bancais de brocado chamejante, os purpurados do sacro-colégio e os bispos, abades e doutores estrangeiros.

Quando o Papa entrou na basílica de S. Petrólio, precedido da dupla cruz que um sub-diácono erguia nas

arquibancada do lado do Evangelho, sobre uma sédia abacial mais alta, os pés crucigidos de ouro, um solidéu vermelho modelando-lhe o crânio até à nuca. Dum lado e doutro do pontífice, tomaram assento os cardeais, longa mancha de púrpura, imóvel uniforme, onde só as faces brancas, como marfins hieráticos, se agitavam numa in-



Tudo nele era grandioso, — a começar na própria estatura. Abrindo um rolo de pergaminho donde pendiam selos de cera vermelha, exclamou numa voz potente que reboou como um trovão : — Aqui vos trago, meus padres, as actas e as decretais de Basileia

mãos juntas, todos os sinos de Bolonha repicaram. Era um velho ósseo, pálido, longo como um evangelista de Perugino, olhando de revés, a barba branca a lambar o pluvial numa onda revolta de prata oleosa, os três dedos apostólicos levantando no ar um gesto confuso de bênção. Ouvida a missa do Espírito Santo, assentou-se a meio da

quietação crescente. À bancada fronteira subiram, agrupando-se em cúrias conforme as nações, os bispos gregos, embrulhados em pluviais de ouro coloridos de ícones bizantinos ; Tomás de Sarzano, bispo de Bolonha, glabro e mitrado ; o arcebispo Nicolau de Palermo, em cujo pálio de lã branca bracejavam cinco cruzes negras ; o domini-

cano João Turrecremata, sanguíneo, brutal, de braços cruzados sobre o escapulário preto; o taciturno João de Tarento; doutores vermelhos de Montpellier; abades bento, mergulhados na sua cogula parda; deões, dignidades, camáldulos, bernardos, brunos, antonitas, cruzes peitorais mordendo o burel dos hábitos, faces pálidas pendidas sobre dalmáticas exauradas,—e além, ao fundo, no extremo do cadeiral da Epístola, no ínfimo lugar, isolados, esquecidos, empurrados, apagados, os pescoços nus, os cabelos negros, as faces escuras e crestadas do sol e do mar do ocidente,—os portugueses.

Uma chapada de sol, entrando pelo esqueleto de pedra dos arcos do transepto, descobertos ainda de abóbada e cortados de bailéus, batia-lhes em cheio. Eram seis: o conde de Ourém, na sua opa de veludo roxo, o cabelo inculto, a máscara dura; D. Antão, bispo do Porto, mais tarde cardeal, olhos ardentes, barba negra pungindo numa face de berbere; Frei Gil de Tavira, da ordem de Santo Agostinho, a quem Martinho V, no concílio de Constança, chamou «famosíssimo doutor»; o provincial de S. Domingos, trigueiro, cachaço de toiro e olhos de pomba; o doutor Vasco Fernandes de Lucena, cujas mãos pálidas folheavam apressadamente umas decretais,—e no último lugar, na última estala, embrulhada na sua murça vermelha de doutor *in utroque jure*, uma múmia encolhida, flácida, pequena, rugosa, quase sem sexo, quase sem raça, quase sem idade, espécie de bicho-de-seda que tivesse enfiado um capelo de Bolonha: o doutor Diegafonso Mangaancha. Tal era o auditório que o pontífice romano oferecia a Nicolau de Cusa, a alma danada, o pensamento ardente do concílio rebelde, quase sagrado papa em Basileia, e que a mais assombrosa das audácia trazia, sózinho, frente a frente dos seus próprios inimigos.

A entrada do deão Nicolau, que dois diáconos seguiam, a mancha vermelha dos cardeais oscilou, inquieta; Eugénio IV, a mão descarnada poisando sobre a fibula de ouro do pluvial, olhou o intruso de revés; nos bancos fronteiros, bispos, arcebispos e abades avançaram rudeamente a cabeça mitrada, num gesto de expectativa e de interrogação. Nicolau de Cusa, que já ao tempo escrevera a sua obra admirável, *De concordia catholica*, e cujo prestígio na Igreja e nos claustros universitários ninguém sequer ousava contestar,—devia ter então trinta e cinco anos. Tudo nele era grandioso,—a começar na própria estatura. Nos seus ombros de colosso, o velho da murça, amarelado e bárbaro, dava a impressão duma pele de fera sobre um torso de Hércules. Avançou, de cabeça erguida, expressão dura, passo firme. Ajoelhou um momento perante a cruz que o subdiácono erguia em frente do Papa; percorreu com o olhar o consistório; ganhou o banco de escriba que lhe era destinado, e abrindo sobre o facistol um rolo de pergaminho donde pendiam selos de cera vermelha, exclamou numa voz potente, que encheu a arquianave e reboou como um trovão:

— Aqui vos trago, meus padres, as actas e as decretais de Basileia.

Os marrões de ferro dos alvanéis tinham emudecido. As respirações estavam suspensas. O próprio vento, que assobiava no esqueleto nu dos arcos da ábside, amainara. No meio do mais profundo silêncio, o deão Nicolau leu os decretos aprovados, que afirmavam o concílio legalmente constituído, *universalem ecclesiam representans*, sagrado, inviolável e indissolúvel pelo pontífice; que declaravam o Papa inferior aos concílios ecuménicos, quanto ao dogma e à extinção do cisma, podendo ser julgado e deposto por eles; que atribuiam exclusivamente aos concílios e sínodos o direito de promulgar decretos gerais; que contestavam às determinações pontifícias a força de leis, excepto quando universalmente admitidas e aceitas; e que, renovando todos os cânones revolucionários do concílio de Constança, reduziam a uma sombra o poder de Roma e o Papa a um farrapo. Quando acabou de os ler, perante o assombro do consistório, Nicolau de Cusa explicou ao que vinha. Os decretos de Basileia eram aqueles. Ou eram bons e conformes à necessidade de extinguir

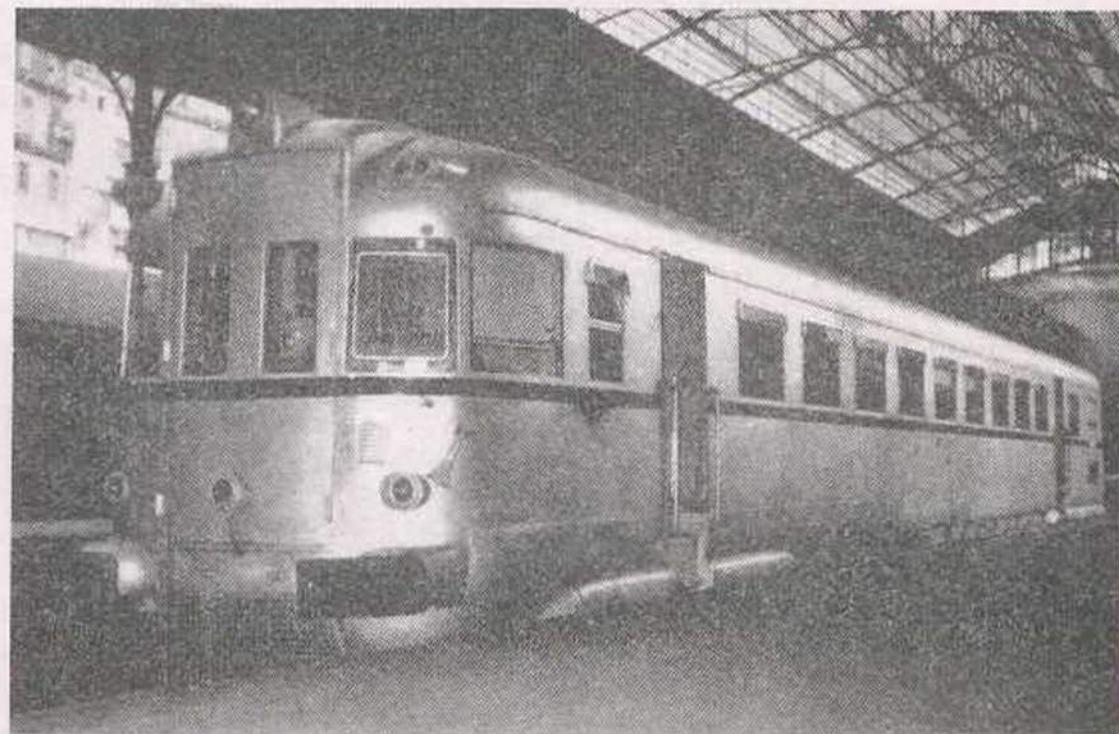
o cisma e de reformar a Igreja; ou eram maus, funestos à fé e ditados pelo espírito da heresia e da rebelião. Se eram bons, o próprio Papa e todos os cardeais, bispos e doutores presentes deviam, para bem da Igreja, aceitá-los e confirmá-los. Se eram maus,—que os impugnassem, que os atacassem, que os discutissem. Ele ali estava, sózinho, mas forte na sua convicção, para responder a todos ou a qualquer deles,—bispo ou doutor, abade ou cardeal. Se vivia na treva e no erro, que o esmagasse—e o iluminasse. A fé era só uma, só uma a verdade, e Deus um só. Não havia duas verdades ou duas fés contrárias. Deus, ou estava em Bolonha, ou estava em Basileia. Havia ali um rebelde: ou Eugénio IV, papa, ou Nicolau de Cusa, deão de S. Florino. Nenhum dos bispos e doutores presentes tivera a coragem de ir a Basileia provar-lhe, perante os textos canónicos, que o rebelde era ele; vinha ele a Bolonha demonstrar, em consistório de cardeais e perante os bispos do mundo—que o rebelde era o Papa.

Eugénio IV, como um espetro, tremia na cadeira abacial. O deão Nicolau calara-se, enorme, de pé, os braços cruzados sobre a murça de pele de ovelha. Os cardeais, esmagados, encolhiam-se, sumiam-se na arquibancada. Defronte, pálidos de morte, entreolhavam-se, interrogavam-se em silêncio os prelados e os doutores. Nenhuma voz se erguia para responder a Nicolau de Cusa. Uma imensa cobardia colectiva apertava, como uma mão de ferro, todas as gargantas. Ninguém se movia. Só ao fundo, no extremo do cadeiral, batidos do sol, escuros, os portugueses estavam de pé, como quem espera. Houve um momento ainda de silêncio e de angústia. O bispo do Porto, D. Antão, a barba negra, os olhos ardentes, raça de bispo-cavaleiro curtido já nos areais de Ceuta, descalçou da mão direita a pesada luva episcopal de couro vermelho, abotoada de chumbo, atirou-a, como uma pedra, aos pés do deão Nicolau, e ia precipitar-se, de braços erguidos, para o estrangular. Não era com palavras que a sua torva bravura costumava responder a ultrajes. O conde de Ourém e Frei Gil de Tavira atravessaram-se diante da cólera do bispo; e enquanto o agarravam pelo pluvial e o continham nos braços, em silêncio,—um dos doutores portugueses desceu do arquibanco, atravessou a nave e subiu ao púlpito.

Era Diegafonso Mangaancha, que ia responder a Nicolau de Cusa. Um murmúrio percorreu as bancadas. O Papa abateu pesadamente sobre a sédia profunda, a cabeça pendida, a barba branca enterrada no superumeral de ouro. Pois quê? Era aquilo, aquela criatura minúscula, trémula, risível, brutesco de gárgula a que tivessem posto um capelo vermelho de doutor, que o consistório opunha ao gigantesco Nicolau de Cusa, grande em tudo, desde a eloquência trovejante até à audácia demolidora? Era o sapo que havia de espantar o toiro? Era Sileno que havia de derrubar Hércules? Como queriam que um rude doutor do ocidente, criado numa terra bárbara, perturbasse sequer no seu orgulho impassível o maior orador e o maior mestre de cânones da Itália do século xv? Quando Diegafonso principiou a falar, no mais destro e culto latim,—houve ainda cardeais que sorriram. Mas, pouco a pouco, todas as cabeças se foram erguendo com pasmo; o Papa despertou do seu torpor; Nicolau de Cusa, atento, lançou mão rápida dos cânones do concílio. Começara a falar um homem. Do alto do púlpito, numa inesperada torrente de eloquência, a figura acanhada e mesquinha do doutor português desdobrou-se, iluminou-se, alteou, cresceu em envergadura; já não era a múmia sonolenta que pendia; era uma força avassaladora e potente, a transfiguração de um titã em cuja frente passasse, num estremecimento luminoso, a alma de Gregório de Nanziana. Não; nunca os concílios tinham quebrantado a autoridade dos papas. Percorresse ele, deão, as decretais dos antigos concílios ecuménicos, as decisões sinodais, de Nicéa a Bizâncio, de Éfeso a Calcedónia:—onde estava o *cânon* que decretasse o concílio superior ao papa? Onde havia Igreja no mundo, que pudesse governar-se por mil cabe-



Os contactos estreitos e cordiais que ultimamente ambas as direcções ferroviárias de Portugal e da Espanha encetaram e estão fomentando, através da acção pessoal e prestigiosa dos seus directores-gerais, respectivamente os engs. Espregueira Mendes e D. Carlos Rôa, estão dando os seus resultados bem positivos. É disso exemplo, a permuta de material em comboios de passageiros inter-redes peninsulares. Assim a automotora de Vigo - Porto, com material espanhol, como se vê na gravura, vai diariamente até S. Bento. É a «Minhota». Por seu turno, o nosso material assegura ligações, também diárias, entre Porto e Vigo, através de uma automotora «Allan». Chamam-lhe a «Galega».



ças? Quem obedecia, — se todos governavam em todos? A doutrina da superioridade e da inviolabilidade dos concílios ecuménicos nascera com o cisma do ocidente; mas morrera com ele. Trouxera-a Pedro de Alíaco, trouxera-a o *Tratatus de Potestate*, trouxera-a o doutor Nicolau de Clemengis, — quando três papas rompiam a unidade da Igreja; quando era preciso, para extirpar o cisma, que algum poder surgisse, superior ao poder papal. Agora, que a Igreja era uma, — porque estava ele, Nicolau de Cusa, criando um cisma novo? Que doutores lhe tinham ensinado a rebelião contra o vigário de Jesus Cristo? Penetrasse a alma dos concílios, o *Nomocanon* de João Escolástico, a *Translatio* do bispo de Salónica, as *Decretais* de Santo Isidoro de Sevilha: onde vira ele que a heresia não era punida com a fogueira e com a morte?

— Em que clauso sois mestre, dom deão Nicolau?

E o velho doutor português, a cada momento, parecia crescer no púlpito; a sua figura, iluminada como se uma auréola a envolvesse, era já tão grande, maior que Nicolau de Cusa; a cada palavra sua, que flagelava como um azorrague, que fulminava como um raio de exterminio, dir-se-ia que uma multidão imensa, uma multidão crispada de mãos invisíveis, rasgava, despedaçava, esfrangalhava a sotaina negra do deão. O Papa, de pé, na sédia abacial, os braços estendidos, a expressão transfigurada, olhava o novo Agostinho. Os cardeais, vermelhos, erguidos na arquibancada, vibrantes da eloquência comunicativa daquele doutor bárbaro, avançavam já para Nicolau de Cusa os punhos convulsos. Bispos e doutores, recobrando força uivavam agora contra o colosso, que abatera, prostrado, sobre o banco do escriba. A mudez do pavor mudara-se, em todo o consistório, num brado de imprecação. Tripudiava-se sobre a fera morta. O deão Nicolau, nobre até ao fim, agarrando as decretais de Basileia na mão felpuda, quis levantar-se ainda contra o doutor português. Mas cem vozes cobriram a sua voz trovejante; o Papa desceu da sédia; o consistório ergueu-se; bispos, arcebispos, abades, doutores, príncipes temporais arrancaram do púlpito Diegafonso que arquejava, com as lágrimas nos olhos, e levaram-no, envolto nas vestes doutoriais, em triunfo pela arquinave. Basileia estava morta. A palavra do doutor de

Portugal, esmagando o deão Nicolau, consolidara o poder de Roma e trouxera ao seio pontifício a alma do concílio rebelde. Nicolau de Cusa, mais tarde cardeal e bispo de Brixen, foi, daí por diante, o mais sincero defensor das prerrogativas papais.

— É então este o maior doutor que têm os portugueses? — perguntou um purpurado ao bispo D. Antão.

E o prelado do Porto, coberto do seu pluvial, calçando outra vez a luva vermelha que um clérigo levantara da nave, respondeu-lhe num assomo de orgulho:

— Dom cardeal, não. Os melhores doutores portugueses ficaram em Portugal!

(De *Pátria Portuguesa*)

CRUZEIRO MARÍTIMO

A F. N. A. T. em colaboração com uma agência de viagens, põe à disposição dos seus associados e respectivos familiares a possibilidade de tomarem parte, com preços especiais, num magnífico cruzeiro do fim do ano à Madeira, Marrocos e Gibraltar, partida de Lisboa a 29 de Dezembro às 15 horas e chegada às 9 horas do dia 5 de Janeiro, a bordo do paquete *Santa Maria*.

Durante a estadia no Funchal, Casablanca, Tânger e Gibraltar, além de assistir ao esplendoroso espectáculo da Noite de S. Silvestre, poder-se-á ainda tomar parte em diversas excursões facultativas.

Os interessados poderão proceder à sua inscrição na 2.ª Secção da F. N. A. T., Calçada de Santana, 180. Esclarecimentos pelo telefone 53 88 71.

É o Outono que chegou!

POR EDUARDO O. P. BRITO
ESCRITURÁRIO DE 1.º CLASSE

NENHUM ambiente nos convida mais à meditação e à própria divagação espiritual do que a sinfonia monocórdica dos *rails*, escutada, aliás, numa viagem de comboio.

E foi nele, nesse ambiente único, enquanto contemplávamos a paisagem que a nossos olhos se desbobinava, numa tarde triste de fins de Setembro, com os últimos raios de um Sol já doente, vindos até nós como poalha de ouro velho, que melhor *sentimos* a chegada de uma das estações mais belas — embora triste — do ano: o Outono!

E então, mercê desse ambiente ideal à concentração do espírito, este pode dar largas à sua fantasia e inspiração, transpondo para o papel algo do que sentímos, do que se passava em nós, com a chegada dessa *tal* estação.

Era o Outono que, de facto, chegara! O Outono dos Poetas, dos cultores do lirismo, das rimas melancólicas, dos doces desesperos!

O Céu tem um rosto triste... Começam a cair as folhas — folhas mortas, cor de sangue — atapetando os caminhos e as alamedas onde existem árvores frondosas. É a alegria melancólica do Outono soluçando as suas primeiras notas. É a neurastenia do tempo, o começo das noites brancas de Saudade e insónia, o lamento das almas que recordam e sofrem.

* * *

O Sol começa a ter uma luz doente, de tons pálidos e esbatidos, por vezes espreitando — vencido, agonizante — por entre farrapos de uma nuvem que brisa suave desfaz nos longes avermelhados do Poente.

Os jardins parecem cheirar a cemitérios e a Saudades! Enchem-se de crisântemos e de «despedidas de Verão», que mãos carinhosas colhem para as romagens aos túmulos dos entes queridos.

* * *

Morreu a alegria do mar. As praias despovoam-se, os campos entristecem no marulho dolente das árvores. E, embora as cidades despertem no retorno das férias e do seu antigo movimento, nada consegue perturbar, vencer, a serena atmosfera romântica do Outono — dos Poentes impregnados de melancólica ternura, do alheamento a tudo que nos cerca, da abstracção que paira no ar e que tem o sabor belo e triste das saudades de Amor...

* * *

Respira-se um ambiente que nos fala da lira doente de António Nobre, dos versos tristes de Florbela, do sorriso fúnebre da Gauthier, do romantismo ardente de Chopin, dos arroubos fatalistas das Julietas, das Virgílias, das Teresas e de tantas outras figuras imortais do romantismo. Lembra-nos determinados rostos atrás de uma vidraça,



ORDEM GERAL DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO N.º 159

Constituição do Conselho de Administração e da Comissão Executiva

Para conhecimento de todo o pessoal se comunica que em consequência das alterações estatutárias aprovadas pela Assembleia Geral Extraordinária de 30 de Junho de 1966, homologadas pelo Governo por Decreto publicado no *Diário do Governo*, n.º 186, III Série, de 11 de Agosto, e da eleição efectuada pela Administração da Companhia em sua sessão de 14 de Outubro findo, o Conselho de Administração e a respectiva Comissão Executiva passam a ter a seguinte composição:

Conselho de Administração

Doutor Mário de Figueiredo — PRESIDENTE
Eng.º António da Costa Macedo
Eng.º João de Brito e Cunha
Eng.º João Maria de Oliveira Martins
Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira
Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa

Comissão Executiva

Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa — PRESIDENTE
Eng.º António da Costa Macedo
Eng.º João Maria de Oliveira Martins

pálidos, de olhar triste e fixo, esquecidos pela Felicidade, resignados, habituados ao abandono.

* * *

Outono! Estação da Saudade, dos adeus eternos, da Poesia, dos sorrisos que são lágrimas de dor. Estação das folhas mortas, da luz que desce do Céu como poalha de ouro velho, das desilusões de amor (que são o eterno «leit-motiv» da grande comédia da Vida), do fatalismo que se aceita sem queixume.

Estação em que mais se recorda, a que nos lembra, com mais insistência, tudo que fica para trás!

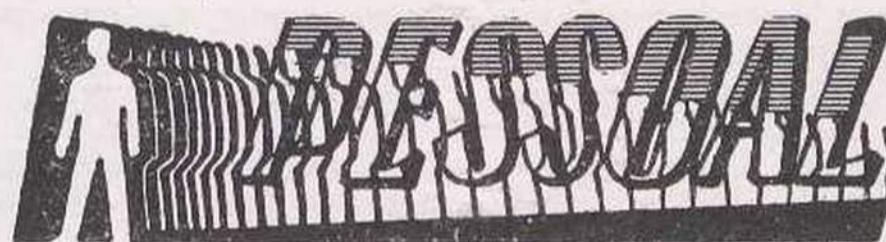
* * *

Prova real de que a ampulheta do tempo não pára, e que as horas se sucedem numa cadência implacável, acertando-se pelo simples bater dos corações. São como as horas da Saudade, as horas do Recordar!

Algo se passa não só entre as almas como na própria Natureza!

Aproximam-se as manhãs pálidas, as tardes tristes. Ofusca-se a luminosidade. Surge a ausência da esperança. Sim, algo se passa. É o Outono que chegou!

Em viagem, fins de Setembro de 1966.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Operários de 3.^a classe (Grupo A) — os de 3.^a classe (Grupo B), Domingos dos Santos Mendes, António Maria Pais Silvão, José Lourenço Cunha Laranjeiro, José Jesus S. Coutinho, José Ferreira Pereira, Clemente Leal Maria, Júlio da Silva, Silvano Pereira Anastácio, Mário Jesus Macau, Américo Gaspar dos Reis, Manuel Lopes Josefa, Evaristo Marques Farias, Eduardo Pires Nascimento, Saúl Carvalho Martins, Jesuvino C. G. Carrilho, Aníbal Ferreira Lázaro, Manuel Gonçalves Faquinha, Júlio Silva Rato, Diamantino Pascoal, José de Oliveira Rolim, Amílcar Correia Esteves, António Belo Farto, Gil Gomes da Cruz, Joaquim Urbano Alves, José Alves Rodrigues, António da Silva Felgueiras, Avelino Ferreira S. Calaça, João Raposo Filipe, Virgílio da Cruz Mineiro, Manuel Faria da Silva, Pedro António Maia, Fernando Monteiro de Carvalho, Zeferino Paiva Gonçalves, António Rama Barriga, Artur Martins da Eira, Fernando Lopes Pépio, Bento Justina Morgado, Armando Timóteo Soares, Augusto Alves Sequeira, Manuel de Oliveira Filipe, José Joaquim Bandeira, José Colaço Teixeira, Matias Alves, João Francisco Alves, Manuel Pedro Baptista, Joaquim Mendes, Manuel Serra de Ascenção, João Clarimundo da Silva e Manuel da Silva; e os Operários de 4.^a classe (Grupo A), José Neto Simplício, Joaquim Gonçalves Ferreira, José Tondela M. Grilo, José de Sousa e José Pinto Vigo.

A Operários de 3.^a classe (Grupo B) — os de 4.^a classe (Grupo A), Carlos Lacerda de Brito, Manuel de Jesus Ferreira Lamarão e Agostinho Vieira de Magalhães; e os de 4.^a classe (Grupo B), José Ferreira Gonçalves, Joaquim Carlos Barata, Manuel de Jesus de Matos Baço, António Maria Leitão, Eduardo da Silva Motas, Luís Alves Loureiro, Américo Rito, João Lopes Maia Pita, António Inácio, Serafim Parente, Manuel Lopes Esteves, Francisco Lopes Maia Pita, António Jasmim da Mota, João Jacinto da Conceição Mestre, José da Conceição Cabrita, José Soares Simões, Augusto dos Santos Carvalho, Norberto Marques dos Santos, Elisiário de Campos, António Salvato Garcia, Manuel Augusto Ferreira da Cruz, Manuel Gomes de Sousa, Evaristo de Barros, Joaquim da Graça Luz, Sebastião M. C. Cabrita, António Isidoro Martins, Túlio José Gregório, Feliciano R. Marques, José Antunes Simplício, José Araújo Nunes, José M. S. Parracho, João Lopes Gonçalves, Francisco Duarte Lopes, António Pascoal, Carlos Alberto N. Matos, José Jorge Gomes, José Soles de Gois, Benedito Franc. Silva, Arnaldo dos Santos, Inácio Baptista Triguinho, António Lopes Matreno, António Mendes Antunes, Darlindo José Fachada, António R. P. Medina, Francisco D. S. Moedas, Manuel Gomes Monteiro, José Teixeira Pereira, António de Sousa Baptista, Fernando Carvalho Rodrigues, Saúl Mendes Abreu, Joaquim Oliveira Santa, José da Silva Vieira, José Monteiro da Mota, António F. C. Atalaia, Herminio Santos Domingos, Amadeu Gomes da Cruz, António Rodrigues Lopes, Vital Caetano, Severino Ribeiro, Manuel das Neves, José Fernando Pereira, Henrique Fernandes Veloso, António Pinheiro Baptista, João Maria M. Salvado, José Faleiro Ferro, Reinaldo Cabrita Barragão, António Vaz Tacão, Mário Neves Lapa, Gabriel D. C. Bragança, Arcindo Franco R. Nôro, João de Oliveira Fernandes, João Marques Baltazar, Guilherme Marques Filipe, José Francisco C. Pina, Manuel Mourão S. Vital, Pedro Ferreira de Sousa, José Leite Vieira, Abílio Gameiro da Costa, Manuel Morgado Carmona, José Sobreira Torres, Manuel A. P. Guilherme, Arménio Lopes da Póvoa, Simão de Jesus, Luís Ferreira Figueiredo, João da Silva Oliveira, Fernando M. Lopes Duarte, Celestino Cação Parente, Sílvio Gonçalves Leitão, José Mendes da Silva, Joaquim da Silva Leal, Manuel Fernando S. O. Paulo, Américo Miranda Roldão, Lino Andrade Oliveira, Rui dos Santos D. Ferreira, Joaquim Manuel Guerreiro, José da Conceição Silva, José dos Santos, Fernando Conde Bento, António Jorge Batata, Carlos Luís Andrade, Arlindo Cardoso, Fernando Ferreira Loureiro, Ramiro da Costa Ferreira, Florival Encarnação Afonso, Júlio Maria Francisco, Armando Abreu Dias, Gregório Coelho da Avó, Américo Conc. D. Branco, José Duarte Vila, Alfredo Pinheiro da Rocha, João Carlos Oliveira Santos, Manuel Balhau Veiga, Daniel José, Augusto Moreira da Silva, Inácio Caeiro Martins, José da Conceição Leal, João Marques Gomes, Boaventura L. Galinha, Adriano A. M. Lagarto, João Gonçalves Costa, Joaquim Calc. Ribeiro, Vitalino Lagarto Couceiro, Manuel Santinho Inocêncio, António Matos Martinho, Mário Couceiro A. Santos, António Fernandes Sousa, José B. S. Monteiro, Mário Correia M. Durão, José Vieira Almeida, Joaquim V. Rosa Moleiro, Guilherme Marques Matos, Manuel E. Lopes Grilo, Rui José V. Venâncio, João Catorze Cavaca, Júlio Cunha Dias, José Seguro Ramos, Manuel Viriato C. Costa, Joaquim M. Brito Parreira, Eduardo José Faria, Fernando Martins Santos, José Alho Mendes, Américo Simões Pereira, José F. Santos Bernardo e Pelínio Maurício Santos.

A Operários de 4.^a classe (Grupo A) — os de 4.^a classe (Grupo B), Arsénio dos Santos Ferreira, António Júlio Gonçalves Nunes, Jorge Rodrigues Milheiro, António Matos R. das Neves, Afonso Heitor Lercas, Francisco N. R. Ermitão, Eduardo da Silva R. Costa, José Fernando M. Jorge Artur Heitor C. da Graça, João Santo Subtil, José Fernando G. Aurélio, José da Rocha Rodrigues, Silvino Alves Fernandes, Fernando Silva Reforço, Acácio Matos Chambel, Paulino Ribeiro Santos, Germano António S. Cruz, Manuel da Costa Soares, David da Silva Ponciano, Luís Ramos Abreu Vital, António Guerreiro Xavier, Joaquim Fernandes Caetano, Manuel Rodrigues Reis, Valdemar H. R. Silva, António José da Guia, Victor Manuel Lopes Pernes, Benedito Rodrigues, Diamantino Ferreira, José Vilela Antunes, Filipe Espalha S. Aurélio, Delfim José S. Araújo, José Vieira Coelho, Joaquim Bernardes Carvalho, Mário Pompeu Santos, Ermelindo Martins Dias, Mário Monteiro Valente, Ildefonso Martins Nunes, António M. F. Sebastião, Luís Manuel N. Hipólito, António Fialho Silvério, Carlos Correia Fernandes, Vital Rodrigues da Silva, Joaquim Morgado Oliveira, António José Neves Estêvão, António Ferreira Pedro, Manuel Henrique, António da Silva Martins, Domingos dos S. Lourenço, Jorge dos Santos M. Martins, Manuel José Ferreira e António Malva Azedo.

A Operários de 4.^a classe (Grupo B) — os Operários eventuais, António Luís Gonçalves Claro, António Pato Pereira da Fonte, José Moreira de Moura, Hermínio de Carvalho Cordeiro, Manuel Angélico Lourenço, Ramiro de Jesus Pereira, Adão Dias Branco, António Diogo Tapisso, António Justino Tomé, Manuel Rosa Romão, Feliciano Augusto M. Lopes, José Correia Afonso, José Jacinto F. Esteves, António Maia Ribeiro, José Carlos P. Gameiro, Abílio Rodrigues Branco, Jacinto de Matos Dias, Leopoldo Marques de Matos, José Marques Serra, Álvaro Maia Nunes, José Luís Fernandes, Pedro Coelho Perninha, Adriano Lopes Branco, José António F. Pereira, Carlos Pereira Monteiro, António dos S. G. Churro, João Ribeiro Ferreira, Joaquim Pereira, José Manuel F. Fernandes, Manuel Fonseca R. Monteiro, José João Marquês, Adelino Ferreira Ribeiro, Raúl Rodrigues Oliveira, António Augusto F. Marta, Ramiro R. Lapo Galante, José Joaquim T. Cardoso, Joaquim Rosa Cordeiro, António Diogo F. Rosa, José Ferreira T. Almeida, Faustino A. Carrapiço, Joaquim da Silva, Jorge de Matos Maia, José Lourenço Dias, José Maria Ramos, Francisco António G. Leirão, José Costa Reis Facas, José Pires Gonçalves, Jorge Manuel S. Flores, Manuel Abreu Agante, José Farto da Silva, António Hilário de Abreu, João Conceição Matos, José Correia Martinho, Albertino A. P. Mariano, Hermínio Sousa Palmeiro, Domingos Marmelo Lopes, Agostinho F. G. Justino, Joaquim da Graça Madeira, João Matos Moutinho, Delfim Abreu Guerreiro e José de Jesus Sebastião; os Serventes de 1.^a classe, Artur Dias Simões, Carlos Macedo Fernandes, Manuel Silvério, Firmino Esteves, José da Rocha e António Guerreiro Correia; os Serventes de 2.^a classe, Adalberto da Silva Martins, Luís Tarrafa da Costa, Joaquim M. C. Magalhães, Mário Cunha Moreira, António de Sousa, Manuel Pinto Durães, Fernando Azevedo Magalhães, João Lopes Calisto, António Mateus Marques, Júlio Alves Rodrigues, Ernesto D. Moraes Reis, Arnaldo Alves Queiroz, Álvaro de Almeida Silva, António J. C. Magalhães, João Carlos N. Ferreira, Elísio Albano Leitão, Manuel Marques, Joaquim Camilo Ferreira, Ilídio Tomaz Pereira, João Fialho Mendes, João Fernandes Ribeiro, José Monteiro Pescante, António B. Florêncio, José António Filipe e António Francisco; os Serventes de 3.^a classe, Manuel da Conceição Santos, Francisco Valente Nogueira, António Ferro Moreira, Domingos S. M. Neves, João Gonçalves Lino, Adelino Oliveira Dias, António Maria P. Mota, António A. F. de Sousa, José Ribeiro Serigado, Manuel Silva Almeida, Acácio Rodrigues Madureira, Amílcar Dias Bucho, Armando C. Vilas Boas, Albino Ferreira Pinto, Domingos Matos Bento, José Inácio Reis, Joaquim António Parreira, António Francisco Gomes, José Baptista Gonçalves, José Pinto da Veiga, Francisco Rafael, Vasco F. P. Francisco, Martinho C. Marques, Recaredo S. Rodrigues, António M. R. Marchão, Júlio Vieira Oliveira, Albino Augusto Rua, José Maria A. Moreira, Alfredo Maria Luís, Alberto Polic. Matias, Arménio Pedro da Silva, António A. B. Amaral, José A. Lucas Melro, António Silva Santos, Manuel A. D. Carregado, José Joaquim Carvalho, Júlio M. P. Rodrigues, Francisco Santos Silva, José Guerreiro António, Augusto das Dores Santos, António Calado Louro, José Maria C. Malagueta, Ramiro da Silva, Lourenço J. S. Ferreira, Salvador L. Martins, Isidoro Martins Nunes, Manuel Joaquim Gonçalves, Carlos C. S. Veríssimo, Manuel Carvalho, João Pereira da Silva, António A. O. Jordão, Joaquim Maria F. Monteiro, António Aires Monteiro, António Ferreira Varanda, Luís Pires Rodrigues, Diamantino E. S. Oliveira, Luís Heitor Alves, António R. M. Martins, Luís Rodrigues Vicente, António Marques Ferreira, Manuel Simões Ratinho, Mateus Maria Mourato, José Matos do Carmo, José Leal A. Cascão, José Martins Rodrigues, Francisco Vieira Neto, Francisco L. Lourenço, Joaquim B. Rodrigues, Joaquim G. Guerreiro, Manuel A. Correia, Joaquim A. R. Rato, Delfim de Almeida, António João de Deus Consolado, António Martins, Alberto Borges, Tiago Vieira, Jaime Manuel Guerreiro, Alípio Joaquim Costa e Manuel Paulo; e os Aprendizes, Isidro C. A. Baldeiras, Manuel Fernandes Parelho, António Lopes Caldeira, José F. M. Agostinho, José F. Basso Oliveira, José A. S. Amado, Manuel S. F. Domingues, José Rosário B. Ramos, Francisco M. G. Coentro, João A. Barreto Coelho, Joaquim F. S. Marques, João Alves Marques, Victor Fernando Sirgado, Jorge Manuel V. Lopes, João Neto Pereira, António M. C. Simões, António Manuel A. R. Joaquim, Manuel Jacinto S. Matias, Luís Belo Carvalho, Carlos Alberto N. Marques, João Manuel A. R. Joaquim, Adolfo Guedes do Vale, Luís Fernando J. A. Frederico, Fernando Gomes Carvalho, José Silva dos Santos, António Joaquim A. Rosa, Manuel Lourenço D. Lucas, Filipe Santos Elói e António do Carmo de Sousa.

A Serventes de 2.^a classe — os de 3.^a classe, João Jesus Máximo Pires, Fernando Martins dos Santos Cavalheiro, António Brites e Francisco, Francisco da Rosa Pires, Manuel Peleja Godinho, Manuel de Matos Pires, Mário Alberto Simões Figueira, João Farinha Maia, Francisco de Sousa, António Rui Costa, Abílio Pereira Gomes, Agostinho Marques da Fonseca, António Semedo Nunes, João Pires Cardoso Gonçalves, Joaquim Correia, Joaquim Augusto Caçador Cláudio, Aurélia Pinto Paulino, José Francisco Velez de Moura, David da Silva Barros, Manuel Monteiro Soares, Francisco de Matos Dias, José Alberto Inácio, Adriano Baldaia Teixeira de Queirós, Joaquim de Oliveira Faria, Arménio Pinto, Armando António Solteiro, Luís António Grifo, Joaquim Guilherme dos Santos, Manuel Lourenço Mendes, Manuel Luís Bonacho Machado, José Maria Pereira Pinto, António Marques de Matos, Carlos Alberto Dias, José Mário do Nascimento Casa-Nova, Joaquim dos Santos Domingues, António Pereira Gaspar, Carlos Alberto de Carvalho, António Joaquim Afonso, Manuel Soares Luís, Adelino Faria da Cunha, Agostinho Rocha da Silva, António de Matos Luís, Manuel Domingues Magro, Agostinho Barbosa Mendes, José da Costa Mendes de Carvalho, António Manuel de Matos, Alfredo Teodoro da Fonseca, Telmo Eurico de Castro, José Carvalho dos Santos, Joaquim Pereira Alves Cabouco, Euclides Fernandes Martinho, Fernando Lourenço, Francisco Silvano Fernandes, Joaquim Ruivo Correia, Heitor Ferreira de Miranda, José Gomes Pereira, Adelino Duarte, João Bento Maurício, Carlos Pinheiro da Silva, Joaquim de Araújo, João Carvalho Roque, António Fernando Ferraz, António Matos de Sousa, Luis de Jesus Mateus, Joaquim Gomes dos Santos, Manuel da Cunha Moreira, Luciano Ferreira Rigueiro, José Pereira de Moura, José Nogueira Cardoso, José Bernardes de Seiça, Francisco Joaquim Ascenção, Agostinho Gomes Pereira, Bárto de Sousa Pinto, Armando Pinto da Silva, José Leitão Miranda, António das Neves Mendes, António Rodrigues, António Ferreira da Silva, António Pinto Soares, António Amoroso Martinho, Manuel Nunes Cardoso, Jorge Manuel Ferrer Oliveira Dias, José Rodrigues da Sá Oliveira, Francisco Monteiro Vaz, João Alves Guerreiro, António Lopes Espadinha, António Joaquim Albuquerque Tavares, Joaquim da Costa Ferreira, Joaquim Martins de Carvalho, João Monteiro, Ernesto Pereira Ferreira, José da Silva Oliveira, Constantino Ferreira Ribeiro, Artur Magalhães Lopes, Manuel Justino Martins Fernandes, Luciano Campos Beça, Adriano Soares da Cunha, Manuel Coelho, José Ferreira, António Alves Caetano, Sabino da Silva Pacheco, Narciso Branco Apolinário, José Rodrigues Martins, Florival Oliveira Vicente, Manuel dos Reis Penteado, Raul Alvino Rodrigues, Alexandre Figueiredo Simões Jorge, Francisco Lopes Machado, Vitorino José Gonçalves, Aveino de São José Pereira, Ademar Manuel Pinto, Viriato de Jesus Pinto, Jorge Rodrigues de Almeida, Domingos Cardoso da Fonseca, João José Pereira, António Mendes, João Manuel Luz Caetano, António Magalhães Monteiro, Carlos Teixeira da Silva, João da Rocha, Raul Mário Teixeira da Cunha, José Henriques Marques, José Pereira, João Pina Vaz, António Gomes Oliveira Rosado, José de Brito Pina, José Nunes, Fernando Marques, José Pereira de Aguiar, Joaquim Antunes Palmeiro, António Oliveira Teixeira da Silva, Henrique do Nascimento Magno, João Duarte Franco Rodrigues, António Sousa Magalhães, Francisco Pereira da Silva, Amândio Ramos, António Magalhães Ribeiro.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Alves Teixeira*, chefe de lanço de 1.^a classe e *Fernando António da Silva*, chefe de distrito — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 129,550 — Minho, quando estavam de folga ; *Joaquim da Silva Martins*, revisor de bilhetes de 2.^a classe — encontrou no comboio n.^o 9011 uma carteira contendo a importância de 540\$00, de que prontamente fez entrega ; *António Hilário dos Santos*, subchefe de distrito, *António da Conceição Pires* e *José Cipriano Pires*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 64,080 — Vendas Novas, quando em gozo de semana inglesa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Cordeiro Leitão*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao km 2,500 — Sabor, pois quando estava de folga tomou a iniciativa de ir efectuar uma ronda e encontrou uma árvore caída sobre a linha ; *Torcato Pinto*, chefe de distrito e *Justino Pereira Gaspar*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao km 302,300 — Norte, quando estavam de folga ; *António Teixeira Azevedo*, operário de 4.^a classe, *António Alves da Mota*, servente de 1.^a classe e *José Luís*, eventual (obras) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao km 95,070 — Douro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José dos Santos Fatela* e *Belarmino do Rosário Baptista*, assentadores de 1.^a classe, *Antero Marinho Moreira*, *Joaquim de Oliveira Primo* e *João Amoroso*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na execução dos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 15,600 — Norte ; *António de Figueiredo*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido, nas rápidas e decididas providências que tomou, quando ao dirigir-se para o local de trabalho, deparou com o desabamento de terra e pedras que obstruíam a via, ao Km 40,150 — Dão.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João do Carmo Barradas*, chefe de lanço principal, *Rómulo Martins*, chefe de distrito, *Manuel Joaquim Mendes* e *António Fouto Senhorinho*, subchefs de distrito, *João Alberto* e *Cipriano Maria*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na orientação e execução dos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 15,600 — Norte.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António José Vicente Saramago*, chefe de distrito, *José Ferreira Aires*, subchefe de distrito, *João Miguel Barreira* e *João Fé Alegria*, assentadores de 1.^a classe, *Manuel Alegria Serrano Miranda* e *José Manuel Concha Mesquita*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 19,573 — Vendas Novas, quando em gozo de semana inglesa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Bernardes Antunes Miranda*, *Joaquim Coelho da Silva* e *António Maria Baptista*, assentadores de 1.^a classe e *Joaquim Rodrigues de Matos*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 318,000 — Norte, quando de folga viajavam no comboio n.^o 11, tendo-se apresentado espontâneamente ao serviço ; *José Maria da Mota Pereira* e *José Augusto Amaral*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada ao avisarem sem demora o seu superior hierárquico, de uma anomalia que ao regressarem do trabalho e após a passagem do comboio n.^o 4, haviam notado no sinal S2 da estação de Torres Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Queirós* e *António José*, chefes de distrito, *Ernesto Dinis* e *António dos Anjos Terreiro*, assentadores de 2.^a classe, *Domingos Fonseca Bento* e *António Augusto Gonçalves David*, eventuais (via) — elogiados pelo interesse, dedicação demonstrada e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 18,850 — Corgo.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Henriques*, chefe de distrito, *Júlio Francisco Ferreira* e *António Augusto*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 174,297 — Beira Alta, quando estavam de folga ; *Ludgero Pinto Ramos*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 4,200 — Vouga ; *Joaquim Augusto Ribeiro*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 304,705 — Norte, encontrando-se de folga ; e *Manuel Alegria Serrano Miranda*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 18,900 — Vendas Novas.