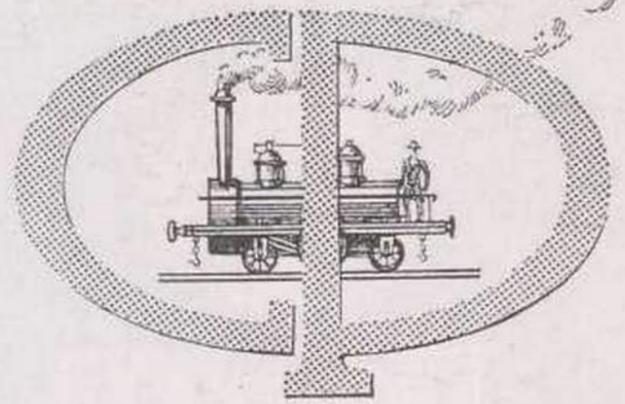


Boletim da C. F.

Número 450

Dezembro de 1966

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 450 • DEZEMBRO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

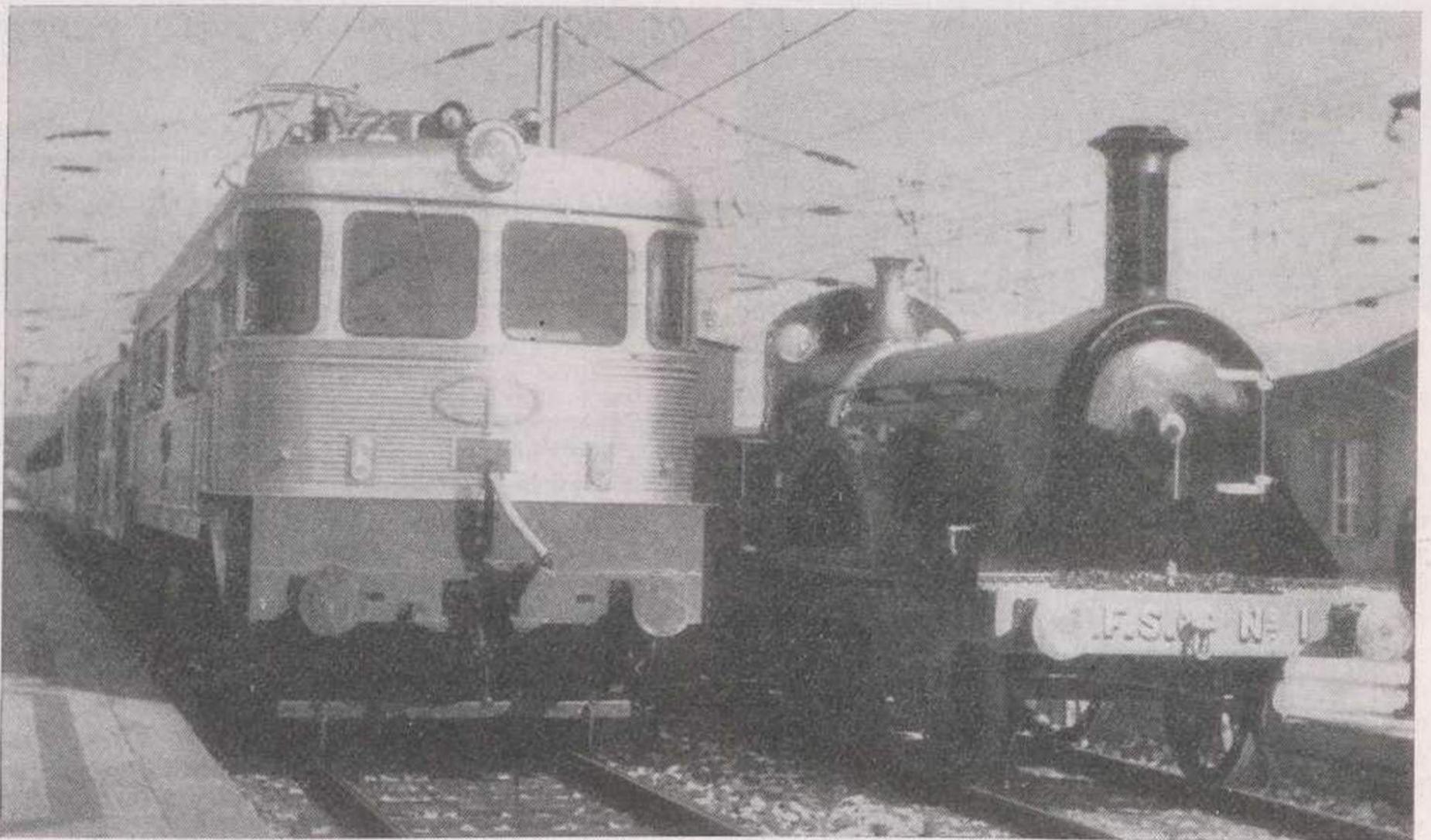
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

DUAS ÉPOCAS



O desfile de Contumil, comemorativo da conclusão da electrificação da linha do Norte — que se revestiu de uma solenidade muito especial — facultou-nos esta curiosa imagem que marca um encontro entre o passado e o presente, irmanados no mesmo anseio de bem servir. Lado a lado, mas distanciadas em mais de cem anos no capítulo da utilização, duas composições retratando duas épocas extremas no historial dos Caminhos de Ferro Portugueses: a máquina a vapor «D. Luís» (1862) e a locomotiva eléctrica «BóBó» (1966). Cada qual a representar uma etapa, como marco miliário vinculador do progresso, na locomoção ferroviária do País. Entre as duas datas, o surto da actualização do comboio, ao serviço do público e do bem nacional.

5



PARTIDA
COMBOIO PRESIDENCIAL
LISBOA-PORTO
INAUGURAÇÃO
ELECTRIFICAÇÃO

A electrificação da Linha do Norte, solenemente inaugurada pelo Chefe do Estado, foi acontecimento relevante e da maior projecção para os nossos caminhos de ferro

INVESTIMENTO TOTAL DA C. P.:
DOIS MILHÕES E 800 MIL CONTOS

MELHORAMENTO de vulto, à escala nacional, que teve a distingui-lo a honrosa presença do Chefe do Estado, acompanhado de membros do Governo e de numerosas individualidades de relevo no foro político, económico e social do País, foi a inauguração da tracção eléctrica na linha Lisboa-Porto, no pretérito dia 3 de Novembro.

Empreendimento integrado nas comemorações do quadragésimo aniversário da Revolução Nacional, e que se revestiu do maior brilhantismo inaugural, ele é bem demonstrativo da capacidade realizadora da Empresa, através da competência do pessoal que a serve, com sentido de responsabilidade e vontade de servir bem.

Nos notáveis discursos proferidos — e que adiante transcrevemos — contêm-se afirmações da maior importância sobre o caminho de ferro nacional e suas perspectivas próximas. Assinalaremos todavia neste introito apenas as honrosas palavras de homenagem e apreço à C. P., ditas nesse dia, com a sua costumada sinceridade, pelo venerando Presidente da República: «Era dever do Chefe do Estado estar presente nesta cerimónia da grande família ferroviária. Ela significa um bom passo em frente nos Caminhos de Ferro Por-

tugueses — a que desejo se sigam outros, sem demora, em ritmo célere, se possível, dado que o caminho de ferro é ainda hoje a espinha dorsal dos transportes terrestres. Brindo pelos Caminhos de Ferro Portugueses e asseguro, pela minha parte, que eles terão sempre a compreensão de todos os portugueses!».

Para presidir ao solene acto da inauguração, na estação de Campanhã, o sr. almirante Américo Thomaz embarcou de manhã num comboio especial, no qual seguiram, também, o dr. Supico Pinto, presidente da Câmara Corporativa; ministros das Comunicações e das Corporações, secretários de Estado da Agricultura e da Indústria e subsecretários do Tesouro e do Orçamento; prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração da C. P.; eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia; dr. Baltasar Rebelo de Sousa, e numerosos convidados.

Na estação de Campanhã, o Chefe do Estado foi aguardado pelo dr. Jorge da Fonseca Jorge, governador civil do Porto; dr. Nuno Pinheiro Torres, presidente da Câmara Municipal; general Júlio Pereira, comandante da 1.^a Região Militar; comandante Almeida Braga, chefe do Departamento Marítimo dos Portos do Douro e de Leixões; representantes consulares da França, Espanha, In-

glattera, Suíça e Alemanha; D. Florentino de Andrade e Silva, administrador apostólico da diocese, administrador da C. P., eng. João de Brito e Cunha e por outras individualidades. No cais encontrava-se, ainda, a banda de música do Clube Ferroviário de Portugal.

Grande multidão aguardou o Chefe do Estado, tributando-lhe carinhosa manifestação de simpatia.

No largo fronteiro, cujos prédios estavam vistosamente engalanados com colchas, o sr. almirante Américo Thomaz passou revista à guarda de honra, composta por três pelotões do Regimento de Artilharia Pesada n.º 2, com bandeira, guião e a fanfarrinha do Regimento de Infantaria 6.

A seguir, num dos cais cobertos da estação, realizou-se uma sessão solene, estando o Presidente da República ladeado, à direita, pelo presidente da Câmara Corporativa, ministro das Corporações, secretário da Agricultura e subsecretário do Tesouro; e, à esquerda, pelo ministro das Comunicações, presidente do conselho de administração da C. P., secretário da Indústria, subsecretário do Orçamento, presidente da comissão executiva das comemorações do 40.º Aniversário da Revolução Nacional e pelo presidente da Câmara Municipal do Porto. Num cadeirão especial sentou-se o sr. D. Florentino de Andrade e Silva.

Prof. Mário de Figueiredo:

A actualização do caminho de ferro é um trabalho demorado e uma batalha sem fim

Usou, em primeiro lugar da palavra, o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, que disse:

Inaugura-se hoje a ligação ferroviária Lisboa-Porto por tracção eléctrica.

Quis Vossa Excelência, Senhor Presidente da República, accedendo ao nosso pedido, vir presidir a este acto inaugural.

É uma honra que muito nos desvanêce e anima. O prestígio da alta função que exerce — expressão máxima da unidade da Pátria — e o prestígio da sua pessoa que invadiu a alma dos portugueses e que vive no coração do povo, agasalhado pelo seu calor e engrandecido pela sua devoção, emprestam a este acto um significado particular.

Por isso estamos muito gratos a Vossa Excelência; a isso iremos buscar estímulo para continuar.

Trata-se de um empreendimento da maior importância na vida da Nação; de um empreendimento que fica bem mencionar nas celebrações do quadragésimo ano da Revolução Nacional.

Nem sei como o ritmo do nosso crescimento económico e da elevação do nível social poderia manter-se sem a actualização do caminho de ferro. Esta actualização é um trabalho demorado e uma batalha sem fim.

Os progressos da técnica estão em evolução permanente e o homem, ao conhecê-los, não se contenta se os não usufruir. Felizmente que esses progressos conduzem, em geral, a soluções mais económicas e tornam menos penoso o trabalho.

Começou-se a electrificação pela linha de Sintra em 1953 e adoptou-se um sistema que, pode dizer-se, estava ainda na sua fase experimental — 25 000 volts, 50 períodos.

Continuou-se pela linha do Norte e, em 28 de Abril de 1957, ainda dentro do ano das celebrações centenárias do caminho de ferro em Portugal, foi possível inaugurar a linha de Sintra e fazer por tracção eléctrica o mesmo percurso — Lisboa-Carregado — que, em 28 de Outubro de 1856, tinha sido feito por tracção a vapor — aquela de que agora estamos mortos por nos ver livres.

Depois fomos andando a ritmo mais ou menos acelerado conforme as possibilidades financeiras de que dispúnhamos e aproveitando a tracção eléctrica nos troços da linha que iam estando em condições de recebê-la. Atinge-se o Entroncamento em Junho de 1958, Coimbra em Outubro de 1963, Vila Nova de Gaia em Julho de 1965 e chegamos afinal ao Porto. Não se pode dizer que tenham acabado aqui as nossas aspirações em matéria de electrificação; mas pode dizer-se que, a curto prazo, só se prevê a electrificação de três troços afluentes da linha do Norte: S. Romão, onde em muito breve espaço de tempo se chegará, a Braga; Alfarelos-Figueira e Lamarosa-Tomar.

São troços de via única, de extensão não superior a 75 quilómetros, complementares da linha do Norte, em que os investimentos a fazer serão proporcionalmente muito menores e servirão mesmo para um melhor aproveitamento do material. Isto por um lado. Por outro lado, espera-se que venham a captar correntes de tráfego que hoje anda fora do caminho de ferro, mas que para ele será atraído pela rapidez e comodidade que, com a electrificação, vai ser oferecida aos utentes.

O parque de material eléctrico adquirido desde a vigência do primeiro Plano de Fomento é, até ao fim de Setembro do corrente ano, de 59 unidades triplas, todas de fabricação nacional, e de 35 locomotivas, 20 das quais de aço inoxidável, também de fabrico nacional. Com este parque ainda não completado foi possível fazer em 1965 7 250 000 quilómetros do percurso total de 29 300 000 quilómetros e far-se-ão, em 1966, cerca de 8 000 000 de quilómetros, isto é, à roda de 25 por cento do percurso total da rede por todos os sistemas de tracção. Agora, com a chegada da tracção eléctrica ao Porto e a entrada em serviço de novas unidades eléctricas, é legítimo esperar que o percurso vá aumentando. Com o parque em serviço já se puderam fazer 53 por cento do tráfego total da rede.

É percurso roubado ao vapor e quem rouba a ladrão...

A tracção *diesel* começou mais cedo: em 1948. Pode dizer-se que os investimentos nela feitos, depois da vigência do primeiro Plano de Fomento, foram, em comparação



Prof. Doutor Mário de Figueiredo: *Nem sei como o ritmo do nosso crescimento económico e a elevação do nível social poderia manter-se sem a actualização do caminho de ferro. Esta actualização é um trabalho demorado e uma batalha sem fim*

com os feitos antes, de quantitativo reduzido: de cerca de 129 000 contos no segundo Plano de Fomento e no Plano Intercalar até 30 de Setembro deste ano.

Fizeram-se, no entanto, a tracção *diesel*, em 1965, 13 000 000 de quilómetros de percurso também roubados ao vapor.

Ficou, assim, a tracção a vapor reduzida a 30 por cento do percurso total da rede. E ficará, no fim do próximo ano, com a entrada em serviço das novas unidades duplas *diesel* e das 50 locomotivas *diesel* já encomendadas, reduzida a 15 por cento ou ainda mais.

Os investimentos feitos, só na electrificação, a partir da vigência do primeiro Plano de Fomento até ao fim de Setembro do corrente ano, foram de 1 678 651 contos. Digo «só na electrificação», porque o total dos investimentos feitos foi de 2 788 685 contos.

Os investimentos feitos na dieselização que começaram bastante mais cedo, em 1948, como se disse, foram de 730 324 contos.

As economias feitas só em energia tractora, calculadas com base nas toneladas-quilómetro brutas rebocadas em relação ao vapor, foram, em 1965:

- 1) na tracção *eléctrica*, de cerca de 123 000 contos;
- 2) e na tracção *diesel*, de cerca de 70 500 contos.

Só em energia tractora.

Se pudessem calcular-se em relação a outros factores, seriam maiores; e se pudessem aproveitar-se em cheio todas as vantagens que proporcionam, seriam muito maiores.

Basta dizer-se que, para a electrificação, as economias estimadas em relação ao vapor e quanto a estes últimos factores são de mais 50 a 70 por cento.

Para actualizar o caminho de ferro e aproveitar todas as possibilidades da electrificação e da dieselização têm que ser feitas modificações nas instalações fixas (continuar intensivamente a renovação da via, acabar com o estrangulamento da Ponte Maria Pia por intermédio da nova ponte prevista sobre o rio Douro, etc.) e adquirir material circulante, tractor e outro, para dar vazão, em condições de comodidade e rapidez, ao tráfego actual e futuro que o nosso crescimento industrial faz prever.

Nesse intuito, está organizado um plano de investimentos, com base em hipóteses, segundo cremos, plausíveis, para execução em dez anos. Supõe-se que o custo da execução deste plano não será inferior a quatro milhões de contos. É muito, mesmo distribuído por dez anos; mas é o necessário para virmos a pôr-nos ao nível em que os países mais evoluídos já estão neste momento.

Tenho, quando falo, aversão aos números; os que aqui cito são números globais que têm apenas o intuito de dar uma ideia do que se tem feito e do que pensa fazer-se.

Nada podíamos ter feito sem o auxílio do Governo; nada poderemos fazer se esse auxílio nos faltar. Temos a convicção de que não faltará.

O que fizemos ter-lhe-á dado confiança nas possibilidades técnicas e de organização da empresa; o que pensamos fazer representa uma exigência da economia nacional a que o Governo não pode deixar de estar atento.

Por tudo, aqui lhe afirmamos os nossos vivos agradecimentos.

Por tudo reafirmamos que esta inauguração no dia da ligação ao Porto da tracção eléctrica fica bem entre as celebrações do quadragésimo aniversário da Revolução Nacional.

O Porto que viu nascer Portugal deve sentir-se orgulhoso de o ver renascer; e deve sentir-se feliz de ficar à sua disposição com mais um meio de expansão das suas tradicionais qualidades de trabalho. Saudemos o Porto, sempre ansioso de progresso, da expressão de progresso que se lhe oferece!

Congratulemo-nos com o facto de a empresa ter mostrado a sua capacidade realizadora através do pessoal

que a serve. Seja qual for o grau da hierarquia em que a serve, desde o mais alto ao mais modesto, serviu bem. É digno do nosso reconhecimento. Aqui lho deixamos expresso. Aliás é sabido que os que o servem são, em geral, fanáticos do caminho de ferro. É a actividade em que isso é mais frequente. A esse fanatismo junta-se o sentido da responsabilidade e a vontade de servir bem!

Trabalhamos em boa colaboração com a indústria nacional. Precisamos dela e ela precisa de nós. Sempre procuramos aproveitar as suas possibilidades espontaneamente, como quem cumpre um dever e não como quem obedece a uma imposição.

Não referiremos sectores, tantos eles foram; permitte-se-nos, no entanto, que destaquemos a SOREFAME. E vou terminar.

Não quero, não devo fazê-lo sem endereçar uma saudação ao Senhor Ministro das Comunicações.

É um dos homens que hoje conhece melhor os problemas do caminho de ferro e das repercussões da sua solução na economia nacional.

Por isso se lhe sente a paixão do caminho de ferro e sempre procurou encontrar os meios que permitissem torná-lo eficiente como elemento daquela economia.

É-lhe devido, com os nossos agradecimentos, o reconhecimento do País.

Não podemos esquecer o nome do Senhor General Gomes de Araújo, hoje Ministro da Defesa. Quando era Ministro das Comunicações iniciou-se a tracção *diesel* e a obra da electrificação. Inaugurou-se a linha de Sintra electrificada e cobriu-se o percurso Lisboa-Carregado — o mesmo que, um século antes, tinha sido feito a vapor.

Aqui lhe deixamos a afirmação da nossa sentida homenagem.

Termino, endereçando a todos que, acedendo ao nosso convite, quiseram acompanhar-nos nesta festa inaugural, o nosso rendido agradecimento.

Fazemos votos para que se verifique nesta região um desenvolvimento urbanístico idêntico ao que se operou na linha de Lisboa a Sintra — disse o presidente do Município do Porto

Falou, depois, o presidente da Câmara Municipal do Porto, dr. Nuno Pinheiro Tórreres, que, em nome da cidade, saudou o Chefe do Estado, e membros do Governo presentes e o presidente do conselho de administração da C. P., após o que salientou o significado e o alcance da obra inaugurada, que muito contribuirá para um maior desenvolvimento da chamada aglomeração do Porto.

A continuar e depois de ter falado acerca do plano de remodelação dos transportes colectivos da capital do Norte, disse que recentemente havia tomado conhecimento de como será no futuro o nó ferroviário do Porto, frisando que alguns dos aspectos apresentados o haviam entusiasmado, «e mais que nenhum o da futura ponte, com as suas duas vias e a possibilidade de aproveitamento duma terceira, através da já existente. Ficamos com a noção perfeita de como está a ser encarado, com propriedade técnica e conhecimento das realidades presentes e futuras, o esquema ferroviário que irá ligar o Norte ao Sul e servir a grande região do Porto, mais estendida e penetrante do que a de Lisboa.

Esperamos que o arranjo definitivo das estações de Contumil, Campanhã e S. Bento (e esta em sincronismo com os trabalhos necessários na Praça de Almeida Garrett, a cargo da Câmara) seja facto breve e que, através das linhas electrificadas, de que se avizinham as pontas

de lança dirigidas para o Minho e para o Douro, se verifique, ao longo dos respectivos percursos, um desenvolvimento urbanístico idêntico ao que se operou na linha de Lisboa a Sintra, para engrandecimento das respectivas regiões».



Ministro Carlos Ribeiro: *O caminho de ferro deve subsistir, deve expandir-se, sem o que a economia nacional sofrerá um forte abalo*

Se bem que tenha havido progressos evidentes até ao presente momento, este é, sem dúvida, o maior de todos — afirmou o ministro das Comunicações

Seguiu-se um longo discurso do ministro das Comunicações. Falando de improviso, limitado apenas a um esboço de discurso, o sr. eng. Carlos Ribeiro declarou querer acrescentar algumas considerações ao que ali já fora dito, «porque nos oito anos que levo à frente do Ministério das Comunicações, é esta a primeira grande cerimónia, a primeira grande inauguração, que o sistema ferroviário nos proporciona».

E reforçando a sua afirmação:

— Se bem que tenha havido progressos evidentes até ao presente momento, este é, sem dúvida, o maior de todos; e é tão grande que não posso deixar de o classificar igual, paralelo, àquelas grandes inaugurações de estruturas ou de equipamentos de transportes que já precederam a presente.

Passou, depois, a fazer diversas considerações sobre a indispensabilidade do caminho de ferro numa estrutura económica e social moderna e em evolução, parecendo-lhe «indiscutível que o sistema global de transportes no nosso País tem uma importância enorme e crescente».

Expôs o papel que está reservado ao caminho de ferro, dentro desse sistema de transportes, declarando que ele deve subsistir, deve expandir-se, «sem o que a economia nacional sofrerá um forte abalo».

E fixou-se, seguidamente, na definição dos fundamentos de uma política de transportes que permitiam «deduzir imediatamente a importância do caminho de ferro» que, com um investimento menor assegura uma produtividade maior.

O ministro das Comunicações exemplificou:

— Nós poderemos, dentro de pouco tempo, fazer um comboio de mil toneladas de capacidade e em 10 horas levá-lo a 900 quilómetros de distância. É uma prática corrente na Europa. São os «Trans-Europa-Express-merchandise».

Este comboio é equipado por um grupo de quatro homens, dos quais, em geral, só dois trabalham. Ora o mesmo transporte, feito por uma frota rodoviária, exigiria 50 veículos da maior capacidade, 20 toneladas de carga útil, e durante as mesmas 10 horas não seria possível ultrapassar os 600 quilómetros de distância e seriam necessários 100 homens para conduzir essa frota.

Há, portanto, uma diferença enorme na produtividade dum e doutro sistema. Isto considerando o transporte de mercadorias, evidentemente.

Os investimentos são comparáveis, mas não é fácil, pelo menos no actual estado dos nossos conhecimentos, dizer qual é o investimento, num caso e no outro. Porque se no caminho de ferro ainda sabemos com alguma precisão o que é que cabe de via, de infra-estrutura, a uma composição que se move sobre ela, no transporte rodoviário esse cálculo é totalmente impossível. E nós sabemos que no transporte rodoviário a infra-estrutura pode ser mais cara do que a infra-estrutura ferroviária. Basta que se queiram atingir grandes capacidades de transportes, basta que tenhamos de ir para auto-estradas de três faixas em cada sentido.

Mas há um outro facto: é que, enquanto que o material ferroviário e a via se têm que amortizar os períodos que podem vir até aos 25 anos e mesmo excedê-los, no transporte rodoviário esta enorme frota tem de se amortizar no máximo em 5, 6 anos.

Há, portanto, através deste exemplo uma clara noção de que o investimento é muito inferior e a produtividade muito superior. Os exemplos de aumento da produtividade do caminho de ferro são inúmeros.

E prosseguiu:

— O sr. presidente da Câmara Municipal do Porto citou aqui um caso que eu não quero deixar de referir, pois ao começarmos a construir o nó ferroviário do Porto, — e temos de o fazer pela nova ponte, — aumentaremos extraordinariamente a produtividade do caminho de ferro nesta região, porque o sistema actual da ligação das duas margens constitui um gargalo ao escoamento do tráfego.

Muitos dos utentes terão já sentido as influências desse gargalo super-saturado de tráfego, dadas as demoras que, por vezes, se introduzem nesse transporte.



Um aspecto da assistência à sessão solene efectuada na estação de Campanhã

Mas, citando outro exemplo: uma renovação da via permite de uma maneira geral, como o exemplo francês mostra, descer as despesas de conservação do material circulante, cerca de 35 por cento.

Tudo nos mostra, portanto, que lançando mão dos meios técnicos que estão à nossa disposição, o caminho de ferro pode, com menores investimentos, obter produtividades muitíssimo maiores.

E o segundo objectivo da nossa política nacional de transportes? Pois o segundo objectivo diz-nos que a pres-

da produção ferroviária nacional, portanto ainda sem grandes modernizações, baixou de \$39 para \$36.

Houve, evidentemente, um aumento de produtividade, porquanto durante esses 12 anos foram inúmeros os encaucimentos a que teve de se fazer face, nomeadamente várias elevações de salários.

E se considerarmos os encargos financeiros que oneraram essa exploração, verificamos que o custo da produção subiu de \$41,1 para \$41,8. Em 12 anos houve, portanto, uma subida de custo de 0,7 centavos por unidade,



O Chefe do Estado acompanhado pelo Ministro das Comunicações, eng. Carlos Ribeiro, governador civil do Porto, dr. Jorge da Fonseca Jorge, administrador eng. Brito e Cunha, director-geral eng. Espregueira Mendes e demais altas individualidades, inaugura as passagens inferiores da estação de Campanhã que hoje se apresenta completamente remodelada

tação de serviços do sistema global de transportes deve fazer-se, considerados todos os factores da produção, ao custo económico e social mínimo para a colectividade.

Não se trata aqui, portanto, do custo directo mas do custo total para a colectividade, não se trata do custo da tonelada transportada por um camião, mas sim desse custo acrescentado com todas as despesas que a colectividade faz para que o camião possa circular, isto é, a estrada, a sua manutenção, os encargos financeiros sobre o valor dessa infra-estrutura, a segurança na estrada e muitas outras circunstâncias.

Ora, o caminho de ferro, como é sabido, de uma maneira geral, e é quase tomado como indiscutível, tem um custo económico muito mais baixo a partir de certos níveis de tráfego.

A nossa prática também o demonstra. Nos 12 anos que decorreram de 51 a 63, o custo por unidade de tráfego

o que é francamente favorável e demonstrativa da excelência do custo económico que o caminho de ferro permite obter para a colectividade. E eu digo para a colectividade porque o caminho de ferro é o único sistema de transportes em que o custo da sua exploração é já o custo da colectividade, visto que nestes números estão incluídos os subsídios que a empresa recebeu para fazer face aos prejuízos. A colectividade não gastou mais nada.

O ministro das Comunicações passou, depois, a falar sobre as vantagens sociais do transporte ferroviário, afirmando que elas são inúmeras, mas que hoje, «as mais compreensíveis parecem ser a sua contribuição para a diminuição dos acidentes rodoviários e transporte suburbano».

Falando do desenvolvimento regional, o sr. eng. Carlos Ribeiro disse que «o caminho de ferro, dada a sua elasticidade de preços, é um dos factores do desenvolvimento

regional e é um dos seus impulsionadores, graças ao facto de podermos baixar os custos de produção, à medida que aumenta o tráfego».

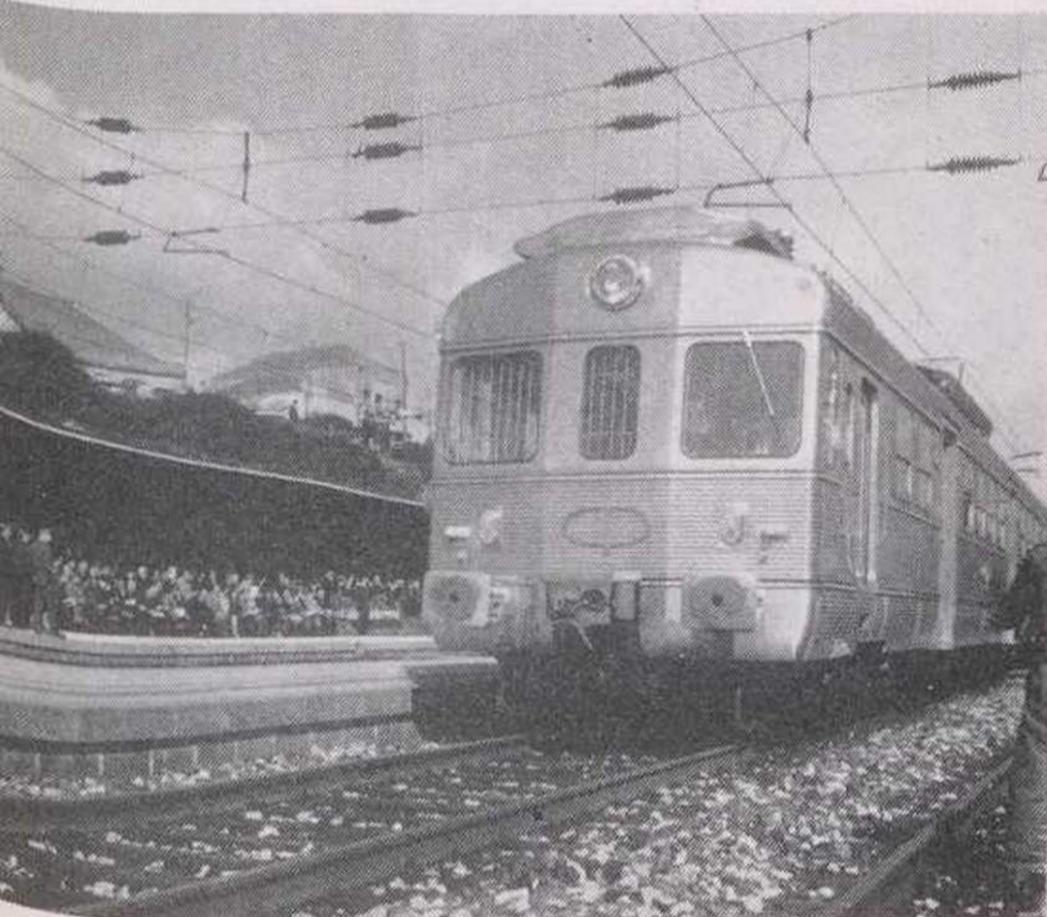
E esclareceu :

— Nós somos — o caminho de ferro — o único meio de transporte capaz de aproximar as regiões afastadas do centro comum, aproximar virtualmente, em tempo e custo de transporte. Eu disse, nós somos o único meio, ou quase o único, deveria ter dito, porque o transporte fluvial pode ainda satisfazer melhor este objectivo. Nesse é que o veículo não desgasta a via e no caminho de ferro o veículo ainda desgasta algo, a via. Mas como só podemos contar em muito pequena medida com o transporte fluvial, é o caminho de ferro que terá esse grande papel no conjunto do País».

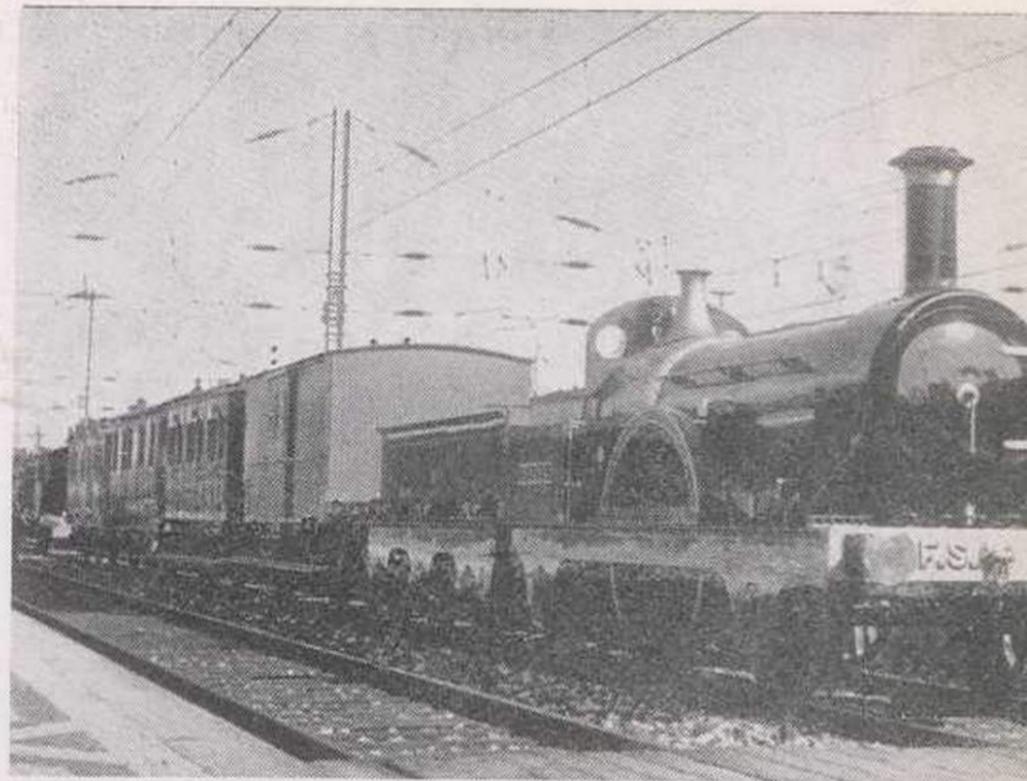
Referindo-se ao problema dos investimentos disse :

— Falta-nos, apenas, resolver o problema da obtenção dos meios necessários para os grandes investimentos cuja necessidade é evidente, em parte já citados pelo sr. prof. Mário de Figueiredo, para que possamos olhar para o futuro do caminho de ferro com toda a confiança. E quem diz do caminho de ferro, diz do sistema global de transportes. Porque ao lado desse progresso do caminho de ferro, intimamente ligado com ele e ajudando-o, teremos que dispor do transporte rodoviário em complemento. Hoje há meios técnicos que permitem fazer as combinações mais felizes entre os dois sistemas de transportes. Serão esses meios que nós tencionamos desenvolver no futuro.

A empresa mostra-se-nos como perfeitamente consolidada quanto à sua competência técnica, já secular e tradicional, e é, portanto, de crer que o outro problema, o financeiro, seja também resolvido e que ao caminho de ferro se possa destinar esse papel fundamental na economia nacional. É essa a minha esperança e nesse sentido continuarei a trabalhar no Ministério, ajudado pela administração da empresa que dum maneira brilhante tem seguido os meus conselhos — têm-nos ultrapassado mesmo — e vem operando uma reforma administrativa de estruturas que me parece perfeitamente fundamental, dado o papel que lhe cabe na expansão económica nacional.



Ainda o desfile de Contumil : uma moderna unidade tripla eléctrica (UTE), de serviço suburbano, passa ante a tribuna dos numerosos convidados



Durante o memorável desfile ferroviário de Contumil : o mais antigo comboio de Portugal — máquina «D. Luís», furgão n.º 1, a A,52, o Salão dos Príncipes e o Salão D. Maria Pia — fez a guarda de honra ao grandioso festival

E a terminar :

— E, exactamente, porque a presença de V. Ex.^{as}, vem confirmar e dar relevo a esta cerimónia, termino agradecendo muito especialmente a Vossa Excelência, Senhor Presidente da República, a forma brilhante como vieram concorrer para tornar esta cerimónia mais solene e do maior significado.

O desfile de material em Contumil constituiu uma síntese do esforço renovador da C. P. nos últimos dezoito anos

Com o discurso do sr. ministro das Comunicações terminou a sessão solene, que foi logo encerrada, não sem que uma menina, filha de um ferroviário, entregasse, por encargo das direcções sindicais ferroviárias, um ramo de flores ao Chefe do Estado. Este, a sua comitiva e os numerosos convidados, tomaram dois comboios especiais que os levaram à estação de Contumil, onde foram recebidos festivamente, enquanto dezenas de locomotivas apitavam as estridentes saudações da praxe. O Chefe do Estado, séquito e convidados tomaram lugar em grandiosa tribuna que tinha em frente, dispersos por uma das linhas, alguns exemplares do equipamento ferroviário de que, no século XIX, dispunha o País.

No meio do silêncio que se estabeleceu, a voz de um locutor foi esclarecendo os convidados das características técnicas do material que passou a desfilar, das quantidades adquiridas pela C. P. de cada uma dessas unidades, da utilização que tinham, etc..

Findo o desfile, a assistência aplaudiu. Nalguns minutos ficara feita a história do esforço de renovação que a C. P. vem fazendo nos últimos dezoito anos, pois desde o tractor Drewry, adquirido em 1948, até às automotoras Allan e às unidades duplas Diesel ou às composições de duas unidades triplas eléctricas, tudo ali desfilou, incluindo as modernas locomotivas eléctricas, construídas no País entre 1963 e 1964, que podem atingir 120 quilómetros horários e são as mais potentes que a C. P. possui.



Presidente da República, Senhor Almirante Américo Thomaz: Brindo pelos Caminhos de Ferro Portugueses, e asseguro, pela minha parte, que eles terão sempre a compreensão de todos os portugueses

O Presidente da República associou-se ao grande acontecimento, congratulando-se com as perspectivas que ele abre ao futuro do País

Num dos cais cobertos da estação de Contumil, efectuou-se, depois, um almoço oferecido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ao Chefe do Estado, membros do Governo e convidados.

Nas mesas, miniaturas de máquinas ajudavam a decoração do vasto salão, alindado com bandeiras, colchas, verdes e flores.

Aos brindes, o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo saudou o Chefe do Estado e desejou-lhe as maiores felicidades pessoais, bem como a sua mulher e netos.

Em resposta, o sr. contra-almirante Américo Thomaz proferiu as seguintes palavras:

— *Agradeço muito o seu brinde e as suas saudações que me sensibilizaram profundamente. Os seus votos comoveram-me, mas na verdade eu já me dou por satisfeito por ter netos. Ter bisnetos é, talvez, uma exagerada pretensão na minha idade; mas, apesar de assim ser, agradeço-os; e se eles se cumprissem por milagre de Deus, pode crer que nessa altura me lembraria muito especial-*

mente daquilo que V. Ex.^a acabou de dizer. E já que estou no uso da palavra, quero dizer alguma coisa sobre o acontecimento que hoje festejamos e que aqui nos reuniu. O acontecimento foi festejado num ambiente ferroviário, e de outra forma não teria certamente o mesmo sabor que teve.

Disse V. Ex.^a no seu discurso, na sessão da inauguração deste empreendimento, que a família ferroviária sentia a maior honra com a minha presença. Não tenho dúvidas nenhuma de que assim tivesse acontecido, mas, para que a afirmação de V. Ex.^a fique completa, eu devo acrescentar que era dever do Chefe do Estado estar presente nesta cerimónia. É que ela significa um bom passo em frente nos Caminhos de Ferro Portugueses, e a grandeza do empreendimento pode bem avaliar-se pelos números que V. Ex.^a citou. Na verdade, trata-se de um empreendimento pouco vulgar e que não surpreende os portugueses acostumados já às grandes realizações; mas os números que V. Ex.^a citou fizeram com que ele se situe entre os grandes acontecimentos nacionais. E V. Ex.^a além dessas palavras elucidativas, também pronunciou algumas no início da sua oração e que foram muito amáveis para mim. Agradeço-as. Igualmente agradeço os termos generosos que empregou e a que, aliás, já estou acostumado a ouvir ao sr. presidente da Câmara da Cidade do Porto, que não se limitou a ser gentil para comigo. Foi mais longe e muito mais longe, porque deu, sem dúvida alguma, uma noção exacta de como deve ser exercida a colaboração entre os vários serviços. Na realidade, o sr. presidente da Câmara, mostrando a necessidade desta colaboração mas praticando-a, deu um exemplo que deve ser seguido por todas as outras entidades.

Por fim, o sr. ministro das Comunicações deu-nos uma lição sobre os objectivos dos Caminhos de Ferro e sobre as vantagens que eles, sem dúvida, têm sobre os outros transportes terrestres. E é bom que o tenha feito,



Na véspera do dia inaugural da electrificação da linha do Norte, o administrador eng. Brito e Cunha — a quem foi confiada a organização das cerimónias festivas — deu, no Porto, uma conferência de imprensa aos órgãos da informação do País. Na gravura vemos o ilustre administrador com alguns dos funcionários superiores da C. P. que trabalharam sob as suas ordens directas: engs. António Canavezes, Pereira de Magalhães, Valério Vicente, Francisco Bernardo, Oliveira Santos, agente técnico de engenharia Américo Costa e dr. Élio Cardoso

porque essa verdade andava um pouco alheia ao conhecimento dos povos.

Assim, com a sua lição, se completaram os discursos na sessão solene, e foi por isso que eu então usei da palavra. Mas agora entendi dever fazê-lo porque estranho seria que o Chefe do Estado não se congratulasse e associasse a um tão grande acontecimento como este que estamos festejando. Pois o que eu desejo é que o passo em frente que os Caminhos de Ferro acabam de dar, não tenha compasso de espera e possa prosseguir no futuro num ritmo célere se possível for, dado que o Caminho de Ferro é ainda hoje a espinha dorsal dos Transportes Terrestres.

É por isso que neste momento brindo pelos Caminhos de Ferro Portugueses na pessoa do sr. doutor Mário de Figueiredo, e asseguro, pela minha parte, que eles terão sempre a compreensão de todos os portugueses.

Afectuosa despedida ao Chefe do Estado na estação de Campanhã

Finda a prolongada ovação que os presentes dispensaram às palavras do Chefe do Estado, e aproximando-se a hora da partida do comboio presidencial, o sr. Presidente da República, acompanhado por toda a sua comitiva, abandonou a sala entre aplausos e seguiu para o cais de embarque, onde o aguardava a composição que o levaria de regresso a Lisboa.

Em Campanhã, apesar do comboio só parar um minuto, concentrara-se grande multidão de populares e a Banda de Música do Clube Ferroviário de Portugal que executou uma alegre marcha, logo que surgiu o comboio presidencial.

O sr. Presidente da República veio à janela da caruagem agradecer as manifestações, ao mesmo tempo que o sr. eng. Espregueira Mendes, aproveitando a curta paragem do comboio descia ao cais e apertava a mão do regente da Banda, agradecendo-lhe a sua colaboração àquela festa.

Sempre entre aclamações e vivas ao Chefe do Estado, o comboio partiu em direcção a Lisboa, onde chegou às 20,15 horas.



Milhares de pessoas bem como as autoridades do concelho de Valongo receberam festivamente no dia 6 de Novembro o primeiro comboio eléctrico que atingiu o entroncamento ferroviário de Ermesinde

Ermesinde recebeu festivamente o primeiro comboio eléctrico

Três dias depois de chegar a Campanhã o primeiro comboio eléctrico, festejou-se em Ermesinde (entroncamento das linhas do Minho e Douro), na tarde do dia 6 de Novembro a entrada naquela estação dum UTE, apoteoticamente recebida pela população e autoridades locais. O acto a que assistiram por parte da C. P. o administrador Brito e Cunha e o director-geral Espregueira Mendes — além de muitos outros funcionários superiores — foi pretexto para mais uma confraternização da família ferroviária que sentiu bem o apreço em que é tido o serviço ferroviário — quando bom e prestado a contento do público.





NO ENCERRAMENTO DO SALÃO DE ARTE FOTOGRÁFICA *O Porto e os seus Caminhos de Ferro* FORAM DISTRIBUÍDOS OS PRÉMIOS AOS CLASSIFICADOS

À cerimónia presidiu o Director-Geral da Companhia

O Salão de Arte Fotográfica, ideia felicíssima do Boletim da C. P., alcançou um sucesso sem precedentes na cidade do Porto, não só pelo interesse que suscitou entre os amadores da fotografia, mas também pelos muitos milhares de pessoas que o visitaram e, muito especialmente, pelo cuidado e dignidade postos na sua organização, que resultou impecável sob todos os aspectos — disse o presidente da Associação Fotográfica do Porto

○ Salão de Arte Fotográfica «O Porto e os seus Caminhos de Ferro», promovido pelo *Boletim da C. P.* com a assistência técnica da Associação Fotográfica do Porto — e que durante todo o mês de Outubro findo esteve patente ao público numa das dependências da estação de S. Bento, conquistando grande

êxito — encerrou-se com a distribuição de prémios aos concorrentes distinguidos.

A cerimónia realizou-se no dia 31 de Outubro, pelas 12 horas e 30, no próprio Salão onde se encontravam as produções expostas. Presidiu o sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, encontrando-se presentes,

os srs. eng. António Canavezes, chefe da Região Norte; dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*; adido técnico principal Ginestal Machado, promotor da Exposição; Viana Jorge, vice-presidente da Associação Fotográfica do Porto; arq. Cândido de Brito e pintor Armando Alves, membros do júri; coronel Santos Júnior comandante da P. S. P.; eng. Pereira de Magalhães, chefe dos Serviços



A entrega da Taça «Boletim da C. P.» ao concorrente Álvaro Valente, pelo seu trabalho «Linhas electrificadas»

da Via e Obras; o inspector Armando António Rico, o mais antigo ferroviário do quadro da C. P., e os concorrentes classificados e representantes das firmas que amavelmente ofertaram alguns prémios complementares para o certame.

Presentes, igualmente, os representantes da imprensa diária do Porto e de Lisboa e os serviços de reportagens, dos Emissores Reunidos do Porto, que transmitiram nesse dia todo o desenrolar do acto.

Falando em primeiro lugar, o adido técnico principal, sr. Ginestal Machado, salientou a colaboração recebida que tornou possível a realização do Salão, acentuando que de todos os lados surgiram dedicações e boas vontades, que tanto concorreram para a valia técnica da notável manifestação de arte fotográfica, promovida numa hora em que se comemoravam dois acontecimentos na cidade, ligados ao caminho de ferro: o cinquentenário da estação de S. Bento e a conclusão da electrificação da linha do Norte.

Seguidamente, o sr. Viana Jorge, vice-presidente da Associação Fotográfica do Porto pronunciou breves palavras de enaltecimento do certame, em que se demonstram as possibilidades técnicas da fotografia como meio de expressão plástica.

Depois, o sr. eng. Espregueira Mendes proferiu as seguintes palavras:

Encerrou-se ontem, após 30 dias de diária exposição

ao público desta cidade, o Salão de Arte Fotográfica Ferroviária que o Boletim da C. P. pôde promover — mercê da valiosa assistência facultada pela prestimosa Associação Fotográfica do Porto.

Conhecem V. Ex.^{as}, como eu, o êxito que este Salão alcançou, através da larga e constante afluência de visitantes — e do visível interesse, da notória curiosidade e simpatia com que esses visitantes se detiveram ante estes painéis, observando aqui e acolá, um ou outro pormenor que somente os adeptos da boa fotografia sabem recolher.

Mas, não fora a alta valia técnica e artística das produções expostas — que, abordando, quase numa unanimidade de focagens, a magnífica fotogenia ferroviária da capital nortenha, assim justificou a nossa designação «O Porto e os seus Caminhos de Ferro» — não fôra a qualidade esmerada desses trabalhos, dizíamos, de nada valer a iniciativa a que nos propusemos.

As nossas palavras têm pois de ser — e unicamente — de evidente congratulação e de merecido agradecimento.

De agradecimento a todos os concorrentes, pela honrosa colaboração que nos dispensaram.

Igualmente de reconhecimento aos membros do Júri, particularmente ao prof. architecto Cândido de Brito e ao pintor Armando Alves, pelo testemunho do seu muito interesse e cuidado, na árdua selecção das produções a concurso e bem assim na atribuição de méritos, em que provaram ser exímios.

Ainda palavras da nossa mais cordial simpatia para algumas firmas amigas que em mais directo contacto trabalham com a C. P. e que gentilmente quiseram colaborar neste Salão de Arte, ofertando apreciados prémios e troféus.

E também a expressão do nosso apreço, a todos os



Diógenes Marques Rebelo é distinguido com o Troféu «Azulejos Mestre Jorge Colaço», pela sua magnífica produção «Paredes que falam»

outros — pessoas singulares ou colectivas — que cooperaram connosco neste Salão, oferecendo-nos o contributo do seu trabalho para a sua existência.

Por último — permitam-me — os da casa. O dr. Élio

Cardoso, que deu feliz realização a este Salão de Arte, com entusiasmo e proficiência de louvar, e o sr. Ginestal Machado, a quem se ficou devendo a ideia de criar esta Exposição, em tão oportuna altura. Ambos possibilitaram ao Boletim da C. P. mais este exemplo da sua acção útil, em prol dos interesses do Caminho de Ferro.

Meus Senhores :

Este Salão de Arte foi franqueado ao Público no início de um ciclo de comemorações festivas que ferroviariamente a cidade do Porto está vivendo : o cinquent-



O inspector de Obras Metálicas, Armando António Rico — o mais antigo ferroviário do quadro da C. P. — recebendo, na sua qualidade de único ferroviário amador concorrente ao Salão, o prémio «Empresa Geral de Transportes»

nário da construção deste edifício de S. Bento, ocorrido em 5 de Outubro pretérito, e a conclusão integral da electrificação da linha do Norte, a inaugurar, solenemente, com a honrosa presença do Chefe do Estado, na próxima quinta-feira, dia 3.

Ambos estes históricos eventos — um, de homenagem ao passado, e outro, de ridente perspectiva do futuro — comprovam suficientemente que a C. P. nunca olvida o Porto, burgo do trabalho qualificado, das mais nobres tradições, que está sempre no coração de todos os portugueses. Antes sim, anseia contribuir, na parte que evidentemente lhe respeita, para a solução dos seus problemas e para a realização dos seus grandes destinos.

A cerimónia culminou com a entrega de troféus e prémios aos concorrentes classificados : Tema «A estação

de S. Bento» — TAÇA «CIDADE DO PORTO», à fotografia «Limpeza», de Costa Leite ; Tema «Locomotivas anteriores a 1916» — TAÇA «COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES», à fotografia «Missão cumprida», de Bernardino Pires ; Tema «Electrificação da linha do Norte» — TAÇA «BOLETIM DA C. P.», à fotografia «Linhas electrificadas», de Álvaro Valente ; Tema «A estação de S. Bento» — SALVA «SAPEC», à fotografia «S. Bento à meia luz», de Reis Balsinha ; Tema «Locomotivas anteriores a 1916» — SALVA «A CONFIDENTE», à fotografia «A 23», de Bernardino Pires ; Tema «Electrificação da linha do Norte» — SALVA «WAGONS-LITS», à fotografia «Paisagem ferroviária», de Bernardino Pires ; Prémio do melhor conjunto — PRÉMIO «COMPANHIA DE SEGUROS SAGRES», a Bernardino Pires ; Troféu (Azulejos Mestre Jorge Colaço), oferecido por JOAQUIM MARTHA, à fotografia «Paredes que falam», de Diógenes Marques Rebelo ; Troféu (Documento Histórico), oferecido pela «PHOENIX», à fotografia «Primeiro Comboio», de Foto Alvão ; Troféu (Electrificação da Ponte Maria Pia), oferecido pelo «PEJÃO», à fotografia «A Ponte Maria Pia electrificada», de Orlando Miranda ; Troféu (Os Caminhos de Ferro e o Turismo), oferecido pelo PAVILHÃO DE VENDAS DE S. BENTO, à fotografia «A Electrificação e o Porto», de Viana Jorge.

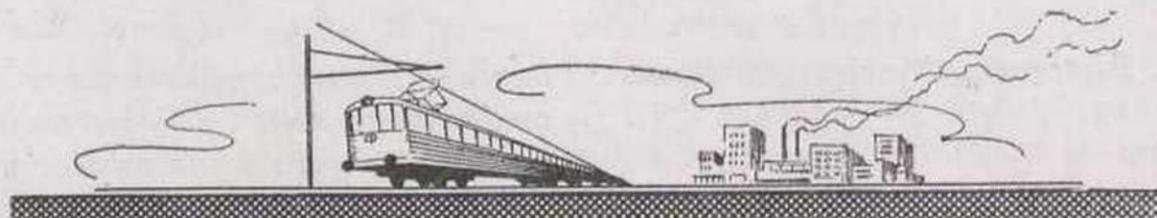
MENÇÕES HONROSAS

- 1 — à fotografia «Reflexo», de Bernardino Pires
- 2 — à fotografia «Gare», de Abílio Pacheco
- 3 — à fotografia «Um sopro de força», de Álvaro Valente
- 4 — à fotografia «Por vias diferentes», de Costa Leite
- 5 — à fotografia «Da teia vem a força», de Rodrigues Magalhães
- 6 — à fotografia «À Espera do Eléctrico», de Simões Bernardes

Ao inspector Armando Rico — por feliz coincidência o mais antigo ferroviário do quadro da C. P., pois conta 55 anos de serviço — foi-lhe oferecida, na sua qualidade de único ferroviário amador concorrente ao Salão, o prémio «EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES».

No final da distribuição de prémios foi servido um beberete.

Registe-se ainda que a Associação Fotográfica do Porto, dirigiu mais tarde à Direcção-Geral da C. P., em carta assinada pelo seu presidente, o sr. dr. Marco Aurélio Pinto de Miranda, um expressivo louvor e agradecimento à Companhia, por esta iniciativa do *Boletim da C. P.* São parte dessas palavras, as que transcrevemos, com a devida evidência — pelo prestígio que delas resultam para a Companhia — no encabeçamento deste noticiário.





X

ANIVERSÁRIO

Decorreu em Novembro findo, o décimo aniversário da fundação da Eurofima — Sociedade Europeia para Financiamento de Material Ferroviário, de que a C. P. é associada com 0,4 milhões de francos suíços de participação num capital social de 100 milhões.

A nossa participação na importante Sociedade internacional que conta 16 Administrações ferroviárias já permitiu a aquisição de 53 locomotivas *diesel* e de 18 carruagens, financiadas pela Eurofima.

Sobre a actividade da Sociedade, durante este decénio, regista-se que os financiamentos concedidos aos associados se computam em 925 milhões de francos suíços e com os quais puderam ser postos à disposição de várias Administrações ferroviárias:

12 053 vagões
415 carruagens
30 carruagens-camas
796 locomotivas *diesel*
64 locomotivas eléctricas
e 46 unidades automotoras

O dr. Marcel de Vos, presidente do Conselho de Administração da Eurofima, escreveu, num folheto come-

morativo do aniversário da Sociedade, as seguintes palavras:

«O décimo aniversário da fundação da Sociedade Europeia para Financiamento de Material Ferroviário proporciona-me o ensejo e o prazer de agradecer a todos os que acompanharam os primeiros passos da organização, se interessaram pela sua actividade, lhe conferiram a sua confiança e a auxiliaram e encorajaram. A criação da Eurofima deu réplica pronta à dupla necessidade de alargar ao domínio financeiro a integração ferroviária europeia e de acelerar, mercê de apelo mais decidido aos capitais privados, a modernização do caminho de ferro.

Os estudos preliminares foram efectuados graças à iniciativa do eng. Louis Armand, pela União Internacional de Caminhos de Ferro, em ligação com as grandes empresas da alta finança. Em Outubro de 1955, a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, aprovava a Convenção internacional relativa ao financiamento em comum e às garantias governamentais. A Eurofima podia assim nascer, em Bâle, no dia 20 de Novembro de 1956.

Após o primeiro decénio, poderá afirmar-se que a Sociedade atingiu os principais objectivos que lhe tinham destinado os seus fundadores. O recurso que tem válidamente constituído para as Administrações suas associadas é a melhor prova da sua incontestável utilidade. E tudo garante que a sua profícua acção continue, larga e vigorosa, ao serviço dos caminhos de ferro europeus.»

50 ANOS DE SERVIÇO



Ingressaram no Quadro de Honra de veteranias da C. P. mais quatro ferroviários, todos da Direcção da Exploração, que perfizeram 50 anos de serviço. São eles, conforme as gravuras documentam, os srs. *Manuel Godinho Palma*, inspector principal de secção de exploração, no Entroncamento; *António da Silva Reis Júnior*, inspector de secção de exploração, em Coimbra-B; *José Joaquim Lourenço*, subchefe de escritório na Região Sul, no Barreiro, e *António Rodrigues Fernandes*, chefe de estação de 2.ª classe, no Fundão.

O *Boletim da C. P.* regista com o maior prazer tão longa como honrosa antiguidade, a destes dedicados agentes ao serviço da C. P., consignando-lhes as mais calorosas felicitações por tão brilhante aniversário profissional.



O Rotary Clube do Porto prestou honrosa homenagem à C. P. e ao seu mais antigo ferroviário

No pretérito dia 24 de Outubro, o Rotary Clube do Porto consagrou a sua sessão semanal à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. A reunião — realizada no Grande Hotel do Porto, no decurso de um jantar — teve como objectivo principal a homenagem à C. P., na consagração que lhe quiseram fazer por ocasião do 50.º aniversário da inauguração do edifício da estação de Porto-S. Bento e da inauguração da electrificação da linha do Norte, entre Santa Apolónia (Lisboa) a Campanhã (Porto), acontecimento este que se verificou poucos dias depois.

A mesa de honra foi constituída pelo presidente do Rotary Clube, dr. Luís de Carvalhais — que é médico-especialista da Companhia — o qual tinha à sua direita, o eng. António Canavezes, chefe da Região Norte, em representação do director-geral da C. P., D. Cecília Pery de Freitas, esposa do companheiro Iberé de Freitas, do Rotary Clube do Rio de Janeiro, dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*, e à esquerda o prof. eng. Bonfim Barreiros, D. Helena Lopes Pereira, esposa do ex-Governador Lopes Pereira, Armando António Rico, inspector de obras metálicas da C. P., na qualidade de ferroviário mais antigo do quadro da Companhia (55 anos).

O dr. Carvalhais convidou o eng. António Canavezes, como representante da C. P. a prestar a saudação ao Pavilhão Nacional, cerimónia levada a efeito com o respeito tradicional.

Usando em seguida da palavra, disse das razões da reunião: o Rotary Clube do Porto, dentro das suas funções, não podia ficar indiferente aos serviços prestados à cidade do Porto, pela C. P., ao construir o majestoso edifício da estação de S. Bento, a maravilhosa «Jóia de Arte» que, no coração da cidade, foi legada pelo grande mestre Marques da Silva, há 50 anos, cinquentenário que se estava comemorando e a cujas cerimónias se associava, da melhor boa vontade, o R. C. do Porto, sempre ansioso pelo desenvolvimento e progresso da capital nortenha, facto feliz a que se adicionou agora a conclusão dos trabalhos de electrificação da principal via ferroviária que assegura as ligações, por comboios eléctricos, entre Lisboa e Porto, com melhoria de serviços, sob todos os aspectos.

Disse aproveitar-se também a oportunidade para homenagear o grande obreiro que dentro da «Acção Profissional» — outra das linhas de acção do Rotary — o inspector de obras metálicas da C. P., sr. Armando António Rico, ali presente, e que, tendo passado pelos mais

variados serviços, atingiu a posição de destaque que ocupa na Companhia.

Ligando os dois acontecimentos, o ilustre presidente apresentou, através do mais antigo funcionário da C. P., os seus maiores aplausos e os seus mais sinceros cumprimentos



O dr. Luís de Carvalhais, presidente do Rotary Clube do Porto, saúda os representantes da C. P. presentes à reunião

mentos a todos os funcionários da Empresa que estava a homenagear.

Dada a palavra ao Chefe do Protocolo, o eng. Cunha Azevedo procedeu à apresentação dos convidados, entre os quais se encontravam o adido técnico Armando Ginestal Machado, da C. P.; o dr. Machado Santana, consultor jurídico de S. Paulo (Brasil) e ex-piloto da Força Aérea do mesmo país; e ainda o dr. Aires Gomes de Oliva Teles, antigo médico dos Serviços de Saúde da C. P., hoje na situação de reformado.

Referiu-se também à presença do prof. eng. Bonfim Barreiros, professor jubilado da cadeira de topografia e caminhos de ferro, da Faculdade de Engenharia do Porto e ainda aos visitantes Iberé Pery de Freitas, do Rotary Clube do Rio de Janeiro, eng. José Pereira Zagalo, do R. Clube de Aveiro e ao palestrante da noite, dr. Joaquim Lopes da Silva.

Seguiu-se a leitura do expediente pelo secretário Frederico Sarmiento e informações pertinentes da actualidade.

Feita a apresentação rotária, em virtude da presença de convidados, o dr. Luís de Carvalhais anunciou a abertura do período de curiosidades e actualidades, dando a palavra ao rotário Domingos Ferreira que apresentou oportunas informações a propósito da reunião comemorativa da homenagem à C. P., pedindo vénia para, em breves

palavras, expôr alguns números de interesse e oportunidade para a reunião que estava a decorrer.

Seguiu-se no uso da palavra o rotário eng. Costa Reis que apresentou interessantes curiosidades, relacionadas com a construção dum ramal de caminho de ferro — Campanhã-S. Bento-Alfândega e «caminhos de ferro vicinais» e, ainda um impresso em seda com o *menu* dum jantar de gala comemorativo da inauguração do ramal da linha férrea da Figueira da Foz, de cujos documentos entregou fotocópias ao eng. António Canavezes.

O rotário António de Figueiredo contou também uma anedota relacionada com os caminhos de ferro.

Usou em seguida da palavra o dr. Joaquim Lopes da Silva, que ao salientar os fins daquela reunião, que expressavam uma homenagem aos serviços que a C. P. vem prestando à comunidade, acentuou que nela se enquadrava a acção de um dos seus servidores: o inspector de obras metálicas Armando António Rico, que conta mais de 55 anos de serviço. Aproveitou a oportunidade para uma resenha das suas actividades, que constituem exemplo vivo e marcante do maior valor moral e profissional.

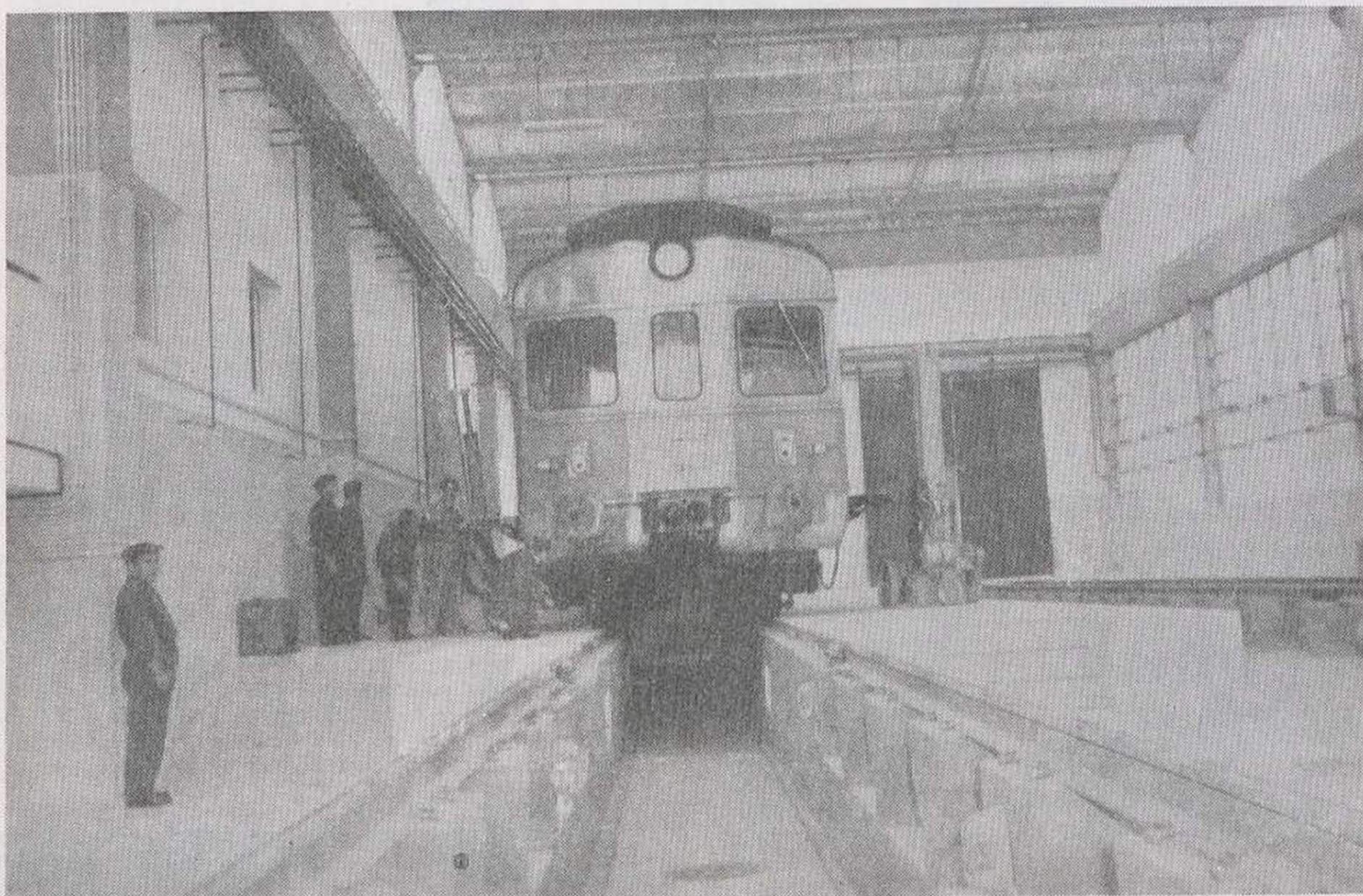
Fez, então, a propósito, uma palestra, em que tratou do «Aparecimento do direito de trabalho» — bosquejo histórico de bastante interesse, em que, fundamentalmente, abordou o conceito de trabalho, desde o período da escravatura. Na exposição do tema, referiu-se aos movimentos que abarcam não só o período referido da escravatura como a maneira como se desenvolveram em paralelo com os artesãos.

O problema do trabalho foi apresentado à luz dos tempos e das características dos povos, desde recuadas épocas.

Depois de citar as transformações sociais operadas na França, na Inglaterra e na Alemanha, entrou propriamente nos modernos conceitos do direito do trabalho — na protecção legal dos trabalhadores, dentro dos princípios humanos de justiça social, ora acompanhadas pelas modernas tendências políticas do Estado. Depois de outras considerações, salientou a Declaração Universal dos Direitos do Homem, em que se salvaguarda a sua condição humana. Finalmente, acentuou que a mais radiosa esperança



À esquerda, o inspector Armando Rico, o ferroviário mais antigo da C. P. (55 anos de serviço), que foi alvo da homenagem do Rotary Clube do Porto. A seu lado, o dr. Oliva Teles, médico reformado da Companhia e o dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*



Como se sabe, a Companhia está a construir no Entroncamento um importante complexo officinal, destinado á reparação do material motorizado do seu parque. Por mais de uma vez, o *Boletim da C. P.* teve ensejo de publicar desenvolvidas referências aos respectivos trabalhos.

Apesar de aquelas oficinas não terem ainda sido inauguradas oficialmente, já lá se executam algumas operações de rotina. A gravura que inserimos ficará ligada à «história» das novas instalações officinaes do Entroncamento, pois documenta, com inegável oportunidade, a entrada da primeira composição — uma unidade tripla eléctrica — que ali foi para receber reparação.

dos nossos tempos está consubstanciada na paz entre os homens, de boa vontade.

Seguidamente, e a convite do presidente da reunião, a sr.^a D. Helena Lopes Pereira entregou ao inspector Armando Rico uma lembrança do Rotary Clube do Porto — uma miniatura de uma das mais antigas locomotivas.

A fechar e comentando a sessão, o rotário eng. Manuel Lopes Pereira disse que ela se integrava, profundamente, no espírito rotário, exaltando o serviço à comunidade e a acção profissional. Fez ainda várias e judiciosas considerações sobre a valorização do homem, exaltou a natureza do espírito rotário e prestou homenagem à C. P. na pessoa do sr. eng. António Canavezes, e aos seus funcionários na pessoa do sr. inspector Armando Rico. Numa Empresa em que todos conhecemos as vicissitudes, acen-

tuou o ilustre orador, e em que nos seus servidores se têm, forçosamente, de reflectir tais dificuldades financeiras, tão grande longevidade profissional representa além de exemplo vivo de amor ao trabalho — espírito de sacrifício de bem servir!

O sr. eng. António Canavezes, em nome da Direcção-Geral da C. P., agradeceu as homenagens recebidas e o convite para comungar naquela reunião, que tanto lhe agradara.

Ao encerrar a sessão, o dr. Luís de Carvalhais prestou ainda homenagem, muito calorosa, ao rotário de Aveiro, ali presente, o eng. Pereira Zagalo, como construtor da monumental ponte da Arrábida — grandiosa obra genuinamente nacional, orgulho da técnica e dos técnicos portugueses.

REFORMAS

F. SÁ NOGUEIRA



Passou à situação de reforma por ter atingido o limite de idade fixado nos Regulamentos — 70 anos — o sr. Francisco de Albuquerque Sá Nogueira, chefe do escritório da Secretaria e Informação, da Administração. Frequentou o Curso Superior de Comércio e Finanças de Antuérpia, curso que teve de interromper por motivo da guerra de 1914. Regressado a Portugal, ingressou no extinto Banco Economia Portuguesa, onde foi chefe da secção de Correspondência até à dissolução daquele.

Admitido na C. P. prestou excelentes serviços na Contabilidade Central, sobretudo por ocasião da Conversão Financeira de 1932, mercê dos seus apreciáveis conhecimentos bancários. Foi encarregado de conduzir a Paris os novos títulos de acções destinados aos obrigacionistas franceses.

Ascendeu a chefe de Repartição, em 1 de Janeiro de 1952. Por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, foi um dos dedicados colaboradores do Secretário-Geral da Companhia, eng. Branco Cabral, na organização das comemorações então realizadas, particularmente na exposição que teve lugar nas «Belas Artes», pelo que recebeu louvor do Conselho de Administração em Novembro de 1956. Ganhou o 2.º prémio do I Concurso de artigos literários originais, organizado pelo *Boletim da C. P.*. Aos seus profundos conhecimentos da língua francesa se ficou devendo a tradução da maioria dos artigos que figuraram no extinto *Boletim Informativo Interno*, da Administração.

Sempre activo e metódico, tem dedicado o seu tempo livre a trabalhos de iluminura, em que é exímio, sobretudo destinados ao Museu dos C. T. T.



Electrificação da linha do Norte

Em sessão de 10 de Novembro, o Conselho de Administração, pela voz do seu presidente, sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, congratulou-se com a forma como decorreu a inauguração da electrificação da linha do Norte, com muita dignidade e muito boa ordem. Foi possível cumprir-se, disse o ilustre presidente, integralmente o programa. Entendia, por isso, dever exarar-se um voto de louvor e agradecimento ao administrador eng. Brito e Cunha — a quem competiu a organização do programa festivo — pela forma impecável e honrosa para a C. P. como todas as cerimónias decorreram.

Entendia também dever dirigir-se um agradecimento muito especial ao digno presidente da Câmara Municipal do Porto pelo que disse no seu discurso e pelo muito que fez para o brilho daquelas cerimónias.

Deveria igualmente agradecer-se a S. Ex.ª o Ministro das Comunicações as palavras que, com tanta espontaneidade, pronunciou. Sente-se que o ilustre Ministro já tem os caminhos de ferro no sangue e não teve pejo de afirmar publicamente o seu interesse por eles. O seu discurso deve considerar-se perfeito.

Julgo interpretar o pensamento do Conselho propondo, também, votos de louvor e agradecimento ao sr. Director-Geral e a todos os funcionários e agentes — sem distinção de categorias — pelo esforço despendido e que com o seu trabalho e boa vontade tanto contribuíram para o brilhantismo daquelas cerimónias.

O Conselho, associando-se às palavras do sr. Presidente aprovou todos os votos propostos e o sr. eng. Brito e Cunha agradeceu as palavras que a seu respeito foram pronunciadas e congratulando-se, igualmente, com a forma como decorreram aquelas cerimónias, referiu-se, com muito agrado, a todo o pessoal que para elas contribuiu. O sr. Director-Geral, por seu turno, agradeceu os votos de louvor e as palavras proferidas a respeito do pessoal seu subordinado que contribuiu para o brilhantismo do cerimonial em referência.

O sr. Francisco de Sá Nogueira completou há pouco 40 anos de serviço e atingiu os 70 anos de idade em 4 de Outubro. Reformou-se em 1 de Novembro. Ao ter conhecimento da saída deste «dedicado e exemplar servidor da Empresa», o Conselho de Administração louvou-o muito justa e expressivamente.

O *Boletim da C. P.* que tem presente a forma pronta e cortês com que Sá Nogueira tratava dos assuntos da Revista, com a esmerada educação que sempre alardeou, cumprimenta cordialmente o ilustre ferroviário a quem augura venturosa e longa reforma.

Plano de Formação para Pessoal Superior

INSTITUÍDO NA C. P.

o curso de matemáticas modernas para dirigentes com formação universitária

COMO é do conhecimento geral, as Ciências Matemáticas têm tido, desde o passado século, um desenvolvimento extraordinário.

O estudo das teorias modernas deste vasto campo do saber humano só recentemente, porém, foi introduzido no ensino oficial, tanto no nosso País como no estrangeiro. Por isso, a maioria dos nossos técnicos e licenciados só muito superficialmente conhece esses assuntos, bem como as suas numerosas possibilidades de utilização prática.

Ao Caminho de Ferro interessam sobremaneira algumas dessas aplicações. Com efeito, a Matemática Moderna constitui a linguagem com que se pode falar aos computadores electrónicos — cuja utilização já se está a fazer, em escala apreciável, nalguns países estrangeiros.

Entre os múltiplos problemas que se poderão resolver com recurso aos computadores electrónicos, citaremos os seguintes, restringindo-nos evidentemente ao âmbito ferroviário: estudo de investimentos, estudo dos programas de exploração das grandes estações, estudo do movimento das linhas de tráfego importante, sobretudo das de via única, gestão de aprovisionamentos, dimensionamento de estações e de cais, projecto e estudo das estações de classificação (triagens), cálculo de pontes, cálculo das resistências das caixas dos vagões e das carruagens, estudo de horários e de marchas de comboios, distribuição de vagões, afectação de tarefas dentro das oficinas ou entre oficinas, etc..

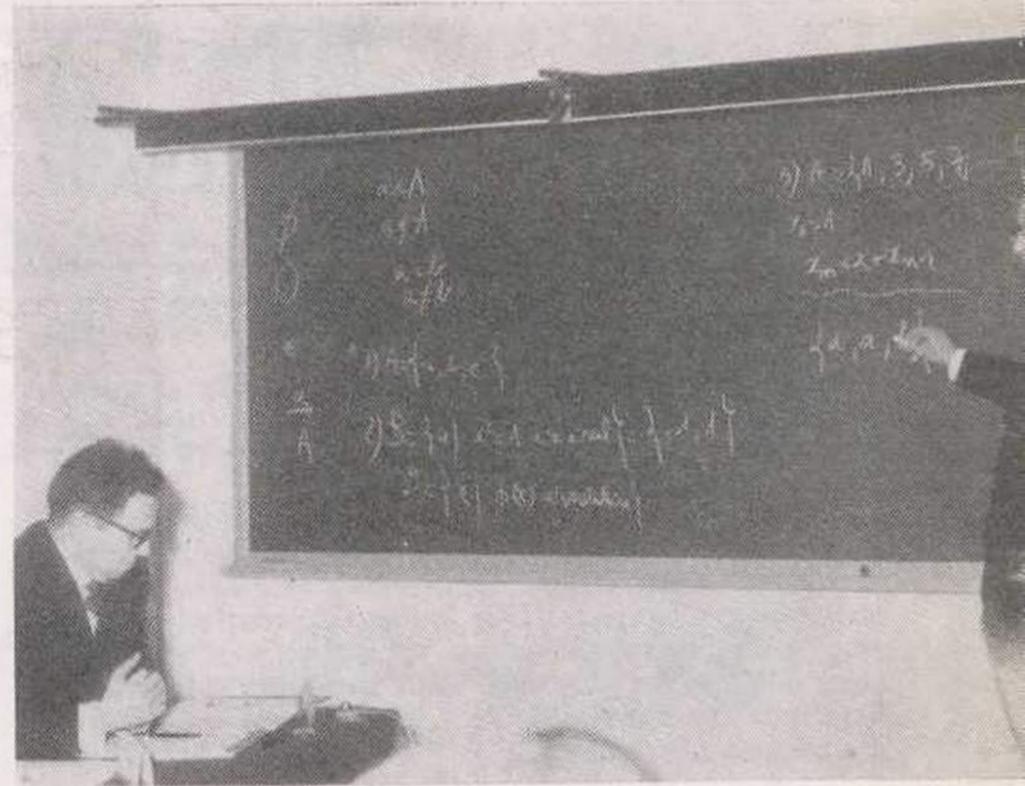


Ao acto inaugural do novo curso de «Matemáticas Modernas» assistiu o eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, que se vê à direita. Ao centro o professor do curso e à esquerda o eng. Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação

Todos os problemas acabados de enumerar são, como é bem sabido, de difícil resolução — pois são numerosas as variáveis de que depende a obtenção da solução óptima; por isso mesmo, o seu estudo era até há pouco tempo, demorado e muitas vezes deficiente.

Conhecedoras destas realidades, todas as grandes Administrações ferroviárias têm procurado proporcionar ao seu pessoal superior cursos de formação e de especialização neste apaixonante domínio. A Companhia, sempre desejosa de seguir de perto os progressos da técnica ferroviária, decidiu promover, através do seu Serviço de Organização, Métodos e Formação, um primeiro curso de base, destinado a uma quinzena de economistas, engenheiros e matemáticos, que prestam serviço nos vários sectores da Empresa. A este, seguir-se-á outro — talvez em Fevereiro ou Março do próximo ano — destinado a outros tantos funcionários superiores.

Com estes cursos, pretende-se ministrar aos seus auditores as noções indispensáveis para futuros



O doutor Mário Soares Madureira, do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, durante uma exposição

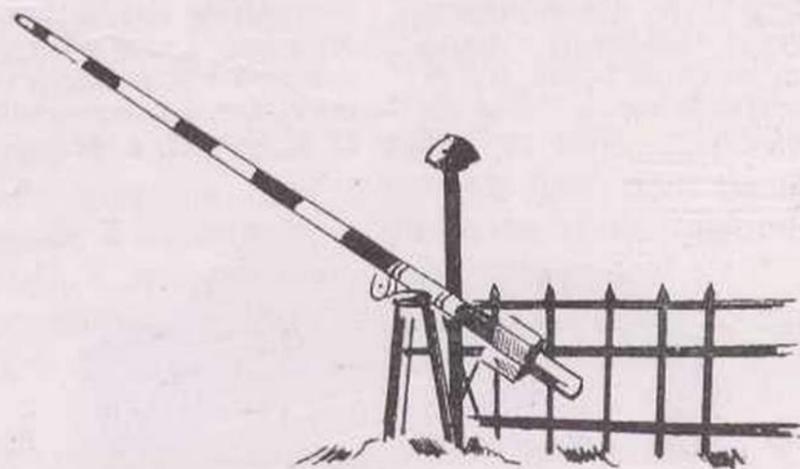


Um aspecto do auditório ao Curso de Matemáticas Modernas. Na gravura, no decurso da primeira prelecção, os engs. Espregueira Mendes e Júlio dos Santos, respectivamente director-geral e director da Exploração

estudos especializados — de programação linear e dinâmica, da teoria das filas de espera, das cadeiras de Markoff, da teoria dos grafos e de outras técnicas de investigação operacional — que serão empreendidos no sentido de se poderem utilizar na Companhia os métodos de Cálculo Científico.

O primeiro destes cursos começou a funcionar em 17 de Novembro passado e tem a duração de cinco semanas. Rege-o o doutor Mário Soares Madureira, primeiro-assistente do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras.

O interesse que este curso tem despertado permite antever desde já o maior êxito ao empreendimento em boa hora levado a efeito pela Administração da Companhia.

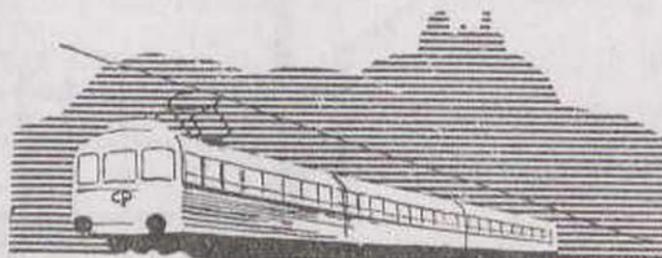




NOTICIÁRIO

Diverso

- *A C. P. está novamente estudando a possibilidade de instituir prémios de antiguidade ao seu pessoal, sob a forma de atribuição de medalhas de ouro, prata e cobre e respectivas gratificações monetárias.*
A sugestão partiu da União dos Sindicatos dos Ferroviários embora há muito tal ideia estivesse no pensamento das instâncias superiores da Companhia e se tivesse concretizado, em parte, em 1956, no ano do centenário dos caminhos de ferro em Portugal. O assunto está sendo definido, obviamente, ante as difíceis condições financeiras da Empresa. Da Comissão de Estudo fazem parte os srs. drs. Álvaro Lobo Alves, Élio Cardoso e arq. José Rainha.
- *A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» entregou mais uma casa a um dos seus associados: o sr. António Maia da Fonseca, ferroviário das Oficinas do Entrocamento, sócio do 3.º escalão. A entrega solene da chave fez-se no dia 6 de Novembro no lugar de Moita do Norte — Atalaia — Vila Nova da Barquinha.*
- *Os Serviços Médicos da C. P. tencionam editar, muito em breve, uma publicação cultural, a Revista Médica dos Caminhos de Ferro. A iniciativa deve-se ao actual chefe de Serviço, o sr. dr. Alfredo Franco. Tiragem provável: 1000 exemplares mensais.*
- *De 27 a 29 de Outubro findo realizou-se em Brigue, na Suíça, a Conferência de Horários Europabus com vista ao ano de 1967. Por parte da C. P. participaram os srs. dr. José Gonçalves de Pina e José de Castro Bizarro, do Serviço Comercial e do Tráfego.*
- *A fim de tomar parte na Assembleia Geral da U. I. C., deslocou-se a Paris, em princípios de Dezembro corrente, o sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia.*
- *O Conselho de Administração resolveu conceder aos militares feridos no Ultramar, quando internados em Hospitais a cargo da Cruz Vermelha Portuguesa, as mesmas facilidades que já concedia aos que nas mesmas condições estão internados em Hospitais das Forças Armadas (Exército, da Marinha ou da Força Aérea): redução de 50 %, duas vezes por ano, na quadra do Natal e da Páscoa, para visitarem suas famílias.*
- *Os srs. dr. Rogério Torroais Valente e José de Castro Bizarro, respectivamente subchefe e agente de tráfego do Serviço Comercial e do Tráfego, estiveram em Biarritz (França), de 21 a 25 de Novembro findo, para participarem numa reunião para a renovação dos acordos de bilhetes internacionais para grupos de trabalhadores (B. I. G. T.) com algumas importantes agências de viagens europeias. Tomaram parte nesta reunião, além dos representantes da C. P., delegações dos Caminhos de Ferro da Espanha, da França e da Bélgica.*
- *O Serviço de Organização, Métodos e Formação, dentro do Plano de Formação para Pessoal Superior (1967), tenciona realizar na Companhia cursos de aperfeiçoamento em línguas estrangeiras, visando o seu bom conhecimento, sobretudo falado, designadamente de francês, inglês e alemão.*
- *Para participar numa importante reunião visando o estabelecimento de um acordo de bilhetes internacionais para grupos de trabalhadores (B. I. G. T.) com uma agência de viagens alemã, deslocaram-se a Barcelona, em princípios do mês corrente, os srs. eng. Adriano Baptista, subchefe de Departamento adjunto à Direcção-Geral e José de Castro Bizarro, agente de tráfego do Serviço Comercial e do Tráfego.*
- *Foi nomeado médico da 157.ª Secção Sanitária, com sede em Serpa, o sr. dr. Edgar Pires Valadas, que preenche a vaga deixada pelo médico reformado sr. dr. Leopoldo Guimarães Castela.*
- *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 «louvável iniciativa» de ter editado um número especial dedicado àquela estação nortenha.*
- *Terminou a publicação Boletim Informativo Interno que a Secretaria Geral editava mensalmente, principalmente com destino aos funcionários superiores da Companhia.*
- *Projecta-se instalar na estação de Lisboa-Santa Apolónia, um conjunto de televisores, em circuito fechado, para informações do serviço ferroviário e publicidade comercial da C. P.. Sistema similar existe já hoje, na Sociedade «Estoril», na estação do Cais do Sodré.*
- *A Companhia dos «Wagons-Lits» pediu autorização à C. P. para aumentar de 20 % os preços dos seus suplementos-camas nos diferentes serviços em Portugal. Os preços actuais que não sofreram alteração desde 1950 — não fazem face, no dizer daquela Companhia, ao agravamento verificado ultimamente nos salários do seu pessoal.*
- *Vai realizar-se em Lisboa, em Maio e Junho do próximo ano, a sessão plenária do C. I. T. (Comité International des Transports par Chemins de Fer) onde tomarão parte cerca de 200 delegados de todas as Administrações ferroviárias da Europa. Nesta importante reunião, cuja organização está a cargo da C. P., serão tratados assuntos comerciais e jurídicos de transporte de passageiros e de mercadorias compreendidos nas Convenções internacionais C. I. V. e C. I. M.*



HOMENAGEM A UM MESTRE
 DA LITERATURA PORTUGUESA

UMA CRÓNICA DE *Ferreira de Castro*
 DE HÁ QUASE QUARENTA ANOS

A Linha do Vale do Vouga

Há muitos rincões deslumbrantes neste pequeno País, mas ficará sem conhecer uma das melhores, senão as melhores paisagens de Portugal, quem não percorra a linha férrea do Vale do Vouga

— escreveu Ferreira de Castro

Várias colectividades culturais do País têm justamente prestado homenagem ao ilustre escritor Ferreira de Castro, uma das figuras mais representativas das letras portuguesas contemporâneas, este ano a comemorar o cinquentenário da sua notável obra literária. Essas homenagens tem-as recebido aliás Ferreira de Castro ao longo da sua vida — possivelmente a um nível não atingido por qualquer outro escritor português: junto do povo.

O laureado autor de *A Selva*, *Emigrantes*, *Terra Fria*, *A Lã e a Neve*, *A Volta ao Mundo*, etc., etc., obras que projectaram a nossa literatura nos países mais cultos da Europa e das Américas — o escritor de expressão portuguesa mais indicado para o Prémio Nobel da Literatura, no dizer de Jorge Amado, o homem que recusou «cadeiras» nas Academias Belga e Brasileira de Letras — escreveu há 39 anos, na revista *Civilização* (número de Novembro de 1928), uma crónica sobre o Vale do Vouga, sua região natal, que supomos ser o seu único escrito de cunho ferroviário.

Ao transcrevê-lo, por isso, nas modestas páginas do Boletim da C. P., nesta altura em que se festejam os 50 anos da sua actividade literária, unicamente pretendemos render a despretensiosa mas sincera homenagem de simpatia e apreço de todos os ferroviários cultos ao ilustre escritor luso que tão perfeitamente entende e retrata o povo — esse povo simples e humilde, construtor das grandes gestas, e do qual os ferroviários são parte integrante.

QUANDO Francisco Alves Vieira, um grande coração e um grande animador de Espinho, cujo nome fica bem a abrir esta prosa, me deixou entrever a possibilidade duma viagem na linha do Vale do Vouga, eu aceitei com alvoroço a ideia, mas ainda sem imaginar as surpresas que me aguardava a excursão.

No dia seguinte, aquilo que me havia surgido como hipótese tornava-se realidade, graças a Tristão Ferreira de Almeida, que preside à exploração da Companhia do Vale do Vouga e que, sendo outro incansável animador das possibilidades desse recanto de Portugal, mandou abrir a linha férrea à minha curiosidade.

Fomos, na manhã esplendente de estio, tomar

a *draysine* na Sernada — onde nos esperava o engenheiro Gaioso, cuja modéstia não basta para ocultar a sua competência e espírito de *élite*.

Já me haviam deslumbrado os arredores de Águeda; mas aqui, da Sernada em diante, neste veículo admirável, que me deixa ver, à frente, à esquerda e à direita todos os panoramas, que voa sobre os *rails* quando os meus olhos extasiados querem fixar mais demoradamente um detalhe da paisagem, o meu assombro suplanta tudo o que eu imaginara.

Há curvas do Vouga que estão exigindo gôndolas, gôndolas de sonho, com pares românticos e barcarolas.

Sente-se pairar o ritmo duma canção dolente

que não se exalou de boca humana, mas que se levanta da natureza em êxtase, destes pomares, destes jardins naturais a que serranias, esboçado de longe, servem de escrínio. Soledade criadora e sugestiva.

E que maravilhosas rendas o sol tece nestes rincões de quimera, com o Vouga adormecido, com o arvoredado em êxtase e as estradas brancas que parecem ir dar a um palácio encantado!

Para além de cada túnel há sempre uma água-rela soberba.

Sentimos a impressão de havermos caído num

mesma grandiosidade a espantar-nos os olhos, o mesmo ritmo da natureza a dulcificar-nos o espírito!

Vieira, familiar do ambiente, alegra-se com o nosso deslumbramento, enquanto Gaioso, timoneiro da caravana, duma solicitude e lhaneza ilimitadas, acede, detendo a *draysine*, a todos os nossos caprichos fotográficos — para a execução dos quais encontramos em Pinto Machado um elemento activo e bem humorado.

E a viagem prossegue assim até Viseu, este Viseu de nobre fisionomia que se ocultou entre



Espinho — Estação de início da linha do Vale do Vouga. «Quando nela desembarquei, de regresso — escreveu Ferreira de Castro — trazia os olhos ainda assombrados e o espírito decorado, festivamente, com todas as galas dessa natureza que, sob o céu português, se ultrapassou a si própria, para dar à região do Vouga o inenarrável e imperecível encanto que ela possui»

outro mundo, que vive, cioso da sua assombrosa beleza, isolado do tumulto contemporâneo — um mundo onde tudo é belo, estético e deslumbrante!

Vouzela é a exclamação máxima!

A linha férrea permite descortiná-la de longe e de alto — e se o conjunto surpreende, os detalhes, que se precisam à medida que se vão aproximando, maravilham, pela sua variedade, pelo seu imprevisível!

É dentro dum grande parque florido que nós viajamos, instalados na automotora *draysine* que há-de ser o veículo do futuro em caminhos de ferro — o veículo de turismo, o veículo de passeio.

De quando em quando ele ascende a grandes altitudes, leva-nos perto do céu, de onde, por entre os pinheirais em conciliábulo, vemos melhor a paisagem inigualável.

E sempre a mesma paz a envolver tudo, a

as serras para melhor guardar os seus tesouros artísticos e as suas velhas tradições.

No regresso, a admiração da véspera persiste, mantém-se com o mesmo entusiasmo, porque as poliédricas belezas da paisagem não se esgotam ao primeiro contacto: quanto mais as contemplamos, quanto mais as estudamos, mais elas nos revelam mundos de encantamento.

Há muitos rincões deslumbrantes neste pequeno País, mas ficará sem conhecer uma das melhores, senão as melhores paisagens de Portugal, quem não percorrer a linha férrea do Vale do Vouga.

Eu, quando desembarquei em Espinho, de regresso, trazia os olhos ainda assombrados e o espírito decorado, festivamente, com todas as galas dessa natureza que, sob o céu português, se ultrapassou a si própria, para dar à região do Vouga o inenarrável e imperecível encanto que ela possui.



O XXI Congresso Desportivo Ferroviário da U.S.I.C. realizou-se este ano em Sorrento

PRESENTE A REPRESENTAÇÃO DA C. P. ENTRE 23 OUTRAS DELEGAÇÕES FERROVIÁRIAS

DE 25 a 30 de Setembro último, reuniu-se em Sorrento, na Itália, o XXI Congresso da União Desportiva Internacional dos Ferroviários (U. S. I. C.), de que a C. P. é, há largos anos, associada.

A representação da Companhia foi conferida ao eng. Sebastião Horta e Costa, chefe do Departamento de Material e Oficinas e que superintende, na C. P., a todas as actividades gimnodesportivas, e ao eng. António Silva Abreu, o notável organizador dos Jogos Desportivos Ferroviários da Figueira da Foz, deste ano.

As sessões de trabalho que englobaram previamente

a reunião do «Presidium», foram presididas pelo eng. Marc Pernot, antigo engenheiro-chefe da S. N. C. F., secretariado pelo dr. Karl Kaiser, director do Pessoal dos Caminhos de Ferro Austríacos. Além dos assuntos correntes pertinentes ao importante Congresso — e de que fazem parte activa, presentemente, todas as Administrações ferroviárias da Europa, com excepção apenas da Islândia, e ainda algumas do Médio Oriente e da Ásia — as Comissões de estudo aprovaram o imediato ingresso da Espanha (Renfe) na organização internacional, encarando-se o pedido de admissão apresentado pelo Caminho de Ferro da

Índia, este a resolver, à votação, no próximo Congresso. Examinaram-se os resultados dos campeonatos, nas várias modalidades desportivas, no exercício corrente e indicaram-se as principais e possíveis disputas internacionais a efectuar em 1967, segundo calendário oficial estabelecido. Deste, salientamos os campeonatos seguintes :

Esqui alpino: 22 a 28 de Janeiro, em Bardonecchia (Itália)

Esqui nórdico: idem

Bowling (senhoras): 11 a 16 de Abril, em Celje (Jugoslávia)

Basquetebol (senhoras): 9 a 15 de Maio, em Poznan (Polónia)

Ténis de mesa (homens): 22 a 28 de Maio, em Riesa (Alemanha Oriental)

Ténis de mesa (senhoras): idem

Nos «matches» ferroviários de 1967, estão ainda previstos encontros inter-Administrações de boxe, ginástica, natação, voleibol, ciclismo, atletismo, luta, «water-polo» e futebol.

O Congresso procurou, ainda, aumentar as subvenções concedidas pela USIC às Uniões Desportivas dos países seus aderentes, organizadores de torneios. Como se sabe, é o problema financeiro o único que rege e domina a maior ou menor intensificação de participações duma



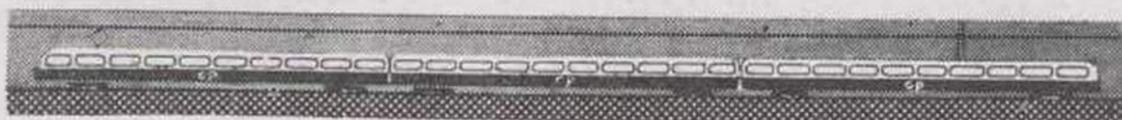
O delegado português, eng. Horta e Costa, no uso da palavra durante os trabalhos do XXI Congresso da USIC

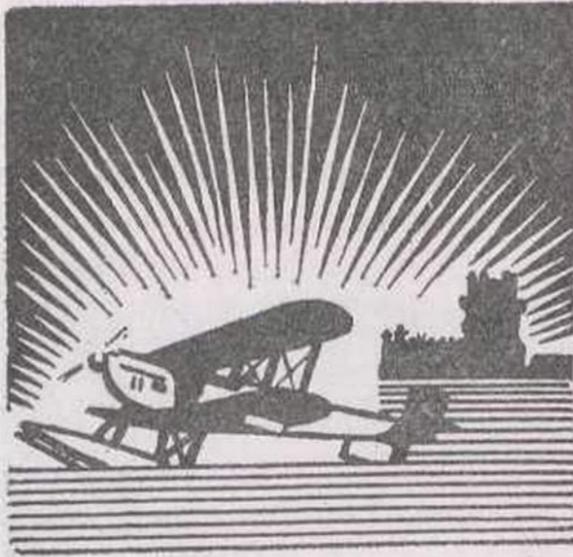
rede ferroviária nos *meetings* internacionais, sobretudo por haver de ter-se em conta o pesado custeio das deslocações e da permanência nos países estrangeiros de equipas mais ou menos numerosas, com os respectivos e indispensáveis treinadores, conselheiros e acompanhantes representativos. Para nós, sobretudo, ante as reconhecidas carências de erário da Companhia, tem sido este o principal, senão exclusivo óbice, ao desejo, à aspiração veemente que sempre animou todos os ferroviários desportistas portugueses e os seus qualificados dirigentes a estarem presentes nas disputas de além-fronteiras para representarem o País e defenderem as cores nacionais.

Como de costume, em Congressos desta natureza, genuínas manifestações de confraternização ferroviária que não conhecem nem se compadecem com políticas ou credos, estabeleceu-se um programa social que incluía para os seus 150 participantes, excursões a Amalfi, Positano, Ravello, Capri e Pompeia. Um banquete oficial culminou este importante Congresso da USIC que se reunirá, no exercício próximo, em Bruxelas, em princípios de Setembro de 1967. Até lá, ficará perdurando, em todos os participantes, a frutuosidade destes contactos internacionais — de que tanto beneficiam as Administrações ferroviárias nas suas relações de serviço quotidiano com o estrangeiro — e a cordialidade de uma camaradagem sã, firme e leal — de que o desporto é divisa, tal como o Caminho de Ferro é, na Europa, espelho fiel e exemplo vivo.



Um aspecto dos trabalhos, vendo-se, em primeiro plano, a representação da C. P. : engs. Horta e Costa e Silva Abreu





O ÚLTIMO VOO DE Sacadura Cabral

PELO CORONEL PILOTO-AVIADOR EDGAR CARDOSO

FEZ 42 anos, em 15 de Novembro findo, que desapareceu para sempre nas brumas do Mar do Norte, o comandante Sacadura Cabral, que foi companheiro de glória do almirante Gago Coutinho, na 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul.

Artur de Sacadura Freire Cabral Júnior, de seu nome completo, nasceu a 28 de Maio de 1881, na freguesia de S. Pedro, concelho de Celorico da Beira, distrito da Guarda.

Curiosamente, era descendente de um outro triunfador do Atlântico, o grande navegador Pedro Álvares Cabral, o descobridor do Brasil, que por sua vez tinha por ascendente o célebre alcaide de Belmonte, conhecido pelo Gigante das Beiras.

Assentou praça em 10 de Novembro de 1897, como aspirante de Marinha; promovido a 2.º tenente a 27 de Abril de 1903; a 1.º tenente a 30 de Setembro de 1911; a capitão-tenente em 25 de Abril de 1918 e a capitão-de-fragata por distinção em 1922, após ter realizado a extraordinária ligação aérea Lisboa-Rio de Janeiro.

Como subalterno em 1902, fez parte da coluna de operações do distrito de Moçambique, facto que lhe mereceu um louvor do comandante da Divisão Naval do Índico.

Durante dez anos andou embarcado, tendo feito parte de missões hidrográficas realizadas na costa de Moçambique e passando em 1912 a exercer funções de subdirector de Agrimensura na província de Angola, onde estabeleceu os primeiros contactos com Gago Coutinho, o que uma dezena de anos depois, se transformaria em colaboração admirável, da intrepidez e da Ciência.

Quando em 1915 Portugal procura organizar a sua Aviação Militar, e abre um concurso para escolha de oficiais, destinados a pilotos-aviadores, logo Sacadura Cabral se oferece.

Em Agosto desse ano segue para França, juntamente com o 2.º tenente da Administração Naval António Joaquim Caseiro e o tenente de Infantaria José Barbosa Santos Leite, obtendo o seu diploma na Escola de Chartres, no primeiro trimestre de 1916.

Quando regressa ao nosso País, é nomeado instrutor de pilotagem na Escola de Aeronáutica Militar, de Vila Nova da Rainha, que abriria as suas portas no dia 1 de Outubro.

Terminado esse primeiro curso histórico, e dispersos os seus elementos, sendo enviada a maioria para França, constituindo a Esquadilha Inicial e os restantes para Moçambique numa Esquadilha Expedicionária, Sacadura Cabral, com o seu dinamismo e força de vontade insuperáveis, consegue organizar os Serviços de Aviação Marítima, independentes, para o que é nomeado em 1918, director dos Serviços e comandante da histórica Base Aérea Naval de Lisboa (no Bom Sucesso), hoje desaparecida.

Durante a instrução de voo em Vila Nova da Rainha, Sacadura Cabral, dá o baptismo aéreo a Gago Coutinho, o que decide este notável sábio, a resolver os principais problemas da navegação celeste.

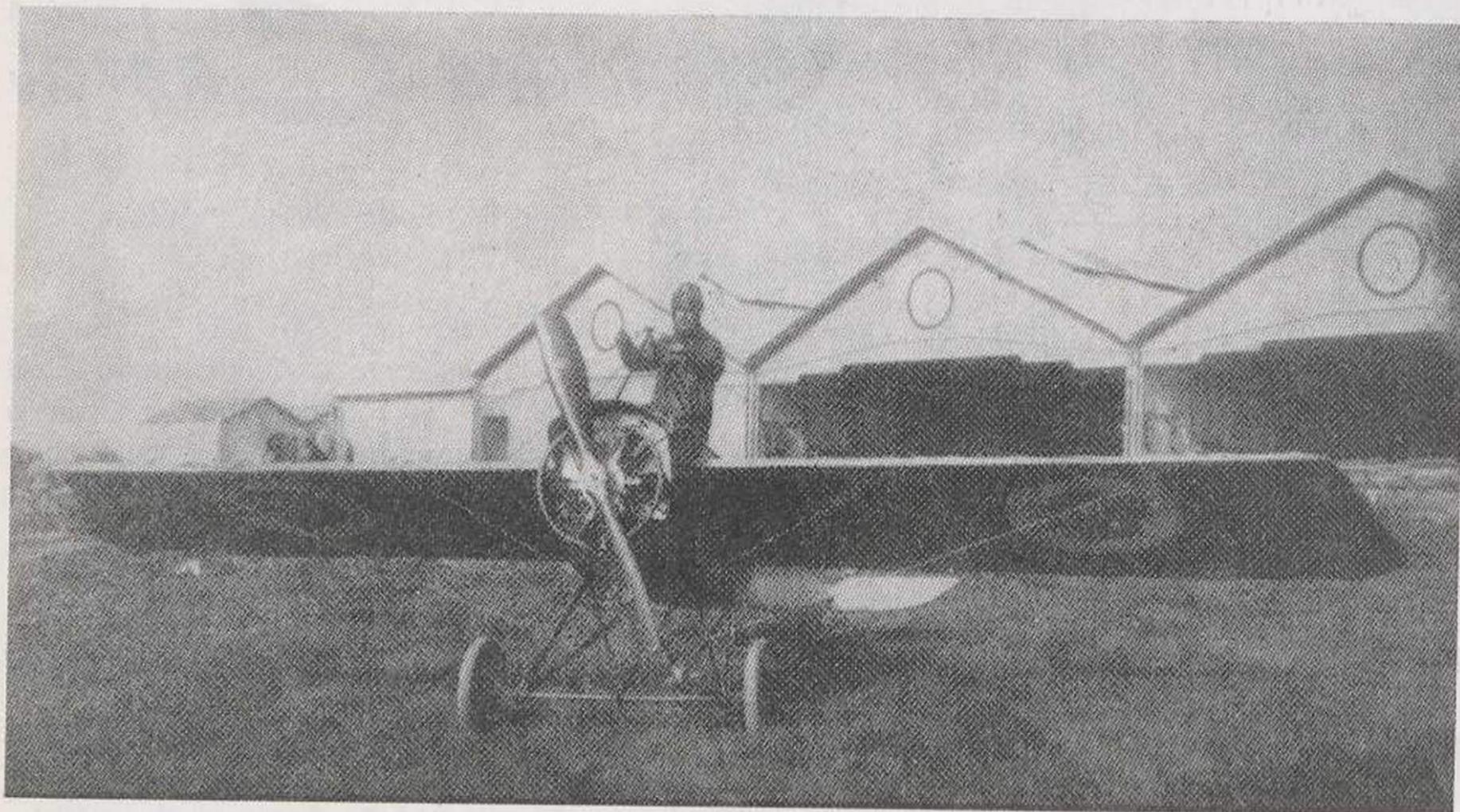
Em 1920, de 17 a 19 de Maio, realiza em voo de patrulha, de dois aviões «Fairey», — com os seus camaradas Azevedo e Silva, Ferreira Rosado e Santos Moreira, — a ligação aérea Inglaterra-Portugal, com ponto de partida em Calshot, escala em Brest e Ferrol e chegada a Belém, Lisboa.

Por esse motivo foi louvado, sendo considerados extraordinários e importantes os serviços prestados, na cuidadosa preparação e honrosa execução, da viagem.

Um ano depois, a 22 de Março de 1921, com o

piloto Ortins Bettencourt, o navegador Gago Coutinho e o mecânico Soubiran, a bordo de um hidroavião bimotor «Fairey» 3, realiza a segunda viagem aérea Lisboa-Madeira, num voo directo de 982 quilómetros.

sual, contrariou o parecer da Junta Médica que o proibira de voar, e bem assim o conselho de amigos e admiradores, entre os quais o grande Santos Dumont, o Pai da Aviação, aquele que realizou o primeiro voo mecânico do homem.



Sacadura Cabral — instrutor de pilotos — a bordo de um «Morane» na Escola da Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha

Esta proeza teve essencialmente por finalidade ensaiar e pôr à prova métodos e instrumentos criados em Portugal para a navegação aérea, pelo eminente par de Sacadura na Travessia do Atlântico, de que esta viagem fora o prólogo.

Na realidade a 30 de Março de 1922, tem começo, o maior feito aeronáutico português e um dos maiores empreendimentos na história universal, para o progresso da navegação aérea, utilizando-se o sextante e processos científicos inéditos.

Por esse motivo, a formidável travessia oceânica, — bem expressa na ligação directa e rigorosa de Cabo Verde aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo, — não só se transformou numa inesgotável fonte de emoção patriótica, como foi altamente honrosa para a Nação pela repercussão, que teve em todo o Mundo.

Sacadura Cabral que criara acesso ao átrio da fama e da eternidade, poderia e deveria ficar por aí no seu labor intenso como aviador e organizador, ao serviço da Aeronáutica Nacional.

E deveria, porque sofrendo de insuficiência vi-

Mas o espírito ousado e insatisfeito de Sacadura, não quis dar ouvidos à prudência, que não se albergava no seu carácter duro e tenaz de português de lei.

Começou pensando na competição aeronáutica que estava à vista e garantiria à nossa Marinha e ao nosso País a primazia: a primeira viagem de circum-navegação aérea.

Por isso ele afirmava, quando solicitara ao Governo e à própria Nação, o seu apoio material e o auxílio por subscrição, que o bom povo português lhe não regatearia:

«... exige a nossa honra que seja concluída custe o que custar, ainda que para tal se tenha de sacrificar algumas vidas: precisamos convencer-nos e sobretudo convencer o Mundo, de que uma vez medidos numa empresa, seja ela de que natureza for, temos energia e perseverança bastantes para a levar a cabo.»

Sacadura cheio de prestígio, pela realidade do

presente, servido pelo génio da aventura concebera um projecto magnífico.

E foi na preparação de esse sonho que viria a encontrar a Morte!

Em Novembro de 1924, parte para a Holanda, acompanhado pelos seus camaradas comandantes Santos Mota e Ferreira Rosado, a fim de trazerem para o nosso País, três hidros «Fokker», adquiridos por subscrição pública, para levar avante o seu empreendimento.

Parte de Amsterdão, juntamente com o 1.º cabo mecânico-marinheiro Pinto Correia.

À descolagem, a despeito do aspecto triste e pesado dessa manhã, havia visibilidade.

Era a arrancada de Sacadura para o Além!

Momentos depois envolve-o um denso nevoeiro. Os seus companheiros perdem-no de vista, vendo-o baixar. Também eles penetram na neblina, seguindo a sua rota, sobrevoando as águas, tranquilas, do mar, que arditamente em tons cinzentos pesados, se confundem com a névoa, por vezes a menos de dez metros de altitude!

A patrulha destroça; cada um só pensa no seu avião. Os comandantes Rosado e Mota vencem a primeira etapa que era Brest, mas de Sacadura não havia notícias.

Começou a velada da angústia, pelo País inteiro! Ninguém podia conceber que o Homem que chegara ao Brasil nimbado pelo triunfo, pudesse ser tragado pelo mar que fora a paixão da sua vida!

Passados dias aparece um flutuador do hidroavião de Sacadura, ao sul de Dungeness (Inglaterra), mas nem assim a alma da Nação, em pranto, se convence!

Portugal de norte a sul, aguarda impaciente a nova figura lendária, o novo D. Sebastião!

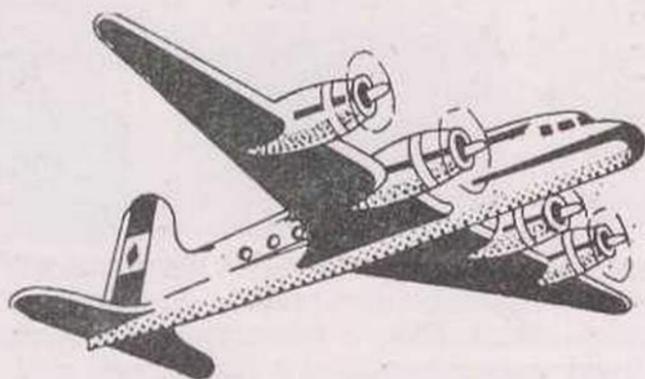
Mas debalde! E assim passado um mês a 15 de

Dezembro de 1924, Sacadura Cabral, era oficialmente dado como desaparecido. Desaparecido, mas não morto, porque mortos verdadeiros, são os vivos destruídos, e ele por seus feitos, construiu um lugar na imortalidade.

Trindade Coelho, prosador insigne, nas páginas de *O Século*, comentou assim o infausto acontecimento:

«Como Carvalho de Araújo, foi Sacadura Cabral um «marinheiro luso». A mesma arrancada lírica, o mesmo espírito idílico, a mesma tenacidade de acção, a mesma rudeza de manobra, a mesma serenidade no perigo e o mesmo mistério na Morte. Só o amor — e neste fulgurante drama — só o amor da Pátria é capaz de gerar a tragédia e a beleza. O que espiritualiza a humanidade não é o Riso: é a Dor. Porque foi na Dor, desde a milenária nebulosa de que o Mundo se desgarrou, que este embebeu as suas raízes de sacrifício e de lágrimas; porque foi na Dor suprema que o Mundo se redimiou. A «asa lusa» é filha da «latina morta». Ambas foram tocadas e lastradas, porém pela sombra do morro vigilante de Sagres, pelas marés da Boa Esperança e do Cabo, pelo marulho da penetração na Índia e pelo ciclo da Távola Redonda. Em face da figura e da morte de Sacadura Cabral, todo o verbo se estanca na comoção sagrada e íntima dos lutos irreparáveis. E por tal a Pátria está de luto!»

Passaram-se anos, dilatados anos, sobre o último voo, desse grande vulto da nossa História, mas a sua recordação permanece imperecível no coração de todos os aviadores e na alma duma Nação, que vive acalentada na sombra de um passado grandioso e abraçada na chama viva, inapagável da fé no seu Destino!





O factor humano e a gestão

PARA o homem promovido ao seu primeiro cargo de responsabilidade, o facto é de grande importância pessoal. Em breve descobre que lhe cabem agora obrigações desanimadoras e pesadas.

Ao receber novas promoções e ao subir na escala administrativa, deve chefiar um número sempre maior de pessoas. Ao alcançar, por fim, o último degrau, pertencerá a um grupo restrito que dirige o trabalho de milhares, por vezes de dezenas de milhares de homens.

O lugar, pois, onde o treino especializado para a chefia deve começar é no primeiro degrau, no período que precede a sua primeira nomeação para o cargo administrativo. É mais importante que aprenda a manejar pessoas do que a gerir coisas e isto é uma arte muito delicada e muito complexa. Já foi expressado de maneira muito apropriada que «a medida adequada da capacidade de chefia não é o que o chefe faz, mas sim o que ele consegue que seja feito». Assim, começou a formar-se uma nova filosofia de gestão e direcção profissionais, que dá prioridade às relações humanas, pois ocupa-se mais com os homens do que com as máquinas.

A tarefa do chefe — de todo aquele que chefia, em sentido lato — consiste essencialmente em conseguir que as tarefas sejam cumpridas por meio de, para e através de pessoas. Na realidade, haja automatização ou não, o elemento humano envolvido requer sempre mais atenção do que menos.

Naturalmente, a produção e os lucros continuam a merecer a sua prioridade como condição necessária, mas é uma prioridade que é enquadrada por boas relações humanas, como condição necessária também. As relações humanas são agora — e sê-lo-ão cada vez mais — noções, princípios, atitudes e acções — «espírito» e técnicas — básicos na maneira de conduzir os negócios. Citando W. F. White: «um chefe comercial ou industrial não lida com homens, dinheiro ou materiais. Lida com dinheiro e materiais através dos homens».

O êxito de um chefe moderno — dum chefe moderno em sentido amplo, seja do presidente do conselho de administração ao chefe de serviço ou ao contramestre, do inspector ao chefe de escritório ou ao capataz — está em que haja cooperação dentro da empresa, do serviço ou do sector; depende da sua habilidade — da sua intenção correcta e da sua atitude concreta — em conseguir que o trabalho seja efectuado pelos empregados, por meio dos empregados e para o bem dos empregados. Tanto as empresas grandes como as pequenas, dependem das pessoas que realizam o trabalho.

As relações humanas numa empresa são hoje o maior desafio que a competência e a responsabilidade dos chefes — de todos, afinal, com responsabilidades humanas — têm que enfrentar e resolver.

ALFRED J. MARROW

Prémios Governador-Geral de Angola e Governador da Guiné



Da esquerda para a direita: 1.º cabo António Joaquim Batalha Soares e soldados Mário dos Santos Anjos e Alberto Correia Costa, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola»; soldados António Leal Cardoso e Joaquim Monteiro de Almeida, a quem foi atribuído o Prémio «Governador da Guiné».

A Companhia forneceu a estes militares passes gratuitos, a fim de poderem visitar os seus familiares.



Contos e Novelas

O suave milagre

POR EÇA DE QUEIRÓS

NESSE tempo Jesus ainda se não afastara da Galileia e das doces, luminosas margens do Lago de Tiberiade: — mas a nova dos seus Milagres penetrara já até Enganim, cidade rica, de muralhas fortes, entre olivais e vinhedos, no país de Issachar.

Uma tarde um homem de olhos ardentes e deslumbrados passou no fresco vale, e anunciou que um novo Profeta, um Rabi formoso, percorria os campos e as aldeias da Galileia, predizendo a chegada do reino de Deus, curando todos os males humanos. E enquanto descansava, sentado à beira da *Fonte dos Vergeis*, contou ainda que esse Rabi, na estrada de Magdala, sarara da lepra o servo dum Decurião Romano só com estender sobre ele a sombra das suas mãos; e que noutra manhã, atravessando numa barca para a terra dos Gerassenios, onde começava a colheita do bálsamo, ressuscitara a filha de Jaira, homem considerável e douto que comentava os Livros na Synagoga. E como em redor, assombrados, seareiros, pastores, e as mulheres trigueiras com a bilha no ombro, lhe perguntassem se esse era, em verdade, o Messias da Judeia, e se diante dele refulgia a espada de fogo, e se o ladeavam, caminhando como as sombras de duas torres, as sombras de Gog e de Magog — o homem, sem mesmo beber daquela água tão fria de que bebera Josué, apanhou o cajado, sacudiu os cabelos, e meteu pensativamente por sob o Aqueduto, logo sumido na espessura das amendoeiras em flor. Mas uma esperança, deliciosa como o orvalho nos meses em que canta a cigarra, refrescou as almas simples: logo, por toda a campina que verdeja até Ascalon, o arado pareceu mais brando de enterrar, mais leve de mover a pedra do lagar: as crianças, colhendo ramos de anemonas, espreitavam pelos caminhos se além da esquina do muro, ou de sob o sycomoro, não surgiria uma claridade: e nos bancos de pedra, às portas da cidade, os velhos, correndo os dedos pelos fios das barbas, já não desenrolavam, com tão sapiente certeza, os ditames antigos.

Ora então vivia em Enganim um velho, por nome Obed, duma família pontifical de Samaria, que sacrificara nas aras do Monte Ebal, senhor de fartos rebanhos e de fartas vinhas — e com o coração tão cheio de orgulho como o seu celeiro de trigo. Mas um vento árido e abrasado, esse vento de desolação que ao mando do Senhor sopra das torvas terras de Assur, matara as rezes mais gordas das suas manadas, e pelas encostas onde as suas vinhas se enroscavam ao olmo, e se estiravam na latada airosa, só deixara, em torno dos olmos e pilares despídos, sarmentos, cepas mirradas, e a parra roída de crespia ferrugem. E Obed, agachado à soleira da sua porta, com a ponta do manto sobre a face, palpava a poeira, lamentava a velhice, ruminava queixumes contra Deus cruel.

Apenas ouvira falar desse novo Rabi da Galileia, que

alimentava as multidões, amedrontava os demónios, emendava todas as desventuras — Obed, homem lido, que viajara na Fenícia, logo pensou que Jesus seria um desses feiticeiros, tão costumados na Palestina, como Apolónio, ou Rabi Ben-Dossa, ou Simão, o Subtil. Esses, mesmo nas noites tenebrosas, conversam com as estrelas, para eles sempre claras e fáceis nos seus segredos: com uma vara afugentam de sobre as searas os moscardos gerados nos lodos do Egipto: e agarram entre os dedos as sombras das árvores, que conduzem, como toldos benéficos, para cima das eiras, à hora da sesta. Jesus da Galileia, mais novo, com magias mais viçosas decerto, se ele largamente o pagasse, sustaria a mortandade dos seus gados, reverdeceria os seus vinhedos. Então Obed ordenou aos seus servos que partissem, procurassem por toda a Galileia o Rabi novo, e com promessa de dinheiros ou alfaías o trouxessem a Enganim, no país de Assachar.

Os servos apertaram os cinturões de coiro — e largaram pela estrada das Caravanas, que, costeando o Lago, se estende até Damasco. Uma tarde, avistaram sobre o poente, vermelho como uma romã muito madura, as neves finas do monte Hermon. Depois, na frescura duma manhã macia, o lago de Tiberiade resplandesceu diante deles, transparente, coberto de silêncio, mais azul que o céu, todo orlado de prados floridos, de densos vergéis, de rochas de pórfiro, e de alvos terraços por entre os pomares, sob o voo das rolas. Um pescador que desamarrava preguiçosamente a sua barca duma ponta de relva, assombrada de aloendros, escutou, sorrindo, os servos. O Rabi de Nazareth? Oh! desde o mês de Ijar, o Rabi descera, com os seus discípulos, para os lados para onde o Jordão leva as águas.

Os servos, correndo, seguiam pelas margens do rio, até adiante do vau, onde ele se estira num largo remanso, e descansa, e um instante dorme, imóvel e verde, à sombra dos tamarindos. Um homem da tribu dos Essenios, todo vestido de linho branco, apanhava lentamente ervas saltares, pela beira da água, com um cordeirinho branco ao colo. Os servos humildemente saudaram-no, porque o povo ama aqueles homens de coração tão limpo, e claro, e cândido como as suas vestes cada manhã lavadas em tanques purificados. E sabia ele da passagem do novo Rabi da Galileia, que como os Essenios ensinava a doçura, e curava as gentes e os gados? O Essenio murmurou que o Rabi atravessara o Oásis de Engaddi, depois se adiantara para além... — Mas onde, «além?» — Movendo um ramo de flores roxas que colhera, o Essenio mostrou as terras de Além Jordão, a planície de Moab. Os servos vadearam o rio — e de balde procuraram Jesus, arquejando pelos rudes trilhos, até às fragas onde se ergue a cidadela sinistra de Makaur... No Povo de Yakob repousava uma larga caravana, que conduzia para o Egipto myrrha, espe-

ciarias e bálsamos de Gilead: e os cameleiros, tirando a água com os baldes de coiro, contaram aos servos de Obed que em Gadara, pela lua nova um Rabi maravilhoso, maior que David ou Isaías, arrancava sete demônios do peito duma tecedeira, e que, à sua voz, um homem degolado pelo salteador Barabas, se erguera da sua sepultura e recolhera ao seu horto. Os servos, esperançados, subiram logo açodadamente pelo caminho dos Peregrinos até Gadara, cidade de altas torres, e ainda mais longe até às Nascentes da Amalha... Mas Jesus, nessa madrugada, seguido por um povo que cantava e sacudia ramos de mimosa, embarcara no Lago, num batel de pesca, e à vela navegara para Magdala. E os servos de Obed descoraçoados, de novo passaram o Jordão na Ponte das filhas de Jacob. Um dia, já com as sandálias rotas dos longos caminhos, pisando já as terras da Judeia Romana, cruzaram um Fariseu sombrio, que recolhia a Ephraim, montado na sua mula. Com devota reverência detiveram o homem da Lei. Encontrara ele por acaso esse Profeta novo da Galileia que, como um Deus passeando na terra, semeava milagres? A adunca face do Fariseu escureceu enrugada — e a sua cólera retumbou como um tambor orgulhoso:

— Oh escravos pagãos! Oh blasfemos! Onde ouvistes que existissem profetas ou milagres fora de Jerusalém? Só Jehovah tem força no seu Templo. De Galileia surdem os néscios e os impostores...

E como os servos recuavam ante o seu punho erguido, todo enrodilhado de dísticos sagrados — o furioso Doutor saltou da mula, e, com as pedras da estrada, apedrejou os servos de Obed, uivando: *Racca! Racca!* e todos os Anátemas rituais. Os servos fugiram para Enganim. E grande foi a desconsolação de Obed, porque os seus gados morriam, as suas vinhas secavam, — e todavia ra-

diantemente, como uma alvorada por detrás de serras, crescia, consoladora e cheia de promessas divinas, a fama de Jesus da Galileia.

Por esse tempo, um Centurião Romano, Publius Septimus, comandava o forte que domina o vale de Cesarea, até à cidade e ao mar. Publius, homem áspero, veterano da campanha de Tibério contra os Partas, enriquecera durante a revolta de Samaria com presas e saques, possuía minas na Attica, e gozava, como favor supremo dos Deuses, a amizade de Flaccus, Legado Imperial da Síria. Mas uma dor roía a sua prosperidade muito poderosa, como um verme roí um fruto muito suculento. Sua filha única, para ele mais amada que vida e bens, definhava com um mal subtil e lento, estranho mesmo ao saber dos esculápios e mágicos que ele mandara consultar a Sidon e a Tyro. Branca e triste como a lua num cemitério, sem um queixume, sorrindo pàlidamente a seu pai, definhava, sentada na alta esplanada do forte, sob um velário, alongando saudosamente os negros olhos tristes pelo azul do mar de Tyro, por onde ela navegara de Itália, numa opulenta galera. Ao seu lado, por vezes, um legionário, entre as ameias, apontava vagarosamente ao alto a flecha, e varava uma grande águia, voando de asa serena, no céu rutilante. A filha de Septimus, seguia um momento a ave, torneando até bater morta sobre as rochas: — depois, com um suspiro, mais triste e mais pàlida, recomeçava a olhar para o mar.

Então Septimus, ouvindo contar, a mercadores de Chorazin, deste Rabi admirável, tão potente sobre os Espíritos, que sarava os males tenebrosos da alma, destacou três decúrias de soldados para que o procurassem pela Galileia, e por todas as cidades da Decapola, até à costa e até Ascalon. Os soldados enfiaram os escudos nos sacos de Iona, espetaram nos elmos ramos de oliveira — e as



De entre os negros trapos, erguendo as suas pobres mãozinhas que tremiam, a criança murmurou: — Mãe, eu queria ver Jesus...

suas sandálias ferradas apressadamente se afastaram, ressoando sobre as lages de basalto da estrada romana, que desde Cesarea até ao Lago corta toda a Tetrachia de Herodes. As suas armas, de noite, brilhavam no topo das colinas, por entre a chama ondeante dos archotes erguidos. De dia invadiam os casais, rebuscavam a espessura dos pomares, esfuracavam com a ponta das lanças a palha das medas; e as mulheres, assustadas, para os amansar, logo acudiam com bolos de mel, figos novos, e malgas cheias de vinho, que eles bebiam dum trago, sentados à sombra dos sicómoros. Assim correram a Baixa Galileia — e, do Rabi, só encontraram o sulco luminoso nos corações. Enfastiados com as inúteis marchas, desconfiando que os Judeus sonegassem o seu feiticeiro para que Romanos não aproveitassem do superior feitiço, derramavam com tumulto a sua cólera, através da piedosa terra submissa. À entrada das pontes detinha os peregrinos, gritando o nome do Rabi, rasgando os véus às virgens: e, à hora em que os cântaros se enchem nas cisternas, invadiam as ruas estreitas dos burgos, penetravam nas Synagogas, e batiam sacrilegamente com os punhos das espadas nas *Thebahs*, os Santos Armários de cedro que continham os Livros Sagrados. Nas cercanias de Hebron arrastaram os Solitários pelas barbas para fora das grutas, para lhes arrancar o nome do deserto ou do palmar em que se ocultava o Rabi: — e dois mercadores Fenícios que vinham de Joppé com uma carga de malobatro, e a quem nunca chegara o nome de Jesus, pagaram por esse delito cem dracmas a cada Decurião. Já a gente dos campos, mesmo os bravios pastores de Idumea, que levam as reses brancas para o Templo, fugiam espavoridos para as serranias, apenas luziam, nalguma volta do caminho, as armas do bando violento. E da beira dos eirados, as velhas sacudiam como taleigos a ponta dos cabelos desgrenhados, e arrojavam sobre eles as Más-Sortes, invocando a vingança de Elias. Assim tumultuosamente erraram até Ascalon: não encontraram Jesus: e retrocederam ao longo da costa enterrando as sandálias nas areias ardentes.

Uma madrugada, perto de Cesarea, marchando num vale, avistaram sobre um outeiro um verde-negro bosque de loureiros, onde alvejava, recolhidamente, o fino e claro pórtico dum templo. Um velho, de compridas barbas brancas, coroadado de folhas de louro, vestido com uma túnica cor de açafraão, segurando uma curta lira de três cordas, esperava gravemente, sobre os degraus de mármore, a aparição do sol. Debaixo, agitando um ramo de oliveira, os soldados bradaram pelo Sacerdote. Conhecia ele um novo Profeta que surgira na Galileia, e tão destro em milagres que ressuscitava os mortos e mudava a água em vinho? Serenamente, alargando os braços, o sereno velho exclamou por sobre a rociada verdura do vale:

— Oh romanos! pois acreditais que em Galileia ou Judeia apareçam profetas consumando milagres? Como pode um bárbaro alterar a Ordem instituída por Zeus?... Mágicos e feiticeiros são vendilhões, que murmuram palavras ocas, para arrebatam a espórtula dos simples... Sem a permissão dos Imortais nem um galho seco pode tombar da árvore, nem seca folha pode ser sacudida na árvore. Não há profetas, não há milagres... Só Apollo Delphico conhece o segredo das coisas!

Então, devagar, com a cabeça derrubada, como numa tarde de derrota, os soldados recolheram à fortaleza de Cesarea. E grande foi o desespero de Septimus, porque sua filha morria, sem um queixume, olhando o mar de Tyro — e todavia a fama de Jesus, curador dos languidos males, crescia, sempre mais consoladora e fresca, como a aragem da tarde que sopra do Hermon e, através dos hortos, reanima e levanta as açucenas pendidas.

Ora entre Enganim e Cesarea, num casebre desgarrado, sumido na prega dum cerro, vivia a esse tempo uma viúva, mais desgraçada mulher que todas as mulheres de Israel. O seu filho único, todo aleijado, passara do magro peito a que ela o criara para os farrapos da enxerga apodrecida, onde jazera, sete anos passados, mirrando e gemendo. Também a ela a doença a engelhara dentro dos

trapos nunca mudados, mais escura e torcida que uma cepa arrancada. E, sobre ambos, espessamente a miséria cresceu, como o bolor sobre cacos perdidos num ermo. Até na lâmpada de barro vermelho, secara há muito o azeite. Dentro da arca pintada não restava grão ou côdea. No estio, sem pasto, a cabra morrera. Depois, no quinteiro, secara a figueira. Tão longe do povoado, nunca esmola de pão ou mel entrava o portal. E só ervas apanhadas nas fendas das rochas, cozidas sem sal, nutriam aquelas criaturas de Deus na Terra Escolhida, onde até às aves malélicas sobrava o sustento!

Um dia um mendigo entrou no casebre, repartiu do seu farnel com a mãe amargurada, e um momento sentado na pedra da lareira, coçando as feridas das pernas, contou dessa grande esperança dos tristes, esse Rabi que aparecera na Galileia, e de um pão no mesmo cesto fazia sete, e amava todas as criancinhas, e enxugava todos os prantos, e prometia aos pobres um grande e luminoso Reino, de abundância maior que a Corte de Salomão. A mulher escutava com olhos famintos. E esse doce Rabi, esperança dos tristes, onde se encontrava? O mendigo suspirou. Ah esse doce Rabi! quantos o desejavam, que se desesperavam! A sua fama andava por sobre toda a Judeia como o sol que até por qualquer velho muro se estende e se goza; mas para enxergar a claridade do seu rosto, só aqueles ditosos que o seu desejo escolhia. Obed, tão rico, mandara os seus servos por toda a Galileia para que procurassem Jesus, o chamassem com promessas a Enganim: Septimus, tão soberano, destacara os seus soldados até à costa do mar, para que buscassem Jesus, o conduzissem, por seu mando, a Cesarea. Errando, esmolando por tantas estradas, ele topara os servos de Obed, depois os legionários de Septimus. E todos voltavam, como derrotados, com as sandálias rotas, sem ter descoberto em que mata ou cidade, em que toca ou palácio, se escondia Jesus.

A tarde caía. O mendigo apanhou o seu bordão, desceu pelo duro trilho, entre a urze e a rocha. A mãe retomou o seu canto, mais vergada, mais abandonada. E então o filhinho, num murmúrio mais débil que o roçar duma asa, pediu à mãe que lhe trouxesse esse Rabi, que amava as criancinhas ainda as mais pobres, sarava os males ainda os mais antigos. A mãe apertou a cabeça esguedelhada:

— Oh filho! e como queres que te deixe, e me meta aos caminhos, à procura do Rabi da Galileia? Obed é rico e tem servos, e debalde buscaram Jesus, por areais e colinas, desde Chorazin até ao país de Moab. Septimus é forte, e tem soldados, e debalde correram por Jesus, desde o Hebron até ao mar! Como queres que te deixe? Jesus anda por muito longe e a nossa dor mora connosco, dentro destas paredes, e dentro delas nos prende. E mesmo que o encontrasse, como convenceria eu o Rabi tão desejado, por quem ricos e fortes suspiram, a que descesse através das cidades até este ermo, para sarar um entredadinho tão pobre, sobre enxerga tão rota?

A criança com duas longas lágrimas na face magrinha, murmurou:

— Oh mãe! Jesus ama todos os pequeninos. E eu ainda tão pequeno, e com um mal tão pesado, e que tanto queria sarar!

E a mãe, em soluços:

— Oh meu filho, como te posso deixar? Longas são as estradas da Galileia, e curta a piedade dos homens. Tão rota, tão trôpega, tão triste, até os cães me ladrariam da porta dos casais. Ninguém atenderia o meu recado, e me apontaria a morada do doce Rabi. Oh filho! talvez Jesus morresse... Nem mesmo os ricos e os fortes o encontram. O céu o trouxe, o céu o levou. E com ele para sempre morreu a esperança dos tristes.

De entre os negros trapos, erguendo as suas pobres mãozinhas que tremiam, a criança murmurou:

— Mãe, eu queria ver Jesus...

E logo, abrindo devagar a porta e sorrindo, Jesus disse à criança:

— Aqui estou.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO O CAMINHO DE FERRO
SURTIU NA EUROPA...

POR VASCO CALLIXTO

TODOS nós sabemos que o caminho de ferro conta mais de um século de existência em Portugal, precisamente 110 anos, completados em Outubro último. O centenário da nossa primeira linha férrea foi festivamente comemorado e não está ainda esquecido. Mas quanto aos restantes países da Europa, que nos antecederam no notável empreendimento? A presente crónica, levando-nos também ao «tempo dos nossos avós», pretende recordar, ainda que em breves linhas, o aparecimento dos primeiros comboios em treze outras nações deste velho continente a que pertencemos. A «viagem» retrospectiva é curiosa e interessante e desbobina-se como um filme saudosista, a que nenhum ferroviário pode ficar alheio.

Talvez não seja novidade afirmar que foi em Inglaterra que «nasceu» o caminho de ferro. Na verdade, ali se inaugurou, em 15 de Setembro de 1825, com grande pompa, a primeira linha férrea, entre Liverpool e Manchester. Nada menos do que oito comboios tomaram parte no festivo acontecimento, sendo a primeira composição rebocada pela melhor locomotiva, a «Northumbrian», que o próprio engenheiro George Stephenson conduzia.

Londres soube esperar sete anos pelo caminho de ferro, pois só em 1825 se estabeleceu a primeira linha para a grande metrópole inglesa. Mas, entretanto, o comboio foi fazendo a sua aparição noutras regiões das ilhas britânicas. Inauguraram-se diversas linhas, como a de Canterbury-Whitstable em 1825, a de Glasgow-Garnkirk em 1825 e a de Saint Helen-Runcorn em 1826. Na Irlanda, a primeira ligação ferroviária foi a de Dublin a Kingstown, inaugurada em 17 de Dezembro de 1825.

Na Bélgica, o caminho de ferro estabeleceu-se segundo um plano determinado, tendo em vista o desenvolvimento do país. Estudou-se uma rede

completa e num ano construiu-se a primeira linha, entre Bruxelas e Malines, que se inaugurou em 5 de Maio de 1835. Stephenson, entre novecentos convidados, assistiu também a esta inauguração, a que se seguiu, um ano mais tarde, a de Malines a Antuérpia. O caminho de ferro chegou a Gand em 1837 e em 1843 a linha ferroviária belga ligava-se à alemã, em Aachen. Por sua vez, em 1846 concretizou-se a ligação ferroviária França-Bélgica, com a conclusão da grande linha de Paris a Bruxelas.

Foi a Baviera a primeira região da Alemanha a ouvir o silvo agudo da locomotiva. O primeiro caminho de ferro alemão foi o de Nuremberga a Furth, inaugurado em 7 de Dezembro de 1835, depois de oito meses de trabalhos. Em 29 de Outubro de 1838 inaugurou-se a linha Berlim-Potsdam e em 1839 concluiu-se a ligação ferroviária entre Leipzig e Dresde, onde se utilizou a primeira máquina alemã, a «Saxónia». O primeiro comboio nocturno, entre Berlim e Hamburgo, começou a circular em 1 de Abril de 1847.

A Rússia apresenta-nos a curiosa particularidade de ter estabelecido o primeiro caminho de ferro... de tracção animal. Com efeito, em 30 de Outubro de 1836 circulou ali o primeiro comboio daquele sistema, entre San Petersburgo e Pavlosk. Contudo, no mesmo dia do ano seguinte, inaugurou-se, no mesmo percurso, a tracção a vapor, sendo as locomotivas dotadas de trompetas, para avisar as pessoas da aproximação do comboio. Importando em 75 milhões de francos, a linha San Petersburgo-Moscovo foi inaugurada em 7 de Maio de 1847, tendo sido construída em linha recta, por vontade expressa do imperador. Kiev e Odessa ficaram ligadas por caminho de ferro só em 1864.

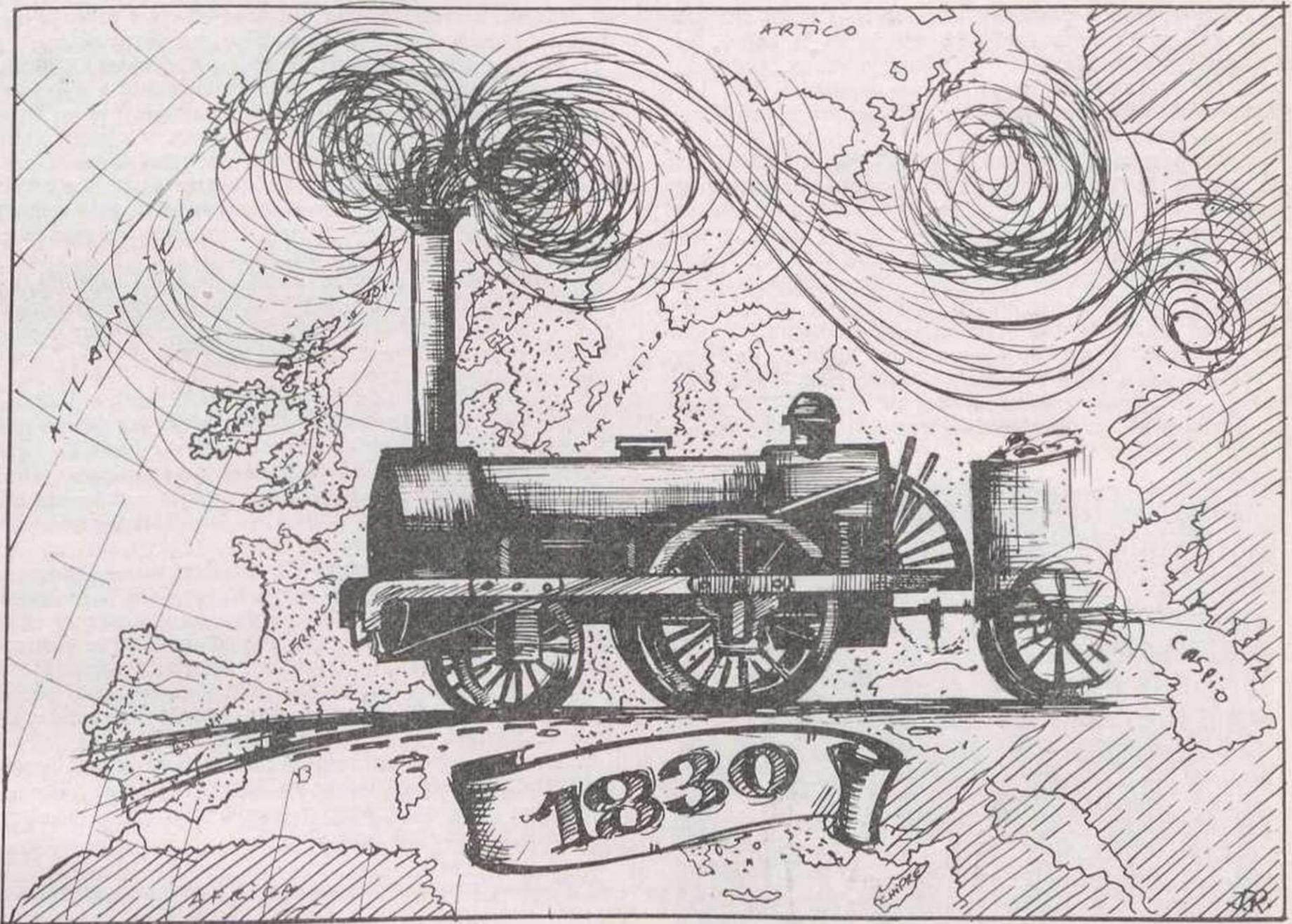
Na Áustria, o primeiro comboio surgiu em 1837,

com a abertura ao tráfego da linha de Florisdorf a Wagram. Em 1845 ligou-se Viena a Varsóvia e em 1854 os austríacos construíram a primeira linha alpina, de Viena a Trieste, pela montanha de Semmering, depois de terem estabelecido também ligação com Praga e Dresde.

A região de Nápoles foi a primeira da Itália a usufruir as vantagens do caminho de ferro, que

antiga linha férrea helvética é a de Zurich a Basileia, que se inaugurou em 1847. No ano seguinte, coube a vez à Espanha de inaugurar o seu primeiro caminho de ferro entre Barcelona e Mataró, vindo depois outra pequena linha, entre Madrid e Aranjuez.

E, por fim, encontramos um caminho de ferro «irmão gémeo» do nosso, também com 110 anos



Talvez não seja novidade afirmar que foi em Inglaterra que «nasceu» o caminho de ferro. Na verdade, ali se inaugurou, em 15 de Setembro de 1830, com grande pompa, a primeira linha férrea, entre Liverpool e Manchester. Depois — e triunfante em toda a parte — o comboio rapidamente se impôs nas quatro partidas do Mundo, marchando sempre em «grande velocidade»...

se inaugurou entre aquela cidade e Portici, em 4 de Outubro de 1839. Um ano mais tarde, no norte, foi aberta a linha Milão-Monza e em 1842 o comboio chegou a Veneza. As linhas Pisa-Livorno e Turim-Moncalieri foram construídas em 1847 e 1848 e só em 1859 o caminho de ferro se estabeleceu a partir de Roma, para Civita Vecchia.

No mesmo ano da Itália, teve a Holanda a sua primeira linha férrea, entre Amsterdão e Haarlem, que mais tarde se prolongou até à fronteira alemã. Na Suíça, a primeira locomotiva apareceu em 1841, em Basileia, vinda de Estrasburgo, mas a mais

de existência. É o da Suécia, que igualmente se estabeleceu em 1856. Ao mesmo tempo que Portugal vestia as suas melhores galas para assinalar a inauguração da linha férrea entre Lisboa e o Carregado, os suecos rejubilavam com o estabelecimento da ferrovia entre Gotemburgo e Joosered e, pouco depois, entre Malmoe e Lund.

Triunfante em toda a parte, o caminho de ferro rapidamente se impôs nas quatro partidas do Mundo, marchando sempre «em grande velocidade». Em futura crónica, recordaremos o aparecimento do comboio nos restantes continentes.

Festejos FERROVIÁRIOS

FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO

A PROVEITANDO a passagem das comemorações cinquentenárias da inauguração da estação de S. Bento, realizaram no domingo, 9 de Outubro pretérito, mais uma festa de confraternização os antigos alunos da Escola de Factores do Minho e Douro, de 1925, a última dos Caminhos de Ferro do Estado.

A concentração realizou-se às 9-30 horas no vestíbulo da estação de Porto-S. Bento, principiando por uma visita ao Salão de Arte Fotográfica em exposição numa das dependências do mesmo edifício e onde foram recebidos pelo adido técnico principal, sr. Ginestal Machado, da Região Norte da Direcção da Exploração, que como principal fomentador do certame, muito amavelmente, os elucidou do valor e do interesse desta exposição fotográfica inteiramente dedicada ao Porto e aos seus Caminhos de Ferro.

Seguiu-se a visita cultural ao Museu Histórico e Etnográfico do Douro Litoral, sendo ali os antigos factores recebidos pelo seu director dr. Pires de Lima, que na sala

da Biblioteca proferiu uma brilhante palestra sobre a história do Museu e o valor etnográfico dos portugueses.

Falou depois o inspector António Rodrigues Coutinho para agradecer em nome de todos os visitantes a oportuna lição proferida pelo dr. Pires de Lima, que foi no final muito felicitado. A seguir teve a palavra o poeta Castro Reis, antigo ferroviário, que disse do interesse e da presença ali dos ferroviários, pois que tal facto constituía uma alta manifestação da classe interessada pela cultura do espírito. A terminar o poeta Castro Reis leu uma poesia da sua autoria alusiva ao acto.

Após esta interessante e útil digressão cultural, os «saudosistas» deslocaram-se a Matosinhos aonde teve lugar o almoço de confraternização num dos restaurantes típicos daquela vila e a que presidiu o inspector Albano Costa, antigo Mestre do Curso.

Aos brindes usaram da palavra entre outros oradores o chefe de secção do Serviço de Via e Obras, aposentado, Américo Ferreira, Alpoim Meneses, chefe de estação, aposentado, e o inspector António Rodrigues Coutinho, alma inteiramente devotada às coisas do espírito e autor da iniciativa destas reuniões anuais de confraternização dos ferroviários do seu curso.

Falou também o poeta Castro Reis que enalteceu o valor das reuniões anuais entre ferroviários terminando com a recitação de algumas poesias da sua autoria entre elas o «Hino do Curso» que foi calorosamente entoado por todos. Por último, falou o inspector Albano Costa para agradecer a presença ali de todos que com ele se reuniram neste 10.º Encontro dos Antigos Alunos da Escola de Factores do Minho e Douro, de 1925.

E assim terminou com a cordialidade habitual mais uma festa dos ferroviários do Minho e Douro, ficando marcado o encontro para o ano, a efectuar-se no Bom Jesus do Monte, em Braga.



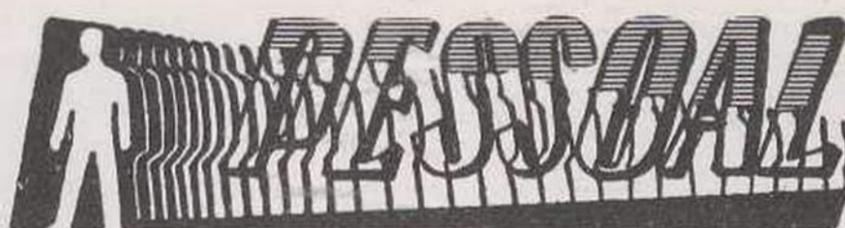
Após a visita ao Museu de Etnografia e História do Douro Litoral, os componentes da Escola de Factores do M. D. de 1925, posaram para o *Boletim da C. P.*. No primeiro plano e ao centro, o dr. Pires de Lima, director desta casa de cultura, ladeado pelos inspectores António Rodrigues Coutinho e Albano Costa (este que foi mestre do primeiro) e dos restantes componentes do Curso

O TRANSPORTE no projecto do novo Código Civil

O sr. dr. Ary dos Santos, ilustre chefe do nosso Serviço do Contencioso, publicou recentemente um opúsculo de esclarecimento ao artigo de fundo que o *Diário de Notícias* inseriu, com o comentário, por ele feito, sobre as disposições relativas ao «transporte» no Projecto do Código Civil, particularmente sobre o critério de fixação de indemnizações por acidentes.

O ilustre jurista pontifica a tese, contrária ao actual diploma legislativo em projecto, da uniformização das regras relativas à responsabilidade dos transportes, seja qual for o meio utilizado, «visto que o passageiro é sempre o mesmo indivíduo, com a mesma capacidade jurídica, com os mesmos encargos de família e com o mesmo potencial económico-financeiro, quer viaje de avião, de barco, por caminho de ferro ou de camioneta.»

O *Boletim da C. P.* agradece o exemplar enviado pelo autor.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Chefe de Depósito — o Subchefe, Olímpio da Conceição Pereira.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, Lourenço Martins da Silva, Carlos António Morgado, Manuel João Duarte, Júlio Carlos Soares Cadete e António Eusébio Comprido.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, José Viegas Parracho, Alfredo Duarte Azevedo e Ferrer Ferreira.

A maquinistas principais — os de 1.^a classe, Urbino Texeira de Sousa Costa, António Ferreira de Carvalho, Manuel António Ferreira, António Eusébio Vilão, Abílio Lopes Ferreira, Albino José da Silva, Alfredo Borges de Carvalho, Joaquim Lopes Barata e Manuel Gerardo.

A Maquinistas de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Joaquim Bernardo da Ponte, Saul Horta da Costa Leal, Armindo Samora Bexiga, Jorge Maia Lírio, Jorge José Cerqueira, José Joaquim Moreira Dias, António de Sousa, Manuel Félix Garrido, José Pereira da Cunha, Mário Pereira Gouveia, Fernando António Nunes Dias, José de Sousa Paiva, José Eduardo da Costa, Manuel da Costa Araújo, António José Simões Faria Guimarães Albuquerque, João Lança Marques, Manuel Joaquim Monteiro Rato e Joaquim José da Silva.

A Maquinistas de 2.^a classe — os de 3.^a classe, António Gomes, Mário de Oliveira e Silva, Abílio Vieira Duarte, Júlio Graça de Almeida, Celestino da Costa, António Rodrigues, António Joaquim, António das Dores Cunha, Avelino da Costa Ferreira, Félix Marques da Cruz, João dos Ramos, Duarte Gonçalves, Joaquim Martins, Marcolino de Abreu, José Júlio Vieira e José Pedro Leal.

A Maquinistas de 3.^a classe — os Fogueiros de 1.^a classe, Joaquim Raimundo da Silva, Augusto Pereira de Pinho, José Bernardino Campos, Francisco Marques, Joaquim Lourenço Coelho, António José Simão, Victor Manuel da Silva, Manuel Gomes Cabrita, Alberto Filipe de Seixas, Manuel Pereira Monteiro, João Nunes, José Alcino Afonso, Quirino da Conceição Luís, Joaquim Pinto, Miguel Joaquim Marcos, Arménio das Neves Florêncio, João Ferreira Ganaipo, Manuel Francisco Aparício, Manuel da Rocha, José Correia, Deolindo Fernandes da Costa, Francisco Pereira Soares, António Pratas Alves, José António de Magalhães, Adelino Delgado Cardoso, Agostinho Gomes Lopes, Agostinho da Cunha Archer, Joaquim das Neves, José Moreira, Manuel Maria Domingues, Américo Franco, Alfredo Lenine Oliveira Fidalgo, Armando Simões Mateus da Silva, Manuel Salvado Cavaca, Mário Pato, Armando Simões Bugalho, Sérgio Faria, Adelino Luís Paulino, Luís Duque Ferreira, Manuel Girão Carlos, António Armindo de Matos Faria, José Ribeiro, José Eduardo Diogo de Carvalho, António dos Ramos Valente, Venâncio Manuel Gonçalves Serra, José Margarido Vaz, Homero Marques Ferreira, Diamantino Gonçalves Lapo, Olindo Manuel Rufino, Manuel Domingos Gonçalves Galinha, Henrique Frausto Costa, Silvino Pinto Pimentel, António Girão Mendes, José Silva, Armindo de Araújo Gomes, Aníbal Magalhães, António de Almeida Félix, António Borges Miranda, Simplício Monteiro, António Filipe, Henrique Pedro, José Augusto Monteiro Lourenço e António Aguiar Esteves.

A Fogueiros de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Joaquim Taveira Vilela, Joaquim Ribeiro Monteiro, João Ferreira, Carraca, Manuel Vieira da Silva, Joaquim Gonçalves Mesquita, Leonel da Rosa Afonso, João Azevedo Pereira de Castro, Abílio Malheiro Martins, Artur Pereira de Magalhães, João de Queiroz, António Delgado Testas, José de Matos Branco, José das Neves Sousa, Fernando António Lopes, Joaquim Pinto Cardoso, Celestino Antão, Américo de Oliveira, Manuel Joaquim Sá Cardoso, Isidro Nogueira Rosário, João José Vieira de Oliveira, Ricardo Maria de Oliveira, Octávio Emílio Pereira Costa, Manuel Gabriel Almeida Sousa, Fernando Augusto Ferraz, Abílio da Cunha Magalhães, José Pires Mendes, Adelino Soares Pinheiro, José Maria da Silva Teixeira, Mário Ferreira da Costa, Manuel Ferreira Pinto, João da Graça Farinha, Bernardo Alves da Costa, Álvaro Gil Barbado, António Vieira do Couto, Firmino da Costa Leite, João Nunes Fonseca, Francisco Ferreira de Oliveira, António de Sousa, Faustino da Cunha, César Pereira, José Pereira de Araújo, Manuel Correia Roças, Eduardo de Bessa Leite, Joaquim Gomes Ferreira, António de Sousa e Silva, David Monteiro, Manuel Francisco V. Fernandes, Manuel Joaquim Oliveira Coelho, Lignelo do Carmo Cardoso, Manuel Monteiro, Francisco Teixeira Ricardo, Abílio Vieira Monteiro, Armando Alberto de Andrade, Manuel de Jesus Antunes, António Morgado Vicente, Augusto José Palmeiro, António Jorge da Silva, Joaquim de Sousa, Ezequiel de Almeida Francês, Manuel de Jesus Pinto, Joaquim Faria Tenedório, António Augusto Caldeira, Jorge Manuel Baptista, Adriano Guedes da Silva, Fernando Silveira de Sousa, Armando Soares da Costa, Laurindo Soares Teixeira, António Teixeira e António Amadeu Gonçalves.

A Fogueiros de 2.^a classe — os Capatazes de manutenção, Manuel Simões Torais e Olímpio Rodrigues Pinto; os Operários de 4.^a classe, João Lopes Caldeira, João Genebra Luís, Joaquim Maria R. Rodrigues Noro, Joaquim Duarte Simões, António Pedrosa Mendes, António Soares Serra Dias, Jacinto dos Santos Rainho e Irédio Rabaça Martins; os Serventes de 2.^a classe, Adelino Amaro Ramos, José Ricardo Tavares, Agostinho Heitor Gaspar, Joaquim Querido de Almeida, Feliciano Leal Agante, José Manuel Barra, António Horta Barra, António Oliveira Duarte Bagulho, Diamantino da Luz Margarido, António Aires Costa, João de Matos Gaspar, Joaquim Henriques Pires, Francisco do Rosário Lopes, Miguel Fernandes Rodrigues, José Augusto Monteiro Amieiro, Manuel Rosa Pereira, Duarte Lourenço Antunes, António Fernando Jesus Pereira, José Faisca Ramos, Jaime Bento Fortunato, António Ramos de Oliveira, Manuel dos Santos Pires, António Martins Grilo, Bento Lopes Morujo, Alberto Joaquim Correia Paulino, António dos Santos Pereira Lázaro, Joaquim Pereira Meco, José Marques Marcelino, Eugénio Filipe Bernardo, António Rodrigues Areias, José Ventura Pires, Justo Rosa Esteves, Joaquim Girão Veloso, Joaquim Esteves Marcelino, Ramiro Dolteia Gomes Aires, José Acates Canau, Joaquim Carvalho Félix dos Santos, Manuel Morgado Costa, Joaquim Faisca

Januário, José Armando Rama, Benjamim Pina Ferreira, Vital Lucas Damásio, Lucídio da Silva, Artur Silvano de Carvalho, Júlio Carrilho Barata, António Mendes de Oliveira e António Ferreira dos Santos; e os Serventes de 3.^a classe, António Frausto Costa, Herculano da Silva Breda, Silvério Gaspar Ferreira Costeira, João Cardoso Pinto, António Joaquim, Manuel Sintra da Silva, José Agostinho da Costa e Bartolomeu Alves de Matos.

A Serventes de 2.^a classe — os de 3.^a classe, José Paulino Vitorino, Fernando da Silva Correia, João Moreira Formigo, José António da Silva, José Joaquim Pêra, Amílcar Azevedo Correia, Arlindo de Jesus Rodrigues, António Apolónia Cavaco, José Manuel Pereira Biscaia, Graciano Fernandes Lopes Pereira, Albino Pereira Gomes, José Dória Palma, Avelino Alves Pereira, Américo Francisco Rosado Semedo, Agostinho José de Sousa Gomes, Manuel Vieira Carrasquinho, José Rafael, António Fonseca, José Paulo Vilariça, António Joaquim Nita, Manuel Francisco Morgado Gomes, José Moita Caeiro da Mata, Cipriano Teodoro da Fonseca, Jerónimo Marques Barbosa, Aníbal Martins Renda, Vitorino da Rocha Moreira, José da Silva, José Pereira, Filipe José da Silva, João Guedes Cabral, António Sabóia Mestre, Valdemar Lopes, Alfredo Ribeiro, Alberto Coutinho Vieira, José António Cabrita, Francisco Manuel Trindade, Joaquim Melo Geraldo, José Joaquim Teixeira, António Guerra Calado, Manuel António da Silva Margarida, António Oliveira Freitas, António Paiva de Carvalho, José Júlio Guerra Chaves, Joaquim Ferreira Miranda, Joaquim António Almanso Peta, Eduardo Cortes Lima, Luís Maria de Campos Ribeiro Oliveira, José Bento, Adriano Fernandes Martins, Alberto Martins da Costa, Hilário Rodrigues, José de Abrantes Marques, Manuel dos Reis Antunes, João dos Reis Garcês, Francisco Chasqueira Nabais, António Manuel Fretes Martins, José de Sousa Magalhães, Joaquim Rosa Tibúrcio de Jesus, João Manuel de Jesus Gerou, Luís Carvalho Figueira, António Maria Arcângelo, Joaquim Moisés, António Botelho Rodrigues, Fernando Teixeira, João Manuel Pereira, Armando César Ginja, José Maria Martins de Sá, Arlindo Lopes Carragoso, Manuel Joaquim dos Santos, Julião de Jesus Simões Lucas, Artur da Silva Fernandes, Joaquim Alves de Azevedo, José Leite Pereira, José Figueiredo de Oliveira, Adelino Dias da Costa, Tomás Francisco Ferreira Maltez, Diamantino Marques Pescada, Manuel Guerreiro de Sousa, António Lucas de Paiva, Mário Monteiro Raimundo, Lumelindo dos Santos Estrela Cardoso, Joaquim Maria Raminhos, Alfredo Duarte Bonifácio, Casimiro dos Santos Coutinho, Joaquim Pinto Gomes, Ramiro dos Santos, Augusto Lopes Ferreira, Manuel Francisco Caldeira, João Carreiras Dinis, António Cheta Coelho, José Farinha Velês, Francisco Andrade Amiguinho, José Maria de Carvalho, Joaquim Valente Chasqueira, José Maria Duarte de Almeida, Albino Vitorino Alves, António Torres Pardal, Joaquim Morais Lopes, Manuel da Conceição Andrade, António Joaquim Pereira Cardoso, Pedro de Alegria Filomeno, Custódio, Monteiro, Joaquim Silvestre Gonçalves, António Xavier Guerreiro Dias, António Fernandes, Adriano Augusto Pereira, José Monteiro de Sousa, Casimiro Soares Pereira, José Augusto da Graça Bagulho, Amílcar Pereira Nunes, Hilário Pinheiro Pereira, Jaime Vitorino Caetano, Joaquim Borbinha Morgado, Albino Belém Simões, Armando Guerreiro Rendeiro, Francisco Joaquim Martins Duarte, Manuel Mesquita Marques, Zeferino Macedo da Costa, Manuel da Silva Oliveira, José da Costa Pinheiro, Secundino de Araújo Oliveira, Manuel Joaquim Carrilho Inácio, Manuel Gonçalves de Oliveira, Nuno da Rosa Braga, Tomás Peinado Lopes Mingote, Francisco de Assis Barbosa Ribeiro Simões, Domingos Araújo Coutinho, António José Cabrita de Sousa, Inácio Augusto Pires Coelho, José Gomes Martins, Manuel Azevedo e Sousa, Carlos Teixeira Moreira, António Maria Nunes Lourenço, Manuel Martins Esteves, António da Silva Moreira, António Júlio de Morais Castanheira, José Maria Martins, António da Silva Neves, Francisco Borges Coelho, Manuel António Costa Rato, Elísio Canais Ferreira, Francisco do Rosário Jorge, Ataíde Lourenço Guerreiro, Augusto Fernandes Guerreiro, Francisco Caldeira Morais, Manuel Gaspar Mendeiro, Manuel de Jesus, José de Matos Almirante de Oliveira, José Alves Amaral, Manuel Oliveirinha Faísca, José Artur Ferreira Bessa, Abel Pereira Lino, João Alberto Veiga Salgado Ferreira, António Pereira Baldaia, Manuel Pires Belo, Fernando Coelho Gomes, José Gonçalves Gomes, Francisco Bonacho Nunes, José Peralta Gonçalves, José de Araújo Ferreira, Sílvio Nobre Lopes, Joaquim Ferreira, José Letra Martins, João Maria Pena, António Maria da Silva Figueiredo, Laurindo do Carmo Rodrigues, António Valente Ribeiro, Ramiro de Paiva Cancela, Victor Cardoso Gonçalves, Lino Ramos Simões Ribeiro, António Horácio Ribeiro Pereira, António da Rocha Coutinho, Domingos Faria Barbosa, Armando de Barros Ferreira, Adjuto Manuel Queirós Novais, António Monteiro Fernandes, José da Cruz Vilela, Fausto Marques Travassos, João Leal Sabino, João Miguel Vaz, José Rodrigues de Paiva, Francisco Velez Verde Reigones, Joaquim Manuel Ferreira, José Augusto Vieira da Costa, José Dinis Henriques, Mário Silva Galvão, Júlio Fonseca Freitas, Nuno José Monteiro Pinto, José Fernando de Sousa Moreira, Norberto dos Santos Magalhães, Francisco Rocha, Flávio Pereira Cortez, José Nunes Catarino, Manuel Malva Gaspar Serafino, Abílio Dinis Dias Pereira Bento, Albertino Augusto Carneiro, António Martins Ambrósio, José Pedro Paulista Felício, Abílio César Carvalho, Tomé Real Lopes, Valdemar Eurico Afonso, Bernardino de Azevedo Simões, Constantino José Garcia, José Luís dos Santos, Manuel Ribeiro Gomes, José Rodrigues Lavouras Madaleno, Joaquim Francisco Pedrico, Virgílio de Oliveira Guerreiro, Dinis Pereira Martins e César Luz Filipe.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, José dos Santos, Valentim Marques, Floriano Teixeira Quinze Dias, Alexandre Rodrigues Valente, António Mendes de Sousa, Alfredo dos Santos, Fernando de Alegria Chaves, Joaquim Neves Lopes, Alfredo Vieira Mendes, José de Oliveira Aranha, Manuel Cardoso Ribeiro, Manuel da Fonseca, Joaquim de Jesus, Manuel Pereira Marante, Manuel Monteiro Henriques, António Fernandes, Manuel Loureiro Rego, Jorge José Cardoso Pires, Francisco Pereira da Costa, Manuel da Fonte Ferreira, Reinaldo Ribeiro, Américo da Silva, Armando Henriques dos Santos, Joaquim Cardoso Faustino, Américo Augusto Pinto, Custódio Godinho, Arlindo Bento Diniz, Faustino Maria Lapo, Joaquim Saraiva Martins, Armindo Augusto da Eira, Manuel Pereira de Sousa, Manuel da Silva, Jerónimo Santos Magalhães, João Ferreira, Abílio Martins de Matos Couveiro, António Queiroz, Albino Lemos, Joaquim Mendes, Manuel de Jesus, Domingos Gomes da Costa, Franklin Rodrigues, Felisberto Barros Ribeiro, Joaquim dos Santos Pereira, José Tavares Serrano, Joaquim Fernandes Pinto, João Gonçalves de Oliveira, Américo Gonçalves Barateiro, Damas Campizes, João Marques Correia, Matias Dias Correia, Francisco Pinto Carvalho, Bernardino Mota Andrade, José Augusto, Manuel Fernandes Rodrigues, Lino de Jesus Ferreira, Francisco Duarte Teodoro, António Nunes Chasqueira, José Lopes da Silva, Lourenço Jerónimo Oliveira, António Rodrigues Cruz, Francisco Nave da Cruz, Alberto Maria Duarte, António de Oliveira, António da Costa Araújo, José Nunes, Abel Monteiro, António Faria Maciel, José Aleixo, Acácio Soeiro Machado, Armando Rodrigues, Manuel Paulos, João Alves Marques, João Ribeiro de Oliveira, José Nogueira da Silva, José Rodrigues Valente, José de Oliveira, Manuel Esteves Afonso, Abel Calado Reis, Armando Pinto Vasconcelos, Joaquim Jesus Teixeira, Manuel Maria Ribeiro, Garcia Almeida Jesus, António Peral, António de Almeida, José Eduardo Matos, Joaquim Pereira da Silva, Amílcar da Silva, Francisco Leitão, José Gonçalves Morgado, Alexandre Queiroz, José Correia, Manuel de Matos Duarte, Manuel Nave da Cruz, José Maria Pedrosa, Joaquim Pires, José Joaquim Ferreira Lomar, António Maria Cavalinhos, Domingos Cardoso, Henrique Craveiro, Manuel Gaspar Maia, Albano Alves, Sebastião Santos Taveira, João da Silva, Manuel de Almeida, João Pimentel Geraldo, Marcelino Nabeiro, António Gomes de Matos e António Martins.