

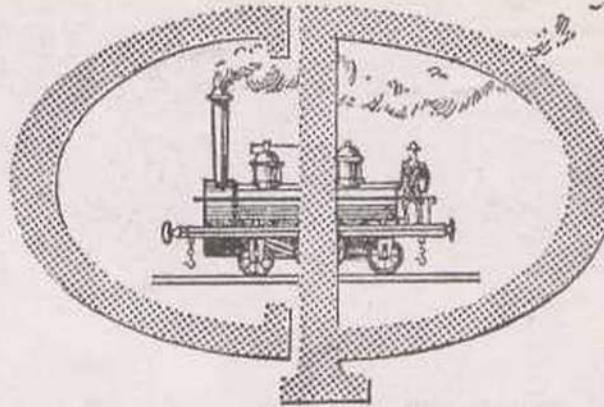


Boletim da C.R.

Número 472

Outubro de 1968

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 472 • OUTUBRO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDAÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

Estação de Porto-S. Bento



*J*RABALHA-SE activamente nas obras de remodelação da estação de S. Bento, modernizando-a profundamente à altura do merecimento e das exigências da Cidade Invicta. E enquanto prosseguem as tarefas de construção civil no edifício principal da estação, deu-se por terminada a electrificação da linha Campanhã-S. Bento.

Se bem que os comboios de longo curso tenham deixado definitivamente de ter a sua chegada e partida na antiga estação central, a verdade é que a S. Bento continuará sempre a acorrer muita gente, não só porque os seus comboios servem áreas densamente povoadas, como porque ali se continuará fazendo o serviço de venda de bilhetes para as relações de longo curso e a prestar informações ao público, tanto de carácter nacional como internacional.

Esta é portanto mais uma prova — e bem fecunda — do desejo dominante de bem-servir da Companhia, face às limitações e condicionalismos de erário que a espartilham tão duramente — por isso mesmo a merecer a compreensão e o apreço públicos por tão valorizada realização citadina.



Reunião dos directores de Finanças dos Caminhos de Ferro Europeus em Lisboa

Os nossos países precisam cada vez mais uns dos outros. Devemos, por isso, colaborar estreitamente no estudo das soluções que garantam o futuro promissor dos Caminhos de Ferro — afirmou o administrador eng. Oliveira Martins

SOB a presidência do dr. Dultinguer, da Áustria, realizou-se a convite da Administração da C. P., de 25 a 27 de Setembro findo, a reunião anual dos directores de Finanças e Contabilidade dos Caminhos de Ferro Europeus filiados na U.I.C.

Presentes vinte e quatro categorizados delegados representando as redes ferroviárias da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Holanda, Hungria, Itália, Noruega, Reino Unido, Suécia, Suíça e Portugal.

A delegação portuguesa, presidida pelo administrador eng. Oliveira Martins era constituída pelos drs. Gonçalves Henriques, Hélio Prieto e Lopes Pintão, do Departamento de Finanças e Contabilidade. O dr. Élio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia assegurou a organização material e social da reunião, que decorreu no Hotel Mundial, bem como a informação à Imprensa dos diversos assuntos tratados.

Os trabalhos abriram com um discurso de saudação, em francês, do eng. Oliveira Martins que a seguir transcrevemos, focando aspectos da vocação internacional do caminho de ferro e da cooperação e entendimento que dominam todos os dirigentes ferroviários do Velho Continente.

Senhor Presidente :

Rogo a V. Ex.^a o favor de me conceder a palavra, a título particular. Serei breve !

Agradeço a V. Ex.^a, Senhor Presidente, em nome do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — e também em meu próprio nome — a subida honra que nos foi conferida ao ser aceite o nosso convite para a realização, em Lisboa, desta importante reunião dos directores de Finanças e Contabilidade das Administrações membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

V. Ex.^a, proporciona-me, assim, o agradável ensejo de apresentar a todos, e muito cordialmente, as boas-vindas a esta velha cidade europeia. Para mim, especialmente, à deferência e simpatia das saudações que formulo, quero acrescentar a minha viva emoção por acolher neste País — que conta oito séculos de história — todos aqueles que não se preocupando com o incômodo de suportar tão longas e fatigantes jornadas para alcançar Lisboa, acorrem aqui ao nosso apelo amigo.

Meus Senhores — sejam benvindos !

A par das obrigações do cargo que ocupo no seio da Administração ferroviária, por gosto próprio e também por alguma experiência adquirida nos trabalhos da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, estou talvez bem habilitado a compreender e a avaliar a importância dos problemas que vão ser aqui debatidos, sob a vossa esclarecida atenção.

Será extremamente vantajoso para a nossa Empresa poder ponderar e aplicar as conclusões que aqui se for-

mularem, tendentes a solucionar as dificuldades presentes e a preparar o futuro das nossas redes ferroviárias, cuja actividade se reveste de grandes e crescentes repercussões internas e internacionais. E, na medida que os nossos modestos recursos e possibilidades o consintam, os Caminhos de Ferro Portugueses diligenciarão, também, dar todo o apoio que merece a generosa ideia da cooperação internacional no domínio da via férrea.

Os nossos países precisam, cada vez mais, uns dos outros! As nossas redes fundamentam-se, por vocação natural, na cooperação e no bom entendimento internacionais. Assim, devemos todos colaborar estreita e intimamente no estudo das soluções que garantam o futuro promissor dos caminhos de ferro. E, nesse domínio, cabe aos directores dos Serviços de Finanças um importante e fecundo papel.

Desejamos, veementemente, que nada perturbe a organização material desta reunião — e que tudo contribua



O director de Finanças austríaco, dr. Dultinguer, na presidência das reuniões decorridas no Hotel Mundial

para que os vossos trabalhos decorram na toada costumada do seu êxito.

Também desejariamos que todos V. Ex.^{as}, Senhores delegados, guardassem da vossa visita a Portugal algumas imagens sugestivas e numerosas recordações agradáveis. O tempo disponível no programa é curto para vos proporcionar a contemplação das nossas paisagens e a observação dos aspectos mais dominantes da nossa vida colectiva; assim, eu espero apenas que seja significativo o emprego do tempo que V. Ex.^{as} tentem dar à vossa permanência entre nós, neste território europeu de Portugal.

→
A delegação portuguesa presidida pelo administrador eng. Oliveira Martins: drs. Gonçalves Henriques, Hélio Ureña Prieto, Lopes Pintão e Élio Cardoso



Aspecto geral de uma das sessões de trabalho

Tínhamos a intenção de incluir no ligeiro programa social que organizámos em vossa honra, certos aspectos do nosso folclore, da tradicional alegria dos portugueses, expressa nas suas danças e cantares. Mas, todos nós, portugueses, vivemos e comungamos uma hora de especial consternação. O nosso presidente do Conselho de Ministros, o professor Salazar, luta contra a morte no seu leito de enfermo no Hospital da Cruz Vermelha. Assim, pareceu-nos mais próprio oferecer-vos antes uma panorâmica longínqua, em fim de tarde, do vasto horizonte que se vislumbra do Castelo de S. Filipe, sobranceiro ao Oceano que nos deu vida de Nação independente.

Julgamos que todos V. Ex.^{as} compreenderão que se deixamos transparecer este nosso estado de espírito, de preocupação e tristeza — ele é resultante da oportunidade e da conveniência de meditarmos sobre a obra de um Homem que bem merece, pelo seu amor e devoção à Pátria, a admiração e o respeito de todos os portugueses.

Que os trabalhos que se vão iniciar sejam coroados do maior sucesso e que V. Ex.^{as} e os membros das vossas famílias disfrutem duma agradável estada no meu País, como contribuição às melhores relações que nos ligam — são os meus mais sinceros, profundos e caros votos!

O dr. Dultinguer, em resposta, mostrou-se encantado com a recepção aos delegados estrangeiros,





Durante o banquete oferecido pela Administração da C. P. aos directores de Finanças dos Caminhos de Ferro Europeus, no Hotel do Mar, em Sesimbra

com a organização dos trabalhos e com o alto mérito da hospitalidade portuguesa.

Eis alguns problemas técnicos tratados na importante conferência: rentabilidade de reserva eletrónica de lugares face às experiências dos caminhos de ferro espanhóis e britânicos; cálculo dos custos de transportes por contentores; valorização dos ganhos de tempo de trabalho nos balanços sociais de infra-estrutura; normalização de contas; estudos de previsão de tráfego; estimativa de receitas a partir de dados respeitantes ao tráfego de passageiros e de mercadorias; a análise do Plano Leber (programa alemão de coordenação geral de transportes caminho de ferro — estrada, conferindo ao primeiro condições de vida e expansão próprias ante a concorrência); a cobertura dos déficits ferroviários, pelos Governos, ante as obrigações do serviço público; a aplicação da electrónica à Contabilidade e às Finanças das redes e, por último, a mais larga generalização de meios mecânicos de substituição da mão-de-obra, para redução pro-

gressiva do pessoal dos quadros ferroviários (os Caminhos de Ferro da Alemanha Federal, devido à reorganização das suas estruturas, por centralização, puderam dispensar, em 1967, 20 mil agentes do seu quadro efectivo).

A reunião do próximo ano, realizar-se-á na Áustria, em Viena, no mês de Setembro.

*

* *

Segundo o programa social organizado pelas Relações Públicas da C. P. em colaboração com a Agência de Viagens da E. G. T., proporcionou-se aos delegados e suas famílias — num total de 60 pessoas — a visita turística a Lisboa, uma recepção



Um grupo de delegados e seus familiares, posa alegremente no Castelo de Sesimbra

no Instituto do Vinho do Porto, e um passeio à Serra da Arrábida e a Setúbal, com almoço oficial no Hotel do Mar, em Sesimbra — presidido pelo administrador eng. Oliveira Martins — e um chá, no Castelo de S. Filipe.

Os órgãos da informação do País — jornais, rádio e televisão acompanharam, com grande interesse e desenvolvimento, o decorrer desta importante reunião.

No momento em que o administrador eng. Oliveira Martins usava da palavra, no final do almoço em Sesimbra. As palavras, plenas de bom humor, do ilustre administrador, foram muito aplaudidas por todos



Festejos
FERROVIARIOS

Inauguração em Bragança da variante do caminho de ferro

COM grande festividade, realizou-se na tarde de 22 de Agosto último a inauguração oficial da variante do caminho de ferro, num percurso de 3,1 quilómetros, desde a estação do caminho de ferro local até próximo da conhecida ponte da Coxa. Numa automotora, vistosamente ornamentada com pequenas bandeiras nacionais, do concelho e festões, tomaram lugar, na vizinha estação de Mosca, os funcionários da C. P.: o administrador eng. Brito e Cunha, em representação do Conselho de Administração, o chefe da Região Norte, eng. António da Silva Canaveses, em representação do director-geral da Companhia, o representante da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, eng. Ramalho Fontes, o chefe do sector do Movimento e Tracção daquela Região Norte, eng. Francisco Bernardo, o chefe do sector da Via e Obras, eng. Oliveira Santos, os agentes técnicos de engenharia srs. Américo Costa e Gameiro Costa, chefes, respectivamente, do posto de comando e da 4.ª Secção de V. O. (Pinhão) e ainda o agente técnico de engenharia sr. Francisco António Lima, como funcionário superior que foi da extinta Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O comboio inaugural chegava, daí a instantes, pelas 15h20, ao início da referida variante, onde era esperado pelas principais autoridades desta cidade. E, após a apresentação de cumprimentos, pelo vigário-geral da diocese, monsenhor cônego dr. Ângelo Olímpio Melenas, foi efectuada a bênção do comboio inaugural e da variante. Findo este acto, todas aquelas autoridades e indi-

vidualidades locais subiram para a referida automotora, para chegar, decorridos cerca de 10 minutos, à estação do caminho de ferro de Bragança, cuja gare se via apinhada de centenas de pessoas de todas as classes sociais. O acto foi abrillantado pelas bandas de música civil da povoação de Lamas, freguesia de Podence, concelho de Macedo de Cavaleiros e infantil da Casa de Trabalho dr. Oliveira Salazar, da cidade. Todo o serviço foi, dirigido e orientado pelo seu chefe, sr. Bernardino do Nascimento Marcos, e, no início daquela variante, ao quilómetro 130,500, pelo factor de 1.ª classe, sr. Belmiro Augusto Aragão, também em serviço na estação brigantina.

E, na mesma gare, já cimentada e embelezada, improvisou-se uma sessão solene de boas-vindas, que foi presidida pelo administrador eng. Brito e Cunha, ladeado pelos funcionários da sua comitiva, pelo referido vigário-geral da diocese, pelos actual e antigo presidentes da edilidade local, respectivamente, srs. Alberto E. Vaz Pires e Adriano Augusto Pires, pelo comandante da guarnição militar de Bragança e do Batalhão de Caçadores n.º 3, tenente-coronel Almeida Soares, e outras autoridades brigantinas.

Abriu a sessão o presidente da Câmara Municipal de Bragança, sr. Alberto Eugénio Vaz Pires, que proferiu o seguinte discurso :

Decorreram já quase 62 anos, desde que, em 1-12-1906, a este mesmo lugar chegou o comboio inaugural do troço da via férrea Mirandela-Bragança, empreendimento de extraordinária repercussão, que se ficou devendo ao bri-

gantino notável que também foi Governador Civil deste distrito, o ilustre Conselheiro Abilio Beça.

De novo, e no dia festivo de N.ª S.ª das Graças, entidades representativas dos mesmos serviços do Estado e da Companhia dos Caminhos de Ferro, e larga e significativa afluência de povo, aqui se encontram, em idêntica cerimónia — a da inauguração da pequena variante à linha férrea que, desde então, servia este concelho e distrito.

Cerimónia semelhante à de então, à realizada há 62 anos, não podendo, contudo, comparar-se na sua importância e projecção com a precedente, que festejava a construção de 79 quilómetros de via férrea, que punha a capital do distrito em comunicação com o resto do país, através do único meio eficiente de transporte e ligação terrestre, então existente.

No entanto, a representação oficial de hoje não difere da de então, razão por que temos de considerar como acontecimento de importância local a inauguração que acaba de realizar-se.

É certo que se trata apenas de um troço de 3 quilómetros, em substituição da linha existente que, atravessando a cidade, constituía fonte de perigos permanentes para a população vizinha, além de entravar, desde há muito, no seu desenvolvimento e expansão, a nossa cidade, que vive o anseio de progredir, de caminhar, de igualar, no seu progresso, as cidades portuguesas suas congêneres.

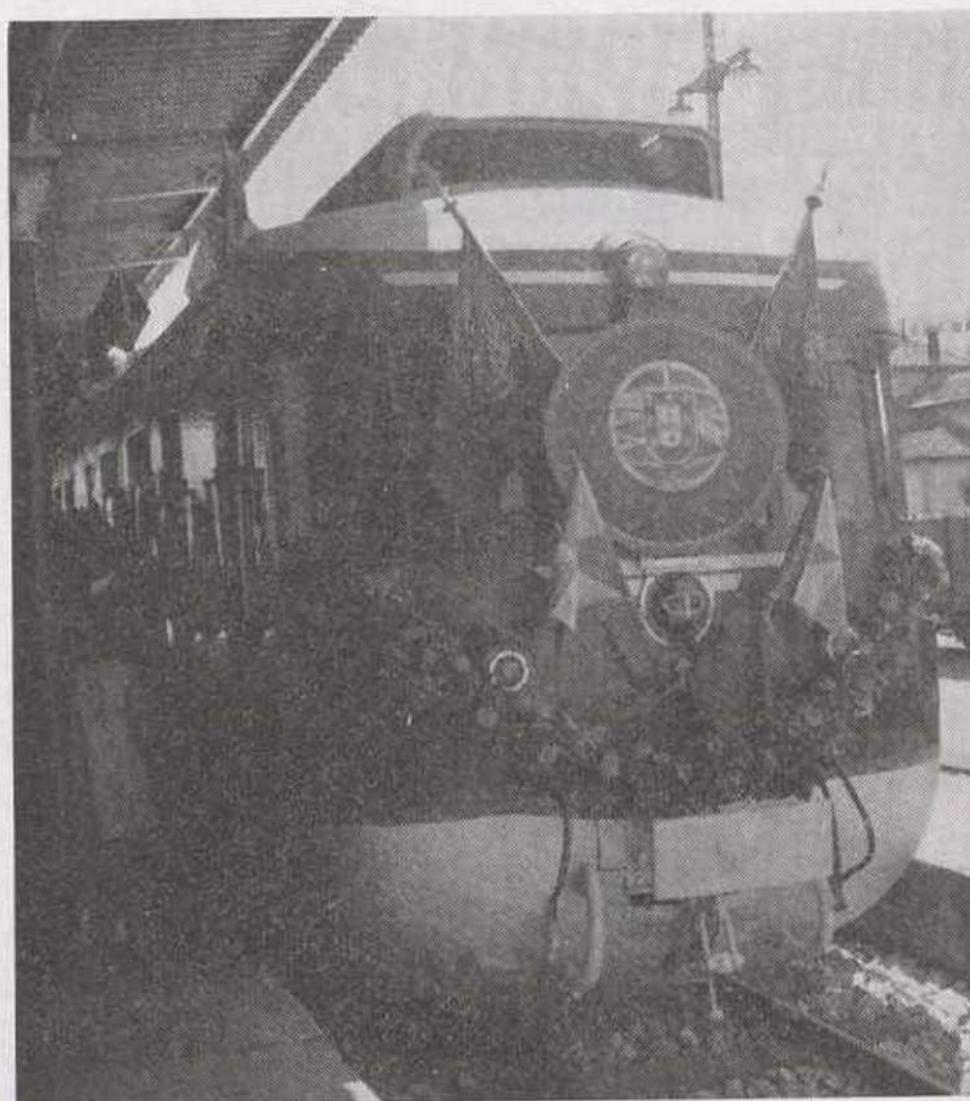
Não quero, nem me parece asado discutir a oportunidade desta obra, a sua concepção e realização, até porque, tendo-se ela arrastado durante vários anos, talvez também, por isso, não corresponda já, inteiramente, às necessidades locais e aos anseios daqueles que afanosamente trabalharam neste empreendimento.

Não podemos, no entanto, minimizar uma obra que, pelo seu custo e objectivos, realmente atingidos, tem de figurar ao lado dos empreendimentos que valorizam a nossa capital de distrito.

E se então se não preferiu, quando do seu estudo, proceder simplesmente à mudança desta estação para o início da variante, que agora pareceria a melhor solução, os condicionalismos de então, que só os seus negociadores puderam, reflectidamente, decerto, apreciar, teriam aconselhado a solução preferida.

Não é, pois, comprazendo-nos em criticar sem elevação ou em demolir sem causa, que se contribui para o desenvolvimento moral e material da região em que se vive. Para os que nada fazem tudo está mal: o que se fez ou não se deveria ter feito, ou a realizar-se, deveria ter sido doutra forma.

Para aqueles que conhecem o esforço que representa em diligências, trabalhos, conversações, o arrancar de um empreendimento; para aqueles que também apreciam as obras pelas intenções que as rodeiam; para aqueles que no seu amplo, generoso e tolerante critério, também cabem, cristãamente, os erros do próximo, quando não intencionais; para os que apreciam em toda a latitud a obra que se inaugurou, ela resulta válida, positiva, e digna, portanto, da inauguração festiva a que estamos a proceder.



A automotora «Allan», engalanada, que partiu da estação de Mosca para inaugurar a variante ferroviária de Bragança

Porque, se era de admitir o encurtamento da linha até onde a variante começa, porque não é de aceitar, de bom grado, até, aquilo que se fez, mantendo-se toda a extensão, e pensar, reflectir, conceber o seu prolongamento, ainda, tendo em vista alcançar a fronteira, ligando-nos por este meio ao país vizinho, e servindo a exploração e transporte do minério de ferro de Guadramil?...

Se assim pensarmos, e entidades ligadas ao fomento nacional assim pensam, temos de admitir que o encurtamento da linha não servia, antes dificultava esse objectivo, que estará distante, que será mesmo irrealizável nos nossos dias, mas que pode, mais tarde, ter condicionamento favorável e possibilidades, portanto, de execução.

Se assim vier a ser, um dia, os seus contemporâneos apoiarão esta obra, tal como condenariam a supressão ou encurtamento deste troço, diminuindo a extensão da via, quando o seu prolongamento se impunha, para servir maior número de povoações e melhor se poderem explorar e transportar, as nossas riquezas, não apenas agrícolas, mas, no presente caso, muito especialmente, as riquezas minerais.

Não podemos, por isso, para a apreciação de qualquer obra — que custa o esforço incomensurável da concepção e o sacrifício material que só os que arcaram com os encargos do seu financiamento podem avaliar — situarmo-nos numa posição fechada a que faltam os horizontes de que dispuseram os seus realizadores.

Encontrando-me sómente ligado a esta obra como munícipe, visto que, como presidente da Câmara, só tive a honra de colaborar na sua inauguração, encontrando-me, portanto, à vontade, nem sujeito às críticas, nem

envolvido nos encómios, posso, por isso, sem manietações, parcialidade ou suspeição, sinceramente, portanto, agradecer à Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, tão distintamente representada por vários dos seus membros, dos quais, todos ilustres, me permito destacar o Ex.^{mo} Sr. administrador e representante do Conselho de Administração, Ex.^{mo} Sr. Eng. Brito e Cunha, que tem servido o país em vários lugares de relevo e, entre eles, o de Governador Civil do distrito do Porto, tendo dado a todas as suas funções, a mais patriótica dedicação, o brilho da sua inteligência e a perseverança do seu esforço — eu quero agradecer, repito, à Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro a realização deste empreendimento, importante pelo investimento material que exigiu e, ainda, pelo objectivo de bem servir os interesses das populações, que são atributos da Companhia que o Ex.^{mo} Sr. Eng. Brito e Cunha, aqui, superiormente, representa.

Igualmente devo salientar a acção importantíssima e determinante, relativa à construção desta via, das vereações que a ela ligaram o seu nome e, em especial, a do seu Presidente, Ex.^{mo} Sr. Comendador Adriano Augusto Pires, a quem esta obra se deve, em grande parte, como representante do Município.

E quero agradecer, ainda, a todos os que directa ou indirectamente contribuíram para esta realização e exaltar o aspecto francamente positivo, a sua característica inatacável, aquela em que todos os presentes, todos os brigantinos que me ouvem e os que estão distantes, estão plenamente de acordo — é a de que a linha substituída, qual muro da vergonha no seu significado apenas mate-

rial de separação, não permitia, efectivamente, a unificação da área urbana da cidade, a sua regular expansão, de perto para longe, do centro para a periferia, o aproveitamento das melhores zonas para habitabilidade, para construções diversas, tudo isso até aqui vedado pela sua passagem através da cidade.

E o desvio agora inaugurado dá-nos amplamente essas facilidades e possibilidades almejadas.

O desaparecimento deste troço, que a variante substitui, vai permitir, pois, o incremento das obras urbanas pelo aproveitamento, para fins diversos, dos terrenos situados no coração da cidade.

Este aspecto positivo da obra inaugurada tem de ser exaltado, tem de ser justamente destacado, para não corremos o risco de sermos injustos, ou, pelo menos omisos, sem justificação.

De ora avante, a nossa cidade, livre da cintura que dificultava e, até, impedia, em grande parte, o seu desenvolvimento, qual colete de forças que a oprimia e manietava, poderá entrar num período de expansão que a dignifique, que a eleve, que a engrandeça, até ao nível da sua categoria de capital de distrito.

Ex.^{mo} Administrador e demais Ex.^{mos} representantes da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro :

A Câmara Municipal e a cidade de Bragança agradecem a presença de V. Ex.^{as}, já pelo brilho que essa distinta presença veio dar a este acto inaugural, já pela honra e prazer com que sempre recebemos todos os visitantes e especialmente as pessoas ilustres que, como V. Ex.^{as}, vêm a Bragança, mas honram Bragança e ficarão, decerto, a conhecer Bragança.

É que esta cidade, geograficamente situada no extremo nordeste do país, é uma cidade desconhecida, pouco visitada, cidade de destino e não de passagem obrigatória, que sofre o resultado desse abandono e o consequente desconhecimento.

E embora tenhamos conhecimento seguro das nossas carências, do nosso atraso, da nossa posição de desfavor, em relação a outras cidades e regiões, nós pretendemos ser conhecidos, mesmo nas nossas deficiências, nas nossas faltas, no nosso atraso.

Não nos envergonha aquilo que não temos, mas envergonhar-nos-íamos se não trabalhássemos pelo que nos falta, melhor, se não teimássemos em conseguir aquilo de que precisamos.

Ora, um dos factores que mais tem contribuído para que o progresso desta região se tenha operado lentamente, não é a distância — pois seria descabido ou irrisório falar em distâncias num país geograficamente pequeno, na sua extensão metropolitana — mas sim, e tão-somente, a falta de comunicações rápidas e eficientes com o resto do país, com os principais centros comerciais e industriais da metrópole.

Para isso o município trabalha e diligencia, com todas as suas possibilidades, no sentido de se completar o



O vigário-geral da diocese de Bragança, monsenhor cônego dr. Ângelo Olímpio Melenas, dando a bênção ao comboio inaugural e à nova variante

campo de aviação e condicionar a utilização dos táxis aéreos.

Mas não pode esquecer-se que o comboio, se não é já o único meio de transporte terrestre e de comunicação entre os povos, como o era há 62 anos, e o continuou a ser ainda durante mais tempo, é ainda o mais eficaz, o mais económico e muitas vezes o mais cômodo e prático, não só para as pessoas, como para as suas coisas, os seus produtos, as suas riquezas.

E nesta linha de pensamento é legítimo evidenciar, como acto de justiça, as constantes melhorias, verificadas nesta linha, no sentido de melhor servir os interesses das populações, a sua comodidade, a sua economia.

Desde o tempo do comboio único, que saía às 8 horas da manhã, para regressar às 8 horas da noite; desde o período da guerra, que, por circunstâncias variadíssimas, os comboios não tinham horário de chegada, porque os atrasos eram de 5, 10, e às vezes de 24 horas, até aos dias de hoje, que transformações! que melhorias verificadas! até se chegar às comunicações ferroviárias frequentes, rápidas, com horários próprios, adaptados às variadíssimas actividades do nosso concelho e do nosso distrito!

Mas, Ex.^{mo} Administrador da Companhia Portuguesa:

Há ainda muito que fazer, muito que melhorar, modificar e adaptar. Se assim não fora, não teria sido superiormente reconhecida a necessidade imperiosa da enorme remodelação que se encontra em estudo, essa renovação e adaptação dos caminhos de ferro às novas necessidades do tráfego, em que a Companhia Portuguesa está tão legitimamente interessada.

É pois para essa renovação e melhoria da linha que nos serve, para a plena função das comunicações ferroviárias, que eu apelo para V. Ex.^a, no sentido de que a linha do Tua que desde 1906, nos serve directamente, vir a receber todos os benefícios da remodelação em estudo, para que diminuam as distâncias que nos separam e para que aumente e melhore a rapidez das ligações que nos unem.

E igualmente eu apelo para todos os habitantes deste concelho, para que congreguem os seus esforços e as suas possibilidades, no sentido de lutarem pelo bem da sua terra, pela sua elevação moral e material, aproximando-a mais do convívio, do interesse e carinho de todos os portugueses, e que a linha variante, agora inaugurada, seja qual abraço envolvente da família brigantina, para que, unida nos mesmos princípios, impelida pelos mesmos anseios, possuída dos mesmos ideais, possa iniciar uma nova era de realizações, sob a orientação esclarecida dos poderes públicos e sob a égide de N.^a S.^a das Graças!

Em resposta, o administrador eng. Brito e Cunha depois de ter agradecido tão carinhosa e significativa recepção destacou a participação da Câmara na realização da variante e ainda a forma



O presidente do município de Bragança, sr. Alberto Eugénio Vaz Pires, proferindo o seu entusiástico discurso

como quis contribuir para a solenidade da sua inauguração.

Fez algumas considerações sobre as características da linha do Tua a Bragança, construída pela extinta Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, observando ser melhor o traçado desta linha em planta e perfil que o das linhas do Corgo e do Sabor, igualmente de via estreita e afluentes da do Douro.

Na verdade, enquanto naquela não há curvas de raio inferior a 150 metros nem rampas superiores a 18 mm/m, nestas últimas encontram-se curvas de raio mínimo de 60 a 75 metros e rampas de 25 mm/m.

Anotou ainda a particularidade da linha do Tua conter a estação de cota mais alta de toda a rede ferroviária portuguesa — o que se verifica na estação de Rossas situada à cota de 866,50 metros.

A propósito da presente inauguração, recordou o que fora o entusiasmo das populações por ocasião da inauguração dos primeiros 54 quilómetros daquela linha com a chegada a Mirandela da família real em comboio especial no dia 29 de Setembro de 1887 e, 19 anos depois, a 1 de Dezembro de

1906, com a chegada do primeiro comboio a Bragança.

Se bem que reconhecesse que a comparticipação financeira da Companhia na variante que se acabava de inaugurar, não tivesse sido significativa face ao custo total da obra, fez, porém, notar que alguns melhoramentos haviam sido introduzidos já pela C. P. na exploração desta linha; mas reconhecendo também que outros seriam ainda necessários para melhor servir os interesses daquela região, esclareceu que a Companhia lhes daria concretização logo que para isso se lhe oferecesse oportunidade. E, referindo-se ao esforço que a C. P. tem estado ultimamente a desenvolver no sentido de melhorar as condições de exploração da sua rede e aos investimentos de grande vulto que para tanto se têm de fazer, fez notar tratar-se de uma larga acção a empreender com certas prioridades e em ordem a planos estabelecidos.

E assim, não podendo tudo ter naturalmente realização imediata, a todos pedia a sua boa compreensão.

À noite teve lugar na Pousada de S. Bartolomeu, em Bragança, um jantar gentilmente oferecido pela Câmara Municipal aos representantes da Companhia e mais entidades que tomaram parte na inauguração da variante.

O jantar foi encerrado com uma troca de saudações entre o sr. Alberto Vaz Pires, presidente da Câmara e o eng. Brito e Cunha que renovou, em nome do Conselho de Administração da C. P. os seus agradecimentos pelas obsequiosas atenções dispensadas pela Câmara à representação da Companhia.

*
* *
*

Algumas notas sobre a obra inaugurada:

— Por exigências do Plano de Urbanização da cidade de Bragança, reconheceu-se a necessidade de modificar o acesso à sua estação.

Foi, então, projectada, na parte final

da linha do Tua a Bragança uma pequena variante de 3,1 km. O projecto fora aprovado por Decreto-Lei n.º 41 662 de 3/6/1958.

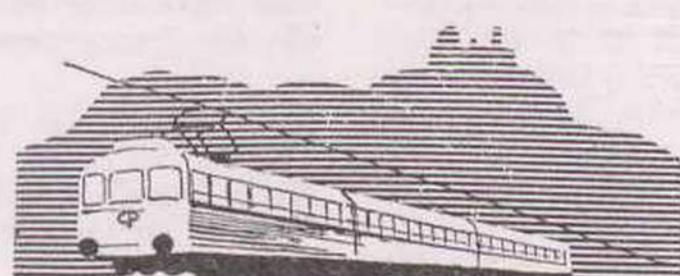
— Por não ser a obra de interesse para a C. P., foi o custo da mesma, orçado inicialmente em cerca de 2000 contos, suportado fundamentalmente pela J. A. E., Fundo do Desemprego e a respectiva Câmara Municipal em comparticipação. Contribuiu, porém, a C. P. com cerca de 500 contos.

— Muito embora a obra houvesse sido dada de empreitada já em 15/11/1958, por dificuldades várias surgidas a seguir, só agora, decorridos 10 anos, ela pôde ser concluída.

— Quis a Câmara Municipal de Bragança que a inauguração da variante se revestisse de certa solenidade, integrada nas festas da cidade; e assim o tendo feito sentir à Companhia, logo foi estabelecido, com o acordo desta, o programa festivo da inauguração.



O administrador eng. Brito e Cunha, no uso da palavra



- Foi nomeado médico-adjunto para a Medicina do Trabalho da Companhia o sr. dr. António José Seabra que já pertencia ao quadro dos médicos da C. P.

- Pelo Conselho de Administração foram nomeados delegados efectivo e substituto da Companhia na Comissão Portuária da Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz os srs. engs. António da Silva Abreu e Américo Capelo Azevedo Batalha, respectivamente.

- No concurso para aquisição de aparelhos de mudança de via, promovido pela Via e Obras, foi considerada mais vantajosa a proposta da Cometna—Companhia Metalúrgica Nacional, pela importância de 7712 contos.

- O Conselho de Administração autorizou a cedência por mais dois anos ao Ministério do Ultramar do sr. eng. Henrique Dias Barracas, do Departamento do Material e Oficinas, para continuação dos trabalhos que está executando em Angola.

- A Companhia vai adquirir dois novos autocarros para a sua carreira Porto-Viseu. Trata-se de material «Utic-Guy» idênticos àqueles que estão em utilização.

- Foi admitido nos quadros da C. P. um novo farmacêutico, o sr. dr. Rui Manuel de Sousa Fernandes, que preenche a vaga deixada por motivo de reforma pelo farmacêutico Francisco da Silva e Sousa.

- Foi nomeado médico do Laboratório de Análises Clínicas o sr. dr. José Augusto Seixas Antão, que preenche a vaga aberta pelo falecimento do sr. dr. Carlos Pinto Trincão.

- Vai ser instalada no Barreiro uma nova central telefónica que substituirá simultaneamente as centrais do Grupo Oficial e da Região Sul. A Standard Eléctrica foi encorajado o fornecimento da infra-estrutura desta rede.

- Foi nomeado para o lugar de médico da 43.ª Secção Sanitária, com sede em Mogadouro, o sr. dr. Serafim Soares Doutel. Preenche a vaga aberta pelo falecimento do sr. dr. Manuel José Baptista Cordeiro.

- A C. P. inscreveu-se como associada da União Internacional dos Transportes Públicos «U. I. T. P.», associação que representa, a nível internacional, o conjunto das Empresas de Transportes Públicos. A sua sede é em Bruxelas.

- A Administração da Companhia está prestando a maior colaboração à campanha promovida pela Prevenção Rodoviária Portuguesa, particularmente na prevenção de acidentes nas passagens de nível tanto com guarda como sem guarda. As reuniões promovidas com os dirigentes da P. R. P. tem presidido o sr. administrador eng. Costa Macedo e o grupo de trabalho constituído pelos srs. engs. Alves Ribeiro, chefe do Serviço de Conservação da Via e Obras e delegado da Companhia para o estudo da melhoria das passagens de nível junto da D. G. T. T., Zefirino Bernardes Pereira, chefe do Sector da Segurança no Trabalho e dr. Elio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia.

- A convite da Administração veio a Lisboa o Comissário da Informação e Relações Públicas da Renfe,

NOTICIA'RIO

divulgação

D. António Lago Carbello, que fez umas conferências sobre a orgânica e actividade do departamento que dirige nos Caminhos de Ferro Espanhóis. Em reuniões havidas, no domínio das Relações Públicas, estudou-se a possibilidade de intensificar as linhas de acção publicitárias e informativas entre Portugal e a Espanha.

- A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» entregou mais duas chaves de habitações aos seus sócios: srs. José Rodrigues Valente Caetano e Joaquim Véstia Pombo, ambas no lugar do Azeiteiro, no Algueirão, em Sintra.

- Prosseguem os preparativos para a possível deslocação da Banda de Música dos Ferroviários Portugueses (C. F. P.) a Nurembergue, Alemanha, em Junho do próximo ano, para participação no Festival de Bandas de Música Ferroviárias Europeias promovido sob os auspícios da FISAIC.

- Foi nomeado médico da 39.ª Secção Sanitária, com sede em Alegria, o sr. dr. Simão Carlos Saraiva que sucede ao sr. dr. Francisco José Bernardes, que passou à reforma.

- Por terem atingido o limite de idade no corrente ano — 70 anos — deixam o serviço activo em 31 de Dezembro próximo os seguintes funcionários superiores da Companhia: srs. engs. José Sebastião Perestrelo Guimarães, chefe do Departamento da Via e Obras e Vasco Gomes Viana, chefe do Departamento do Material e Oficinas, João Bruges de Oliveira, secretário da Administração e eng. agrón. António da Cunha Monteiro, do Departamento da Via e Obras.

- A «Eurofima» — Sociedade Europeia para Financiamento de Material Ferroviário — lançou um novo empréstimo no valor de 50 milhões de marcos. Dessa quantia, 7 milhões serão possivelmente destinados à C. P. o que permitirá adquirir mais 15 carruagens tipo X U. I. C. destinadas ao tráfego de longo curso, nacional e internacional. A Companhia aceitou o empréstimo até ao limite de 50 mil contos.

- A C. P. foi autorizada a explorar a carreira Aveiro-Viseu, ao abrigo do disposto nas Bases VII e IX do Decreto-lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951.

- A «Sofrérail» já entregou ao Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres (G. E. P. T.) o relatório a que procedeu sobre a C. P.. Para a sua apreciação e esclarecimento das questões específicas que se apresentem, o Conselho de Administração designou como representantes da Companhia os srs. administrador eng. Oliveira Martins, director-geral eng. Espregueira Mendes e chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento eng. Almeida e Castro.

- O administrador eng. Costa Macedo foi designado para representar os transportes ferroviários na Corporação dos Transportes e Turismo.

- A «Eurofima» ofereceu um novo empréstimo de 6.210.937,50 D. M., a 6 1/2 %, durante 15 anos, que foi aceite pela Companhia. O valor deste empréstimo vai ser aplicado no fornecimento de 10 furgões e 20 ou 25 carruagens.

O Desporto NO CAMINHO DE FERRO

PELO ENG. JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM
DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

23.º CONGRESSO DA U. S. I. C. REALIZADO EM ESKILSTUNA (SUÉCIA) DE 8 A 13 DE SETEMBRO

Portugal convidado para a Reunião do Comité Director, realizada antes da abertura do Congresso

ORGANIZADO pela Svenska Järnvägmännen Fritidsförbund (União Recreativa dos Ferroviários Suecos), efectuou-se em Eskilstuna o 23.º Congresso da U. S. I. C., no qual estiveram presentes 23 dos 27 países membros. Não se inscreveram o Irão, a Índia e a Grécia, havendo ainda a assinalar a ausência da representação da Checoslováquia que, no entanto, havia anteriormente procedido à sua inscrição.

Antes de ser dado início à cerimónia da abertura do Congresso, realizou-se a título extraordinário a Reunião do Comité Director que devia ter sido efectuada na Figueira da Foz, no passado mês de Maio, mas que, em virtude das dificuldades de transporte ocasionadas pelas greves em França, teve de ser adiada para esta data.

Para esta Reunião, de que fazem parte os representantes da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Checoslováquia, França, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Rússia, Suécia e Suíça, foi especialmente convidada a assistir a delegação portuguesa, chefiada pelo sr. eng. Vasco Viana, presidente da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses.

Abrindo a sessão, o sr. Marc Pernot, presidente da U. S. I. C., lamentou o facto de as circunstâncias terem impedido a Reunião do Comité Director em Portugal, anulando assim todo o esforço despendido pelos elementos organizadores, aos quais não quis deixar de apresentar os seus mais expressivos agradecimentos.

O sr. eng. Vasco Viana, por sua vez, agradeceu as amáveis referências feitas a Portugal, oferecendo-se, em nome da delegação portuguesa, para organizar a Reunião do referido Comité no ano de 1969, o que provocou da parte dos presentes uma calorosa salva de palmas.

Iniciaram-se então os trabalhos propriamente ditos, constando da Ordem do Dia os seguintes assuntos :

- Exame e Aprovação do Processo Verbal do 22.º Congresso, realizado em Bruxelas, em 1967.
- Exame e Aprovação do Processo Verbal da Reunião da Comissão Técnica Permanente, efectuada em Apeldoorn (Holanda).
- Princípios fundamentais para a programação do desporto ferroviário.
- Obtenção de facilidades de transporte para os encontros internacionais.

Após abordados estes pontos, foram as respectivas conclusões redigidas e enviadas para estudo das competentes Comissões, a reunir no decurso do 23.º Congresso.

Homenagem póstuma ao sr. eng. Horta e Costa

À cerimónia da abertura oficial do 23.º Congresso assistiram não só todos os elementos das delegações dos países presentes, mas ainda as senhoras acompanhantes.

Na mesa da presidência encontravam-se o sr. Marc Pernot, presidente da U. S. I. C., o sr. Henry Sommar, presidente da União Recreativa dos Ferroviários Suecos, o dr. Botho Lorke, vice-presidente da U. S. I. C., e o sr. Holmlin, da Comissão Organizadora do Congresso.

Abrindo a sessão da Assembleia Geral, o presidente da U. S. I. C. deu a palavra ao sr. Sommar que, após desejar as boas vindas a todos os delegados, declarou : «A nossa Associação realiza entre os ferroviários uma tarefa voluntária e ideal que compreende o desporto, o turismo, e ainda actividades intelectuais e artísticas. No

total, conta com cerca de 37 000 membros distribuídos por 210 clubes. Com excepção de quatro funcionários que trabalham no escritório central, todos os dirigentes de associações e clubes lutam pelo mesmo ideal, utilizando as suas horas de lazer. No campo internacional a nossa Associação é membro da U. S. I. C., da F. I. A. T. C. e da F. I. S. A. I. C., estando nós absolutamente convictos que esta actividade internacional é duma grande importância para o entendimento dos povos, contribuindo efectivamente para reduzir os contrastes políticos neste mundo agitado».

A terminar, o dirigente sueco afirmou estar certo que o Congresso decorreria na base de amizade que tem sido apanágio da U. S. I. C., esperando que as resoluções tomadas viessem a permitir um maior desenvolvimento das actividades desportivas ferroviárias no meio internacional.

Falou em seguida o sr. Marc Pernot, que apresentou as suas saudações e agradecimentos aos funcionários superiores dos Caminhos de Ferro Suecos, aos quais se ficava devendo a organização do 23.º Congresso. Lamentou ainda a importante baixa sofrida pela U. S. I. C. com o falecimento do sr. eng. Horta e Costa, por todos considerado como um grande amigo daquela organização, e que tantas saudades deixou entre os delegados dos outros países. Por todos os presentes foi então guardado, de pé, um minuto de silêncio.

Seguiu-se o hino da U. S. I. C., após o que o presidente declarou aberto o 23.º Congresso. Iniciaram-se imediatamente os trabalhos, para o que foram constituídas três comissões: de Assuntos Gerais, Financeira e Técnica.



Um aspecto da sessão de abertura do Congresso

A Comissão de Assuntos Gerais aprovou a realização da Reunião do Comité Director em Portugal, em 1969.

A ordem dos trabalhos da Comissão de Assuntos Gerais, na qual a União Desportiva dos Ferroviários Portugueses foi representada pelo seu presidente, sr. eng. Vasco Viana, compreendeu os seguintes assuntos:

a) Princípios fundamentais para a programação do desporto ferroviário.

Foi estudada uma proposta da Áustria solicitando contactos desportivos com equipas ferroviárias de outros

países, exclusivamente compostas por indivíduos fisicamente inferiorizados. Entretanto, dadas as dificuldades acarretadas por um tal tipo de competição, provenientes da extrema especialização necessária para o treinamento das equipas e para a regulamentação das provas, decidiu-se que tal proposta só poderia ser eventualmente aceite após pormenorizado estudo por parte da Comissão Técnica Permanente.

A Itália apresentou seguidamente a sugestão de que as modalidades praticadas nos campeonatos oficiais da U. S. I. C. deveriam ser as modalidades olímpicas. A proposta não foi aceite por implicar a exclusão do ténis de mesa, do xadrez, e outros desportos praticados pela grande maioria dos membros da U. S. I. C., aos quais deverá consequentemente ser dado o maior apoio.

b) Obtenção de facilidades de transporte internacionais.

Foi apresentado o relatório sobre as diligências efectuadas pelo Secretariado Geral da U. S. I. C., junto da F. I. P., em face do que se verificou estarem em vias de solução os problemas existentes, pelo menos no que respeita à obtenção de passes para os componentes das equipas concorrentes aos campeonatos da U. S. I. C.. Pelo contrário, no que se refere a competições de menor projeção, como seja o caso de encontros amigáveis entre equipas de dois países, deverão ser utilizados os títulos de viagem normais a que os jogadores têm direito, na sua qualidade de ferroviários. Estas resoluções estão, no entanto, ainda dependentes do parecer final da F. I. P.

c) Marcação de locais e datas para as reuniões de 1969.

Por proposta dos delegados dos respectivos países, ficou decidido que o 24.º Congresso terá lugar na Alemanha Federal, em Nuremberg, em Setembro de 1969; a reunião do Comité Director realizar-se-á em Portugal, na Figueira da Foz, durante o mês de Maio; e a reunião da Comissão Técnica Permanente está prevista para o mês de Junho, em localidade a designar, na Finlândia.

Aumento da quotização de Portugal decidido na Reunião da Comissão Financeira

De acordo com as resoluções tomadas no decurso do 22.º Congresso, em Bruxelas, havia sido solicitado a Portugal e à Suécia, um aumento das suas quotizações para os escalões imediatamente superiores, ou seja, \$50 e \$230 por ano, respectivamente.

Os delegados de ambos os países concordaram com o aumento, pelo que, para o ano de 1969, ficaram assim estabelecidas as seguintes quotizações:

\$400	— Alemanha Federal, França, Grã-Bretanha, Rússia e R. D. Alemã
\$350	— Áustria e Roménia
\$280	— Checoslováquia e Polónia
\$230	— Bulgária, Hungria, Índia e Suécia
\$120	— Bélgica, Itália e Suíça
\$90	— Holanda, Jugoslávia e Noruega
\$75	— Finlândia
\$50	— Dinamarca, Espanha, Portugal e Turquia
\$25	— Grécia, Irão e Luxemburgo

Homologação das classificações obtidas nos campeonatos da época 1967/1968

Um dos primeiros assuntos tratados pela Comissão Técnica consistiu na homologação dos resultados e das classificações dos campeonatos da U. S. I. C. referentes à época transacta. Não se tendo realizado neste período quaisquer provas oficiais para senhoras, o quadro que a seguir apresentamos refere-se apenas às provas masculinas:

QUADRO I

Modalidade	País organizador	Classificações			Número de concorrentes
Cross-country	Bulgária	1.º U. R. S. S.	2.º Grã-Bretanha	3.º Bulgária	16
Basquetebol	França	1.º U. R. S. S.	2.º Bulgária	3.º Roménia	14
Voleibol	Jugoslávia	1.º U. R. S. S.	2.º Jugoslávia	3.º Roménia	10
Tiro	Alemanha Federal	1.º U. R. S. S.	2.º Alemanha Fed.	3.º Suíça	12
Ténis	Polónia	1.º U. R. S. S.	2.º Roménia	3.º Checoslováquia	16
Xadrez	U. R. S. S.	1.º U. R. S. S.	2.º Bulgária	3.º Polónia	7
Pesos e halteres	Finlândia	1.º U. R. S. S.	2.º Polónia	3.º Bulgária	13
Futebol	(Eliminatórias)	1.º U. R. S. S.	2.º R. D. Alemã	3.º Checoslováquia	17

Relativamente à época 1968/1969, constam no calendário as seguintes provas:

QUADRO II

Modalidade	País organizador	Localidade	Data prevista
Natação	Itália	Nápoles	Novembro de 1968
Luta	Bulgária	Varna	Maio de 1969
Water-polo	U. R. S. S.	Moscovo	Maio de 1969
Ciclismo	Hungria	Budapeste	Agosto de 1969
Atletismo	Checoslov.	?	?
Atletismo (fem.)	Checoslov.	?	?

Em consequência das classificações obtidas na época transacta foi estabelecida a pontuação para a «Taça U. S. I. C.», que é anualmente atribuída ao país que maior número de pontos conquistar no conjunto de campeonatos efectuados nas diversas modalidades.

A classificação foi a seguinte:

QUADRO III

País	Pontuação	Número de provas em que participou (Total de campeonatos: 9)
1.º U. R. S. S.	181,5	8
2.º Roménia	175	9
3.º Bulgária	163	9
4.º Polónia	140,5	8
5.º Checoslováquia	117	7
6.º Rep. Dem. Alemã	91,5	5
7.º Bélgica	84,5	7
8.º Hungria	84	5
9.º Finlândia	80	6
10.º França	78,5	5
22.º Portugal	14	1 (Basquetebol)
23.º Dinamarca	12	1

Não marcaram pontos a Espanha, a Grécia, o Irão e a Turquia.

De salientar a esplêndida posição obtida pela Bélgica, que conseguiu a melhor classificação entre os países da Europa Ocidental. A posição obtida pelos atletas belgas deve-se, no entanto, muito especialmente ao número de provas a que concorreu, ao que não é certamente alheia a sua situação geográfica, facilitando de sobremaneira as deslocações das equipas ao estrangeiro.

Entretanto, duas qualidades há que reconhecer aos desportistas ferroviários flamengos: o seu ecletismo, que lhes permite concorrer às mais diversas modalidades, desde o Cross-country aos Pesos e halteres; e o seu desportivismo, reconhecendo que o facto de obter um último lu-

gar em determinada modalidade não é razão para deixar de concorrer.

Verifiquemos, com efeito, as classificações obtidas pelos belgas, na época de 1967/1968, nas provas a que concorreram.

QUADRO IV

Modalidade	Classificação	Número de concorrentes
Cross-country	12.º	16
Basquetebol	9.º	14
Voleibol	10.º	10
Tiro	12.º	12
Ténis	16.º	16
Pesos e halteres	8.º	13
Futebol	(Derrotado na 1.ª eliminatória)	17

Ao fim e ao cabo, os simpáticos desportistas da Bélgica são credores das nossas melhores felicitações pela classificação global obtida e por toda a actividade exercida durante a época que terminou.

Encerramento do Congresso

A sessão de encerramento do Congresso realizou-se com a presença de todos os membros das delegações,



Os delegados dos diversos países, presentes em Eskilstuna



TEM DE DEIXAR O GUARDA-CHUVA !

A história não é minha. É já da tradição, parece.

Um museu admitiu um novo porteiro. O director disse-lhe o que ele tinha a fazer, e foi categórico em não permitir que se entrasse com impermeáveis, capas, sacos, bengalas, guarda-chuvas, etc., etc., etc.

E como o hábito do guarda-chuva era grande naquela terra chuvosa, precisou. «Não se esqueça: todos têm de deixar o guarda-chuva !».

E deixavam.

O empregado parecia zeloso, bem mais do que o anterior, pois a quantidade de guarda-chuvas que se penduravam na recepção aumentou extraordinariamente !

E tanto que, passados uns três meses, num dia de sol radioso, despertou a atenção do director:

— Ouça lá ! Então todos deixam os guarda-chuvas ? — perguntou ele, sem saber bem o que queria perguntar.

— Sim, sr. Director, todos.

E acrescentou :

— Todos, mesmo todos. Aos que não trazem, obrigo-os a irem comprá-los ali, à loja defronte.

Zeloso !

tendo-se procedido às eleições dos corpos gerentes para 1968/1969.

Pela Itália foi proposta a reeleição do sr. Marc Pernot para presidente da U. S. I. C., o que foi unanimemente aceite e calorosamente aplaudido. Também para os cargos de secretário-geral e de tesoureiro foram reconduzidos o sr. dr. Karl Kaiser (Áustria) e o sr. Max Pfister (Suíça).

Para o Comité Director foram designados os seguintes países : França, Áustria, Alemanha Federal, Bélgica, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Suécia e U. R. S. S.. Da Comissão Técnica Permanente farão parte a Alemanha Federal, a Bélgica, a Checoslováquia, a Finlândia, a França, a Itália, a Holanda, a Jugoslávia, a Polónia, a Roménia, a Rep. Dem. Alemã e a Áustria (Secretário-Geral). Considerou-se que seria vantajoso que cada país se fizesse representar pelos funcionários já designados para a época finda, a fim de poder ser dada a melhor continuidade aos assuntos em curso.

E, finalmente, o Congresso foi considerado encerrado.

De ordens sem a motivação explicada, de ordens cumpridas à letra sem raciocínio... está a burocracia cheia, infelizmente.

Tem de — porquê ?!

Porquê, sim, por que é que se faz isto ou aquilo ? Qual a vantagem real ?

Analise o seu trabalho e, cuidado ! — não mande ninguém ir comprar o guarda-chuva...

C. B.

(Do Boletim do Caminho de Ferro de Benguela)

POESIA

QUADRA POPULAR

*A fonte da tua aldeia
Encontro dos namorados
Verte uma água tão pura
Como os beijos lá trocados*

SEM NADA

Soneto

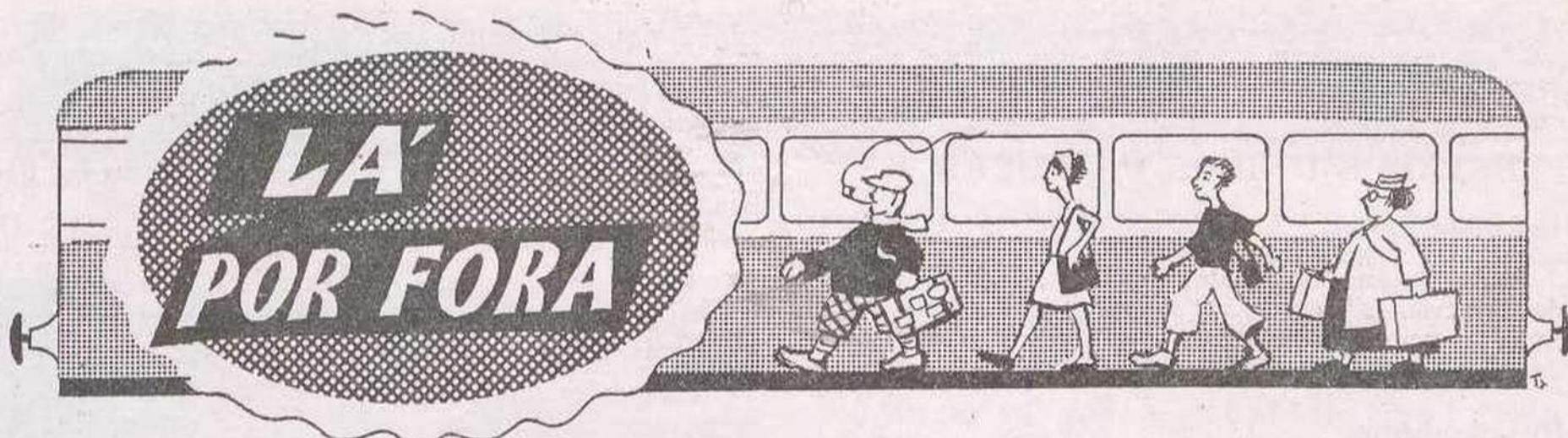
*Sem amor e sem carinho,
Aos baldões, ando a viver.
Meus anseios, são o nada
E a certeza de morrer*

*Nunca me foi dado amar,
Nem sorrir com alegria.
Este viver aos baldões
É só e sem companhia*

*O Bem, sempre o praticiei
Em troca do que não tinha
A estrela do meu norte.*

*Nada tive ou logrei
De belo na minha vida,
Senão a metá da morte.*

VASQUES BORGES



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA OCIDENTAL

Melhorias técnicas

A cidade de Frankfurt recebeu comboios articulados de seis eixos para circularem nas linhas de trânsito rápido ora em execução.

Em Hamburgo, foi iniciada a construção de uma ferrovia municipal subterrânea para ligar diversos distritos da cidade à estação principal da D. B., substituindo um percurso pela superfície. A parte em túneis custará 75 milhões de dólares e a parte de vias, sinais e comunicações mais 7,5 milhões. Também foi iniciado o planeamento de um sistema electrificado para substituir a tração diesel no tráfego suburbano.

ALEMANHA ORIENTAL

Electrificação de linhas

Foi completado o último troço da electrificação Leipzig-Erfurt. O total das linhas electrificadas atinge agora 682 km.

BRASIL

A rede vai adoptar novo despacho ferroviário

O novo tipo de despacho ferroviário, em que se empregam modernas técnicas de mecanização, contém, entre outras, as seguintes instruções para o seu preenchimento pela estação de procedência: data de despacho; número da nota de expedição, relativa à contratação do transporte; número da nota fiscal, quando a expedição se fizer acompanhar desse documento; a distância (quilometragem compreendida entre as estações de procedência e destino); a via de encaminhamento; o nome da estação de procedência; o nome e endereço do expedidor; o nome da estação de destino; a quantidade e a espécie dos volumes despachados; a designação da mercadoria; a marcação dos volumes; o peso da mercadoria; a tabela em que se classifica a mercadoria; a razão respectiva.

A medida, longamente estudada pela rede, será numa segunda etapa implantada também no tráfego mútuo, tanto nacional como estrangeiro.

Ferroviás são indispensáveis

«Com uma produção mineral e agrícola de grande potencial, o Brasil não poderá prescindir do transporte ferroviário que é básico para o binómio volume x distância»—afirmou o antigo superintendente geral de transporte da Rede Ferroviária Federal, ao condenar a ideia

de que à base de leis e decretos, as ferrovias terão a solução de seus problemas técnicos e económicos.

Acrescentou que o déficit ferroviário deve ser combatido pela dinamização das despesas de administração, de conservação e operação ferroviária, obtida através da eficiência dos seus serviços; da melhoria das condições técnicas da via e material circulante; do emprego do sistema de tração mais adequado e de uma justa tarifação.

Defendendo a filosofia económica da ferrovia, o engenheiro Pedro Bodini disse que o déficit ferroviário deve ser combatido com a minimização das despesas, concitando a que se passe a encarar a administração dos transportes ferroviários brasileiros cobrando os serviços em função de sua qualidade e importância.

Anel ferroviário de S. Paulo

Estão em andamento obras em dois troços desse projecto que integrará as ferrovias em torno do Grande S. Paulo: um (30 km) na ligação Jundiapeba (EFCB) a Rio Grande da Serra (EFSJ), para facilitar o abastecimento da COSIPA, e outro (42,7 km) do quilómetro 36 da linha da Sorocabana até Ouro Fino. O primeiro está a cargo do Dep. Nacional de Estradas de Ferro e o segundo a cargo do Governo do Estado, que terá ainda a fazer 72 km para completar o Anel.

A Asa Sul está tendo prioridade, porém já estão quase completos os estudos da Asa Norte, ligando São Miguel Paulista (EFCB), Guarulhos, Osasco, até ao quilómetro 11 da Sorocabana.

O Estado executa ainda o pátio de classificação (automática) de Presidente Altino em conexão com o Pequeno Anel Rodoviário para facilitar o intercâmbio das mercadorias pelos caminhões. Os 2000 caminhões que hoje congestionam as vizinhanças dos pátios de Eng. S. Paulo (EFCB) e Barra Funda (EFSJ) terão melhor aproveitamento com as facilidades do novo pátio e do Anel Ferroviário. Este, por outro lado, teve o traçado ligeiramente modificado para entrosar com o «metro» que ora se constrói em S. Paulo.

CANADÁ

O caminho de ferro, instrumento insubstituível para o progresso das regiões novas

É de uso corrente, quando se evoca o descobrimento de uma região nova, encarar em primeiro lugar a criação de caminho de ferro. A era das super-auto-estradas, dos oleodutos e da aviação uma tal noção poderia parecer nula, mas um simples olhar sobre o Canadá ou o Alaska traz um desmentido; o estabelecimento de linhas novas quer em projecto, quer em curso de construção, prova

que, uma serventia ferroviária, hoje mais que nunca, é o único meio de aumentar o potencial dos territórios em vias de desenvolvimento.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Fusão de redes

Após oito anos de debate nas Cortes, as duas maiores redes ferroviárias do país, a Pennsilvânia e a New York Central tiveram permissão para efectuar a sua fusão, contribuindo a maior consolidação da história americana.

Mini-comboios

Os Estados Unidos estão procurando, como muitos outros países aliás, encontrar uma forma ideal de movimentar rapidamente, grandes massas de passageiros, nas aglomerações urbanas, sem os congestionamentos que se verificam no trânsito de superfície.

Os subterrâneos, os chamados «mono-carris», os elevados, estão sendo adaptados de várias maneiras.

Cada unidade, com 3 carruagens oferece 28 lugares sentados e 43 em pé.

Os americanos, não sabemos porquê, denominaram esse tipo de veículo «skybus», talvez má vontade com os comboios, que estão sendo procurados novamente para resolver o problema do transporte nas grandes cidades.

O carril auxilia a estrada

Durante os seis primeiros meses do ano de 1967 sobre 4 700 000 de automóveis e camiões entregues pelos construtores, 50 % foram transportados por comboio contra 44 % durante o mesmo período de 1966. Os caminhos de ferro americanos dispõem actualmente de um parque de 17 450 vagões transportadores de automóveis.

FRANÇA

Uma automotora com turbina a gás

A S. N. C. F. apresentou em Setembro pretérito um novo engenho revolucionário: uma automotora munida de turbina a gás, embora em regime experimental, a qual atingiu 240 km/h, mas que só deverá ser posta ao serviço nos princípios de 1970.

Trata-se pois de um elemento automotor equipado de uma turbina a gás de nova concepção, elemento dos futuros serviços náuticos.

A velocidade prevista para estes engenhos é de 160 km/h com a possibilidade de atingir 180 km/h nos itinerários mais favoráveis.

GRÃ-BRETANHA

Brilhante êxito de electrificação

A electrificação em corrente alterna (25 KV 50 Hz) a alta tensão foi terminada recentemente nas linhas que ligam Londres ao Noroeste da Inglaterra, e os novos serviços, rápidos e frequentes, atraem uma clientela muito mais numerosa do que no passado. As ligações entre os centros das cidades são mais rápidas do que por via aérea. Os serviços de assinaturas e de mercadorias foram melhorados. É provável que outras grandes linhas sejam igualmente electrificadas.

O maior comboio da Europa rebocado por uma só locomotiva

Um comboio de 1500 metros, o mais comprido que se viu nos B. R., foi utilizado para experiência de novos

distribuidores de freios de ar Westinghouse entre Peak Forest e Broadholme, perto de Belper. O referido comboio rebocou 100 vagões!

É também o maior comboio que, na Europa, foi rebocado por uma locomotiva apenas. Os especialistas de travagem dos caminhos de ferro alemães, franceses, italianos, suíços e checos seguiram a experiência.

ITALIA

Nova linha ferroviária

Para substituir um serviço de autocarros, foi posta ao serviço uma linha de caminho de ferro, em fins de 1965 entre Bari e Barletta (70 km). Esta artéria é explorada pela «Ferrotranviaria S. A. Italiana» que diariamente faz circular 16 ligações ônibus por automotoras eléctricas alimentadas em 3 KV contínuos; o trajecto Bari-Barletta compreendendo 6 paragens intermediárias é efectuado em 70 minutos.

Melhor serventia urbana de Roma pelos F. S.

A ligação ferroviária urbana utilizando a cintura de Roma foi melhorada pela entrada em aplicação de três novas estações intermédias.

Estes três pontos, bem servidos pelos transportes de superfície permitem realizar uma ligação eficaz com as estações dos F. S.

Colaboração F. S. / Transportes urbanos em Roma

Os F. S. inauguraram um serviço de transporte urbano numa secção de linha de cintura de Roma, a fim de aliviar os meios de transporte municipais e de acelerar as deslocações da população. Este serviço foi estabelecido a título experimental, em Abril de 1967, entre as estações de Monte Mário, San Pietro, Trastevere, Ostiense, Tuscolana e Triburtina.

JAPÃO

Providências a tomar

Pesados deficits nas linhas da J. N. R. estão forçando uma revisão no panorama ferroviário. Em 1967 só 6 % das linhas realizaram lucros, incluindo a Nova Tokaido. A J. N. R. consultou o Conselho Nacional sobre a supressão de algumas linhas. Outras providências estão sendo tomadas para substituição de comboios regulares de passageiros por automotoras ou ônibus rodoviários, assim como para redução de pessoal pela racionalização e automação. Outras medidas são necessárias, como investimentos nas linhas lucrativas, abolição de descontos nas tarifas e de certos ônus fiscais.

Nova linha de Tokaido

25 subestações comandadas à distância. — Esta linha de 515 quilómetros, inaugurada em Outubro de 1964, já transportou mais de 100 milhões de passageiros. Com 52 comboios diários em cada sentido, alguns fazendo o percurso em 3 horas, já teve dias de transportar mais de 120 000 passageiros. Tudo isto com uma regularidade espantosa, havendo dias em que a média de atrasos nas chegadas é inferior a um minuto.

Os sistemas de controlo do movimento, do suprimento de energia, do estado do material circulante e da via permanente, ao lado das mais avançadas técnicas de construção, manutenção e administração garantem o sucesso.

Comanda à distância as 25 subestações do percurso, através de um cabo coaxial próprio instalado ao longo da linha, com a resposta aos comandos obtidos em 70 milésimos de segundo.

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

O TÚNEL DA AVÉ-MARIA DE ACESSO A PORTO-S. BENTO FOI ELECTRIFICADO



O túnel da Avé-Maria, construído em 1893 — fez 75 anos em 29 de Setembro último — foi electrificado e com ele eliminada toda a tracção a vapor entre Campanhã e S. Bento (Circular n.º 96, de 28 de Junho de 1968, da Região Norte). Até à inauguração do serviço com comboios eléctricos — que se prevê para o fim deste ano — circulam comboios rebocados por tracção diesel.

Foi em 5 de Novembro de 1888 que, por portaria, foi aprovado o projecto, orçamento e caderno de encargos da empreitada D, de que foi autor o engenheiro belga Hippolyte de Baère, para a construção do lanço de caminho de ferro entre Campanhã e a estação central do Porto, mais tarde designada de S. Bento, devido ao Convento.

Em 1893 já estavam construídos os túneis, incluindo o da Avé-Maria, mais tarde chamado D. Carlos I, da estação de S. Bento.

Foi Emygdio Navarro, então ministro das Obras Públicas, quem autorizou por portaria de 18 de Janeiro de 1888 a construção do lanço em causa, sendo director do «Minho e Douro», o conselheiro Justino Teixeira.

A placa que se vê sobre a boca do túnel e que foi retirada depois de feita a fotografia, tem os seguintes dizeres :

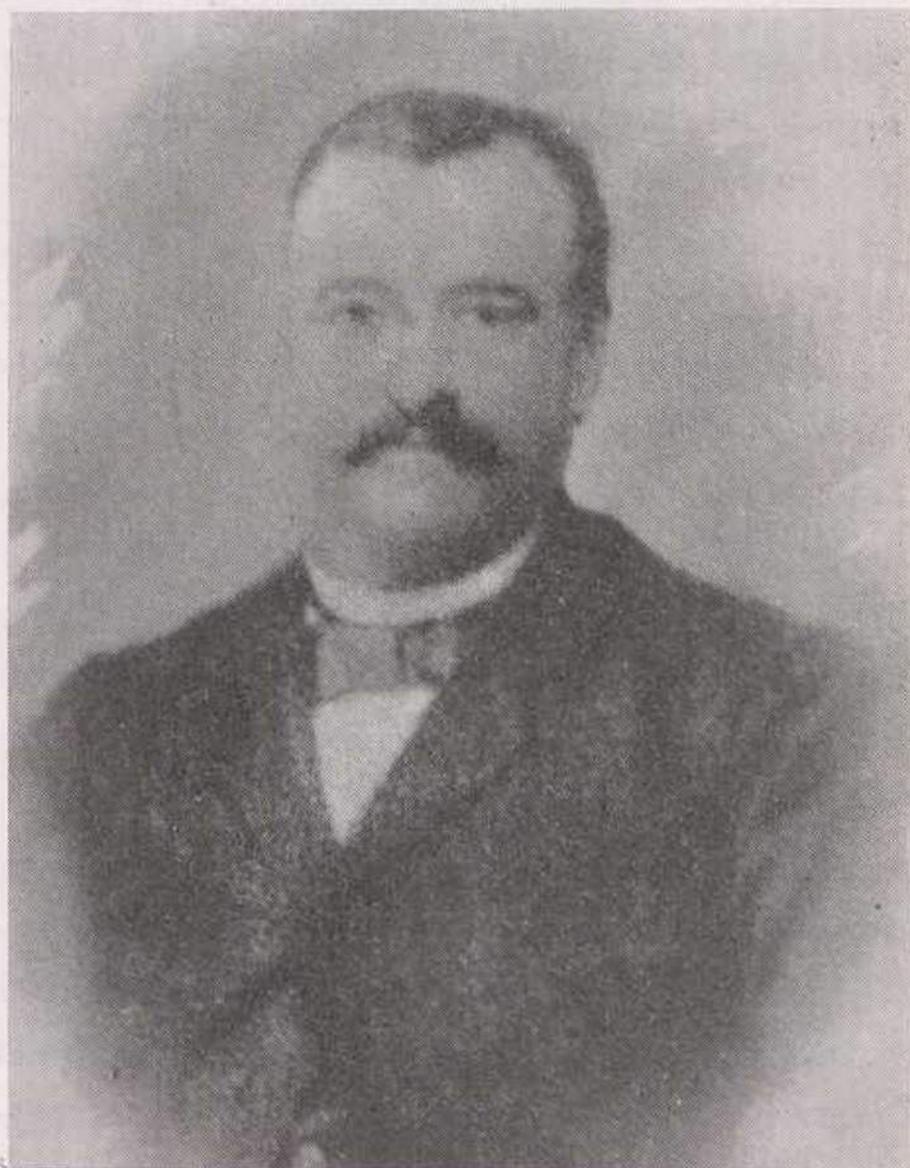
AOS PRECURSORES
EMYGDIO NAVARRO — CAMPOS HENRIQUES
CARLOS DE AVILA — JOSÉ M. FERREIRA
CENTRO COMERCIAL DO PORTO

A Região Norte pretende fazer nova placa, dado o mau estado da actual, para ser colocada antes da inauguração da electrificação do troço de linha: Campanhã-S. Bento. Se essa inauguração se fizer este ano, como está prevista em princípio, será a melhor comemoração das «bodas de diamante» da construção da linha.

* * *

O engenheiro Hippolyte de Baère, construtor do túnel da Avé-Maria e da linha suburbana dos caminhos de ferro, no Porto, nasceu na Bélgica em 1846. Faleceu em Portugal (Porto) em 1924. Agraciado com a Ordem Militar de Cristo em 27 de Setembro de 1882, após a inauguração da linha da Beira Alta, foi de novo agraciado com a Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa em 7 de Agosto de 1890, após a adjudicação da empreitada D do túnel da Avé-Maria e linha urbana do Porto.

As 11 horas da manhã de 29 de Setembro de 1893 fez-se a entrega da obra.



Engenheiro Hippolyte de Baère em 1893 (quando terminou a construção do túnel da Avé-Maria — S. Bento)

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO A TERRA TREMEU EM BENAVENTE

POR VASCO CALLIXTO

 tremor de terra de Benavente estará ainda na memória de quantos viveram de perto ou de longe a terrível catástrofe, que se registou há quase 60 anos. Sacudindo fortemente grande parte do nosso país, foi no Ribatejo que o cismo se concentrou com maior violência, levando o pavor e a ruína a muitas vilas e aldeias. Benavente, assente num terreno de muito pouca resistência e péssima consolidação, constituído por uma língua de aluviões que se alonga pelo vale do Sorraia, foi de todas as povoações a que mais sofreu com o cataclismo.

A pitoresca vila viveu horas de verdadeiro pânico, ficando completamente arrasada. O tremor de terra registou-se às 17 horas e 2 minutos de sexta-feira 23 de Abril de 1909. Em Lisboa assinalaram-se muitos prejuízos materiais e diversos incêndios provocados pela queda de candeeiros e velas de iluminação, chegando parte da população a sair da cidade, indo tomar o comboio à estação de Campolide, com receio que o túnel do Rossio abatesse.

Benavente e os povoados vizinhos sofreram uma derrocada pavorosa, que deixou todas as casas inabitáveis. Não ficou um edifício intacto, nem uma rua desimpedida. Tudo era ruína e desolação, sendo indiscritível o terror da população. Todas as pessoas que se conseguiram salvar fugiram para o campo da Feira e para as vinhas próximas, alar-

madas, não só com as fortes oscilações, mas também com os violentos cachões de água que saíam dos terrenos marginais ao rio. Mais tarde, foram os largos e praças transformados em acampamentos.

Viam-se listas esbranquiçadas, irregularmente desenhadas na superfície dos terrenos, provocadas pela areia branca que grandes borbotões traziam do interior da terra, e as ruas estavam cheias de pedregulhos, madeiramentos e restos de mobiliário. Quando ruiu a Igreja Matriz, templo sólido, cujas paredes mediam quatro metros de espessura, foi enorme o pavor que se apossou da população de Benavente. Em Samora Correia, os estragos foram também quase totais, não ficando uma só casa intacta.

Os socorros, porém, não se fizeram esperar, embora nessa época não se dispusesse de meios de transporte rápidos. Procedeu-se ao tratamento e hospitalização dos feridos, removeram-se os mortos e os víveres não faltaram, devido aos esforços que o Governo empregou para suavizar a dor daquelas almas atormentadas. Em Lisboa e noutras localidades do país realizaram-se diversas subscrições a favor das vítimas da catástrofe e foram organizados passeios fluviais a Benavente, cujo produto reverteu também para os seus infelizes habitantes.

Logo que houve conhecimento da tragédia, partiram de Santarém uma força de vinte polícias,

outra de Caçadores 6 e ainda outra de bombeiros voluntários e municipais, que tiveram trabalho extenuante. Os presos evadiram-se quando a cadeia ruiu, praticando dois deles actos de verdadeiro heroísmo.

do meio dia, só regressando a Lisboa às 3 horas da madrugada, repetindo a visita nos dias seguintes, a fim de se inteirar pessoalmente das necessidades da população.

O Governo fretou um vapor da «Parceria» para



De Lisboa, partiu o primeiro comboio de socorro às 6 horas da manhã do dia seguinte, levando para Benavente 10 médicos, 20 enfermeiros e 60 bombeiros, seguindo também no comboio o infante D. Afonso, que despachou mais tarde para o Ribatejo o seu automóvel «Mercedes». Da estação de Muge, tiveram os bombeiros e enfermeiros que seguir a pé para a desolada vila, numa caminhada de cerca de duas dezenas de quilómetros.

O rei D. Manuel não deixou de comparecer em Benavente, a todos prometendo rápido auxílio, provocando a sua presença um certo alívio e bem estar àquela pobre gente que só via ruínas à sua volta. Saiu o soberano da capital, de automóvel, cerca

transporte dos feridos e no domingo seguinte foram muitas pessoas a Benavente, no intuito de apreciar os estragos produzidos pelo violento abalo.

A duração do tremor de terra foi de seis segundos, seguindo-se outros abalos de menor importância. Foi um tremor de terra horizontal, mas precedido de forte movimento ondulatório, o que fez muita gente afirmar que tinha sido primeiro em sentido vertical e depois horizontal. Mais de uma semana depois da tragédia, ainda se sentiram, uma vez por outra, pequenos abalos, os quais, todavia, já não causaram pânico. Uma vila arrasada, 46 mortos e mais de 7000 pessoas sem abrigo, foi o resultado da catástrofe de 23 de Abril de 1909, que emocionou todo o país.

Dox J

O ALGARVE E O TURISMO

E um tema de especial destaque na edição de hoje do *Jornal do Comércio* a perspectiva, que se apresenta cada vez mais vasta e promissora, das possibilidades de expansão turística no Algarve. No seu mais largo âmbito, o turismo deixou de ser em Portugal uma miragem ou uma expectativa. Dizem as estatísticas que é já hoje a nossa primeira indústria de exportação, pelo montante de divisas que faz entrar no País. Mas entre todos os factores de desenvolvimento dessa fonte de riqueza — cornucópia de ouro que temos de impulsionar e de construir numa acção incessante — o Algarve destaca-se justamente no primeiro lugar pelos seus singulares recursos naturais que, sem exorbitância, se podem qualificar entre os mais valiosos da Europa. As suas maravilhosas praias, a temperatura tépida das suas águas, o casticismo dos seus povoados, o cosmopolitismo inato e acolhedor da sua população, constituem um capital de prodigiosas promessas. Mas esse capital tem de constituir-se como força económica e social criadora pela capacidade e pela vontade dos homens, para que com ele possa erguer-se o património fecundo que é nestes dias uma grande esperança portuguesa.

De facto, apesar de tudo o que se fez já no Algarve em matéria de acolhimento turístico e, sobretudo, de estrutura hoteleira, o turismo na bela província meridional está ainda longe de atingir o seu máximo. Os milhares de visitantes nacionais e estrangeiros que se instalaram na sua deslumbrante orla marítima são apenas a vanguarda da grande vaga que o Algarve poderá receber quando houver meios de transporte e de instalação capazes de comportar as multidões europeias que hão-de demandá-lo. Fala-se em 300 ou 400 mil turistas instalados simultaneamente, e renovando-se dia a dia, nas instalações hoteleiras e similares que a província há-de vir a possuir, segundo as pre-

visões estabelecidas. Mas, para isso, não vão bastar, obviamente, os 320 mil quartos cuja integração nos recursos de acolhimento algarvios está anunciada para os próximos vinte anos. Haverá que organizar, ponderadamente e sistematicamente, toda uma cadeia vastíssima e complexa de recursos suplementares, que vão desde os meios de ligação (auto-estradas, aeroportos, caminhos de ferro, portos turísticos) até às cadeias de abastecimentos alimentares de cuja insuficiência e perigosa improvisação se tem feito a prova nos últimos anos.

Para que o Algarve se transforme de uma grande esperança numa alentadora realidade, há ainda um longo e laborioso caminho a percorrer. Há muito trabalho a realizar e muitas dificuldades a derimir. E, nessa perspectiva realista de uma sementeira imensa a levar a cabo para que a colheita futura seja pródiga e farta, mais do que nunca se impõem o estudo, o debate, a informação assídua e sempre atenta, a recolha de sugestões válidas — e até a formação de uma mentalidade colectiva que tome consciência clara do que é a construção metódica e demorada da grande indústria turística moderna. O *Jornal do Comércio* traz nesta edição, depois de vários outros que têm figurado nas suas páginas, mais um contributo a essa obra vulgarizadora e mentalizadora em que toda a Nação, como estrutura económica e social organizada, terá de participar para que a extraordinária «matéria-prima» turística que é o Algarve se converta numa força de prosperidade ao serviço de todos os portugueses. A missão da Imprensa tem uma faina primacial a desempenhar nessa obra de eminente interesse público. Com ela terá de forjar-se a consciência dos portugueses de hoje e de amanhã para a obra ingente que será a integral valorização turística do Algarve.

(Do *Jornal do Comércio*)

TRANSCRIÇÕES

ACP

e as Forças Armadas

POR A. MAGALHÃES

FURRIEL MILICIANO DE ENGENHARIA

POUNDO em circulação comboios especiais a preços reduzidos, proporciona a C. P., uma mais fácil deslocação dos militares dos três ramos das Forças Armadas, da capital para o Norte do País e deste para a capital, com respectivas ligações para outras linhas.

Ao mesmo tempo, e atendendo a uma necessidade que já há muito se fazia sentir, com as condições e comodidades que outros não oferecem, pôs côbro a especulações de certos meios de comunicação.

Assim os militares que pretendam deslocar-se em fim-de-semana, têm ao seu alcance vários comboios especiais, rápidos, cômodos e a baixo preço.

Foi uma feliz iniciativa da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o que é de realçar, e que mereceu de todos a melhor acção, facto que se verifica pela afluência de utentes que obrigam a desdobramentos, a que a C. P. dá solução eficiente.

É deveras louvável o gesto desta Companhia que tem por lema servir bem e sempre cada vez melhor, usando um sistema muito plausível de manter o seu bom nome ao serviço do País nos transportes de passageiros e mercadorias. Cremos que se deve esta iniciativa à observância dum programa de expansão deste meio de comunicação. A par desta, outras iniciativas tem tomado a C. P., como a organização de excursões, com programas atractivos. Isto o que nos tem sido dado observar. Por isso é com inteiro agrado que nos propusemos dar aplauso à C. P., nestas linhas, pela maneira como entendeu servir as Forças Armadas.

Torna-se, em contrapartida, necessário, e isso estamos certos que sucederá, que os utentes destes comboios usem também da maior honestidade e respeito para com os servidores da Companhia, procurando, sempre que possível, facilitar-lhes o serviço e nunca contrariando as disposições que regem a circulação ou infringindo as condições impostas para a utilização destes comboios especiais.

(Do Boletim *O Carril*, do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro)



Altruismo de um ferroviário

É com a maior satisfação que nas colunas do nosso Boletim — e a exemplo do que tem sido norma — damos nota de actos de relevo praticados por mais um agente da Companhia.

Os factos foram em devido tempo dados a conhecer através da Imprensa diária e chegaram ao conhecimento da Direcção-Geral da Companhia, sendo resolvido comunicá-los ao Instituto de Socorros a Náufragos.

O funcionário distinguido — factor de 3.ª classe de Pocinho, João António Russo —, sendo nadador exímio teve ensejo de pôr à prova os seus conhecimentos de tão salutar prática desportiva, conseguindo, com risco da própria vida e em dias diferentes, salvar de morte certa alguns jovens que se banhavam no rio Douro.

Qualquer dos salvamentos foi feito com muita dificuldade, por se tratar de locais perigosos — várias pessoas, sabendo nadar, não tentaram sequer valer aos nadadores em dificuldade.

O Boletim da C. P. felicita vivamente este ferroviário, que mercê do altruismo de que deu provas, aliado a apreciável heroísmo, tornou-se credor da nossa maior admiração.



Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» e do Turismo

COMUNICADO

Do Encarregado das Relações Públicas da W. L., de Paris, M. Roland de Quatrebarbes, recebemos para publicação o seguinte comunicado :

A fim de facilitar, na medida dos lugares disponíveis, o acesso às carroagens-camas dos passageiros já munidos de bilhete de transporte, a Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» e do Turismo, de acordo com os Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) e com os Caminhos de Ferro Federais Suíços (C. F. F.), está habilitada, através dos seus agentes em serviço nos comboios, a facilitar todas as operações para a ocupação de lugares-camas.

Os condutores das carroagens-camas estão autorizados a realizar imediatamente todas as operações de regularização de títulos de transporte e dos suplementos «couche» ou «wagon-lits» de forma que ao passageiro apenas competirão os pagamentos devidos.

Estas medidas, já em vigor nos serviços interiores da rede francesa, serão ampliadas a partir de 1 de Outubro corrente à linha Paris-Brigue.

REFORMAS

Inspector MANUEL GODINHO PALMA

Passou à situação de reforma, a contar de Agosto do corrente ano, o sr. Manuel Godinho Palma, inspector principal de secção de exploração.

O inspector Palma foi admitido na Companhia em Maio de 1916, como praticante de estação. Depois de transitar por outras categorias passou a chefe de estação de 3.ª classe em Julho de 1940, sendo promovido à 2.ª classe em Janeiro de 1947. Após ter prestado provas em concurso foi nomeado subinspector um ano depois, para ao cabo de uma longa carreira ferroviária ascender a inspector principal de secção de exploração, em Janeiro de 1965.

Da matrícula deste dedicado funcionário constam vários louvores, dos quais é justo salientar o que lhe foi consignado em Fevereiro de 1964, como reconhecimento pela forma eficaz como se encarregou de vários trabalhos relativos à electrificação das linhas da Companhia, comprovando desse modo, as elevadas qualidades de competência e dedicação demonstradas pelo serviço.

Ao deixar o serviço activo, após mais de meio século de prestimosa actividade em prol da ferrovia nacional, o inspector Godinho Palma é bem merecedor de uma reforma tranquila.



Federação Nacional dos Industriais de Moagem

Agradecimento à C. P.

O Boletim n.º 43, de Julho último, da Federação Nacional dos Industriais de Moagem, insere a seguinte notícia :

«Num ano em que o abastecimento de trigo à indústria associada se fez com base no transporte ferroviário, não seria de justiça deixar de registrar a colaboração recebida da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, graças à qual não só foi possível assegurar o transporte em curto prazo da volumosa tonelagem adquirida em Espanha,



em Utrecht

SOB os auspícios da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários Europeus (FISAIC), vai realizar-se em Utrecht, na Holanda, de 6 a 8 de Junho de 1969, a VI Exposição Filatélica Internacional Ferroviária.

As colecções a admitir — entre as quais as dos ferroviários portugueses interessados — são as das classes seguintes :

A — Colecções da Europa e do Ultramar

1 — Países-Baixos e Domínios

2 — Outros países

B — Colecções de caminhos de ferro

C — Outras colecções de motivos e temas

D — Assuntos diversos

E — Colecções da juventude

F — Colecções de literatura

Os quadros têm a superfície útil de um metro quadrado. O preço de aluguer é de dois florins, por quadro.

Os ferroviários portugueses interessados deverão comunicar, até 15 de Dezembro, ao editor do *Boletim da C. P.* — Calçada do Duque, 20 — Lisboa, o seu desejo de participação, indicando o género de colecções com que desejam concorrer e o número de quadros que pretendem, para expor.

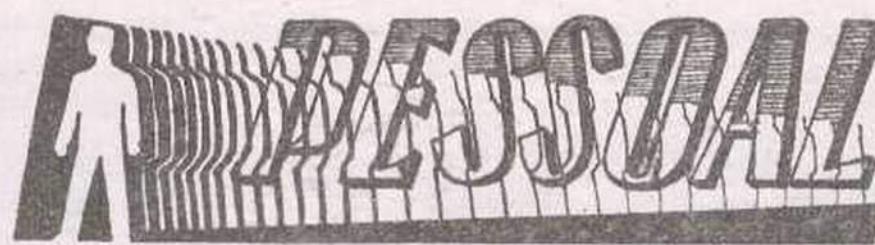
Nenhum pagamento lhes será exigido pela inscrição, transporte das colecções e respectivo seguro e aluguer dos quadros.

Como é da norma, em exposições internacionais, serão atribuídos, entre outros prémios, medalhas de ouro, prata e cobre da FISAIC e diplomas de menção honrosa para os melhores expositores.

Um programa de recepção social e turístico para os dias 6 a 9 de Junho foi preparado pelos ferroviários holandeses, ao preço unitário de Hfl. 170 (Esc. 1360\$00) e que será distribuído a quem o solicitar.

como garantir, sem a mínima falha, o regular abastecimento ao País. É, pois, com muita satisfação que aqui lhe deixamos, consignados os nossos agradecimentos».

O Conselho de Administração, em sua sessão de 5 de Setembro último, tomou conhecimento deste texto com agrado e resolveu que o mesmo fosse transscrito no *Boletim da C. P.*, para conhecimento geral.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Engenheiro de 3.ª classe — o Engenheiro praticante, Raul António de Sá Vilaça e Moura.

A Operários de 4.ª classe, Grupo B — os Operários eventuais, Manuel da Conceição Ventura, Manuel Bárbara Ferreira, Fernando Figueiredo Sénico, João Silva dos Santos, Manuel Luís de J. Barata, António Eduardo S. Simões, Manuel Rosa de Matos, Rui de Jesus D. Calafato, José Lameiro C. Vilão, Aurélio Gonçalves Pires, António Caldeira Velez, Firmino Rito Marques, Abel Calado Agostinho, Manuel Rosa Boleto, António Roxo da S. Chôrro, Manuel Valério Silvério, José de Sousa Medina, Daniel Ferreira Cardoso, Manuel Pires Carvalho, Manuel Carreiras Vila, Manuel da Silva Martins, Rui Júlio Santos Pereira, Artur de Matos, António Lícínio P. C. Alves, Miguel da Luz Caldeira, José da Ascenção C. Ventura, João Morgado M. Freixo, Francisco Couvelhos Moedas, Joaquim Manuel da S. Rodrigues, António das Dores Barradas, Luís Cavaleiro de Freitas, José Manuel A. Pratas, António Farinha Engrácia, José de Jesus Barreiros, Isidro Marques, Jesuvino Augusto Lopes Môço, Pedro Gonçalves Elisbão, José da Silva Irra, Albertino Jesus L. Almeida, Mário Mendes Pratas, José Justino Abreu Nuno, Altino da Silva Vaz dos Santos, José Domingos M. Casa Nova, Armando Poupino Vilhais, António Monteiro Ferreira, António José Lad. da Costa, Américo Marta Gonçalves, Vítor Hugo Rabaça Macedo, Carlos Fortunato Carvalho, Américo Dias A. Moleiro, Carlos de Oliveira Melo, António Maria G. Gois, Manuel Antão Tav. dos Reis, José Alves de Soure, Eduardo Navalho R. da Silva, Manuel João Ramos, António Ramos G. Cabeça, António Aleixo de Campos, João Martins Tôco, António Fonseca Maria, Armando Viana S. Monteiro, José de Almeida Charneca, António Augusto T. de Freitas, José Saraiva, Fernando Almeida Chaves e Manuel Pereira; os Serventes de 2.ª classe, Manuel João Afonso, José Nogueira, Manuel Carlos Pereira, Miguel Ribeiro, Francisco do Rosário Jorge, Laurentino P. Rodrigues Anjo, Manuel Nobre Lopes, Gustavo Macário Redondo, António Moita Mariano, Manuel da Graça Marques, Eugénio Maria Coelho e Lourenço B. M. Rosa; e os Serventes de 3.ª classe, Francisco Joaquim de Jesus Laranjeira, José Maria Crastes Barradas, Joaquim Maria Custódio, António Manuel C. Torres, Lucílio João Alves, Manuel da Silva Rodrigues, Francisco M. B. Campaniço, Simão António N. Condeço, Joaquim José N. Pinto, Bento Tapadinhas Anselmo, José Marques Guilherme, Augusto de Aleg. Atanásio, José Sebastião R. Lopes, José Maria Sequeira, Sílvio da Silva Gonçalves, José Frade Martins Lopes, António de Jesus Mendes, Armando Henriques dos Santos e Manuel Marques da Encarnação.

A Inspector de via fluvial principal — o Inspector de via fluvial, Francisco da Costa Brandão.

A Mestres de via fluvial — os Marinheiros de 1.ª classe, Domingos Gonçalves Cardoso e Desidério Madeira Valentim.

A Maquinista de via fluvial de 2.ª classe — o Fogueiro de via fluvial de 1.ª classe, José Ramos Júnior.

A Fogueiro de via fluvial de 2.ª classe — o Marinheiro eventual, Armando José Nunes.

A Marinheiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Manuel Rufino, Minervino João das Dores Correia e José Domingos Rodrigues Miranda.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, Eduardo Mendonça Pereira, Florival Maria Teresa, Sabino Bolinhas Lopes, Francisco Ponte Gonçalves e Florival Duarte Alves.

A Subchefe de depósito — o Chefe de maquinistas, Antero Fernandes.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Vítor das Neves, Manuel da Conceição Horta e José Pereira.

A Maquinistas principais — os de 1.ª classe, Jorge Marta Francisco, Mário Pereira Gouveia, António Paixão de Carvalho, Virgílio Pereira e Manuel José Capareira.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Luís Bento Sim Sim, Joaquim de Sousa Martins, Belmiro Mendes, Manuel Alves Espadinha de Matos e Augusto Rebola Veloso.

A Maquinistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Constantino Inácio Maria Correia, Adelino Ferreira de Carvalho, António Ferreira dos Santos Correia, Fernando da Rocha, António Guardado Pais e Joaquim Martins Robalo.

A Maquinistas de 3.ª classe — os Fogueiros de 1.ª classe, José de Jesus Silva, Alcino da Cunha Moreira, Manuel Gomes da Costa, Adão Albino de Sousa Ferreira, António Augusto Boteta Grilo, Raul da Cruz Barroso de Sousa, Lutálio Ribeiro, Joaquim José Barbado, Francisco Joaquim Caeiro, Artur Pereira de Magalhães, João Azevedo Pereira de Castro, Américo de Oliveira, Francisco Alves, António José Coimbra Caixinha, Manuel Brás das Neves Revez Dias, António da Silva Romba, Joaquim Pereira Correia, Joaquim Ferreira Salgado, Manuel Rodrigues, António Inácio Elias, Lino Ferreira de Castro, Ezequiel Jesus Lourenço Reis, Fernando Pedro Queirós, Gregório da Silva Felício, José Amílcar das Dores Vicente, Ricardo Maria Oliveira, Manuel Jesus Antunes, Joaquim Faria Tenedório, Joaquim Nunes, Joaquim Amaro Trindade, José Faria da Cruz, Alexandre Margarido Vaqueiro, Agílio Ribeiro Matos, António Almeida Mesquita, João Dias Martins, Fernando Maria Botelho, José Emílio Pires, Joaquim Calado Belo, António Viegas Guerreiro, José Silvestre e Constantino Lopes Boavista.

A Fogueiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Eduardo da Conceição Roça, Américo Alexandre Borges da Cunha, Florival da Silva Pereira, Joaquim de Sousa Reis, José António Pestana, António de Oliveira Cabrita, Feliciano André Guerra, António Rodrigues Areias, Benjamim Pina Ferreira e Manuel Mendes Bicho.

A Fogueiros de 2.ª classe — o Operário de 3.ª classe, Carlos A. Jesus Q. Oliveira; os Operários de 4.ª classe, João da Silva de Matos, José Martins Rodrigues, Armando da Silva Santos, Francisco Alves Lopes, José Marques Lopes Joaquim Mendes Amaro, José M. Clemente Serra, Carlos Parente Rodrigues Anjo, Joaquim Salvado Grilo e Joaquim M. Faria Monteiro; os Ajudantes de revisores de material, João Leal Sabino e José António Correia; os Serventes de 2.ª classe, José Araújo Pinheiro, Manuel Luís Garcês, Aristides Nogueira da Silva, Silvino de Matos Xavier, Manuel Fernandes Veloso, Orlando António de Castro, António Horácio R. Pereira, Amílcar Mendes Reis, Manuel Santos Simões, José Francisco Pereira, José da Silva Cunha, Manuel Nascimento Gonçalves, Paulo Ribeiro Gil e António Fernandes Travassos; e os Serventes de 3.ª classe, Manuel Pêgas, Manuel Cabelo Antunes, Gumercindo Ferraz Pêgas Júlio António Rebelo da Silva, Joaquim Henriques, Justino Gouveia Coelho, João Pêgas, Ismael da Costa Rodrigues Ulisses Marques Vieira, Herculano Sanches Borges, José Maria A. Viegas, Joaquim da Silva Miranda, Joaquim B. Gonçalves Santos, Manuel Mendes de Ascenção, Adelino Dias Rodrigues, José Ascenção Carvalho, Aníbal Pires de Matos Manuel Gomes Dias, José Novais Chasqueira, Domingos Martins Gonçalves, Eduardo Nunes Martins, João Dias Miguel, José Joaquim D. P. Justo, Fernando Pereira, António Gregório Anselmo, Alfredo Arede, Alexandre Pires Esteves José Luís Justino da Costa, Álvaro Mendes Catarino, Fernando Oliveira Correia, António Leal Augusto, José Fernandes Garizo, Manuel Calado da Silva, Filipe Paulino Correia, Albertino Afonso Moreirinha, José Pereira Figueiredo, José Maria Gonçalves Rodrigues, Severino Antunes Serrano e Francisco Tapadinhas Anselmo.

A Inspector do material circulante — o Subinspector, Manuel da Silva.

A Subinspector do material circulante — o Fiscal da revisão de material, José Pereira Salgueiro.

A Fiscal da revisão de material — o Revisor de material de 1.ª classe, Luís Amaro Guia.

A Revisores de material de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Manuel Guerreiro Prata, Firmino José e Fernando Jose Laranjo.

A Ajudantes de revisores de material — os Serventes de 2.ª classe, João Boavida Nunes, Ricardo Marques Ferreira, José dos Santos Rodrigues, Ernesto Dias Branco e Francisco Diogo Boavida.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Manuel de Oliveira.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — o Operário de 1.ª classe, Apolinário Piçarra.

A Encarregados gerais de obras de 2.ª classe — os Operários de 2.ª classe, Francisco Marques Gaspar e Duarte Dias Serras.

A Caixeiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, José Anselmo Rosa.

A Caixeiro de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Almiro Joaquim Bento de Queirós.

A Caixeiro de 3.ª classe — o Servente de 3.ª classe, João Moraes Cavalinhos.

A Subchefe do pessoal menor — o Contínuo de 1.ª classe, José Valentim Zambujo.

A Continuos de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim Caetano, Manuel dos Santos Moreira e Joaquim da Graça Nunes.

A Continuos de 2.ª classe — os Serventes de 2.ª classe, João Parreira Serra e Álvaro Nunes; e o Servente de 3.ª classe, Adelino Gomes.

A Chefes de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim Pereira dos Santos e Evaristo Gonçalves de Castro.

A Chefes de armazém de 2.ª classe — os Fiéis de armazém de 1.ª classe, Jaime Andrade, Manuel Alves de Brito, José Maria Inácio e João Simões Tostão Júnior.

A Fiéis de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Tomé, Manuel Pinto Barbosa, Pedro José Passaradas, Júlio Beja dos Santos e José dos Santos.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Francisco Feiteiro, Fernando Boavida Simão, Laurindo António Lopes, Narciso de Matos, João Carlos Gonçalves e António Marques Saramago.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — os Capatazes de manutenção, César Martins Simões de Carvalho, Albino Vera e Manuel de Jesus Botica; os Serventes de 1.ª classe, Alexandre Pinto e Firminiano Pires Guerreiro; e o Servente de 2.ª classe, Jaime Teresa Rodrigues.

A Capatazes de manutenção — o Servente de 1.ª classe, Joaquim Trindade Surrécio; e os Serventes de 2.ª classe, Manuel Rafael Nanque, Luís Garcia Monteiro e Joaquim Antunes Martins.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Ilídio Paulino Pinheiro, Luís Alves da Costa, Manuel Rodrigo Pereira Vieira, João Soares, Manuel António Mós e Manuel Cardoso Lopes.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Silvina Odília Santos, Maria José Ferreira, Maria de Castro Tavares Silva, Isabel Tonela Sergeira, Maria Conceição Matos Lourenço, Flidimina Casimiro, Teresa Gomes Neto, Maria Lurdes Peças Galveias, Maria Júlia Conceição, Alice Marques, Alice Dias da Silva, Maria da Conceição Simões, Maria Odete Luz Esteves Reis, Rosa Matias Fonseca Trindade, Idalina Soares, Maria Madalena Bastos Cardoso, Dócia Tavares Silva Marques, Maria Tereza Silva Almeida, Maria Adélia da Fonseca, Maria Glória Lina, Ofélia de Jesus Marques, Alzira Encarnação Ventura, Maria Armanda Pinheiro, Aurora Dores Marques Santinho e Clementina Lopes.

A Serventes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Bento Miguel, João da Conceição Nobre Domingos, Joaquim Cação Mariano, Manuel José, Joaquim da Silva Simão, João Cavalheiro Moreno da Silva, Alfredo dos Mártires Costa, Mário de Jesus Marreiros, Virgílio Catarino Guerreiro, António Ferreira Pinto Fortes, Vitorino Brás Nunes Baptista e José Pereira de Carvalho.

A Serventes de 3.ª classe — os Eventuais, Manuel Carreira Figueira, José da Cruz São Pedro, José Augusto Baptista, Joaquim Maria Salvado, João de Oliveira, Francisco Adelino Raminhas, Mariano Joaquim Serra do Carmo, João Heitor Martins e José Augusto.