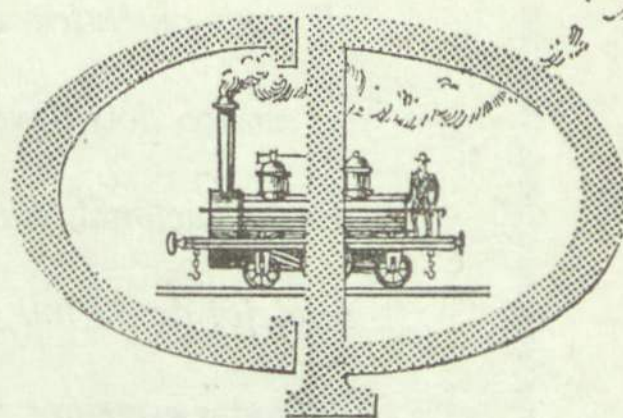


Boletim da C. P.



Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 473 • NOVEMBRO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

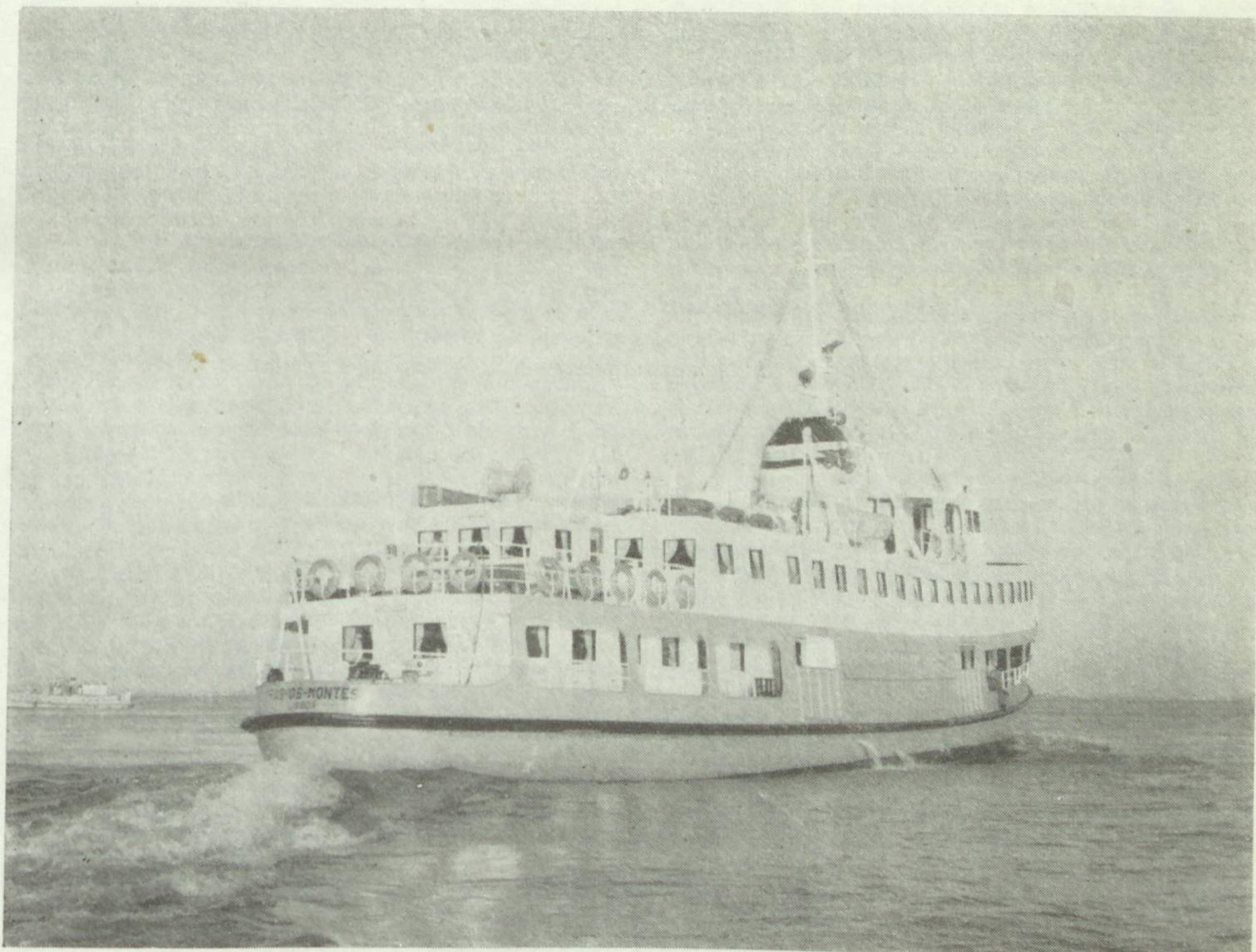
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

Tráfego fluvial Lisboa-Barreiro

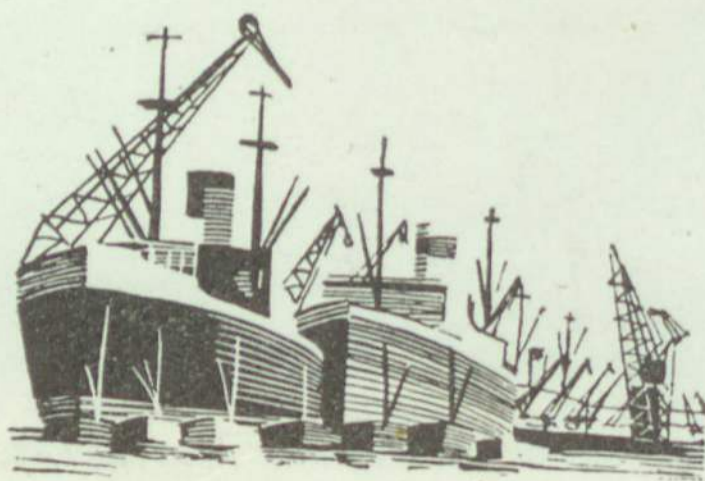


PARA corresponder às necessidades de transporte que o aumento demográfico da margem sul do Tejo tem provocado, criando

ali uma autêntica zona suburbana de Lisboa, a C. P. pôs este ano ao serviço dois novos barcos — o Minho e o Trás-os-Montes, de construção nacional, com a lotação cada um de 1022 lugares e cujo custo total foi de 40 mil contos. A frota fluvial fica assim formada por seis unidades e melhor poderá transportar o elevado número de passageiros que a procuram: 20 mil por dia, segundo a média anual do último ano e quase 9 mil nas quatro horas de ponta diárias, conforme apuramentos experimentais levados a efeito este ano.

O número de passageiros — 6 969 000 no ano de 1967, em 17 890 carreiras efectuadas — tem subido gradativamente, não obstante a construção da Ponte Salazar, que não ocasionou qualquer modificação sensível no percurso dos nossos transportes fluviais. Bastará referir que a taxa de crescimento de passageiros de 1966 para 1967 foi superior a 16 por cento.

Tudo leva a crer que, atenta à evolução deste importante tráfego, a C. P. diligencie melhorar ainda mais o serviço fluvial, reforçando com mais duas novas unidades a sua frota — o que permitirá dar baixa a um velho e obsoleto barco a vapor e garantir o serviço, a reserva e a manutenção dos restantes com maiores e mais evidentes vantagens de exploração.



TEMAS TÉCNICOS

A CONSTRUÇÃO

de novas linhas férreas

NO CONTINENTE

PELO DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

PARECE que o Caminho de Ferro há-de desde a sua origem dar motivo a discussões apaixonadas, à existência de entusiastas servidores e de inimigos intransigentes. No início, a luta com a estrada, ou seja, a oposição dos que dela viviam, desde os salteadores das quadrilhas aos almocreves, donos de diligências e estalajadeiros. Tudo ficou vencido dada a superioridade da máquina a vapor sobre o cavalo, mas, decorridos anos, o motor de explosão vingou a estrada, provocando uma crise que muitos julgavam o ocaso ferroviário.

Não foi assim, pois o Caminho de Ferro possui recursos que lhe hão-de manter sempre a sua superioridade como elemento fundamental de todo o transporte terrestre. Surpreendido pelo ataque, o Caminho de Ferro esperou para depois passar à ofensiva; porém, vendo as vantagens do transporte rodoviário, procurou a coordenação em vez da oposição, e, actualmente, tem de ser essa a orientação de todos os meios terrestres de comunicação. Não se deve esquecer que a coordenação pode atingir os transportes fluviais, marítimos e aéreos.

Muitos erros se têm dito, servindo de exemplo um interessante facto narrado pelo eng. Louis Armand, que é o mais eminente técnico ferroviário europeu e também o primeiro engenheiro que entrou para a Academia Francesa, sendo um dos quaranta imortais.

No prefácio do livro ⁽¹⁾ que o ilustre geógrafo ferroviário, eng. H. Lartilleux publicou na colecção que tem o sugestivo título de *Demain* e em que mostra com segurança o triunfo ferroviário, o eng. Louis Armand conta que, dirigindo-se a um ministro para obter os meios financeiros destinados à reconstrução ferroviária em França depois da Segunda Grande Guerra, este respondeu: «Concedo-lhe os créditos porque me é simpático, mas não julgue que acredito no futuro do Caminho de Ferro. Quem terá como passageiros quando todas as pessoas possuíam o seu automóvel?» «— É por isso, Senhor Ministro», respondeu o eng. Armand, «que se tomará o comboio, por que as estradas estarão intransitáveis!».

Estabelecido sem dificuldade o princípio da superioridade ferroviária, por um período de tempo impossível de calcular na sua extensão, não admira que o III Plano de Fomento estabeleça a quantia de quatro milhões e cem mil contos para a renovação e transformação das vias

férreas. Num interessante estudo, o dr. Élio Cardoso ⁽²⁾ demonstrou com notável clareza o progresso em matéria ferroviária e as boas perspectivas futuras.

Modernizada a via férrea portuguesa, é caso para perguntar se não chegará o momento para se elaborar um plano de construção de novas linhas.

Com certeza que os inimigos do Caminho de Ferro, se me lessem, diriam imediatamente na sua má fé: Construir caminhos de ferro numa época em que a vida ferroviária é má, a Companhia Portuguesa mantém exercícios deficitários, com uma dívida anual cada vez maior, e em que o Estado concede elevados subsídios? Que absurdo! Além disso, nalguns países, procura-se mas é reduzir o número de linhas!

Semelhantes afirmações não merecem qualquer comentário, e pode-se até dizer com razão que há muitos países cuja rede se está completando, como, por exemplo, a Espanha. Ninguém de boa fé pode negar que o progresso de Portugal Continental só será possível completar-se com a construção de novas linhas férreas pela existência de um plano geral da rede ferroviária.

Entende-se por plano um conjunto de regras ou normas de carácter ordenativo destinadas a estabelecer princípios gerais acerca duma determinada matéria, pelo que, o plano geral da rede ferroviária portuguesa continental, é o conjunto de princípios a que devem obedecer os caminhos de ferro na parte europeia do território português.

Deve-se ⁽²⁾ indicar a Bélgica, afirmou o eng.º Francisco Wais, como a primeira nação que concebeu os caminhos de ferro como formando parte de uma rede completa, como as artérias de um organismo cujo estabelecimento deve fazer-se com referência a um plano determinado. Com data de 1 de Maio de 1834 o Rei Leopoldo I sancionava uma lei que defendia os princípios gerais a que devia ajustar-se a rede.

Outro tanto ⁽³⁾ aconteceu em França, em que a lei de 11 de Junho de 1842 definiu o sistema geral ferroviário

(1) Portugal, número especial, Janeiro de 1968, pág. 57 e 58.

(2) Sr. eng. Francisco Wais, *Origen de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid s. d., pág. 23.

(3) Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente, Lisboa 1929, vol. 2, pág. 8.

(1) Sr. eng. H. Lartilleux, *Le Chemin de Fer*, Paris 1967, pág. 6.

e permitiu dez anos depois a criação de seis grandes companhias.

Duma forma semelhante ao que aconteceu em Espanha, no nosso País, tanto na Companhia de Obras Públicas de Portugal, extinta pouco tempo depois da sua criação, devido à revolução da Maria da Fonte, em 1846, como em 1852, com o início da construção dos caminhos de ferro, não se pensou em organizar um plano pelo qual se determinasse previamente o traçado das linhas férreas.

O ideal básico que presidiu à construção dos caminhos de ferro portugueses foi o da ligação ferroviária com a Europa através da Espanha, pois parecia melhor realizar as comunicações com o Porto por via marítima. Dado o desenvolvimento da navegação costeira, quando ⁽¹⁾ da Exposição do Porto de 1865, escreveu Jorge Teixeira, os transportes marítimos fizeram larga concorrência aos terrestres, de forma que os resultados dos serviços ferroviários não corresponderam à expectativa.

Para outros lugares do País, julgava-se preferível a construção e o aproveitamento de estradas macadamizadas que a Regeneração mandara abrir e por onde seguia a mala-posta.

Rapidamente, viu-se o erro desta orientação, e, embora se iniciasse primeiro o tráfego na linha férrea do Leste que na do Norte, ainda que com pequena diferença, construíram-se outras linhas, mas sem plano. O traçado dos caminhos de ferro como o das estradas, seria em muitas circunstâncias, uma boa arma eleitoral para o partido que ocupasse o poder.

A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, em 1876, pouco depois da sua fundação, tomou a iniciativa do estabelecimento de um plano, de que resultou a proposta de lei de 7 de Fevereiro de 1879, apresentada às cortes pelo ministro Lourenço de Carvalho, que não conseguiu ser transformada em lei, resultando daí prosseguir a construção das vias férreas ao sabor dos interesses políticos, o que explica tantos absurdos que se encontram nos traçados seguidos. Para acabar com tal desorientação, o ministro das Obras Públicas Elvino de Brito publicou o decreto de 5 de Outubro de 1898, mandando estudar o plano das redes complementares ao norte do rio Mondego e ao sul do rio Lis, determinando o decreto de 27 de Setembro de 1899 idêntico procedimento para a zona entre os rios Mondego e Tejo. A 15 de Fevereiro de 1900, aprovava um decreto de Elvino de Brito a rede complementar ao norte do Mondego, enquanto o decreto de 27 de Novembro de 1902, que regulou o plano ao sul do Tejo, era promulgado por Manuel Francisco de Vargas, e o de 19 de Agosto de 1907 para a zona centro era assinado por José Malheiro Reyman.

Os planos não adiantaram muito o progresso ferroviário, devido à sua lenta execução, pelo que em 1927 era evidente a necessidade de um plano geral, aspiração satisfeita pelo art. 5.º do decreto com força de lei n.º 13 829 de 17 de Junho de 1927, que ordenou a sua elaboração.

Nomeou-se uma comissão da qual foi relator José Fernando de Sousa, até agora o mais notável técnico ferroviário português, que aliava ao seu saber profissional uma vasta cultura geral, resultando daí o importante trabalho em dois volumes, Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente (Lisboa, 1929), estudo que é o melhor do seu género, pela prudência com que foi elaborado, clareza e elegância de linguagem, perfeição técnica e conhecimento exaustivo do problema. Em desabono, tem apenas a ideia fixa de só existirem as comunicações por caminho de ferro, esquecendo as vastas possibilidades do automobilismo, da camionagem e da aviação, já visíveis em 1927.

Esse plano ⁽¹⁾, escreveu Guerra Maio, que é sem dúvida um trabalho notável, se tivesse sido elaborado há 40 anos, teria evitado os aleijões de que a nossa rede enferma e cujas consequências estamos suportando, mas hoje está naturalmente condenado pelas modernas condições dos transportes.

Concluído o plano, foi promulgado o decreto com força de lei n.º 18 190 de 28 de Março de 1930, que o aprovou, e ordenava o início da primeira fase dos trabalhos de construção de novas linhas.

Este facto deu origem a um entusiasmo ferroviário de curta duração, devido a haver surgido em fins de 1929 a crise económica que durou até 1933. Além disso, o desenvolvimento da viação rodoviária levou à suspensão das construções já começadas, pensando-se mesmo que não valiam as preocupações com as vias férreas, pois o seu fim estava próximo. Ora, erro grave ⁽²⁾, afirmou Vicente Ferreira, dos caminhos de ferro nas últimas décadas, consistiu precisamente em se considerarem aptos para a grande e pequena circulação. Nesta ilusão, as empresas e estados impelidos — convém dizê-lo — por industriais e financeiros, lançaram-se na construção de linhas secundárias, de via larga, via estreita, e até de via estreitíssima ...

Trouxe a Segunda Grande Guerra o triunfo do caminho de ferro, mas, de facto ⁽³⁾, disse Manito Torres, não escapa à observação de ninguém que chegámos em todo o Mundo ao limiar de um novo período em que o caminho de ferro, para manter, senão a sua hegemonia, pelo menos a sua eficiência, haverá que modificar os seus processos de exploração, arrastando imperiosamente, não só a alteração do método e directrizes de tracção e construção, mas ainda a da própria concepção de muitos princípios basilares da sua essência até hoje reputados absolutos e incontestáveis. Essa questão ⁽⁴⁾, escreveu Nerdonnet, liga-se intimamente aos interesses morais e materiais de um país e deve chamar a atenção de todos os que se ocupam da administração pública e da economia nacional. Não se trata apenas dos benefícios de uma sociedade de accionistas; os caminhos de ferro, pelas suas especiais características, constituíram um dos mais poderosos meios da civilização, e valiosa arma para a defesa de um país.

Na proposta de lei de coordenação dos transportes terrestres apresentada à Assembleia Nacional pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações Augusto Cancela de Abreu em 1945, determinava na base X32 rever o Conselho Superior de Transportes Terrestres o plano geral da rede ferroviária, porém, a sua difícil transformação na lei n.º 2008 de 7 de Setembro de 1945 fez desaparecer essa disposição. A última via férrea inaugurada foi a de Estremoz a Portalegre, num percurso de 64 km, em 21 de Janeiro de 1949.

Num novo plano geral da rede ferroviária de Portugal Continental urge elaborar, aproveitando tudo o que se puder do plano de 1929, como necessidade imperiosa da vida nacional. De facto ⁽⁵⁾, presta o serviço ferroviário altíssimos serviços, no dizer de Jorge Teixeira, ignorados do grande público, sempre indiferente em matéria de caminho de ferro, a tudo quanto não seja o material, «que é sempre muito mau», e ao preço dos bilhetes «que é sempre muito caro» ...

(1) Jorge Fernando Teixeira, *Origem, Fundação e Evolução da C. P.*, Lisboa 1938, pág. 47.

(1) Guerra Maio, *O Problema Ferroviário em 1934*, Lisboa 1934, pág. 33.

(2) Vicente Ferreira, *Os Caminhos de Ferro na Organização Nacional dos Transportes e do Turismo*, Lisboa 1934, pág. 33.

(3) Carlos Manito Torres, *O Caminho de Ferro em Portugal*, Lisboa 1931, pág. 77.

(4) Citado por José Fernando de Sousa, *O Problema Nacional Ferroviário e a Coordenação dos Transportes*, Lisboa 1938, pág. 19.

(5) Jorge Fernando Teixeira, obr. cit., pág. 7.



A XII Exposição Internacional de Fotografia dos Ferroviários teve lugar na Bélgica

Pertencemos ao número daqueles que avaliam quanto o homem se considera feliz somente por poder dormir uma ou duas horas mais em cada dia — à medida que o trabalho o alivia, que a máquina, fatora da revolução social, o vai libertando gradativamente da escravatura do esforço físico. Mas necessário será que ele saiba dedicar esses tempos conquistados pelo progresso e cada vez mais largos no porvir, às suas devoções particulares, ao estudo, à meditação e ao espírito de recreação — disse o dr. Emile Schlessler, presidente-geral da FISAIC

OSTENDE, a rainha das praias belgas foi cenário duma magnífica exposição de arte fotográfica dos ferroviários de catorze países do Velho Continente. O certame, integrado na conhecida organização internacional FISAIC, que congrega, orienta e desenvolve, com o apoio directo das diferentes Administrações ferroviárias, as actividades artísticas e intelectuais dos trabalhadores dos caminhos de ferro nos seus momentos de repouso e ócio, nos lares, nas associações, nas instituições, nas comunidades — alcançou uma notável projecção pública e suscitou mesmo o interesse dos ministérios belgas das Comunicações e da Instrução Nacional.

Dois méritos se podem extrair desta elevada manifestação artística: o crescente interesse e simpatia, dir-se-á mesmo a preocupação dominante com que as altas esferas responsáveis pela governação consagram, hoje em dia, ao preenchimento válido dos tempos livres dos trabalhadores, atormentados pelos fazeres e afazeres semanais, porfiando pela sua organização e disciplina, numa esfera educativa de dignificação espiritual — e o estado de franca cooperação internacional que inspira e anima, fortemente, este movimento de cultura e arte, que não encontra obstáculos em fronteiras, étnias ou credos políticos de cada um.

Os tempos livres do homem e da mulher contemporâneos têm sido, como todos sabem, profundamente estudados por psicólogos e sociólogos da maior projecção. E em certa medida, a fase das investigações permite, já

hoje, actualizar humoristicamente um velho aforismo e afirmar: «Diz-me o que fazes quando nada tens que fazer, que eu dir-te-ei quem és e em que tipo de sociedade vives!»

*
* *

Para o grande êxito da exposição de Ostende muito contribuiu o seu próprio motivo — a fotografia — a par, é óbvio, com a elevação técnica e o valor artístico das produções apresentadas.

É que a fotografia tem alcançado um interesse e uma expansão extraordinariamente crescentes nos últimos anos. Limitada, na sua função inicial, ainda há poucos anos atrás, a fixar para a posteridade os vultos das personalidades de maior renome, hoje a sua generalização está tão divulgada e o seu emprego tão simplificado que além dos campos de acção técnicos e científicos onde o seu emprego se mostra imprescindível — e onde revoluciona o nosso mundo em todos os aspectos — é utilizada por



Um aspecto do Salão Internacional de Fotografia dos Ferroviários de Ostende

qualquer um de nós, profusa e banalmente, quantas vezes nos mais insignificantes motivos.

E curioso será referir a similitude de funções que encontramos, por estranho que pareça, entre a via férrea e a fotografia. Tal como o Caminho de Ferro que tem, entre outras missões, a de estabelecer e intensificar as relações entre os países, a técnica fotográfica facultou ao homem a possibilidade de franquear as fronteiras e de penetrar por toda a parte, para registar e comunicar tudo o que se considere digno de interesse. Abstraindo o próprio valor da fotografia nas Administrações ferroviárias como empresas industriais — na documentação, nos arquivos, nas publicações destinadas aos turistas e na ilustração dos seus próprios métodos de trabalho — pode dizer-se que mercê da técnica fotográfica, o ferroviário de Lisboa sabe como trabalha e vive o seu colega de Paris ou de Roma, de Moscovo ou de Nova Iorque, de Estocolmo ou do Rio de Janeiro. É uma linguagem viva e universal, mais directa e mais espontânea que a própria literatura — e que pode constituir também um poderoso instrumento de paz.

*
* *

Catorze países participaram no certame: Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Holanda, Israel, Itália, Luxemburgo, Noruega, Suécia, Suíça e Portugal.

Um júri internacional de ferroviários constituído pelo dr. Élio Cardoso, de Portugal, A. Franken, da Holanda, R. Herlaut, da França, J. Jeitz, do Luxemburgo e M. Rodet, da Bélgica, tinha examinado e seleccionado entre 1771 trabalhos apresentados — fotografias e diapositivos — as 442 produções de mérito que figuraram no Salão, com a indicação dos respectivos prémios — medalhas de ouro, prata ou bronze FISAIC e diplomas de menção honrosa.

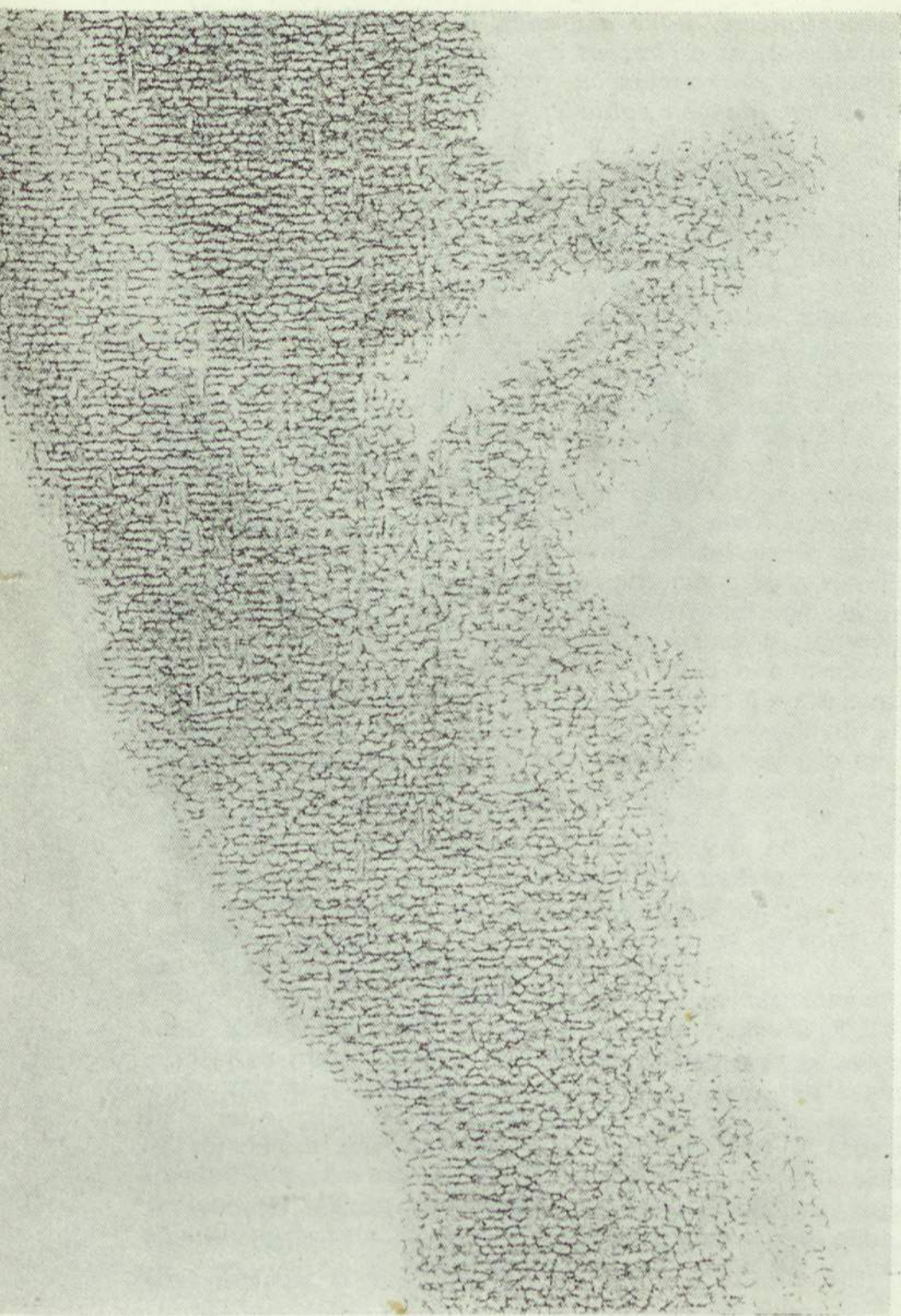
O certame obedecia aos dois temas «Caminho de Ferro» e «Motivo Livre» e abrangia as modalidades a preto e branco, fotografia colorida e diapositivos.

Eis o mapa com as participações, admissões e prémios:

PAISES	PRODUÇÕES		PRÉMIOS			
	Enviadas	Admitidas	1.º	2.º	3.º	Dipl.
Alemanha Federal .	250	85	1	1	1	11
Áustria	158	54	2	—	1	6
Bélgica	226	60	—	—	—	4
Dinamarca	123	12	—	—	—	1
Finlândia	150	37	1	2	2	4
França	136	36	—	—	—	4
Holanda	106	17	—	—	—	—
Israel	26	6	—	—	—	—
Itália	186	42	—	2	1	4
Luxemburgo	41	10	—	—	1	—
Noruega	29	6	—	—	—	—
<i>A transportar</i>	1 431	365	4	5	6	34



1.º prémio — Tema «Caminho de Ferro», modalidade «preto e branco»: Neve, foto de S. Thelberg, dos Caminhos de Ferro da Suécia (medalha de ouro FISAIC)



1.º prémio — Tema «Livre», modalidade «preto e branco»: *Impressão*, foto de H. Barta, dos Caminhos de Ferro da Áustria (medalha de ouro FISAIC)

PAISES	PRODUÇÕES		PRÉMIOS			
	Enviadas	Admitidas	1.º	2.º	3.º	Dipl.
<i>Transporte</i> ..	1 431	365	4	5	6	34
Portugal	8	2	—	—	—	—
Suécia	195	45	2	1	—	2
Suíça	137	30	—	—	—	—
	1 771	442	6	6	6	36

Observa-se assim que os países mais distinguidos foram: a Áustria e a Suécia, com duas medalhas de ouro; a Itália, com duas medalhas de prata, e a Finlândia, com duas medalhas de prata e duas de bronze.

Portugal concorreu com oito produções dos autores Américo Costa (três), Vasques Borges (três), Armando Rico e Ginestal Machado. Só foram admitidas duas produções (de Américo Costa e de Armando Rico) — mas o

facto não surpreende face ao rigor do júri e à necessidade de limitar o quantitativo aconselhável para exposição do número de trabalhos expostos. O índice geral de produções reprovadas foi de 75 %.

*
* *

Na presença de cerca de 80 delegados das diversas Administrações ferroviárias e de numerosos representantes dos círculos de ferroviários-fotógrafos, a inauguração desse XII Salão FISAIC e a distribuição dos prémios realizaram-se, em Ostende, no domingo, 15 de Setembro, no Centro Cultural Municipal da Cidade, posto graciosamente à disposição dos ferroviários.

Assistiram à cerimónia os srs. De Haeck, chefe do gabinete do ministro das Comunicações, Lauwerijns, vice-presidente da Câmara Municipal, dr. Emile Schlessen, presidente-geral da FISAIC e secretário-geral dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo, eng. Loumaye, chefe dos Serviços Sociais da S. N. C. B., Wellens, inspector-chefe, Dirickx, conselheiro jurídico e Lambrechts, inspector-principal da S. N. C. B., bem como os srs. inspector Jooris, presidente da FISAIC belga e Rodet, presidente dos círculos fotográficos da S. N. C. B., além do chefe da estação de Ostende, M. Clement.

Na sessão solene organizada antes da inauguração do Salão, além do inspector Jooris, presidente do grupo belga, usaram da palavra, o representante do ministro das Comunicações e o presidente-geral da FISAIC. O primeiro, o sr. De Haeck, acentuou que o caminho de ferro esteve sempre desde o século XIX na eclosão do espírito internacional e no papel de aproximador dos povos, no desenvolvimento da sua indústria e comércio. O dr. Emile Schlessen, que é um talentoso orador, num improviso de primoroso estilo, de que conseguimos fixar apenas algumas passagens, agradeceu a presença dos delegados dos catorze países ali representados. Disse que aquela manifestação de arte se fundamentava nos tempos livres que



O eng. Loumaye, chefe dos Serviços Sociais da S. N. C. B., ladeado à esquerda pelo dr. Emile Schlessen, presidente-geral da FISAIC e à direita pelo representante do ministro das Comunicações, sr. De Haeck, discursa no banquete de confraternização dos delegados. «Não será verdade — interrogou, sorrindo — que não existiria o pecado original se Adão e Eva bem soubessem aplicar os seus momentos de ócio a um labor produtivo e profícuo?»



O inspector Jooris, presidente da delegação belga dos ferroviários artistas e intelectuais, no uso da palavra na sessão solene de distribuição de prémios

o ferroviário dispunha, após um trabalho diário ou semanal, por vezes duro, enervante e de responsabilidade, a exigir descanso nas horas de lazer. E referiu :

Pertencemos ao número daqueles que avaliam quanto o homem se considera feliz somente por poder dormir uma ou duas horas mais, em cada dia — à medida que o trabalho o alivia, que a máquina, fatora da revolução social, o vai libertando gradativamente da escravatura do esforço físico. Mas necessário será que ele saiba dedicar esses tempos conquistados pelo progresso, e cada vez mais largos no porvir, às suas devoções particulares, ao estudo, à meditação e ao espírito de recreação.

O milagre técnico do nosso tempo afasta cada vez mais o trabalhador do labor físico — e desobriga-o cada vez mais das preocupações materiais para poder dedicar-se às preocupações espirituais e tender para a finalidade suprema a que deve aspirar : o progresso moral.

E mais adiante :

As grandes empresas industriais da nossa época — entre as quais os caminhos de ferro europeus — convidam e animam os seus empregados a organizarem-se em círculos artísticos e intelectuais, criando afinidades espirituais e amizades além-fronteiras conforme o modelo das reuniões e manifestações da FISAIC que, criada em 1938, pelo francês dr. Mollion, conta já hoje com a participação activa de dezanove países.

E a terminar :

A História diz-nos que após cada tormenta o homem esquece o passado, enterra os seus mortos e procura divertir-se alegremente... Mas, desta vez, os políticos prudentes aconselham a dar fundamento profundo e sólido ao edifício da paz. Cada um de nós tem a sua quota-parte de responsabilidade nessa tarefa ingente de construção, ajudando a colocar as pedras brancas que constituirão toda a estrutura monumental dessa obra que desejamos,

veementemente, fique a atestar, à posteridade, no volver dos séculos, as aspirações e os anseios de amizade, entendimento e de cooperação que estreitam e animam todos os homens de boa vontade.

Após a distribuição dos prémios — sublinhada por fartos aplausos da assistência — seguiu-se um *champagne* de honra e a inauguração oficial do Salão — que esteve patente ao público durante oito dias. Todos os delegados presentes se reuniram depois num almoço de confraternização. Aos brindes, além do presidente da delegação ferroviária artística e intelectual belga, inspector Jooris, falou o eng. Loumaye, chefe dos Serviços Sociais da S. N. C. B.. Num discurso pleno de humorismo, o orador traçou a história do emprego dos tempos livres desde os primórdios da humanidade. Referiu-se ao período pré-histórico, onde o homem se revelou como artista pintando o interior das cavernas que lhe serviam de habitação, por puro divertimento, necessidade de contemplação ou até por função social e ritual. Aos gregos que criaram os jogos, o teatro e a filosofia ; aos romanos com a jardinagem e o circo ; à idade média com os torneios de cavalaria e à renascença a produzir o alvoroço sentimental da divulgação das obras e dos escritos da Antiguidade, com o desejo de se aprender o grego para se ler Aristóteles, Homero e Platão, e com a necessidade do homem exprimir a sua alegria de viver através da poesia, da escultura, da arquitectura, da pintura e do livro, que entretanto aprendera a imprimir.

Por fim, à industrialização, que diminuindo as horas de trabalho veio criar os problemas sociais da organização e boa aplicação dos tempos livres, suscitando as preocupações que todos conhecem.

E a rematar o seu bosquejo histórico, o eng. Loumaye, depois de afirmar que os artistas foram os primeiros a sair dos seus países e a estabelecer contactos internacionais — vocação que os ferroviários viriam a ter mais tarde — referiu-se, com subtil espírito, aos momentos de ócio dos tempos bíblicos. *E não será verdade — interrogou, sorrindo — que não existiria o pecado original se Adão e Eva bem soubessem aplicar os seus momentos de ócio a um labor produtivo e profícuo ?*

E. C.



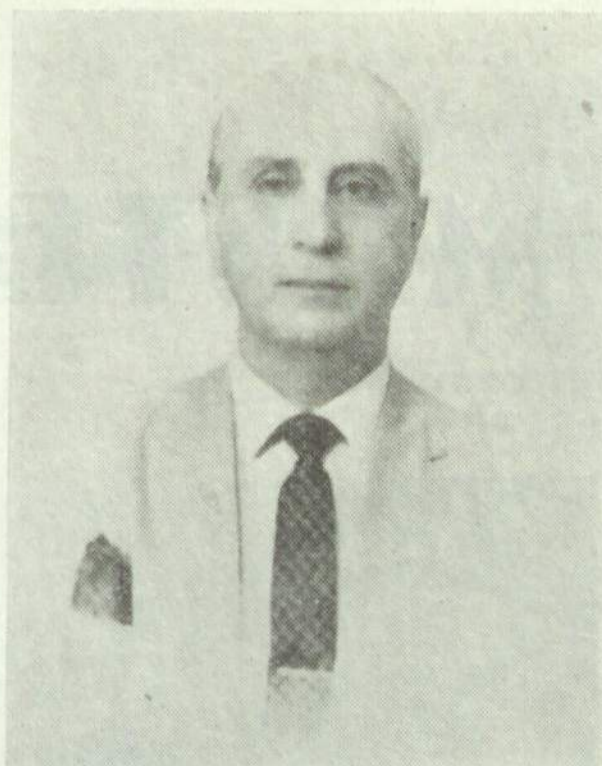
Um aspecto da numerosa assistência à sessão solene de distribuição de prémios FISAIC

**ADMINIS-
TRADOR**

DR,

Malheiro

Reymão



CONVIDADO a exercer as altas funções de Presidente-Administrador Delegado da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, o Senhor Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira pediu no mês findo a exoneração do cargo de administrador da C. P.

Foi eleito, pela primeira vez, na Assembleia Geral de 31 de Julho de 1951.

Dotado de viva inteligência, coragem invulgar, notável capacidade de trabalho e detentor de vasta cultura jurídica e económica, pôde o Senhor Dr. Malheiro Reymão dar ao Conselho de Administração da Companhia colaboração admirável, na qual se reflectiam, a par do muito interesse e dedicação pelos negócios da Empresa, a eficácia e o poder de decisão que o distinguem.

Ao longo dos últimos dezassete anos, orientou superiormente o contencioso da Companhia, ocupou a vice-presidência do Conselho de Administração, representou a Empresa no Conselho Superior de Transportes Terrestres e na Delegação Nacional Portuguesa da Câmara de Comércio Internacional e o sector dos transportes ferroviários no Conselho da Corporação dos Transportes e Turismo. Presidiu, além disto, à Direcção da Caixa de Previdência dos Ferroviários.

Nas boas-vindas, ouviu do Doutor José Alberto dos Reis, ao tempo Comissário do Governo junto da Companhia, o elogio caloroso do antigo Mestre ao distintíssimo aluno que ele fora. Dezassete anos depois, havia de ser outro dos seus Mestres ilustres, o Doutor Mário de Figueiredo, a apresentar-lhe, emocionado, cumprimentos de despedida, onde já a saudade se insinuava, e agradecimentos sinceros pela colaboração leal e preciosa, sempre prestada ao Conselho e à Companhia.

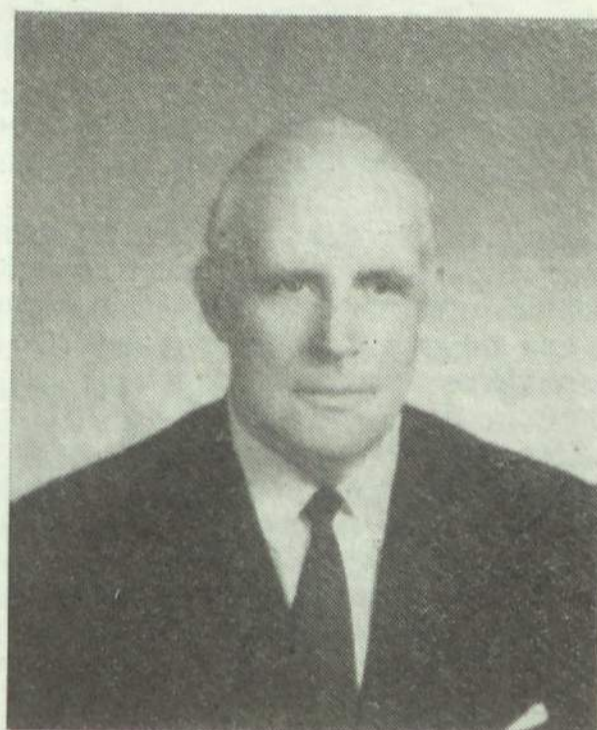
LUÍS GONÇALVES HENRIQUES

CHEFE DO DEPARTAMENTO DE FINANÇAS E CONTABILIDADE

A G R A C I A D O **com o grande-oficialato** **da Ordem do Infante** **o prof. André Navarro**

Foi condecorado com o grande-oficialato da Ordem do Infante D. Henrique, o sr. prof. eng. André Navarro, chefe de serviço adjunto à Direcção da Exploração.

A honrosa distinção agora conferida pelo Governo dá jus à sua notável actividade docente no Ultramar, onde além de haver presidido a exames



de aptidão em Angola e Moçambique, foi encarregado, conjuntamente com outros professores universitários, de estudar as possibilidades de instalação dos Estudos Gerais Universitários, naquelas províncias ultramarinas, cabendo-lhe, depois o exercício das funções de primeiro-reitor dos Estudos Gerais Universitários de Angola, lugar que exerceu em 1964 e 1965 sendo exonerado, a seu pedido, por doença. Na portaria da sua exoneração afirma-se: «Exerceu com apurado sentido nacional, elevada competência e grande dedicação, qualidades afirmadas de modo especial no delicado e complexo trabalho de instalação dos mesmos Estudos Gerais Universitários».

O *Boletim da C. P.* felicita muito cordialmente o sr. prof. André Navarro — antigo subsecretário de Estado da Agricultura e director do Instituto Superior de Agronomia — por esta alta prova de consideração e apreço do Governo.

TEMAS GERAIS

CETE e o seu MOSTEIRO

POR HERMÍNIO DOS SANTOS DONATO

CHEFE DE 3.^a CLASSE, DE CETE

COM a sua privilegiada posição geográfica, Cete exerce uma benéfica acção em terras de dois distritos — Porto e Aveiro.

Do primeiro, são servidos grande parte dos concelhos de Paredes e Penafiel com as suas Termas de S. Vicente e de Entre-os-Rios, do segundo, o concelho de Castelo de Paiva, estendendo ainda por terras de Arouca os seus benefícios.

Com camionagem afluyente e tangente ao caminho de ferro, a estação de Cete é uma das de maior movimento da linha do Douro no tráfego de passageiros.

Banhada pelo rio Sousa, esta terra tem para o turista as suas atracções naturais e históricas sendo o seu mosteiro, verdadeiro ex-líbris de Cete, o que lhe oferece como o que tem de mais belo; não pela grandeza arquitectónica, mas como monumento nacional que é.

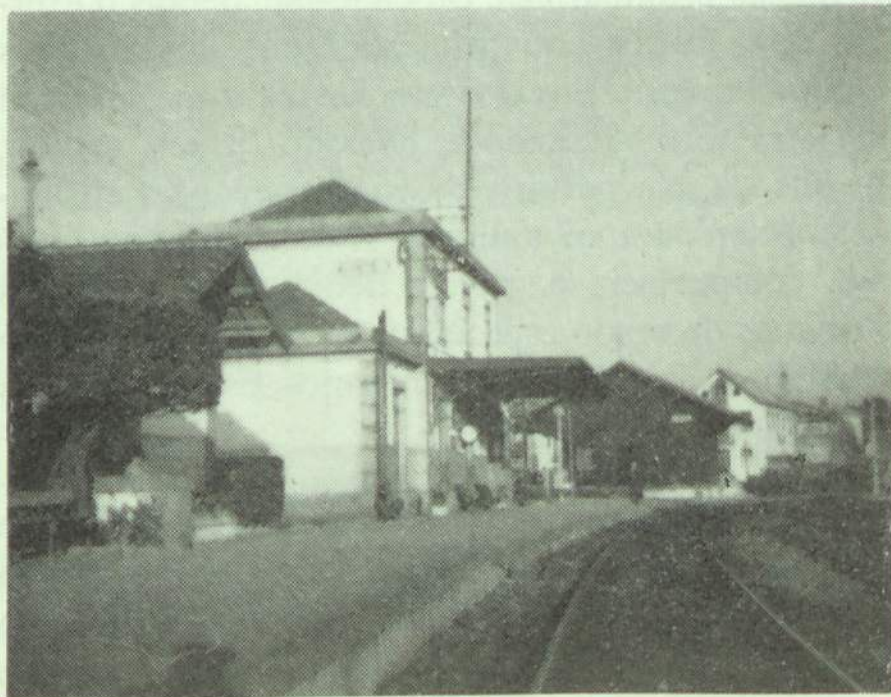
Vamos pois escrever para os leitores do nosso *Boletim* um pouco da sua história tão curiosa e bela.

Nos longínquos tempos, quando corria o segundo quartel do século IX, dois moiros, que a tradição memora com os nomes de Samora e Mosara, vencidos pelo fervor cristão, renegaram a sua antiga fé e aceitaram as águas do baptismo.

Ricos e poderosos deliberaram oferecer ao seu novo Deus, um mosteiro que fosse fonte de fé cristã e fortaleza para a defender dos invasores. Para a sua edificação destinaram parte das terras que possuíam não longe da margem direita do rio Sousa e conseguiram que uma casa de beneditinos estabelecida em Cete — cidade mediterrânea de França — lhes fornecesse os primeiros colonos. Frades guerreiros, esses homens fortificaram o mosteiro fundado pelos dois conversos e durante mais de um século foram repelidos todos os ataques.

Mas em 963 os moiros investiram com tamanho ímpeto, que da fundação de Samora e Mosara apenas ficou uma ruína informe. Os monges a quem a morte poupou regressaram novamente a França buscando refúgio no seu convento de Cete.

Já então o nome da cidade francesa se transmitira a este rincão da terra lusitana.



Estação do caminho de ferro de Cete



Mosteiro de Cete

Mas em 967 o nobre chefe francês D. Gonçalo de Oveques, vindo à península para combater os moiros, reedificou o mosteiro destruído quatro anos antes. Este bravo guerreiro fez da terra lusitana sua própria terra, deixando muitos descendentes, entre eles Diogo Gonçalves que morreu na batalha de Ourique pelejando ao lado de D. Afonso Henriques. O famoso Martim de Freitas alcaide-mor de Coimbra, era terceiro neto do reedificador do mosteiro de Cete.

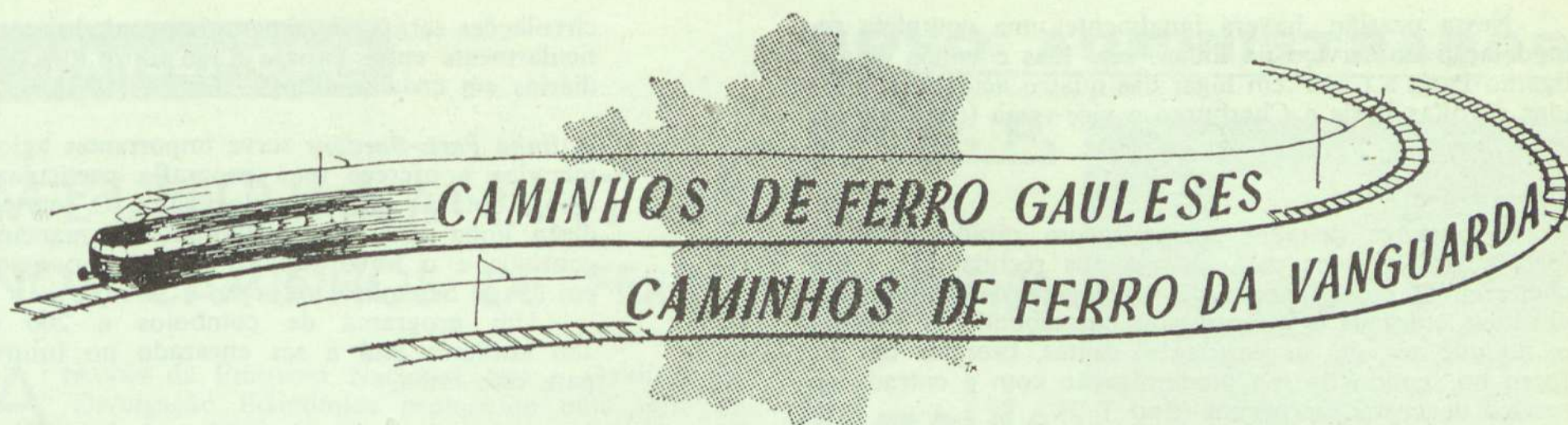
Foram consideráveis os privilégios e doações ao mosteiro e no ano em que D. Henrique faleceu (1112) obteve uma nova e maior mercê: a carta do Couto de Cete, que D. Teresa assinou e os bispos Gonçalo, de Coimbra, e Hugo, do Porto, confirmaram.

Durante longo tempo nunca faltou à velha casa de Cete a protecção e estima real. D. Mafalda mais de uma vez aceitou aposentadoria no convento de Cete, para poder pessoalmente acompanhar o progresso das obras do vizinho mosteiro de Paço de Sousa, enquanto Egas Moniz se afanava na construção que empreendera. Existe ainda hoje uma relíquia do Santo Lenho que aquela rainha ofereceu à igreja do mosteiro.

Em 1551 D. João III querendo engrandecer o Real Colégio da Graça, que tinha fundado em Coimbra, anexo e subordinou a essa instituição o velho e rico mosteiro de Cete. Assim se conservou e foi decaindo pouco a pouco através dos anos o sacrificado mosteiro.

Hoje o visitante poderá admirar entre o seu recheio histórico, vários túmulos de eras remotas sendo o mais notável o de D. Gonçalo Oveques na parte inferior da torre.

No ano findo os cetenses festejaram com actos religiosos, o milenário do seu mosteiro um dos mais antigos, se não o mais velho de Portugal.



OS FUTUROS ELEMENTOS AUTOMOTORES COM TURBINA A GÁS DA S. N. C. F. — “TURBO-TRENS”

No decurso de 1967, a S. N. C. F. experimentou metodicamente a aplicação à tracção ferroviária de uma turbina a gás de concepção aeronáutica. Para o efeito, um elemento automotor da série de 330 KW (450 CV), constituída por uma motora e um reboque, foi adaptada equipando-se o reboque com uma turbina a gás TURBOMECA de 1100 KW, regulada para 860 KW (1100 CV), conservando a motora o respectivo motor Diesel, necessário para assegurar o arranque e efectuar as evoluções do engenho.

Os ensaios efectuados com este elemento experimental foram muito satisfatórios tanto no plano da velocidade (atingiu 240 km por hora) como nos da resistência e da insonorização.

Perante estes resultados, a S. N. C. F. decidiu adquirir uma primeira série de 10 TURBO-TRENS, derivados do engenho experimental, mas de maior capacidade, os quais poderão entrar ao serviço no início de 1970.

Os futuros TURBO-TRENS comportarão quatro veículos, dos quais os dois situados nas extremidades serão motores. Uma das motoras será equipada com um motor Diesel de 330 KW e a outra com uma turbina a gás de 1100/860 KW acoplada aos eixos por intermédio de uma transmissão hidráulica que lhe permite funcionar em qualquer dos regimes de velocidade do engenho. Entre estas duas motoras, serão intercalados dois reboques. A capacidade total destes novos elementos, que dispõem de assentos inclináveis, será de 192 lugares sentados: 60 de primeira classe e 132 de segunda classe. Finalmente, um restaurante de «livre serviço», oferecendo 14 lugares sentados, ficará instalado num dos reboques.

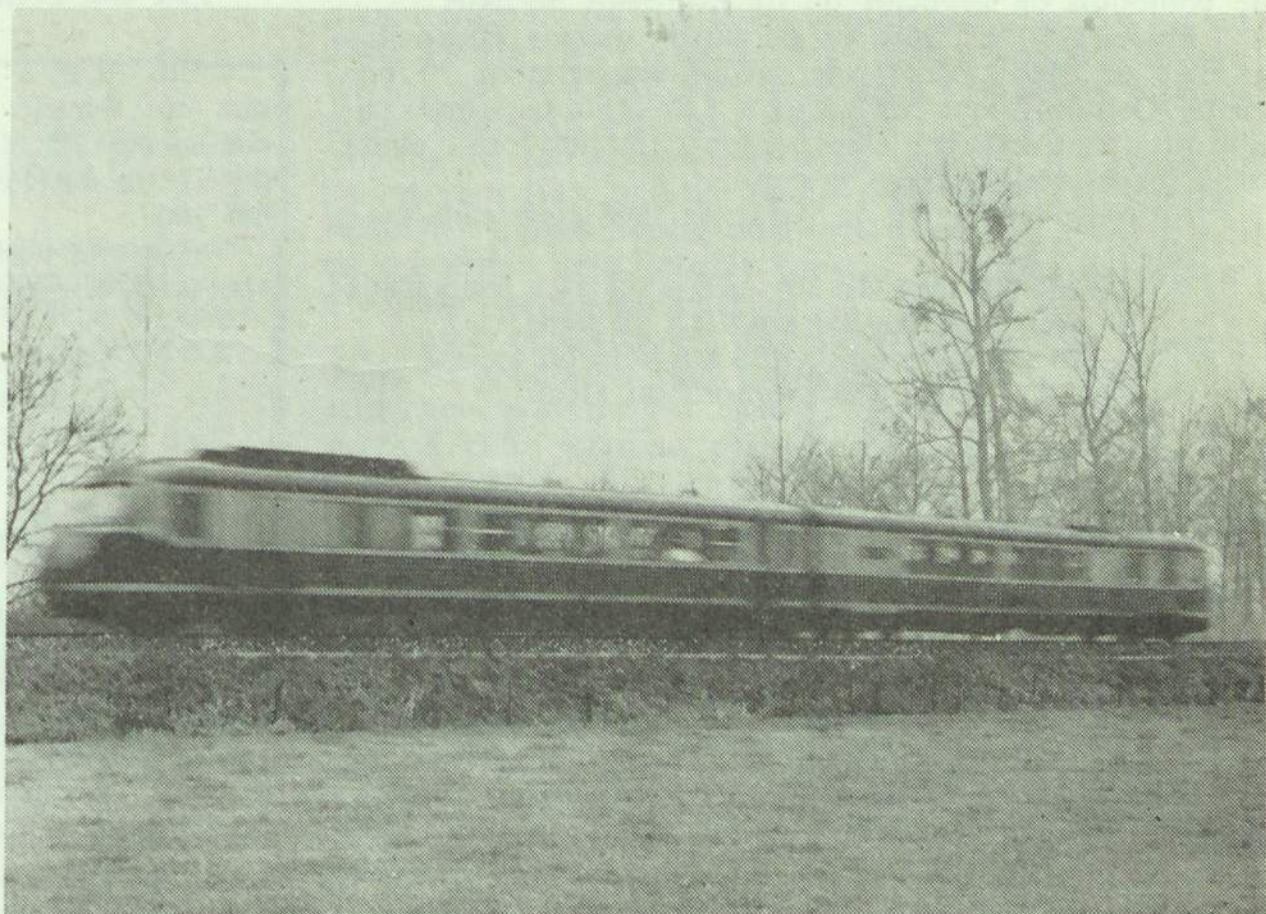
A velocidade prevista para estes engenhos é de 160 km/hora com a possibilidade de atingir 180 km/hora nos itinerários favoráveis.

A utilização do material já experimentado (elementos automotores Diesel de 330 KW em serviço desde

1963) assim como a experiência adquirida com o engenho experimental permitirão não só uma construção rápida mas também uma realização sem qualquer risco.



Estes TURBO-TRENS são destinados a assegurar serviços rápidos a média distância em linhas não electrificadas e a primeira série será posta em serviço entre Paris-Caen-Cherburgo. Graças aos TURBO-TRENS a duração do percurso Paris-Caen (239 km) será então de 1 h 49 m (actualmente, 2 h 18 m em automotora rápida) e a de Paris-Cherburgo (371 km) de 3 h 2 m (em lugar de 3 h 49 m). As velocidades comerciais serão, portanto, de 131,5 km/hora entre Paris e Caen e de 122 km/hora entre Paris e Cherburgo.



Elemento automotor experimental de turbina a gás da S. N. C. F. — protótipo donde derivarão os dez «turbo-comboios» recentemente encomendados por aqueles caminhos de ferro

Nessa ocasião, haverá igualmente uma completa remodelação do serviço da linha: sete idas e voltas diárias ligarão Paris a Caen (em lugar das quatro actuais) e cinco idas e voltas Paris a Cherburgo e vice-versa (em lugar de três).



Os lugares deitados sofreram um rápido aumento (350 % em 10 anos para os assentos reclináveis: «couchettes»). O nosso parque de carruagens de assentos reclináveis continua a crescer para corresponder à procura e, no que respeita às carruagens-camas, fazemos um esforço no sentido da sua modernização com a entrada ao serviço de novas carruagens (tipo T 2).

Os serviços para passageiros com automóveis, comboios auto-«couchettes», serviços auto-expressos, comboios auto-diurnos são já bem conhecidos: foram transportados 6000 carros em 1957, 55 000 em 1962, 107 000 em 1967 (41 comboios ou serviços que asseguraram 79 ligações no Verão de 1968).

No domínio das estações, esforçamo-nos progressivamente no sentido de as transformar e de melhorar o acolhimento aos passageiros e o serviço prestado: informação, reserva, evolução para a electrónica, serviço nos cais (carrinhos para bagagens), ligações caminho de ferro-estrada, etc.

Aumento das velocidades

Entre as realizações mais notáveis em matéria de velocidade, a França — que detém o «record» do Mundo da velocidade sobre carril (331 km/hora) — ocupa um lugar de eleição com o «Capitólio», que circula a 200 km/hora entre os Aubrais e Vierzon e que, após a sua criação em 1960, ganhou uma hora no trajecto Paris-Toulouse (40 minutos entre 1966 e 1967). A afluência a este comboio aumentou 40 por cento após a sua aceleração.

Também prosseguimos no nosso esforço nas linhas electrificadas, em que o motor eléctrico oferece um meio extremamente potente e flexível, e, do mesmo modo, nas outras linhas, em que novas possibilidades podem já ser oferecidas, graças à turbina a gás.

O nosso cuidado constante é reduzir o tempo de trajecto dos comboios de todas as categorias, quer se trate de comboios de negócios ou de expressos normais.

Entre 1960 e 1968, os percursos diários efectuados a mais de 100 km/hora de média aumentaram 70 por cento. Os que foram realizados a 120 km/hora e mais triplicaram; os que foram assegurados a 130 km/hora e ainda mais foram multiplicados por quinze.

Ao todo, no serviço de Verão de 1968 e em cada dia:

- 130 000 km foram percorridos à velocidade comercial de 100 km/hora ou mais,
- 22 500 dos quais a 120 km/hora ou mais, e
- 6 000 km a 130 km/hora ou além.

Projectos para o futuro

Dentro de prazos bastante curtos, a S. N. C. F. conta melhorar diversos serviços:

- *Paris-Caen-Cherburgo* beneficiará, em fins de 1969 ou princípios de 1970, de um serviço cadenciado de frequência largamente aumentada, assegurado por composições com turbina a gás. O tempo do trajecto Paris-Caen será reduzido de 2 h 18 m (em automotora rápida) para 1 h 49 m e o percurso Paris-Cherburgo será efectuado em 3 h 2 m em lugar de 3 h 49 m. Simultaneamente, o número das

circulações será notavelmente aumentado, particularmente entre Paris e Caen (doze ligações diárias em cada sentido).

- *A linha Paris-Bordéus* serve importantes aglomerados e oferece uma geografia particularmente apta às grandes velocidades. O serviço desta linha tem sido melhorado de maneira contínua e o novo rápido L'ÉTANDARD veio, em 29 de Setembro, reforçar o serviço.

Um programa de comboios a 200 e 180 km/hora está a ser encarado no futuro para esta linha.

- *No percurso Paris-Madrid*, pusemos ao serviço, no Verão passado, um serviço directo de carruagens-camas (com troca de «bogies» na fronteira), com o seguinte horário:

Paris: partida às 18 h 5 m. Madrid: chegada às 9 h 15 m.

Madrid: partida às 19 h 30 m. Paris: chegada às 10 h 40 m.

Foram encaradas igualmente ligações com assentos reclináveis.

- *Entre Barcelona e Genebra*, contamos no próximo ano, em colaboração com os Caminhos de Ferro Espanhóis, criar um serviço directo, que será assegurado por uma composição TALGO com eixos de bitola variável.



EXTRACTOS-RESUMO DA CONFERÊNCIA DO ENG. GENTIL, DIRECTOR DO MOVIMENTO DA S.N.C.F., EM 12 DE SETEMBRO DE 1968

Directivas da política da S. N. C. F. em matéria de transporte de passageiros

Em 1950, o número de passageiros-quilómetros⁽¹⁾ tinha em relação a 1938 o coeficiente 1,2; tem hoje o coeficiente 1,8. O percurso médio por passageiro passou de 63 km em 1938 para 91 km em 1950 e para 133 km em 1967.

A nossa acção, para seguir e encorajar essa tendência, orienta-se em três direcções:

- Definição dos horários,
- Melhoria do conforto, e
- Aumento das velocidades.

Definição dos horários

O Caminho de Ferro é um meio de transporte colectivo que não pode fazer circular, durante todo o dia, comboios à medida das conveniências de cada um de nós e o horário de um comboio tem, por vezes, de conciliar diversos interesses. Tem, portanto, de ser feita uma escolha e temos de nos empenhar em definir as modalidades de horários mais favoráveis à maioria dos passageiros. Com

(1) — Passageiro-quilómetro: unidade de medida do tráfego que corresponde ao transporte de um passageiro à distância de um quilómetro.

TRANSCRIÇÕES

MELHORAMENTOS
NOS CAMINHOS DE FERRO

A TRAVÉS da Emissora Nacional, tem o Gabinete de Divulgação Económica promovido uma série de emissões, bastante frequentes, integradas no programa «Para o Progresso do País», sobre os nossos Caminhos de Ferro, em particular sobre os problemas da sua modernização e reconversão estrutural.

A título de exemplificação, publicamos o texto de uma delas, emitida em 24 de Outubro, — e que as Relações Públicas da Companhia recebem, por amabilidade daquele Gabinete, alguns dias antes do seu lançamento para o ar:

— Nos últimos meses, em conformidade com as previsões estabelecidas no III Plano de Fomento, a organização dos caminhos de ferro de Portugal metropolitano anunciou a electrificação de mais 200 quilómetros de linhas, a compra de 27 novas locomotivas diesel-eléctricas, a renovação total de 916 quilómetros de vias e a renovação parcial de mais 682 quilómetros.

— Graças aos melhoramentos previstos e às novas disponibilidades de equipamento e material circulante, as quatro linhas férreas mais importantes do País, de Lisboa ao Porto, a Faro, a Vilar Formoso e a Valência de Alcântara vão permitir a circulação de comboios a mais de 100 quilómetros por hora.

— Estes progressos ferroviários interessam acentuadamente à economia nacional em todos os seus aspectos e justificam os investimentos consideráveis que são por eles exigidos. Por outro lado, é sabido que a indústria nacional do aço vai contribuir para essas realizações com o fornecimento de carris e a indústria construtora de locomotivas e carruagens terá importante papel a preencher na renovação do material circulante.

este fim, foi criado um serviço de estudos de mercados, o qual se encarrega principalmente de efectuar os necessários inquéritos junto da clientela.

Interessamo-nos igualmente em aumentar o número de ligações oferecidas nas categorias já bem conhecidas dos comboios de negócios e comboios T. E. E. e na categoria dos comboios interurbanos, tal como o Paris-(Orsay)-Orleães ou o Paris-Ruão.

Melhoria do conforto

No aspecto do conforto, o nosso esforço incide sobre os comboios e as estações.

No que se refere a comboios, definimos novo material: material T. E. E. de grande conforto, material tipo UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO para os comboios clássicos, material com corredor central para certos comboios nos percursos médios, automotoras com turbina, etc.

O material mais antigo, conforme vai passando pelas oficinas, beneficia de melhoramentos importantes nos domínios da suspensão, da insonorização, da iluminação e do aquecimento, da forma dos assentos, etc.

A climatização é, por enquanto, privativa dos T. E. E., mas desejamos torná-la extensiva a outros comboios.

NOVO ADMINISTRADOR

DA C. P.

ENGENHEIRO

Almeida

Fernandes



Nos termos do artigo 21.º dos Estatutos da Companhia, foi eleito administrador da C. P. pelos administradores que representam os accionistas, o sr. eng. Afonso de Almeida Fernandes.

Oficial de engenharia dos mais distintos do Corpo do Estado-Maior — com a patente de brigadeiro — concluiu o curso de engenharia civil, na Escola Militar, em 1931. Prestou serviço, no início da sua carreira, no Trem Automóvel, onde se especializou em problemas de trânsito e, mais tarde, no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, onde permaneceu cerca de seis anos.

Foi engenheiro da Câmara Municipal de Lisboa onde desempenhou, também, as funções de director do Serviço de Urbanização e Obras.

Professor efectivo do Curso do Estado-Maior ali ministrou a matéria respeitante aos transportes rodoviários e ferroviários, durante cerca de seis anos. No Estado-Maior do Exército, prestou serviço na Repartição de Transportes onde teve a seu cargo a preparação e a execução dos planos de transporte em Caminhos de Ferro — de Concentração e de Desmobilização — durante as manobras militares realizadas durante a última guerra, em 1940, 1943 e 1945, fazendo parte, como delegado do Ministério do Exército, das respectivas Comissões Reguladoras, instaladas em Santa Apolónia e no Entroncamento. Mais tarde, fez parte do grupo de técnicos que procedeu aos estudos para a instalação e exploração do Metropolitano de Lisboa, tendo tido, especialmente, a seu cargo os problemas relacionados com as previsões de tráfego e o planeamento das estações.

Como delegado da Defesa Nacional, fez também parte da Comissão que foi encarregada de estudar os problemas relacionados com a ligação rodoviária e ferroviária entre as duas margens do Tejo, em frente de Lisboa, tendo sido, posteriormente nomeado membro do Conselho Técnico Consultivo do Gabinete da Ponte sobre o Tejo.

Nos últimos seis anos chefiou no Gabinete de Estudos, Planeamento e Transportes Terrestres (G. E. P. T.) um Grupo de Trabalho que teve a seu cargo, o estudo — em colaboração com a C. P. — dos problemas relacionados com a remodelação dos nós ferroviários das regiões de Lisboa e Porto (esquemas das vias férreas, características de exploração, principais estações de passageiros e de mercadorias) e com a elaboração do plano de transportes ferroviário nacional.

O Boletim da C. P. saúda respeitosamente o novo administrador da Companhia — antigo ministro do Exército — expressando-lhe os melhores votos de pleno sucesso no desempenho do seu destacado cargo.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Quando “Mestre” Pedro guisava coelhos na Porcalhota...

POR VASCO CALLIXTO

DA velha e pitoresca Porcalhota do tempo dos nossos avós, já hoje pouco resta, pois em seu lugar surgiu a nova e imensa Amadora da última vintena de anos, incaracterística e igual a qualquer bairro da Lisboa moderna. A lei da picareta assentou ali arraiais. Tudo quanto era antigo desaparece, ano após ano. O passado morreu naquele arrabalde alfacinha e só o presente conta. No entanto, por mais incrível que pareça, apesar de tanta parede ter ido abaixo, uma casa que foi famosa na Porcalhota do século passado, mantém-se ainda de pé: a casa do «Pedro dos Coelhos». Felizes serão, os que poderão recordar as suas idas à Porcalhota e os belos pitéus que ali saboreavam, cozinhados por mão de mestre.

O «Pedro dos Coelhos», de seu nome, Pedro Franco, é hoje uma figura semilendária, tão distante está já desta agitada época em que vivemos. Quando nasceu, quando morreu esse homem que transformava um coelho no mais saboroso petisco, já ninguém se recorda. Deve, porém, ter vindo ao Mundo logo após o termo das lutas, entre liberais e miguelistas, ou seja, por volta de 1840.

A célebre casa de comidas, que tanto nome deu à Porcalhota, pela ordem natural das coisas, terá surgido uns vinte ou trinta anos mais tarde. Que em 1873 já a fama dos guisados de coelho de «Mestre» Pedro tinha ultrapassado os limites do lugar,

disso estamos certos, pois é o apreciado folhetinista Júlio César Machado que nos descreve, com espírito, a famosa locanda, nas páginas do *Diário de Notícias*: «Há tanto tempo já que aquela casa amanha os coelhos com proveito e glória que, em o dono indo chamá-los ao pátio, já eles vão por si mesmo formar em linha e oferecer as orelhas para levarem o piparote e morrer. Lê-se na parede, Antiga Casa do bello petisco de coelho; o trem pára em frente, à sua porta vêem-se sempre mendigos. De um lado, tenda e balcão, do outro uma nesga de caminho para a cozinha; ao fundo da cozinha, um pátio, no pátio um poço, um cão, um porco, uma cambada de coelhos, uma porta para o quintal e outra para a casa onde se come. Na cozinha, uma velha, uma corcundinha e um rapagão esbelto e ágil».

Melhor descrição, não podia, na realidade, oferecer-se-nos e quem estas linhas subscreve, ainda há meia dúzia de anos ali foi encontrar a tenda e o balcão, o caminho para a cozinha, o pátio e a casa onde se comia, em cujas paredes se viam nomes e datas em profusão, de quantos comensais pretendiam assinalar a sua presença naquela casa da Porcalhota que toda a Lisboa conhecia. E na fachada do edifício, também ainda hoje se pode ler o dístico anunciador do petisco que ali se cozinhava.

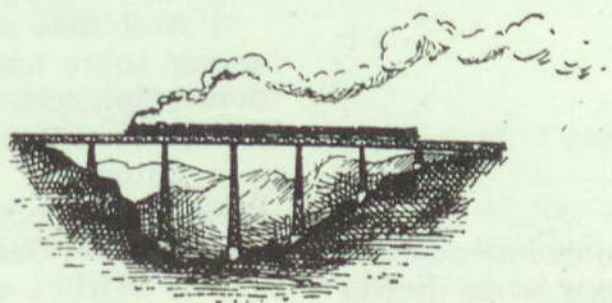
De concreto, pouco se sabe por que criaram fama os guisados do «Pedro dos Coelhos». Histórias mais ou menos fantasiosas não faltam. Valerá, porém, a pena transcrever a que Mendonça e Costa nos conta nas páginas do *Ocidente*, em 1887: «Morava para as bandas de Sete Rios um respeitável fazendeiro que todos os dias comia coelho ao almoço e ao jantar, porque era sempre esse o prato que a consorte lhe apresentava. O bom homem já estava enjoado. Mudou-se em dada altura para a Porcalhota e um dia, depois de ter caminhado bastante por montes e vales, chegou a casa tarde e moído. Nesse dia, o coelho soube-lhe a pouco!» Segundo o cronista citado, daí para cá os coelhos da Porcalhota começaram a ter fama, afirmando-se que mais apetitoso ainda era o guisado, quando se comia depois de um bom passeio a pé. A estação de caminho de ferro teria sido construída a considerável distância do lugar, só para que os passageiros caminhassem até lá abaixo e, assim, melhor lhes soubesse o pitêu de «Mestre» Pedro (!).

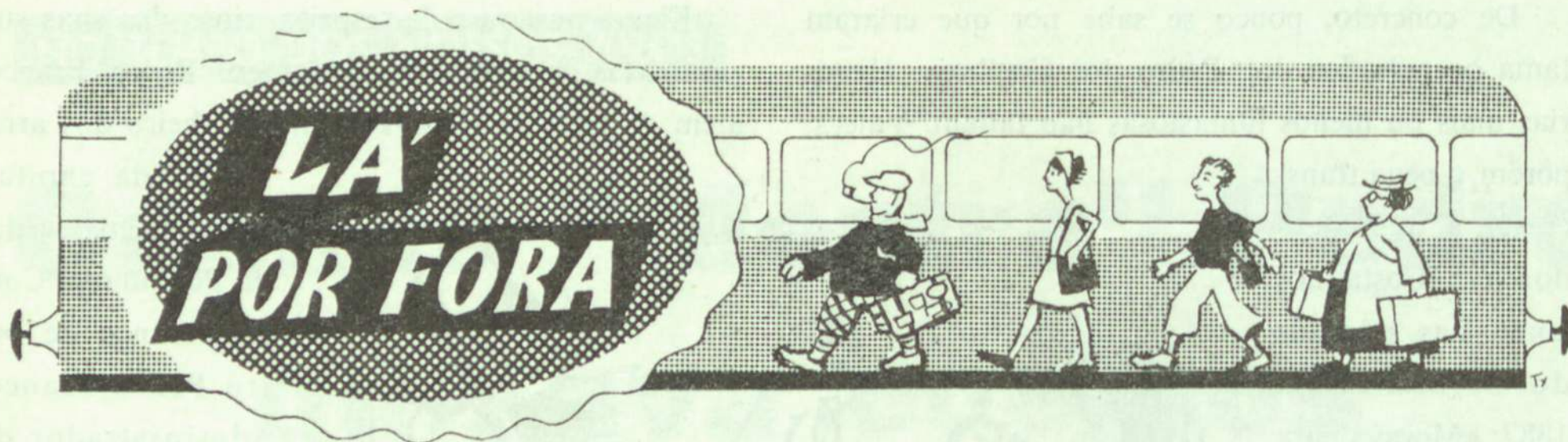


Figura austera e de respeito, cioso das suas suíças fartas, amigo do seu amigo, Pedro Franco, além de ter sido o mais hábil cozinheiro dos arrabaldes da capital, foi também regedor da Porcalhota. Contemporâneo de outro Pedro Franco, administrador do concelho de Belém, ao qual a Porcalhota então pertencia, eram frequentes os elogios que recebia do seu homónimo superior, que muitas vezes teria afirmado: «Enquanto estiver o Pedro Franco em Belém, tem que estar o Pedro Franco na Porcalhota!» Benevolente para com os presos que lhe estavam confiados e que se portavam a seu contento, quando os maus instintos de

cada um se revelavam... entrava o cacete em acção!

Depois da morte da esposa, companheira de tantos anos, o «Pedro dos Coelhos» perdeu o gosto pela arte que o celebrizara. Trespassou a casa e veio a falecer com 60 e tantos anos, por volta de 1907. Os seus pitêus pertencem a um passado distante, mas muito boa gente haverá, que não os terá ainda esquecido.





COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALBÂNIA

Rede ferroviária

País da costa do Adriático ; com 28 750 km² e população de 1 milhão e meio de habitantes, conta apenas com 87 km de ferrovias ligando as suas principais cidades : Tirana (capital), Elbassani, Durazzo. A bitola é de 1,435 m.

Pequeno país muito montanhoso, tem como principais actividades a agricultura e a pecuária, oferecendo pouca possibilidade para o transporte ferroviário, vantajosamente substituído pelo rodoviário.

ÁUSTRIA

Extensão das vias férreas

Com 83 850 km² e população de 7 milhões de habitantes, tem uma rede ferroviária de cerca de 10 500 quilómetros de linhas, a quase totalidade na bitola de 1,435 m. Noventa por cento das linhas são administradas pelo Governo (Österreichische Bundesbahnen) e as outras por 12 pequenas companhias diferentes.

Atravessando regiões muito acidentadas, as ferrovias austríacas são electrificadas na extensão de 2 mil quilómetros, apresentando um alto índice de eficiência.

BRASIL

Ferrovias brasileiras

É o maior país da América Latina, com uma superfície de 8,5 milhões de km²; possui uma população de 80 milhões de habitantes e dispõe de 34 000 km de ferrovia.

BULGÁRIA

Programa de electrificação

Esta nação, com 111 000 km² e uma população de 8 milhões de habitantes, possui 5770 km de ferrovias, administradas pelo Estado, sendo 5371 km na bitola de 1,435 m e os restantes na de 0,76 m.

Está em pleno andamento o programa de electrificação das principais linhas, devendo até 1970 serem electrificados 1100 km.

EGIPTO

Extensão das linhas férreas

País do Norte de África com 1 milhão de km² e 28 milhões de habitantes, possui 6100 quilómetros de linhas

férreas, pertencendo a maioria ao Estado. Estas linhas estão lançadas nas áreas mais férteis do delta do Nilo e ao longo deste histórico rio, até um pouco abaixo de Assuã.

A maior extensão das linhas é na bitola de 1,435 m, havendo também bitolas de 1 m e 0,75 m.

ESPAÑHA

Linhas ferroviárias

Com uma superfície de 505 000 km² e uma população de 31 milhões de habitantes, possui um sistema ferroviário com 18 880 km de linhas operadas pelo Estado através da Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), mais 50 pequenas companhias mineiras, portuárias e locais, perfazendo 4000 km das mais variadas bitolas, inclusive 212 km de linhas na ilha de Maiorca.

A RENFE adopta a bitola de 1,67 m e está dividida em sete regiões administrativas, empreendendo um vasto plano de modernização, pelo qual serão investidos 62 milhões de pesetas no período de 10 anos (1964-1973), para remodelar 10 000 km de linhas, 6 grandes estações de classificação de vagões, extinguir a tracção a vapor, com a aquisição de 81 locomotivas eléctricas, 10 comboios «Talga», 64 composições diesel, 600 carruagens, 16 000 vagões, ampliação da sinalização e das comunicações, etc.

Comboio «Talga»

No passado mês de Outubro estava prevista a circulação de comboios «Talga» entre Madrid e Paris, com mudança de eixos na fronteira franco-espanhola, sendo a bitola de via da RENFE diferente da da S. N. C. F..

O trajecto Madrid-Paris (1450 km) será feito em doze ou treze horas.

FRANÇA

O veículo «Urba»

Este meio de transporte será utilizado para o tráfego urbano, de propulsão com um motor inédito.

A «Urba» circulará sob almofada de ar, em vez de se apoiar sobre uma pressão, é atirada para o alto por uma depressão : será suspenso num carril em vez de ser guiado.

Situa-se, quanto ao tráfego urbano, entre o «metro» e o autocarro. Em princípio, será destinado ao tráfego urbano, mas pode também assegurar as ligações entre cidades (Lyon-Grenoble, por exemplo).

A «Urba» destinar-se-á a evoluir entre 40 e 80 km/

/hora. Isto não significa que não se melhore a técnica e não possa atingir velocidades superiores.

O aparelho, ligado como uma pêndula, pode conservar velocidades elevadas nas curvas sem desconforto nem insegurança para os passageiros.

Uma suspensão secundária está prevista para melhorar o conforto e a segurança.

O motor linear é um motor instalado sobre um veículo com efeito de propulsão directamente ao longo do carril por um campo magnético. Neste motor não há nenhuma peça em movimento, nenhuma rotação. O campo magnético faz o efeito de uma roda dentada sobre uma cremalheira.

O comboio aéreo, 351 km/h em 6700 metros perto de Gometz (Essone)

O referido comboio sobre almofada de ar acima do solo por um jacto de ar a forte pressão é guiado por um carril; pode sair do seu carril para se deslocar em qualquer superfície, parar na estação, tomar uma outra direcção, etc.

Assegurará as relações entre as cidades (Paris-Orléans) e suburbanas principalmente; serventia dos aeroportos.

O protótipo do comboio aéreo já atingiu 351 quilómetros horários. Poderá ultrapassar 400 km/hora. Mas poderá também mover-se a 10 como a 40 km/hora.

O sistema particular de suspensão assegura um bom conforto. Graças ao seu largo apoio sobre o solo, o aparelho é muito estável. Boa segurança, porquanto segue um carril condutor. Em caso de *panne* do motor, será mantido sobre patins que permitem uma travagem eficaz.

Transportes do futuro

Eis aqui comparados os dois veículos que transportarão os franceses em 1985.

Naquele ano, na razão de dois para três franceses serão habitantes das cidades. Como poderão pois eles circular nas cidades que terão duplicado de superfície, como serão transportados para as novas cidades que aumentarão perto de Paris, Lyon, etc. ?

É precisamente sobre este problema que se debruçam já os pesquisadores. Primeira descoberta revolucionária: o comboio aéreo, do eng. Bertin, um veículo sobre almofada de ar. Mas um outro aparelho acaba de nascer: a «Urba», que será suspenso sob uma almofada de ar; foi concebido por um politécnico de 45 anos, sr. Maurice Barthalm, em colaboração com a Universidade de Lyon.

Electrificação na França

A substituição progressiva dos meios de tracção a vapor, por unidades eléctricas ou Diesel, tem constituído o essencial do esforço de modernização e de equipamento dos caminhos de ferro franceses. Em 1953 a tracção a vapor representava 66,2 por cento, a tracção eléctrica 31 por cento e a tracção diesel apenas 2,8 por cento. Em 1967 essa proporção era de 8,5 por cento para a tracção a vapor, de 74 por cento para a electrificação e de 17,5 por cento para a diesel.

INGLATERRA

Comboios britânicos desenvolverão 200 km/h

As ferrovias britânicas anunciaram que a velocidade de alguns comboios de passageiros deverá atingir 200 quilómetros horários dentro de alguns anos.

Novos padrões de transporte tornaram-se viáveis com os projectos ora em andamento, que prevêem comboios mais leves e aerodinâmicos. Eles provavelmente entrarão

em serviço, em algumas linhas, no início da década de 1970.

O aspecto mais revolucionário dos novos comboios será um sistema de suspensão que permitirá ao vagão inclinar-se de modo a fazer as curvas em alta velocidade. Os vagões serão mais compridos do que os actuais e equipados com freios de ar e sistemas aperfeiçoados de ventilação por pressão, e aquecimento. Além disso, o ruído no interior será muito mais reduzido.

ITALIA

Túnel ferroviário

Os Caminhos de Ferro Italianos (F. S.) estudam actualmente um projecto tendente à aceleração do tráfego de passageiros e de mercadorias na linha de Brennero.

Este projecto encara a construção de um túnel de 38,8 quilómetros de comprimento sob a passagem montanhosa de Brennero.

Este túnel permitiria atravessar os Alpes a uma altitude menor e a distância entre Innsbruck e Vipiteno seria diminuída de 126 a 112 km.

SÃO MARINHO

Extensão da via férrea

A menor República do Mundo, com 61 km² de superfície e população de 15 000 habitantes, encravada na Itália, tem uma pequena ferrovia de ligação com o porto de Rimini, no Adriático, 117 km no próprio território e 15 km na Itália.

SUÉCIA

Museu ferroviário «Vivo» é grande atracção

Para que não se diga que os engenheiros e maquinistas ferroviários têm menos amor pelas suas locomotivas do que os capitães pelos seus navios, acaba de ser inaugurada na Suécia, com a presença do ministro das Comunicações, uma velha linha de 3,5 km, entre Långgasta e Mariefred, perto de Estocolmo, onde funcionam ao vivo sete locomotivas a vapor, nove carruagens para passageiros e uns vinte vagões de carga, tudo dentro do mais puro estilo «calhambeque».

A locomotiva mais valiosa, que é certamente a mais antiga em funcionamento no Mundo, com a sua caldeira original, foi construída na Inglaterra em 1889. Há duas outras de 1901, já construídas na Suécia.

Tanto o material como o caminho de ferro (de 600 mm de bitola), foram cedidos pelo Governo sueco para a Associação-Museu Ferroviário de Östra Södermanland, cujos mil entusiastas têm trabalhado ardorosa e dedicadamente na recuperação de todas as peças.

O comboio funciona no Verão, sábados e domingos, para turistas que fazem o percurso à média de 25 km/hora, com duas paragens intermediárias. Mariefred ficou assim com uma nova atracção, além do seu velho palácio do tempo de Vasa. A paisagem do arquipélago de Estocolmo desenrola-se fulgurante para os passageiros que, ao longo da viagem podem imaginar, sem esforço, a sensação de velocidade sessenta anos antes dos aviões a jacto.

SUIÇA

Linhas férreas

Com 41 300 km² e 6 milhões de habitantes, possui 6560 km de linhas do Estado, operadas pela Schweizerische Bundesbahn (S. B. B.) e mais 1400 km de linhas

O expressivo agradecimento dum estrangeiro aos ferroviários da Região Norte

POR determinação da Comissão Executiva temos o prazer de publicar a carta seguinte referente a uma das muitas visitas a dependências da Companhia de estrangeiros adeptos do caminho de ferro a vapor.

A carta do suíço sr. F. Zellweger, independentemente de revelar grande apreço pela classe ferroviária dá particular realce ao valor da hospitalidade portuguesa — e à boa vontade que inspira todos os ferroviários lusitanos.

*À Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Administração
Relações Públicas
Calçada do Duque, 20
Lisboa*

*Sua referência n.º 183/68-RP
Sua comunicação de 23 Maio 1968*

Zollikofen, 5 de Outubro de 1968

Assunto: Autorização para visitar as instalações ferroviárias. Minha carta de 8 Agosto 1968

Ex.^{mos} Senhores,

De regresso à Suíça, tanto meu filho como eu sentimo-nos na obrigação de vos exprimir os sentimentos da nossa mais profunda gratidão pelo amável acolhimento que nos foi prestado pelo sr. eng. António Canavezes Júnior, ilustre chefe da Região Norte em Porto-Campanhã, assim como dos seus colaboradores, em 14 de Agosto último. Os completos esclarecimentos e os bons conselhos que recebemos de todos, bem como a autorização para visitar as instalações ferroviárias de toda a Região Norte, facilitaram assazmente o objectivo das nossas visitas e facultaram-nos proveitosos ensinamentos. Visitámos os depósitos de locomotivas de Porto-Boavista, Contumil, Régua, Mirandela e — de passagem — Pocinho. Ficámos agradavelmente surpreendidos com a beleza do vosso ca-

minho de ferro, com o bom estado das locomotivas a vapor e, especialmente, com o depósito de máquinas de Contumil. E o que nos deu uma excelente impressão foi o facto de todos os ferroviários da vossa rede, quer dizer, o pessoal dos depósitos — dos comboios e das estações — serem muito educados; eles falaram-nos pormenorizadamente sobre as instalações ferroviárias e aconselharam-nos de modo notável. Constatámos, também, com grato prazer, a graciosidade e arranjo das vossas estações e apeadeiros, com lindas flores e maravilhosos jardins.

Resta-nos ainda agradecer e sinceramente tudo o que eles fizeram por nós. Neste particular, expressei o meu apreço ao chefe da estação de Cerdeira, o qual auxiliou o meu filho ocasionalmente apeado em Vilar Formoso sem passaporte e sem bilhete — telegrafando para esta estação fronteiriça, a fim de que ele pudesse continuar a sua viagem e encontrar-se comigo no comboio seguinte, já com o seu passaporte e bilhete regularizado.

Guardaremos sempre as melhores impressões da nossa maravilhosa estadia em Portugal, esse belo País, e estamos certos de que voltaremos aí, mais tarde e com muito prazer.

Apontámos direcções de vários ferroviários e doutras pessoas que encontramos durante o nosso passeio e mandar-lhes-emos as fotografias que o meu filho obteve com a sua máquina.

Com os cumprimentos da nossa mais viva simpatia e cordialidade, subscrevo-me,

*Atentamente
Friedbert Zellweger*

Boletim da C. P.

O director administrativo e comercial da «Sofrérail», sr. A. de Montessus, dirigiu ao nosso director-geral um cativante agradecimento pela larga reportagem inserida no nosso número de Julho pretérito sobre as actividades e perspectivas daquela importante sociedade de estudos e realizações ferroviárias.

Nessa carta a direcção da «Sofrérail» reiterava o seu apreço por ter trabalhado com o sr. eng. Espregueira Mendes e bem assim com os diversos funcionários superiores dos diferentes Serviços da Companhia para, em conjunto, se determinar a melhor forma de desenvolver as actividades inerentes aos Caminhos de Ferro Portugueses.

AGRADECIMENTO

Ao sr. dr. Ramos Dias

Quirino Esteves da Silva, factor de 2.^a classe na estação da Covilhã, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* apresentar o seu penhorado agradecimento ao sr. dr. João Jaurés Ramos Dias, ilustre director do Hospital do Trabalho; em profundo apreço pelas atenções recebidas durante o período do seu internamento naquela casa de saúde, onde foi recentemente submetido a uma intervenção cirúrgica, a qual decorreu com o maior êxito, devido à reconhecida competência de tão ilustre cirurgião. Os seus agradecimentos vão igualmente para o prestimoso pessoal de enfermagem que ali presta serviço.

operadas por setenta e sete companhias que exploram pequenas linhas de poucos quilómetros até a Rhatishch Bahn, que possui 490 km.

Dada a natureza montanhosa do país e a facilidade de energia hidroeléctrica, há muitos troços com dispositivos de cremalheira e quase todas as linhas são electrificadas.

TURQUIA

Linhas ferroviárias

Com uma superfície de 23 500 km² na Europa e 743 600 km² na Ásia e população de 32 milhões de habitantes, conta com 9600 km de linhas na bitola de 1,435 m e 35 km em bitola métrica, administradas pelo Estado.

A tracção a vapor ainda predomina e a tracção eléctrica foi inaugurada no subúrbio de Istambul com sistema de 25 kv, 50 hz. Um programa para electrificar mais de 1000 km na linha principal de Hairdapasa ao Mar Negro, via Ankara, está em curso.

A tracção diesel faz apenas 5 por cento do transporte; porém, estão programadas grandes aquisições nos próximos anos, para a melhoria dessa situação.

Há entroncamentos para baldeação ou tráfego mútuo com as linhas férreas da Rússia, da Bulgária, Síria, Iraque e Grécia.

CARTAS AO EDITOR

“QUANDO VOOU EM PORTUGAL O PRIMEIRO AVIÃO”

Um esclarecimento do sr. coronel-aviador Edgar Cardoso

A propósito do artigo com o título acima, da autoria do nosso colaborador Vasco Callixto, que publicámos no nosso número de Setembro último, incluído na série de crónicas «No tempo dos nossos avós», recebemos do ilustre oficial aviador e conceituado escritor aeronáutico sr. coronel Edgar Cardoso, uma carta com o pedido de publicação, que só não satisfazemos, devido à sua extensão.

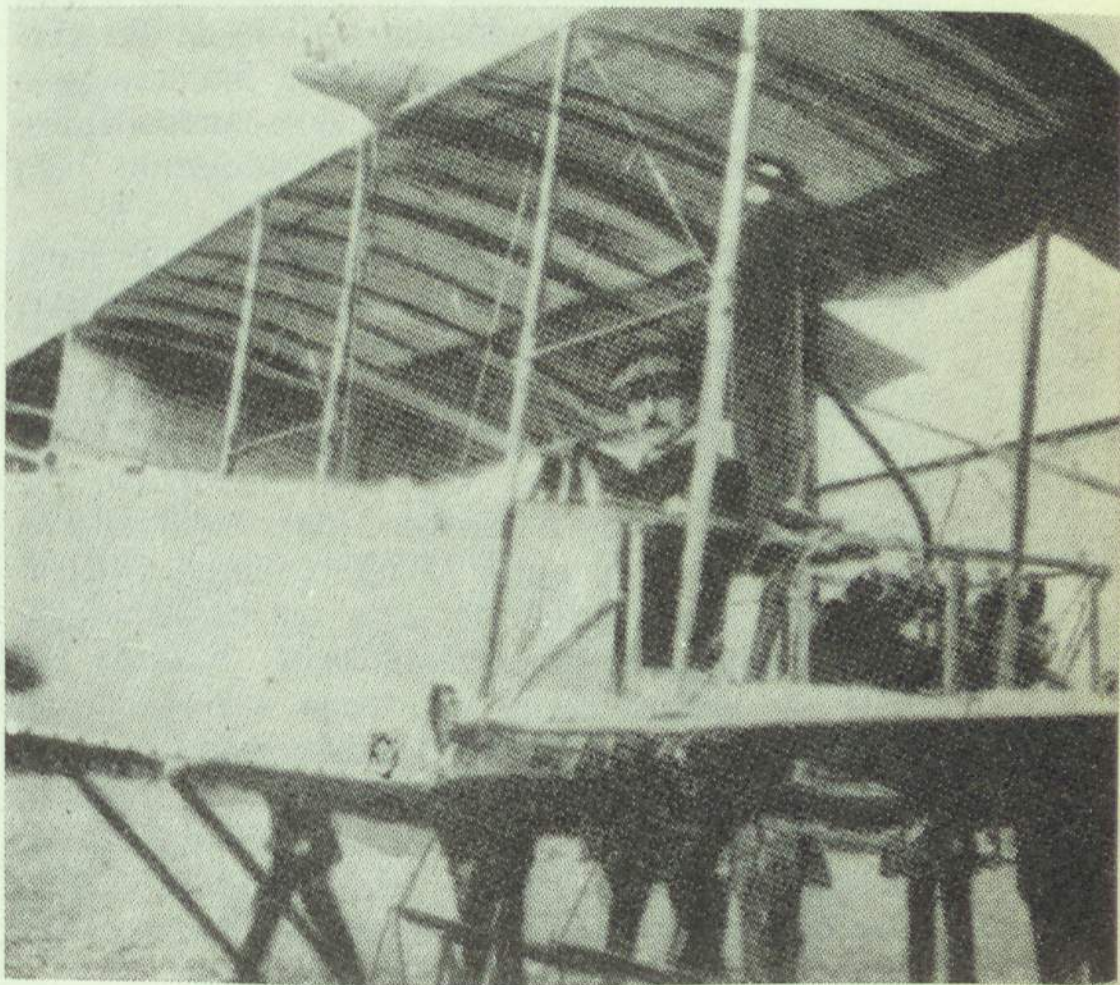
Com vivo e fino espírito, afirmando que a sua intromissão tem apenas a finalidade de «tirar o manto diáfano da fantasia à nudez forte da verdade», esclarece-nos o apreciado cronista, conhecedor a fundo da história da aviação, que o voo do aviador francês Trescartes, realizado no Porto em Setembro de 1912, que descrevemos aos nossos leitores, não foi o primeiro que se realizou no nosso país, pois, dois anos antes, já em Lisboa se tinham vivido acontecimentos idênticos.

A aviação em Portugal, diz-nos o sr. coronel Edgar Cardoso, «nasceu», portanto, na capital. «Depois de Blériot, piloto n.º 1 do Aero Club de França, ter atravessado a Mancha, a 25 de Julho de 1909, começou a observar-se na Europa o mesmo fenómeno que se passou com os balões. E assim, sucedem-se as exhibições de aviação, como espectáculos pagos, por intermédio de empresários, alguns pouco avisados ou competentes. Aparece então em 1909 o súbdito francês Desforges a pedir autorização para efectuar experiências em Lisboa, com o aviador seu compatriota Armand Zeffel, num aparelho Voisin. E em 17 de Outubro, o aludido piloto fez uma tentativa pouco feliz, sulcando todavia o espaço aéreo nacional, pela primeira vez, num salto de 180 metros a uma altura de 8 metros, partindo-se o seu aeroplano no embate com o solo.

É evidente — continua a esclarecer-nos o sr. coronel Edgar Cardoso — que a proeza não satisfaz a assistência, em cujos ouvidos retiniam os ecos da magnífica façanha de Blériot, mas em boa verdade ela era motivo para atribuir a Zeffel o título de precursor pela apresentação dum avião voando, precariamente, na capital do Império! Mas, atiladamente, a crítica conhecedora, considera a poste-

rior exhibição do aviador francês Julien Marnet, como o verdadeiro primeiro voo, realizado em Portugal. De facto, os seus voos englobaram as 3 fases peculiares, para um aceitamento unânime e indiscutível: descolagem perfeita, manobras aéreas, em extensa volta de vista, comandada com virtuosismo, e retorno ao ponto de partida, numa aterragem clássica e sem danos!

Marnet tinha o *brévet* de piloto aviador n.º 18 do prestigioso Aero Club de França, e como tal fora contratado pelo empresário D. Pedro Soler, realizando assim no hipódromo de Belém (improvisado em aeródromo), vários e sensacionais voos, a bordo dum Blériot XI, tipo Travessia da Mancha. Os três primeiros voos tiveram lugar na tarde de 27 de Abril de 1910, com a assistência do Infante D. Afonso e de cerca de uma dezena de milhares de espectadores, sobrevoando os Jerónimos, a Casa Pia e o rio Tejo a 100 metros de altitude. Efectua-



Armand Zeffel, a bordo do Voisin com que fez as primeiras experiências de voo em Lisboa (1909)



1910 — Julien Marnet agradecendo as ovações do público

ram-se depois deste, mais dois voos, um no dia seguinte e outro a 6 de Maio. Na mesma altura, um aviador menos credenciado, o suíço Amadeo Tadeolli, contratado pelo mesmo empresário, fez algumas pequenas demonstrações de voo, de interesse reduzido, igualmente num avião Blériot, que esteve depois exposto na garagem da Sociedade Portuguesa de Automóveis».

E o sr. coronel Edgar Cardoso termina o seu esclarecimento, afirmando que «O voo de Trescartes, reproduzido com elegância literária pelo sr. Vasco Callixto, teve lugar dois anos depois, num avião biplano M. Farman, adquirido pelo jornal *Comércio do Porto*, em França».

É certo que o nosso colaborador — que nada tem a ver com a secção de perguntas e respostas do jornal lisboeta citado na carta que recebemos — confiou em demasia na Imprensa portuense da época, a qual, efectivamente, afirma ter sido o avião de Leopoldo Trescartes «o primeiro aeroplano que em Portugal cortou o espaço». Mais habituado às «quatro rodas» do que às «asas», Vasco Callixto «aterrou» assim no Porto, sem ter passado pela capital. Mas, com esta rectificação, baseada em fonte tão segura como é a pena sabedora do sr. coronel Edgar Cardoso, ficará reposta a verdade dos factos e «dado a Lisboa o que é de Lisboa», restando-nos apresentar as nossas desculpas e do nosso colaborador por, nas nossas páginas, terem sido desvirtuados os primórdios do longo e brilhante historial da aviação em Portugal.

O EDITOR



A propósito de uma viagem gratuita de Porto a Duas Igrejas e volta, concedida pela nossa Administração à sr.^a D. Flávia dos Santos, de 105 anos, natural do Vimioso, que, também com a colaboração dos TAP, viajou de Lisboa ao Porto e volta, nos pretéritos dias 5 e 11 de Novembro, numa cruzada de boa vontade inspirada pelo jornal *O Século*, enviou a Comissão Executiva uma expressiva carta à Direcção-Geral da Companhia, cujas passagens principais a seguir transcrevemos:

O assunto recomendado às nossas Relações Públicas encontrou, conforme se lê no jornal O Século de 12 de Novembro e noutros noticiários da Imprensa diária, a maior compreensão e apoio da Região Norte, sendo de notar a acção pessoal do próprio Chefe de Região, sr. eng. António Canavezes Júnior.

Sendo assim, e porque tal actuação constitui um flagrante exemplo do bom sentido em que devem ser servidas as relações da Empresa com o público em geral, e com os seus utentes em particular, muito gostaria que essa Direcção-Geral fizesse sentir ao sr. eng. Canavezes e aos seus colaboradores em tal actuação, o apreço da Administração pela acção desenvolvida.

Pela Comissão Executiva
O Administrador
Eng. Costa Macedo



Raul Joaquim Carvalho

Temos a grata satisfação de apresentar mais um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

Trata-se do inspector de receitas de 1.^a classe Raul Joaquim Carvalho, da Região Sul.

Admitido em 16 de Agosto de 1918, como eventual administrativo, o inspector Raul Carvalho passou sucessivamente pelas categorias de praticante de factor, factor, encarregado de contabilidade, verificador de contabilidade, subinspector de contabilidade e por fim ascendeu a inspector de receitas.

Este distinto ferroviário ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Companhia.

O *Boletim da C. P.* tem o maior agrado em registar a longevidade profissional deste agente, ao mesmo tempo que o saúda e felicita, muito cordialmente.





PELO ENG. JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM

DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

OBJECTIVOS DA GINÁSTICA PARA TRABALHADORES

NUM dos últimos números deste *Boletim* foram já referidos os principais objectivos que se procuram atingir por meio da prática da ginástica para trabalhadores. Procuraremos agora referir as normas mais importantes a que este tipo de ginástica deve obedecer.

Num esquema de ginástica devem sempre ser incluídos exercícios preparatórios, a que se seguirão outros mais intensos. Deve além disso procurar-se uma exercitação total, isto é, fazer trabalhar todo o corpo e não apenas músculos e articulações. O objectivo a atingir será manter ou melhorar as condições funcionais nos adultos, e regularizar e estimular o normal desenvolvimento muscular nos jovens.

Os exercícios que não tiverem qualquer relação com os movimentos da vida funcional não deverão ser repetidos frequentemente a fim de evitar uma automatização dos mesmos, o que se consegue evitar variando os exercícios destinados a uma determinada finalidade. Pelo contrário, para indivíduos que queiram manter ou recuperar a atitude normal, só mediante uma prática repetida será possível conseguir que os músculos mantenham automaticamente as diversas partes do corpo na desejada e correcta posição.

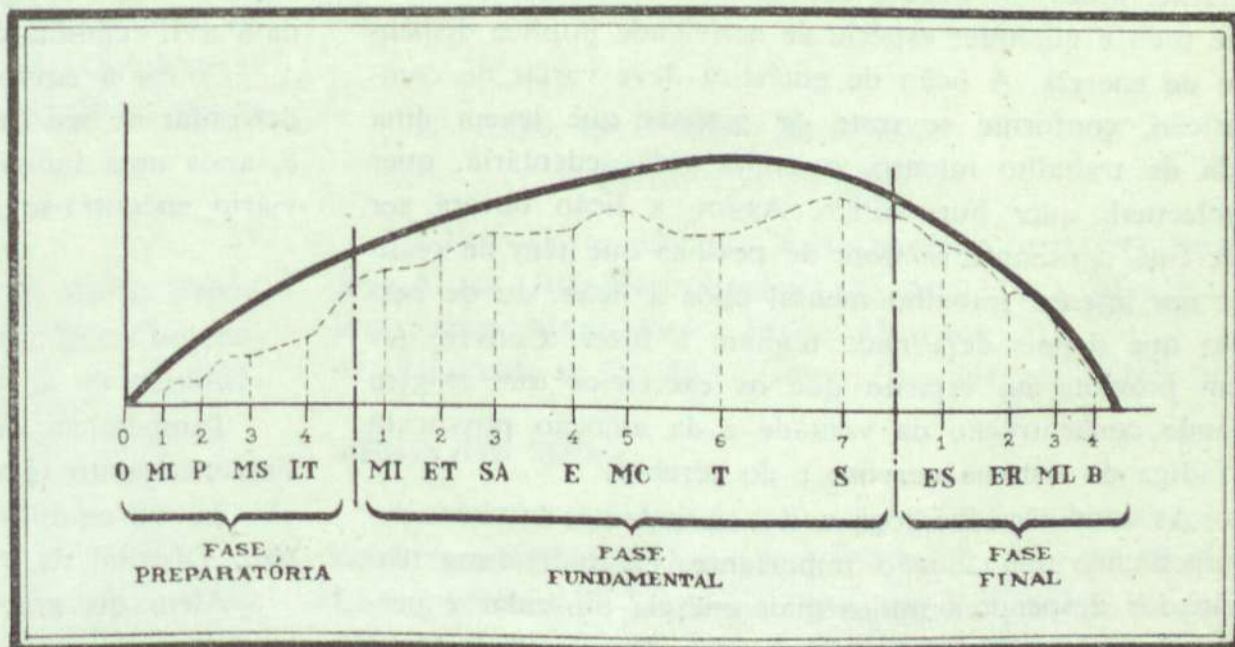
Estes exercícios, que constituirão a primeira importante subdivisão do esquema duma lição de ginástica — o grupo dos exercícios formativos — exigem um certo esforço da atenção e da vontade, paralelamente a um certo desenvolvimento do sentido muscular. A regra a que os mesmos deverão obedecer é: antes utilidade que prazer.

Em seguida ao grupo dos exercícios formativos reúnem-se geralmente

diversas espécies de exercícios de aplicação prática numa segunda divisão: o grupo dos exercícios aplicados. Neste grupo podem no entanto incluir-se alguns exercícios formativos com o objectivo de controlar a mobilidade treinada no decurso dos mesmos, assim como a força e o sentido muscular, e tanto a coordenação como a habilidade para a manutenção de uma boa atitude.

Como a maioria dos exercícios aplicados, especialmente a corrida, os saltos e alguns apoios, exige grande esforço do coração e dos pulmões, não devem ser aplicados em séries seguidas. Além disso, a sua intensidade depende muito da maneira como são executados, quer individualmente, com intervalos, quer em grupos, em especial quando toda a classe os executa simultaneamente.

Quando se executam os exercícios, dispostos entre si de acordo com as suas características normais, a curva representativa do esforço executado apresenta o seguinte aspecto gráfico:



Fase preparatória:

- O — exercícios de ordem
- MI — exercícios de membros inferiores
- P — exercícios de pescoço
- MS — exercícios de membros superiores
- LT — exercícios ligeiros de tronco

Fase fundamental:

- MI — exercícios de membros inferiores
- ET — exercícios de extensão do tronco
- SA — exercícios de suspensão e apoio
- E — exercícios de equilíbrio
- MC — exercícios de marcha e corrida
- T — exercícios de tronco
- S — exercícios de saltos

Fase final:

- ES — exercícios segmentares
- ER — exercícios respiratórios
- ML — marcha lenta
- B — banho

Assim, na fase preparatória, o esforço inicial será relativamente grande pela corrida e saltitar, mas manter-se-á em seguida por um trabalho em flexibilidade dos vários segmentos do corpo.

Seguir-se-á a fase fundamental, de intensidade ascendente, apenas quebrada pelos exercícios de equilíbrio e terminando no esforço máximo pela activação do coração e pulmões condicionada pelos saltos.

A fase final, constituída por alguns exercícios segmentares ligeiros e fáceis e uma marcha lenta, representa a fase decrescente, ou de normalização progressiva, do esforço geral despendido. Os exercícios finais devem pois durar tanto mais tempo quanto mais intenso tiver sido o esforço efectuado anteriormente.

No que diz respeito à intensidade do esforço a exigir há que ter em linha de conta não só a idade e o sexo dos executantes, mas também as suas ocupações diárias e as condições do seu treino.

Ao considerarmos a profissão ou ocupação do executante, antes ou depois da lição, devemos ter presente que toda e qualquer espécie de actividade implica dispêndio de energia. A lição de ginástica deve variar de composição, conforme se trate de pessoas que levem uma vida de trabalho intenso, ou uma vida sedentária, quer intelectual, quer burocrática. Assim, a lição deverá ser diferente consoante se trate de pessoas que têm de realizar um intenso trabalho mental após a lição, ou de pessoas que depois dela nada tenham a fazer. Convém ter bem presente no espírito que os exercícios que exigem grande concentração da vontade e da atenção provocam a fadiga do sistema nervoso e do cérebro.

As condições fisiológicas dos executantes também desempenham uma função importante. Os indivíduos não treinados despendem muito mais energia muscular e nervosa do que os fisicamente treinados. O grau de esforço

despendido pelos primeiros é duas vezes maior, ultrapassando, por isso, o necessário.

A fase final dos movimentos com que termina a lição deverá proporcionar ao executante uma sensação de prazer; todavia estes últimos exercícios não devem provocar quaisquer reacções que possam prejudicar as ocupações do praticante após a lição.

Embora a recuperação dos indivíduos seja automática, o tempo para ela exigível pode ser reduzido mediante exercícios adequados. Estes exercícios são designados por «exercícios finais» ou calmantes, pelo facto de produzirem o abaixamento da frequência do pulso. Os referidos exercícios não deverão ser intensos, isto é, não devem ser muito enérgicos, nem levados até ao extremo limite da mobilidade, nem devem conter novas ou difíceis modalidades de movimento. A recuperação funcional deve realizar-se durante o período em que a frequência respiratória do executante se mantém alterada.



NOTICIÁRIO DESPORTIVO

FUTEBOL

A equipa principal dos Ferroviários do Entroncamento, mercê dos bons resultados obtidos na época passada, encontra-se actualmente disputando o Campeonato Nacional da III Divisão (Zona C).

Ao cabo das três primeiras jornadas, os resultados obtidos foram os seguintes:

Dia 6/10 — Odivelas 1-Ferroviários 1

Dia 13/10 — Ferroviários 0-Nazarenos 0

Dia 27/10 — União de Leiria 3-Ferroviários 0

*
* *

Interrompidos no dia 20/10 os campeonatos nacionais de futebol, por motivo da preparação da equipa de Portugal para o jogo do Campeonato do Mundo (fase preliminar) contra a equipa da Roménia, disputou-se naquela data a 1.^a eliminatória da Taça de Portugal.

Coube à equipa dos Ferroviários do Entroncamento defrontar no seu campo a equipa do União de Montemor e, após uma indiscutível vitória por 3-1, o grupo ferroviário encontra-se apurado para a eliminatória seguinte.

*
* *

Também na categoria de juniores os Ferroviários do Entroncamento têm encarado cuidadosamente a preparação da sua equipa, tendo em vista a disputa do Campeonato Distrital da A. F. Santarém.

Além do grupo ferroviário, disputam também este torneio as equipas da Matrena, do Torres Novas e do

Actualidades Ferroviárias

A convite da Administração da Companhia esteve em Lisboa, nos dias 4 e 5 de Novembro, o comissário da Informação e das Relações Públicas da RENFE, o subdirector D. António Lago Carballo. Nas importantes reuniões de trabalhos havidas — e em que estiveram presentes os administradores eng. Costa Macedo e cor. Ferreira Valença, o director-geral eng. Espregueira Mendes, o director da Exploração eng. Júlio Santos, o chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, eng. Alfredo Garcia, o chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, dr. Carlos Albuquerque e o encarregado das Relações Públicas da Companhia, dr. Élio Cardoso — focaram-se, fundamentalmente, os seguintes pontos, além de se ter estudado a actual estrutura das Relações Públicas dos Caminhos de Ferro Espanhóis:



1. Intercâmbio geral sobre problemas inter-redes, especificamente das Relações Públicas e de Publicidade;
2. Correspondência directa, periódica e frequente, de assuntos respeitantes às Relações Públicas e à Publicidade de ambas as redes;
3. Melhoria dos serviços do Lisboa-Expresso (TER) no que se refere à edição de folhetos turísticos descritivos do percurso;
4. Informação adequada aos emigrantes que viajarem por Espanha, tanto oral como escrita, nas estações de fronteira e em trânsito, prestando-se-lhes a devida assistência e recorrendo para tal ao auxílio dos organismos oficiais competentes;
5. Divulgação de edições informativas sobre horários e tarifas das principais relações inter-redes;
6. Intensificação de permuta de cartazes turísticos publicitários, para afixação nas estações, entre as duas Administrações;
7. Promoção de uma reunião periódica — anual — de nível operativo, sobre assuntos técnicos e comerciais inter-redes.

União de Tomar, contra quem os rapazes do Entroncamento jogarão pela ordem indicada.

GINÁSTICA

Informa-nos a Direcção do G. D. dos Ferroviários do Entroncamento que, a partir do dia 21 de Outubro, se iniciaram as aulas de ginástica para os respectivos sócios e suas famílias.

BASQUETEBOL

A equipa feminina de basquetebol do Clube Ferroviário de Portugal, que se encontra disputando o Campeonato de Lisboa da modalidade, realizou já os seguintes jogos:

Dia 22/10, no Pavilhão da Ajuda:

Ferroviário 35-Atlético 33

Alinharam e marcaram pela equipa ferroviária: Nelsa Madeira (cap.) (12), Ana Bela Moita (13), Maria Eugénia

(8), Maria José Aquilino (1), Ana Maria (1) e Carolina Soares.

Ao intervalo o Atlético Clube de Portugal venceu por 16-14.

*
* *

Dia 29/10, no Pavilhão da Ajuda:

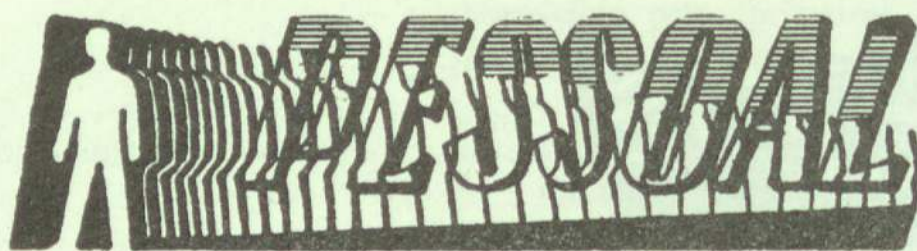
Ferroviário 33-Algés 35

O Ferroviário alinhou: Nelsa Madeira (cap.) (8), Ana Bela Moita (10), Maria Eugénia (5), Ana Maria (6), Carolina Soares, Maria José e Maria Alice (4).

Resultado ao fim do 1.º tempo: Ferroviário 14-Algés 16.

TÉNIS DE MESA

Iniciam-se na segunda quinzena de Novembro os torneios regionais individuais da F. N. A. T.. No distrito de Lisboa efectuaram-se 72 inscrições, tendo o C. A. T. dos Ferroviários de Lisboa inscrito três dos seus jogadores.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Agosto do corrente ano

A Economista praticante — o Adido Administrativo, dr. José Júlio Ferreira Amado.

A Factores de 3.^a classe — os Praticantes de factor, Francisco Lopes de Matos, António Manuel de Matos Machado, Manuel João Martins, José António Vitorino Tomás, António da Silva Louro, José Sirgado de Oliveira Paulo, Arnaldo de Jesus Costa, José Manuel Cardoso da Silva Malaca, José da Graça Patinha, Adão Armando Ferreira de Sousa Júnior, Carlos da Silva Pinheiro Ramos, Paulo de Carvalho Cardoso, José Maria Ramos, José Maria de Jesus Rodrigues Breda, António da Costa Figueiredo, António Filipe Neutel, Amadeu da Conceição Lourenço, Marcelino Francisco Leitão de Almeida, João Virgílio Vieira Nunes, Adelino Carvalho Castanheira, Joaquim Marques Correia, Eduardo Dias Marques, José Alberto Araújo Gomes, Fernando da Rocha Lopes, Afonso Vicente da Silva, Aires Gaspar Simões, Luís Maria Grilo, Saul Martins de Pinho, João Ribeiro dos Santos, Manuel Eustáquio Rosado, Armindo Henriques Miguel Simões, Jaime Gamboa Cardina, Manuel de Campos Albuquerque, Fernando Mendes Ramos, Urbano Fernando Dias Militão, António de Oliveira Fortuna, Eduardo Augusto Pinto Marques, Domingos Cardoso Tremoceiro, Armando da Silva Vieira, António Morgado Dias Narciso, José Marques Pio, Joaquim João da Conceição Diogo, Jorge Maria Lopes, Inocêncio José Perna Torta dos Santos, Abílio Duarte Simões, Bernardino António Martins Palma, Manuel Zambujo Ferreira Ventura, Vítor Manuel Bicho Correia, Joaquim Manuel Silva Monteiro, Augusto de Oliveira Filipe, Joaquim Alves Heitor, Francisco Silvestre de Oliveira Silva, António Fernando Gonçalves da Silva, José Ramalho Valente, António Camelo Moreira, Joaquim Cordeiro Gaspar, António Correia Amaral, Fernando de Jesus António, José António Ramos Rosa Montalvo, Manuel da Silva Monteiro, Jorge Cardoso Dias, Manuel Alves Acates Sousa, José Baptista Marques Branco, José Francisco Pires Guerra, José António Antunes de Freitas, Joaquim Manuel Carriço Silva, Carlos Henrique Delgado, José Aníbal da Cruz Luís, Manuel Almeida dos Santos Pinto, Manuel Ribeiro Peralta, Henrique da Fonseca Maia, José da Costa Gomes Pereira, Júlio Marques Pires, Manuel António da Silva Nunes, José de Abreu Moreira, Abílio Martins, João Gomes Gonçalves, Manuel Joaquim Damas Leal, Luís Manuel Pereira Coxixo, Armando José Neves Renca, José Almeida dos Santos, Fernando Simões Resende, António Marques Timóteo, João Manuel Santiago de Matos, José Jorge Gomes, José Fernando Pinheiro Monteiro, Jaime Frias Rodrigues, Francisco Gaspar da Rocha, Fernando de Vasconcelos Borges, Teófilo Augusto Alves, José de Queirós, José Manuel Canavilhas São Bento, Carlos Manuel de Queirós Magalhães, José António Alves Fontinha, José Marques Cortesão, José Carlos de Oliveira Queirós, António Rodrigues Pinto, Joaquim Arnaldo Guedes Vieira, José Almeida da Silva, Joaquim Ribeiro Maduro, Joaquim Manuel Sequeira Serpa, António José Tavares Ferreira, Daniel Santa de Sá, Boaventura José Marques Pereira, Hermínio Joaquim Seabra Galambas, José Cardoso Salgueiro, Desidério Dias Cabrita, Joaquim Pires Carepo, Augusto Martins da Cruz, Alísio Lopes de Oliveira, José Alberto Marques de Oliveira, José Moreira da Cruz, José Azevedo Moreira, José António Rodrigues dos Santos, Júlio Ribeiro de Oliveira, José da Silva Francisco, José Argueles Morgado, Edgar Afonso Novo Guerreiro, Carlos Augusto dos Santos Lopes da Silva, Eugénio Penha Segurado, José Monteiro Vergeiro, António Ferreira Barbosa, António Ferreira Bento, Floriano de Oliveira Pereira, José Francisco Ricardo, Manuel Carvalho Almeida, João José Rodrigues, Amílcar Adílio de Matos Lopes Grilo, Carlos Alberto Lopes Gil Chorão, Fernando Mendes Teixeira, Sérgio Manuel Amaral Pinto, António Manuel Faria Camacho, José Brazete Alexandre, Fernando Silvério Queijo, Carlos Alberto Rodrigues Fonseca, João de Almeida Rodrigues, Luís Filipe Correia Sequeira, Constantino Delgado Pinheiro, António Fernandes Ribeiro, António José Pereira Martins Ferro, Gil Manuel Torres Monteiro, Amílcar de Matos Carias, José Raul Santos Gonçalves, Rogério Simões Roseiro, Paulo Raposo Soeiro Comba, José Manuel da Silva Pinto Machado, Carlos Manuel Pinto Vieira, Manuel Joaquim Cabanejo e Bento da Rosa Costa.

A Caixeiro de 3.^a classe — o Servente de 3.^a classe, Arlindo Maria Rodrigues Candeias.

A Operários de 4.^a classe — os Operários eventuais, João da Encarnação Pires e Carlos Alberto Marques da Cunha.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, Belmiro da Fonseca, Francisco José Rodrigues, Fernando do Espírito Santo Marques, Agostinho Manuel Almeida, António Américo Magalhães Sousa, José Pinto Evaristo, José de Oliveira Araújo, José Manuel Rodrigues Fonseca, Manuel Rodrigues Fonseca, Manuel Joaquim Santos Cardoso, Vasco da Fonseca, António Jesus Teixeira, Joaquim Carneiro Teixeira, António Joaquim Rui Minhava, Leopoldo Manuel Cortês Marques, Manuel Monteiro, Mário Pinto Mesquita, José Monteiro, António Martins, Manuel Paiva Pereira, Leandro José Santana, Luís Rodrigues Gamito, António José, João Marques Tôco, Manuel Vieira Santos, Manuel Martinho Fidalgo, Joaquim Pereira da Costa, Júlio Cabeda Alves, Miguel Anjos Peres, João Fernandes Pires, Aníbal Figueira Roque, Policarpo Gonçalves, José Pimenta Albino, Afonso Augusto Costa Brito, Manuel Luís, Joaquim Baião, Nicolau Silvestre Pereira, João Pereira Machado, José Inácio Caeiro, Olímpio António Santinhos, João Manuel da Costa Caetano, Manuel Inácio Raposo, Domingos Lúcio Silva Carapinha, Francisco Maria Sesinando Martins, Manuel Alexandre Guerreiro Lopes, Manuel Pedro Cabrita, Manuel Mendes Alves, Manuel Martins da Conceição, José Augusto Lapo, Manuel Cardoso de Jesus, Manuel Gonçalves Júlio, Manuel Lopes Ferreira, António dos Santos, Sérgio da Costa Carrilho, José Jorge Lima, Arlindo Lopes de Almeida, Francisco Tapadinhas Lourenço, Mário Pimentel dos Santos, António Martins, Artur Ferreira, Manuel Ferreira, Manuel da Fonseca Monteiro, Joaquim Gomes Nogueira, José Soles Fernandes, Hélder dos Santos Baltazar, Armindo José Bombico, Hermenegildo Nascimento Caitano, Armando Teixeira Magalhães, Bernardo Matos Marques, Maximino de Jesus, António Figueiredo Lopes, António João Filipe, Victorino Freitas, Valdemar Avelino Teixeira Baptista, Bertolino de Oliveira, Narciso Ferreira Almeida, Alberto Carmezim, Fran-

cisco das Candeias Madeira, Manuel de Oliveira Alves, José Joaquim, Joaquim Cipriano Pires, Joaquim Lourenço da Luz, José Afonso de Sousa, Rafael Cardoso Nunes, Luís Mendes Miguel, Artur da Silva Paulo, Manuel Joaquim Pinto, António Prazeres Penedo, Francisco Nunes, Manuel Luís Pedro, António Simão Fernandes, António Rafael dos Santos, Joaquim Francisco, Manuel Santos Dinis, Ananias António Jesus, Jesuino Rato Daniel, Manuel Teixeira Magalhães, Joaquim Alves, Francisco Marques Bento, Manuel Inácio, Aníbal Sabino Sequeira, Manuel Luciano Guerreiro, João Mariano Gonçalves, José Conceição Costa, Joaquim Teixeira Gomes, José Lucas Guedes, Joaquim Pinto Pinheiro, Manuel Pereira Gomes, Victorino Pereira Guerreiro, José Joaquim, António José, Amílcar Santos Gordete, Adriano Vicente Canhoto, António Sobreira, Fernando José Clérigo, Eusébio Maria, Joaquim Cardoso Jesus, Filipe Pires, Manuel Sequeira Gomes, Eduardo Ramos Guerreiro, Carlos Claudino Pereira, Manuel Parreira, Sebastião Matias Fernandes, João Ribeiro Farinha, Ramiro José Silva, José Joaquim de Sousa, José Pereira Palhas, Magelino Rosa, Manuel Rosa Moita, António Ourives Barreiro, Joaquim Pombo Crespo, José Manuel Pimentão Quadrado, Manuel Joaquim Belchior, Joaquim Veríssimo Pires, Manuel António Oliveira Santos, Albano Lopes, João do Carmo Velez Pedreiro, José António Pereira, Joaquim Ribeiro Bucho, João Vitorino Aires, Joaquim Correia Luzio, Adelino Cardoso Preto, Francisco José Cabreira Carvalheira, Francisco Xavier Jacinto, António Manuel Carvalheira Narigueta, Joaquim António Esteves, Manuel da Costa, João Barroso Baptista, Manuel Rafael Taborda Cafede, Augusto Abreu Ferreira, Joaquim da Fonte Isménio, António Jacinto, António Artur Areias Cidrão, António Silva Valente, José Pereira, Floriano Miguel Inácio, António Miguel, Inácio João da Silva Correia, António Ramos Gamito, João de Oliveira Carrilho, Joaquim Cardoso Vicente, Francisco Maria Nicolau Maurício, Francisco Carrilho Correia, António Marques, João Pinto Monteiro, José João, António Rosário Matos, João Manuel do Rosário, José Paulino, Manuel Martins Pereira, José Eduardo Neves, António Duarte Catarino, Manuel Joaquim Gonçalves, António Serafim de Jesus, Custódio José Paixão, Henrique António Mendes, António Jerónimo, António Amaro Albino, João Felizardo Esquina, João Claudino Gabriel, António Henrique Mendes, Manuel de Matos Godinho, Maximino Augusto Moutinho da Silva, João Martins Vilas, António Sousa, José António da Costa, António Jacinto Francisco, António Mário Santos Pereira, Augusto Luciano, Rogério Carvalho dos Santos, António Correia, António Ceríaco, Joaquim Custódio Gamito Pereira, António Joaquim Gamito, Manuel Salgado Dias, José Luís Passeira, Abel Augusto Reto, Manuel Cândido Seixas Teixeira, Francisco Cândido Pereira, António Nascimento Silva, José Linhares Amorim Menezes, António Lopes Gil, José Maria Leocádio, António Maria Sousa Araújo, António Pedro das Neves Grazina, Manuel Henrique, José Baptista Serra, António Carmona Pica, Diogo Francisco Lagarto, José António Croca, Arlindo Joaquim Domingos, José António Pires, Francisco Marques Marcelino, José Miguel, Manuel Jacinto Romão, José Novo Afonso, Manuel Henriques, Manuel Assunção Matos, Joaquim Parreira Aleixo, Manuel de Matos dos Santos, António Joaquim Teixeira, Amílcar Augusto Gonçalves, António Rodrigues Ferreira, José Inácio Rosa, António da Silva Coelho, Maurício de Jesus Custódio, António Martins Lourenço, João Jesus Mateus, José do Nascimento, José Luís Bento Neutel, José Tomé da Silva, João Patrício dos Santos, António Manuel Pina, José Filipe Dias Fernandes, Joaquim Almeida Borges, José Pinto Mesquita, Salvador Costa Fonseca, Marcelino Rodrigues Alexandre, Manuel Pereira Cardoso, Adérito Cruz Pinto, Claudino José Silva, Aníbal Joaquim Rodrigues, António Afonso Suzano, Agostinho Carrico Dias, Armando Cardoso, Augusto Pinto Garcias, João Lopes Sousa Lucas, Basílio Fernando Teixeira Mendes, Altino Anjos Miguel, António Policarpo Gomes Cerqueira, José Praça Nogueira, Carlos Sequeira, José da Silva, António Augusto, Manuel Francisco Lagartixa Cabeça Oca, Carlos da Fonte Ferreira, Etelvino Lopes, João da Cunha Caetano e António Alves dos Santos.

A contar de Setembro do corrente ano

A Engenheiro de 3.^a classe — o Engenheiro praticante, Vítor Manuel Cabral de Carvalho.

A Operários de 4.^a classe — os Eventuais, José Augusto Monteiro Cruz, Adelino Adriano Gonçalves e José Sequeira Correia.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, Manuel Rodrigues Martins, José Aníbal Pinto Fernandes, Manuel Maria Simão, Jeremias Nunes Vidal, José António de Assunção, António Maria Cardoso Queirós, José Pereira Peixeiro, Avelino Leal Sousa, Carlos das Neves Correia, Joaquim dos Santos, António Guerreiro Júnior, José António da Silva, Manuel das Candeias Madeira, Raul José Botas, Joaquim António Coelho, António Joaquim Fortio Pimentel, José Severino Gonçalves, Fernando Contino Ferreira, Manuel José da Silva, Delfino Joaquim Covas, João António Damaso, Gregório Manuel Palma Destapado, José Joaquim Pelado, Francisco da Silva Soares, António Luís Mendes da Silva, José Marques Seginando, Francisco da Silva Rodrigues, Inácio Mateus Lourenço, Francisco João Emília, Manuel Gertrudes Faísca, Celso Ventura Carvalho, José Lourenço Félix, Vasco Manuel Lopes, José Coelho dos Santos, Adelino da Silva, Altino José Pombo, João Nunes Miguel, Albino Custódio Correia, António Inácio Pereira, Domingos Alves Ribeiro, Manuel Velez Poeiras, Francisco José de Matos, Luís António Teixeira, Artur Ferreira Rodrigues, Joaquim António Martins, António Augusto Sousa, António Belchior de Matos, José Isidro de Sousa, Serafim Pereira Pinheiro, Joaquim Maia dos Santos, Manuel Marques Martins, Jaime Jesus Rodrigues, Fernando Rodrigues Leal, Acácio da Silva, Joaquim Vieira, António Bernardes Tinoco, José Ribeiro de Bessa, António Maria Alves Ambrósio, Mário Arménio Moreira, António Lopes Silva, Anselmo Cardoso, António Costa Taveira, Agostinho Sousa Machado, Germano Correia Oliveira, Manuel Fernando Soares Pinto Valente, António da Silva Lavrador, Alberto Pereira, António João Correia Pereira, António Branco Pereira Gomes, João Martins Monteiro, Amílcar José Torres, Alberto Augusto Lopes, José Pereira, Armando Pereira, Manuel Rodrigues da Rosa Repolho, João Alves Bolete, Rodrigo Pereira, Aquiles Gomes Grilo, Vicente Lozano Dias, Leonel José Joaquim, José Morgado Gamito, Júlio Seginando, Agostinho Coelho de Sousa, António Ferreira, Hercúlo Domingos Rosa, Manuel Jerónimo Franco, José de Almeida Fernandes, Joaquim António dos Santos, Armando Pereira Rosa Pólvora, Acácio José Martins, Joaquim José António, Manuel Cândido Maria, João Manuel Cota, Carlos Maria Gonçalves, Henrique Alcaçarenho da Silva, Joaquim Baptista Moura, Joaquim José Pereira Inocência, Miguel Gonçalves, Joaquim Manuel Beato, José Francisco Lambuça, Firmino António Branco, José Gaspar Pissarreira, Higino José Canilhas, Luís Pereira Mateus, Joaquim Manuel dos Reis, David Bento da Silva, João Pereira Gonçalves, José António Pimenta, João Figueiredo Lopes, Joaquim Ramos, António Dias Pereira, Delfim Fernando Marques, Augusto Nogueira de Barros, Manuel Dias Pereira, António Monteiro Teixeira, Fernando Augusto Menino, Armando Augusto Afonso, Marcelino Alexandre Ramalho, Luís Augusto Moutinho Cláudio, Manuel Fernando Nascimento Brilhante, José Augusto Pinela Moutinho Cláudio, Mário Jorge, Antero Pereira da Costa, Manuel António Pissarra e António da Fonseca.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Bernardino de Matos Torres, contabilista de 3.^a classe; João Fernandes Picado, chefe de escritório; Joaquim Rodrigues, subchefe de depósito; José Aniceto Ramos, chefe de estação de 1.^a classe; Antônio da Costa Filipe, contramestre de 2.^a classe e Zacarias da Silva Pereira, chefe de maquinistas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Joaquim Martins Entrudo Júnior, chefe de secção; Ricardo Correia Júnior, chefe de brigada; Estêvão Antônio Nunes, escriturário de 2.^a classe; José Luís, condutor principal; Arnaldo Marques Moura e Manuel de Freitas, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Joaquim de Sousa Vieira, fiel de cais; Feliciano José Leocádio, condutor de 1.^a classe; Pedro Vicente, operário de 2.^a classe; Augusto Fernandes, condutor de 2.^a classe; Jesué da Silva, capataz de manobras de 1.^a classe e Antônio Monteiro, agulheiro de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Valdemar Pereira Esteves, agulheiro de 2.^a classe; Brilhantino Fernandes Dias, capataz de manutenção; Augusto Moura Júnior, Arcelino da Conceição, João Baptista Polido e José Ivo Antônio, serventes de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Antônio Pinto dos Santos, Ernesto Alegria Póvoa, Antônio de Sousa, Albano Henriques, Joaquim Miguel e Antônio Cardoso, serventes de 1.^a classe.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Alexandre Monteiro Ramos* e *Joaquim Gil Nogueira*, inspectores de secção de exploração ; *José Filipe Aires*, adido técnico de 2.^a classe ; *Manuel Gonçalves Magalhães*, contramestre de 1.^a classe ; *Manuel Simões*, subinspector de secção de exploração e *João Mendes da Silva*, chefe de estação de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Marques dos Santos*, *José Vicente Arez*, *Armando de Matos André*, *Manuel Vicente Justo*, *António Godinho Serra* e *José Ferreira*, chefes de estação de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Adelino Bernardo*, *Carlos Matoso* e *José Casimiro*, chefes de estação de 2.^a classe ; *Manuel Martins*, *António Gerales* e *Armando Pereira da Silva*, chefes de estação de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Estêvão de Almeida* e *Elmano Leonardo Jorge*, chefes de estação de 3.^a classe ; *José dos Santos Palmeira Barroso*, *José António Oitavém* e *Luís Matias*, factores de 1.^a classe ; e *Joaquim António*, condutor principal.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Morgado de Oliveira Freire*, escriturário de 3.^a classe ; *Carlos Marreiros*, agulheiro de 1.^a classe ; *Manuel Pinto*, *Manuel Rodrigues da Costa*, *Leonel Maria Gama Lobo* e *Mário Rodrigues de Carvalho*, serventes de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Salvador Arraiolos, José Ramos do Nascimento, José Gabriel Lopes, Manuel Aleixo Matias, Flondório Vieira e Manuel António dos Santos*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Afonso Gralha, Armando Pereira Ribeiro, Maximino Rosa de Almeida Cavaco, João Manuel Mota, João Francisco dos Anjos Bolas e António João Agostinho*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim António Pisco, Francisco Augusto da Silva Galrito, Joaquim Manuel dos Prazeres, António Dias Caldeira, Nicolau Rodrigues e Daniel da Cruz Lacerda*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José António Marques Curto, José Vicente Picanço, José Cipriano Pires, José Martins Caldeirinha, Cesaltino Domingues e Álvaro Gonçalves Tinoco*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.