

Boletim da C. P.

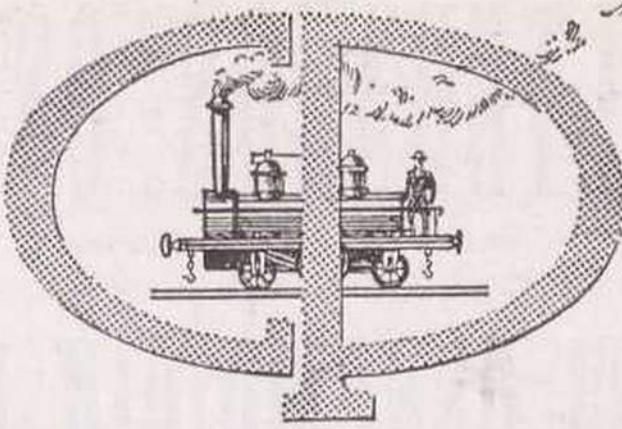


Número 477

Março de 1969

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL



N.º 477 • MARÇO 1969 • 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

Assembleia extraordinária de accionistas



OB a presidência do prof. Afonso Queiró, director da Faculdade de Direito de Coimbra, efectuou-se em 20 de Março, a requerimento do Conselho de Administração, a assembleia geral extraordinária dos accionistas da C. P. com vista à modificação de alguns artigos dos actuais estatutos por que se rege a Companhia. Ponto mais importante da nova alteração: a fixação do limite de idade de 70 anos para os administradores — o que, como afirmou o presidente da Comissão Executiva, major Mário Costa, «é uma medida humana, que permite um merecido descanso a todos aqueles que por dedicação ao serviço da Empresa se esqueceriam dessa necessidade».

ALTERADOS OS ESTATUTOS DA COMPANHIA em assembleia extraordinária de accionistas

Atingidos pelo limite de idade o presidente do Conselho de Administração prof. Mário de Figueiredo e o presidente da Comissão Executiva, major Mário Costa

Sugerido que o prof. Mário de Figueiredo conserve o cargo e as regalias a título honorário

Nos termos do artigo 42.º, e por força do disposto no segundo período do artigo 43.º dos Estatutos da Companhia, aprovados pelo decreto de 11 de Agosto de 1966, publicado no *Diário do Governo* n.º 186, III Série, da mesma data, reuniu-se, na tarde de 20 de Março, a assembleia geral dos accionistas da C. P. para deliberar acerca de uma proposta de alteração dos Estatutos, apresentada pelo Conselho de Administração.

Presidiu o prof. doutor Afonso Rodrigues Queiró, secretariado pelos srs. dr. Armando Vieira de Carvalho e Jaime Amador e Pinho.

Presentes os administradores major Mário Costa, presidente da Comissão Executiva, engs. Costa Macedo, Oliveira Martins e Brito e Cunha, coronel Ferreira Valença e brigadeiro Almeida Fernandes e o director-geral eng. Espregueira Mendes.

Na mesa dos jornalistas, o dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia e secretariando a sessão, por parte da C. P., os srs. Andrade Gil e José Ferreira, secretário da Administração e secretário-adjunto, respectivamente.

A ordem do dia visava a modificação dos artigos 3.º, 11.º, 15.º, 19.º e 20.º dos Estatutos.

Conforme a lei, só puderam tomar parte na

assembleia os accionistas de acções nominativas averbadas ou de acções ao portador dez dias antes depositadas na sede da Companhia ou no Banco Fonsecas & Burnay, em Lisboa, ou na filial do Banco Lisboa & Açores ou na filial do Banco Fonsecas & Burnay, no Porto, e possuidores de cartas de admissão passadas pelo Conselho de Administração, à vista das acções averbadas ou dos recibos de depósito das acções ao portador.

A Assembleia constituiu-se nos termos dos artigos 34.º a 48.º dos Estatutos.

*
* *

Aberta a sessão, o administrador major Mário Costa leu o seguinte texto :

Senhor presidente

Senhores accionistas

Continua hospitalizado, embora já sem gravidade, graças a Deus, o nosso presidente do Conselho de Administração, sr. doutor Mário de Figueiredo.

Formulamos os mais sinceros e veementes votos pelo seu pronto restabelecimento.

Pela força desta circunstância cumpre-me dar a V. Ex.ª alguma explicações.

A requerimento do Conselho de Administração, dig-

nou-se o sr. presidente da Mesa da Assembleia Geral, convocar V. Ex.^{as} para, nos termos do art. 42º dos Estatutos, deliberarem sobre uma proposta de alteração aos mesmos Estatutos que o Conselho sabe corresponder a uma política superior.

Entrando, agora, no que constitui a ordem do dia, quero supor que a concretização das modificações propostas já se encontra nas mãos de todos V. Ex.^{as}.

Haverá que justificá-las, ainda que por uma forma



O accionista Rui Abreu Marques: «Presto a minha rendida homenagem de respeito e admiração ao prof. Mário de Figueiredo a quem a C. P. tanto deve nesta hora ímpar de dignificação e modernização dos caminhos de ferro portugueses!»

sucinta, dado que umas são de natureza funcional — facilmente compreendida por uma Assembleia constituída por pessoas experimentadas e conhecedoras da nossa vida administrativa — e outras são de natureza humana, semelhantes às que já se encontram estatutariamente estabelecidas em outras instituições.

Assim:

Quanto ao Art. 3º, propõe-se a eliminação pura e

simples da longa enumeração das linhas e ramais que fazem parte da concessão.

Poder-se-ia actualizá-la com a eliminação da referência aos ramais de Matosinhos, de S. Gens e do Seixal, cuja supressão já foi determinada. Mas as novas linhas que resultarão da execução do que se encontra projectado para os Nós Ferroviários do PORTO e de LISBOA, designadamente para os acessos à Ponte sobre o Tejo, e ainda porventura as supressões que uma política superior venha a estabelecer, aconselham a eliminar a enumeração da longa série de linhas e ramais.

Por isso se propõe a fórmula lacónica, mas definitiva, «... que lhe forem concedidos pelo Estado» que consideramos melhor, sob o ponto de vista jurídico.

Quanto aos Art.^{os} 11º e 15º, pouco haverá que dizer. A alteração do art. 11º visa a criação de títulos de 50 a 100 obrigações, simplificando-se, assim, uma parte do trabalho administrativo perante o volume e forma de subscrição dos nossos empréstimos. A alteração do § único do art. 15º, tem por finalidade assegurar com maior objectividade o exercício das respectivas funções quando na falta ou impedimento do presidente do Conselho de Administração outro tanto se verifique com o presidente da Comissão Executiva.

Quanto à modificação proposta para o art. 19º estabelecendo o limite de idade para os administradores da Companhia julgam-la uma medida humana, que permite um merecido descanso, até àqueles que por dedicação ao serviço se esqueceriam dessa necessidade.

Quanto ao que se propõe no art. 20º trata-se de uma orientação, já seguida em outras empresas, e que julgo estar de harmonia com o espírito de justiça de V. Ex.^{as} como sei estar no do Governo.

* * *

Usaram da palavra, seguidamente, vários accionistas. O dr. Braga da Cruz lastimou a ausência do prof. Mário de Figueiredo, de quem teceu rassgado elogio, associando-se aos votos pelas suas completas melhorias.

O accionista Rui Abreu Marques evocou, em termos entusiásticos a figura do antigo primeiro-ministro dr. Oliveira Salazar, exprimindo o desejo de que o estado de saúde do eminente homem de Estado continue a acusar as melhorias que se têm anunciado, e compartilhou dos votos manifestados pelos oradores que o antecederam acerca do prof. Mário de Figueiredo, para quem teve palavras do maior respeito e admiração, como espírito dinâmico e jovem a quem a C. P. tudo deve nesta fase de actualização em que se vive, com tão grande intensidade. Propôs que de futuro os assuntos a submeter à assembleia geral dos accionistas passem a ser anunciados em condições de permitirem uma dis-



Os administradores e director-geral da C. P. num momento da sessão

cussão ordenada, evitando-se confusões e improvisações de ocasião.

O accionista Manuel Chaves Caminha declarou fazer suas as palavras de apreço e veneração que os outros accionistas tinham proferido em relação ao prof. Mário de Figueiredo, pessoa sem a qual os nossos caminhos de ferro nada teriam feito.

O accionista dr. Ferraz de Oliveira, depois de se referir ao prof. Mário de Figueiredo como figura prestigiosíssima de mestre de Direito e de homem público com larga folha de serviços prestados à Nação, propos que em próxima assembleia geral, expressamente convocada para esse fim, ao prof. Mário de Figueiredo fosse conferido o título de presidente honorário do Conselho de Administração, com todas as regalias que actualmente usufrui, já que tinha de abandonar o exercício efectivo do cargo por força discutível do limite de idade. E salientou que a forma por que o prof. Mário de Figueiredo durante largos anos pusera ao serviço da Companhia o seu imenso saber e o seu devotado esforço, justificavam plenamente aquela distinção.

O accionista eng. Carlos Alves prestou, em seguida, viva homenagem ao presidente do Conselho de Administração da C. P., prof. Mário de Figueiredo, apontando-o como figura única pelo seu talento, pela integridade do seu carácter, pela honradez da sua longa vida pública, em que ocupou

cargos do maior relevo e responsabilidade, entre os quais, o de ministro e o de presidente da Assembleia Nacional. E deplorou que o limite de idade privasse a C. P. de um dos seus mais nobres e proficientes administradores.

Todos os oradores manifestaram também a sua consideração pelo administrador major Mário Costa e lamentaram que a dura lei da idade igualmente o afastasse, privando a C. P. do seu concurso e experiência.

Em dada altura da sessão, ocorreu uma breve intervenção do antigo secretário-geral da Companhia, eng. António Branco Cabral, na sua qualidade de accionista :

— A lei do limite de idade é sómente aplicável aos administradores da Companhia ou também aos



O accionista dr. Ferraz de Oliveira, presidente da Comissão Corporativa dos Ferroviários : «Sugiro que em futura assembleia, para o efeito expressamente convocada, o título e as regalias de presidente honorário do Conselho de Administração da C. P. sejam atribuídos ao proj. Mário de Figueiredo»

membros directivos do Conselho Fiscal e da Mesa da Assembleia Geral?

Resposta pronta do prof. Afonso Queiró:

— Apenas está em causa a proposta apresentada pelo Conselho de Administração. E esta únicamente se refere aos administradores!

*
* *

Foi em seguida aprovada, por unanimidade, a proposta de alteração dos Estatutos, cujas redacções definitivas são as seguintes:

Art. 3º. O fim principal da Companhia é a exploração das linhas e ramais de caminho de ferro que lhe forem concedidos pelo Estado.

§ único. Enquanto subsistir o arrendamento celebrado entre a Companhia e a Sociedade Estoril, por contrato de 7 de Agosto de 1918 e 11 de Outubro de 1946, a linha de Cascais poderá continuar a ser explorada pela Sociedade arrendatária.

Art. 11º. Haverá títulos de 1, 5, 10, 50 ou 100 obrigações, à escolha do subscritor. As obrigações poderão ser nominativas ou ao portador.

Art. 15º. O Conselho de Administração terá um presidente designado livremente pelo Governo, de entre os administradores.

§ único. Na falta ou impedimento do presidente, as suas funções serão desempenhadas pelo presidente da comissão a que se refere o artigo seguinte, e, na falta ou impedimento deste, pelo administrador mais antigo dessa comissão.

Art. 19º. O mandato dos administradores eleitos tem a duração de três anos, sendo permitida a sua reeleição.

§ 1º. O mandato dos administradores designados pelo Governo tem, igualmente, a duração de três anos, entendendo-se que cessam automaticamente as suas funções no

termo do mandato se não forem expressamente reconduzidos.

§ 2º. O mandato dos administradores eleitos ou designados pelo Governo cessa ao perfazerem setenta anos de idade, não podendo ser reeleitos ou reconduzidos.

§ 3º. Quando cesse as suas funções nos termos do § anterior um presidente do Conselho de Administração que a Assembleia Geral reconheça ter prestado à Companhia serviços relevantes, poderá a Assembleia conferir-lhe o título e as regalias de «presidente honorário».

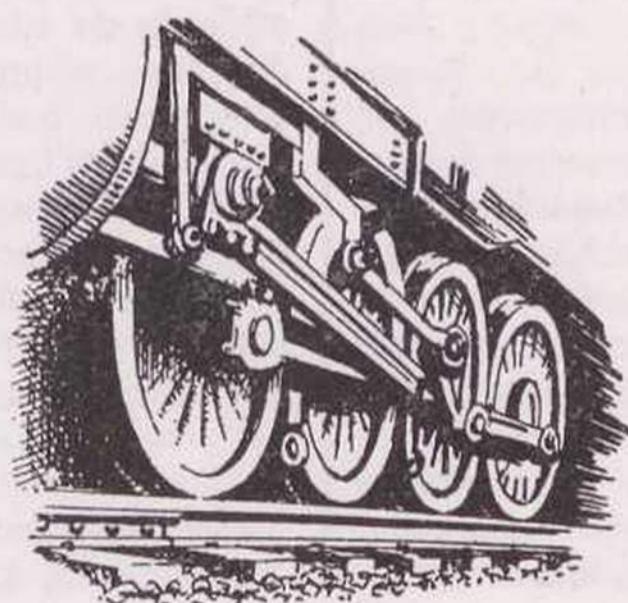
Art. 20º. Os membros do Conselho de Administração que tenham estado em exercício de funções durante, pelo menos, vinte anos, seguida ou interpoladamente, terão direito a receber uma pensão mensal vitalícia igual à remuneração mensal que percebiam na data em que cessar, qualquer que seja a causa, o exercício de funções.

§ 1º. Quando o tempo de desempenho do cargo for inferior a vinte anos, mas superior a dez, será atribuída aos administradores cessantes uma pensão de importância correspondente ao produto do número de anos completos de exercício do cargo pela vigésima parte da importância da remuneração mensal recebida.

§ 2º. Em caso de óbito será atribuída à viúva ou aos filhos menores uma pensão mensal de importância correspondente a metade da pensão que o falecido percebia ou a que teria direito nos termos deste artigo se as funções houvessem cessado por outra causa.

*
* *

Antes de encerrar a sessão, o prof. Afonso Queiró associou-se em nome da Mesa às homenagens prestadas ao dr. Salazar, ao prof. Mário de Figueiredo e ao major Mário Costa. Referindo-se com especial emoção ao prof. Mário de Figueiredo evocou a sua grande figura moral, os seus ensinamentos de mestre de Direito e a sua acção na vida pública portuguesa e os serviços prestados à Companhia.



PROMOÇÕES

Com data de 1 de Janeiro foram designados pelo Conselho de Administração para o desempenho dos altos cargos de chefe do Departamento da Via e Obras e chefe do Departamento do Material e Oficinas respectivamente os engs. Óscar Amorim e Morais Cerveira.

★

O eng. Óscar dos Santos Amorim, nasceu em Coimbra em 27 de Dezembro de 1912. É engenheiro civil pela Universidade do Porto.

Entrou para o Caminho de Ferro ao serviço da Companhia da Beira Alta em 1942, ascendendo nessa Companhia a subchefe de Serviço em 1945.

Com a incorporação das linhas na C. P., em 1947, pelo contrato de Concessão Única, transitou para a Companhia onde teve as seguintes promoções:

- 1955 — Engenheiro de 2.ª classe
- 1961 — Engenheiro de 1.ª classe
- 1963 — Subchefe do Serviço de Obras Metálicas
- 1964 — Chefe do Serviço de Obras Metálicas
- 1967 — Subchefe do Departamento da Via e Obras
- 1969 — Chefe do Departamento da Via e Obras

Especializado em pontes, particularmente em estruturas metálicas, o eng. Óscar Amorim desempenhou um papel proeminente nas obras de substituição das pontes da linha da Beira Alta, a cargo da Krupp. Hoje, pelas suas elevadas funções, está à testa da grandiosa tarefa de renovação de via do eixo Braga-Faro, ainda há pouco largamente anunciada pelo Governo, empreendimento considerado fundamental e prioritário no vasto programa de modernização e reequipamento da nossa rede.

Na sua matrícula constam vários louvores.



O eng. Augusto Frederico de Moraes Cerveira, é natural de Fornos de Algodres onde nasceu em 3 de Junho de 1915. Tem o curso de engenharia electro-técnica e mecânica da Faculdade de Engenharia do Porto.

Admitido na Companhia do Vale do Vouga em Fevereiro de 1944, ali ascendeu a chefe do Serviço de Material e Tracção em Maio do mesmo ano.

Transitou para a C. P. em 1947 onde ascendeu às seguintes categorias:

- 1949 — Engenheiro adjunto
- 1955 — Engenheiro de 2.ª classe
- 1961 — Chefe do 2.º Grupo Oficial — Entroncamento
- 1963 — Chefe do 3.º Grupo Oficial — Barreiro
- 1965 — Subchefe dos Serviços Técnicos
- 1966 — Chefe dos Serviços Técnicos
- 1967 — Chefe do Serviço de Estudos
- 1969 — Chefe do Departamento do Material e Oficinas



A sua larga permanência na chefia de serviços oficiais de Material e Tracção, aliada a conhecimentos adquiridos em numerosas viagens ao estrangeiro onde tem representado com elevada dignidade a Companhia — quer em reuniões internacionais como em serviços técnicos de recepção de material tractor e rebocado — fizeram-lhe gran-gear com plena justiça, a que se deve ainda acrescentar o seu espírito de estudioso e de investigador, um conceito destacado no actual quadro dos engenheiros ferroviários portugueses.

Da sua matrícula constam vários louvores da competência hierárquica da Companhia e um do Ministério da Defesa Nacional.

Novas linhas férreas de via estreita a construir ao norte do Rio Douro

PELO DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

A via estreita, ou seja a via em que a bitola é geralmente de 1 m pelo que também se designa pelo nome de via métrica, emprega-se por dois motivos: menor despesa quer na construção quer na exploração, e vencer as dificuldades orogénicas, podendo adaptar-se mais facilmente a regiões de acentuado relevo. Possui os inconvenientes de menor velocidade e obrigar a trasbordo nos entroncamentos com a via larga.

O Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente aprovado pelo decreto com força de lei n.º 18 190 de 28 de Março de 1930, que é o actual, prevê a construção de diversas linhas férreas de via estreita.

A primeira é a do vale do Lima, de tão acidentada história que não conheço outra semelhante em Portugal. O Plano propôs um caminho de ferro que, saindo da actual estação de Viana do Castelo, continuasse pela margem direita do rio Lima, até Refoios, adiante de Ponte de Lima, daí atravessaria o rio, para pela margem esquerda seguir a Ponte da Barca, terminando em Lindoso, onde, desde que em Espanha se construisse o caminho de ferro de Orense à fronteira portuguesa, faria a ligação.

Opuseram-se considerações militares em que interveio a deformação profissional em parte e hoje inaceitáveis, e o decreto com força de lei n.º 18 190 de 28 de Março de 1930 aprovou apenas uma linha férrea de Viana do Castelo a Ponte da Barca. Iniciou-se a sua construção, encontrando-se a terraplenagem aberta até Lanheses, mas os trabalhos foram abandonados, apoderando-se alguns proprietários, nos lugares mais escusos, dos antigos terrenos expropriados, enquanto o material circulante que esteve armazenado na estação de Viana do Castelo, foi vendido para Espanha.

Deve-se ou não construir este caminho de ferro pelo qual tanto se interessaram Viana do Castelo, Ponte de Lima e Ponte da Barca? Desde que a directriz seja até Ponte da Barca e não a Lindoso, é desnecessário, pois a rede de estradas satisfaz plenamente. Porém, a possibilidade de uma ligação internacional com Orense, servir uma região rica e sobrepovoada até Ponte da Barca, de vastas condições turísticas por ser das mais belas de Portugal, ligação com a transversal do Minho, existência da central hidroeléctrica de Lindoso, acesso fácil a Soajo que lhe

fica fronteiro na margem direita, nestas condições trata-se de um caminho de ferro a construir. Dispensosas as expropriações, necessidade de alguns viadutos, e a mais importante obra de arte e a ponte de Refoios sobre o rio Lima.

A linha férrea denominada transversal do Minho, partindo de Entre-os-Rios e terminando em Arcos de Valdevez, tem um traçado desvantajoso e inexplicável, parecendo que obedeceu a um critério de régua e esquadro, descrevendo linhas sobre o papel. Começando em Entre-os-Rios dirige-se a Penafiel, Lousada, liga perto de Lordelo com a linha de Guimarães, partindo desta cidade para Braga, daí Vila Verde, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, onde finda.

Creio bem que ninguém defenderá hoje esta orientação, servindo alguns lugares que a camionagem pode satisfazer plenamente. Até Braga é uma via férrea inútil, outrotanto se não pode dizer até Arcos e conduzi-la a Monção, estando a solução numa via larga de Braga a Monção, como já expliquei em artigo anterior.

É a linha litoral do Minho o prolongamento do caminho de ferro do Porto-Trindade à Póvoa de Varzim pela zona da beira-mar, servindo uma região agrícola rica, muito povoada e de acentuada importância turística. Em vez de inflectir para Amorim, a linha projectada abandona a linha férrea de Famalicão e continua junto do litoral, havendo até vantagem que se aproxime do mar, servindo as povoações piscatórias e as praias importantes de Aguçadoura, Apúlia e Ofir, onde é necessário construir uma ponte importante junto da foz do rio Cávado, transposta a ponte, contorna a populosa vila de Esposende, seguindo por uma região menos povoada, passando em Mar, Belinho, São Paio Dantas, para ter de novo uma ponte sobre o rio Neiva. Ultrapassado Castelo de Neiva, apenas algumas diminutas povoações existem antes de Viana do Castelo. Aqui a linha pode ir em algália na actual ponte sobre o rio Lima, ligando em Viana do Castelo com o caminho de ferro do vale do Lima no caso de se construir. Via vantajosa, destinada a efectuar a junção da via estreita no Alto-Minho, dispensiosa pelas expropriações, obras de arte e pontes.

Segue-se no Plano a linha do Cávado, ou seja de Esposende a Braga por Barcelos, e a ligar com a trans-

versal do Minho. Já se viu como a transversal do Minho deve ser de via larga, pelo que esta linha pode perfeitamente abandonar-se, não só pela curta distância de lugares com comunicação ferroviária, como também pela possibilidade de continuarem a ser servidos dum modo útil pela camionagem. Na remodelação do Plano, esta linha é desnecessária.

A linha do Ave, entroncando em Caniços com o caminho de ferro de Guimarães, está projectada desde aquela povoação até ao Arco de Baúlhe, onde cruza com o prolongamento da via de Livração a Arco de Baúlhe, apresentando o traçado a sequência do vale do Ave, importante zona industrial, servindo Póvoa de Lanhoso, descrevendo um perfeito arco de círculo para tocar em Cabeceiras de Basto, ligando com a via férrea do vale do Tâmega. Creio não ter vantagem o traçado aprovado, mas antes haver utilidade na sua modificação, por outro mais económico e sem prejudicar a região de Caniços à Póvoa de Lanhoso, dotada de magníficas estradas, embora com curvas e desniveis bruscos, onde é suficiente a camionagem. Há necessidade em ligar todas as vias estreitas, por isso parece-me preferível prolongar a linha de Guimarães a Fafe por Moreira de Rei, contornando a pitoresca serra da Lameira, e por Várzea, Cova, dirigir-se a Celorico, encontrando aí a via férrea do vale do Tâmega. O caminho de ferro de Fafe a Cabeceiras de Basto obriga a muitas curvas para vencer altitudes e talvez a alguns túneis.

Pretende o ramal de Lanhoso efectuar a ligação da transversal do Minho em Crespos com a linha do Ave, mas havendo benefícios, como já demonstrei, na transversal ser de via larga, transformada na via férrea de Braga a Monção, não há motivo para se manter este ramal na remodelação do Plano, mas antes de eliminá-lo.

Indispensável é o prolongamento da via férrea de Arco de Baúlhe às Pedras Salgadas por Ribeira de Pena, servindo as minas da Borralla e favorecendo o desenvolvimento de uma região de largas possibilidades, zona de transição entre o Minho e Trás-os-Montes. Trata-se porém, de uma linha que necessita de largos encurvamentos para vencer muitos desniveis e subir ao planalto transmontano, efectuando a ligação do caminho de ferro do vale do Tâmega com o do Corgo.

A linha de Famalicão destinava-se a estabelecer a junção do caminho de ferro de Guimarães, com a via da Póvoa de Varzim a Famalicão. A solução encontrou-se numa linha de Lousado a Famalicão construída há anos, nada mais sendo necessário.

O prolongamento da via do vale do Corgo, servindo a veiga de Chaves e pondo em comunicação esta cidade com o centro termal de Verim e passando em Monte Rei, que já foi português, só se deve realizar no caso de se

construir em Espanha a respectiva linha que iria entroncar com a de Orense a Madrid. Doutra forma é um caminho de ferro sem vantagem, que se deve desistir.

A linha do vale do Sabor consiste no prolongamento do caminho de ferro de Duas Igrejas a Vimioso para servir uma parte do planalto transmontano com um traçado péssimo, apenas útil para as pedreiras de Santo Adrião, abandonando Miranda do Douro e parando em Vimioso. Outra é de aconselhar a orientação desta linha com poucas obras de arte, expropriações baratas, e destinadas a desenvolver uma das regiões portuguesas que esteve esquecida até 1926. É tempo de favorecer Miranda do Douro, histórica cidade de tão acentuado interesse turístico e que, com bons hotéis, será um lugar muito frequentado; além disso, os sítios de atracção populacional dos povos desta região, são, depois de Miranda, Vimioso e Bragança e, sem abandonar as pedreiras de Santo Adrião, podem-se servir todas as povoações, apenas com um encurvamento do traçado, satisfazendo o que a Câmara Municipal de Miranda defendeu quando da elaboração do Plano. A linha de Duas Igrejas dirigir-se-á a Miranda, daí por Malhadas, Santo Adrião a Vimioso, e desta vila a Bragança, ligando a via férrea do vale do Tua, e evitando a construção de uma transversal, a de Macedo de Cavaleiros a Mogadouro, denominada transversal de Chacim que pode desaparecer.

Pretende a transversal de Vale de Paços realizar a ligação das vias férreas do vale do Corgo e do vale do Tua, desde Pedras Salgadas ou Vila Pouca de Aguiar a Mirandela, passando em Vale de Paços, sendo preferível, como já disse, ter início a directriz no entroncamento com o caminho de ferro do vale do Tâmega. É de facto uma via necessária, não muito pela região pobre que serve, contrafortes da serra da Padrela, mas antes por ligar dois caminhos de ferro de via estreita, e favorecer um centro populacional como Vale de Paços. Poucas obras da arte, expropriações baratas, mas grande extensão do traçado pelas curvas necessárias, devido ao desnível dos terrenos.

Aceitando para a linha do vale do Sabor a directriz que proponho, não tem razão a transversal de Chacim, que é possível eliminar pois a junção da via férrea em Bragança permite a ligação das vias férreas do vale do Sabor e do vale do Tua. Outrotanto se deve dizer da linha de Vale de Paços a Vinhais pois a rede de estradas serve perfeitamente a região, sem povoações importantes. Desnecessária e sem justificação a ligação do caminho de ferro da Senhora da Hora com a linha do vale do Tâmega, como já demonstrei.

N. R. — A publicação deste artigo não significa a concordância da Companhia pela opinião de construção de novas linhas apresentada pelo autor.



Desporto NO CAMINHO DE FERRO

PELO ENG. JOSÉ LUIS BATALHA JARDIM

DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

O Desporto Ferroviário em Portugal

ENTREVISTA COM O ENG. JOAQUIM SUBTIL

O sr. eng. Joaquim Subtil Carvalho Costa, actual presidente da Assembleia Geral do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, já há alguns anos vem evidenciando o seu interesse pela causa desportiva ferroviária, lutando pela defesa dos interesses do prestigioso clube do Entroncamento.

Solicitado para se pronunciar acerca da evolução do desporto ferroviário nacional, e do pouco interesse que a este é dispensado pela maioria do pessoal ligado aos caminhos de ferro, o eng. Subtil prontificou-se a corresponder ao nosso desejo, prestando-nos as seguintes declarações :

«No que se refere à indiferença dos elementos ligados aos caminhos de ferro relativamente às actividades desportivas dos vários clubes ferroviários, parece-me que o fenómeno não está circunscrito ao meio ferroviário, mas sim ao nível nacional. No entanto, pensando no caso particular do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, talvez se encontrem as seguintes justificações :

— O recrutamento para constituição das equipas de seniores deve lógicamente ser feito a partir das equipas de juniores e juvenis. Ora, para a sobrevivência destas equipas torna-se, sem dúvida, necessária a competição, quanto mais não seja, regional. No entanto, para manter um tal tipo de competição seria preciso uma situação financeira que permitisse cobrir as despesas de transporte e até de alimentação dos jogadores, o que, nas actuais circunstâncias, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento não pode suportar e que, por conseguinte, evita.

— Grande parte da população ferroviária do Entroncamento não tem aqui o seu agregado familiar, pelo que se verifica um verdadeiro êxodo no fim de semana. Só no caso da equipa principal de futebol, por imposição do contrato (com remuneração prevista) se consegue que os

atletas nas condições atrás referidas aqui fiquem retidos no domingo.

— Elevada percentagem dos atletas que se vão formando, quando na altura ideal para darem o seu maior rendimento, são chamados ao cumprimento do serviço militar.

Como detectar e procurar remediar o mal de que enferma o desporto ferroviário ? Bem ! De certo modo, já respondi a esta questão nas minhas afirmações anteriores. Mas, além disso, a fim de se procurar uma solução para este problema haveria que contar com um maior auxílio financeiro. De qualquer maneira, a solução seria apenas parcial pois alguns dos problemas com que lutamos e que já referi são praticamente insolúveis.

Quanto às dificuldades em encontrar candidatos para os cargos directivos, e ao alheamento da massa associativa, pelo menos no que toca ao G. D. F. E., não posso concordar inteiramente contigo. De facto, devo dizer que não temos tido problemas de maior em encontrar elementos para a direcção, e não podemos classificar de total alheamento a atitude da massa associativa perante as eleições. Estou certo que o interesse seria muito maior, não fora realizarmos as eleições a meio da semana (véspera de dia de trabalho, por conseguinte), para evitarmos o período em que se dá o êxodo que já assinalo.

Tampouco no que respeita ao fomento das actividades desportivas locais o panorama é desanimador. O G. D. F. E. movimenta actualmente as seguintes equipas :

Competições oficiais : Futebol (Campeonato Nacional da III Divisão), Basquetebol (Campeonato Distrital da F. N. A. T. e Torneio Ferroviário) e Ténis de Mesa (Associação Distrital de Santarém, Campeonato Distrital da F. N. A. T. e Torneio Ferroviário).

Competições locais : Andebol de Sete, Voleibol e Atletismo (fundo e meio fundo).

Outras modalidades praticadas: Pesca Desportiva, Ginástica (classes de homens, senhoras e crianças), Campismo e Iniciação Desportiva em Voleibol, Andebol de Sete e Basquetebol.

Encontra-se ainda dentro das aspirações do clube a prática do Remo, modalidade para a qual existe o problema da falta de material.

Não se pode pois dizer que as actividades desportivas do G. D. F. E. sejam reduzidas. Deveria no entanto haver um maior intercâmbio desportivo no meio ferroviário mas, para tal, será necessário sair da situação estática da actual orgânica desportiva ferroviária. No entanto, essa iniciativa não deveria estar a cargo da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses?»

◆ * ◆

NOTICIÁRIO DESPORTIVO

FUTEBOL

III Divisão da A. F. L.

Resultados obtidos pela equipa do Clube Ferroviário de Portugal:

Amadorense-Ferroviário, 1-2
Ferroviário-Operário, 0-1
Legião-Ferroviário, 2-2
Ferroviário-Santa Maria, 3-3
Ferroviário-Boa Hora, 5-0

O Ferroviário encontra-se classificado em 2.º lugar, com menos 1 ponto que a equipa do Império, actual «leader».



A equipa do Clube Ferroviário de Portugal, que se encontra disputando a 3.ª divisão distrital da A. F. L.

Campeonato Nacional da III Divisão

FERROVIÁRIOS-UNIÃO DE LEIRIA, 0-2

Campo: Bairro Camões, Entroncamento. Árbitro: Encarnação Salgado, de Setúbal.

FERROVIÁRIOS — Flores; Ivo, Tavares, Alexandre e A. José; Mamude e Romano; Jaime, Pompeu, João Domingos e Cardoso II.

Ao intervalo: 0-0. No segundo tempo a equipa do União de Leiria, justificando a sua posição de «leader», exibiu um futebol mais objectivo obtendo dois golos aos 55 e 87 minutos.

PORALEGRE-FERROVIÁRIOS, 1-0

Campo: Fonteira, Portalegre. Árbitro: Melo Acúrcio, do Porto.

FERROVIÁRIOS — Farto; Ivo, Tavares, Alexandre

e Cardoso II; Romano e Cardoso I; Ferreira, João Luís, Pompeu e João Domingos.

Ao intervalo: 1-0. Resultado aceitável, tendo em vista a primeira parte da equipa portalegrense.

FERROVIÁRIOS-U. ALMEIRIM, 0-0

Campo: Bairro Camões, Entroncamento.

FERROVIÁRIOS — Farto; Ivo, Alexandre, Tavares e Cardoso II; Cardoso I e Mamude; João Luís, Pompeu, João Domingos e Jaime.

Empate mal consentido pela equipa do Entroncamento num jogo que poderia normalmente ganhar.

TÉNIS DE MESA

Campeonato Regional de Lisboa — Senhoras

Resultados das últimas jornadas do Torneio:

9.ª JORNADA: Paço de Arcos-Ateneu, 5-2; Benfica-FERROVIÁRIO, 3-5; Combatentes-Apolo, 3-5; Sporting-Amoreira, 5-0. Isento: A. Cacém.

10.ª JORNADA: Paço de Arcos-FERROVIÁRIO, 5-1; Benfica-Amoreira, 5-2; Sporting-Apolo, 5-1; A. Cacém-Ateneu, f. c.-v. Isento: Combatentes.

11.ª JORNADA: FERROVIÁRIO-A. Cacém, v.-f. c.; Amoreira-Paço de Arcos, 0-5; Apolo-Benfica, adiado; Combatentes-Sporting, 0-5. Isento: Ateneu.

Classificação geral:

	J	V	D	Sets	P
1.º Sporting	10	10	—	50-9	30
2.º P. de Arcos....	10	9	1	48-11	28
3.º FERROVIÁRIO	10	6	4	37-26	22
4.º Ateneu	9	6	3	35-21	21
5.º Benfica	9	5	4	30-29	19
6.º Amoreira	10	4	6	26-36	18
7.º R. Apolo	9	2	7	23-38	13
8.º Combatentes ..	9	1	8	11-40	10
9.º A. Cacém	10	—	10 f. c.	0-50	0

Encontro de confraternização com o Sporting Clube das Caldas

Numa simpática iniciativa da Secção de Ténis de Mesa do Sporting das Caldas realizou-se um encontro em duas mãos entre as equipas femininas daquela colectividade e do Clube Ferroviário de Portugal.

Para além do interesse desportivo de uma tal organização e do consequente incentivo proporcionado às praticantes das duas equipas, assistiu-se a uma sempre desejável confraternização entre atletas e dirigentes dos dois clubes, tendo todos os jogos decorrido num ambiente da maior camaradagem.

Técnicamente, as jogadoras apresentaram um fio de jogo bastante apreciável, tendo a equipa do Sporting das Caldas, para quem prevemos um futuro bastante prome-

tedor, ganho ambos os encontros pelo mesmo resultado: 5-4.

Está pois de parabéns o Sporting Clube das Caldas, não só pela vitória e pela exibição da sua equipa, mas também pela felicidade da sua iniciativa e pela simpatia com que soube receber a delegação ferroviária.

As equipas alinharam:

SPORTING DAS CALDAS — Isabel Ramalho, Líbânia, Ana-Maria e Ana Paula.

FERROVIÁRIO — Nelsa Maria, Maria Alice e Romana Maria.

Realizou-se ainda, depois do jogo efectuado na sede do Sporting das Caldas, um torneio individual de que saiu vencedora a jogadora do Ferroviário, Maria Alice, após ter derrotado Ana Maria (S. C. C.) por 21-10, 21-14; Isabel Ramalho (S. C. C.) por 14-21, 21-18 e 21-16; e Ana Paula (S. C. C.) por 21-14 e 21-18.

BASQUETEBOL

Nas primeiras jornadas do Campeonato Nacional da 2.ª Divisão — Zona Sul — na categoria de senhoras, verificaram-se os seguintes resultados:

1.ª JORNADA : Sporting-FERROVIÁRIO, 40-15; Barreirense-Queluz, 42-22; Atlético-C. D. U. L., 32-24.



TORNEIOS DA F. N. A. T.

TÊNIS DE MESA

Torneio Distrital de Santarém — Individual

Classificação final do torneio:

- 1.º Vítor Saldanha (Ferroviários do Entroncamento)
- 2.º José Cardoso (Casa do Povo de Santarém)
- 3.º Carlos Ferreira (Casa do Povo do Cartaxo)
- 4.º Luís Santos (Casa do Povo de Riachos)
- 5.º Carlos Gomes (Casa do Povo de Santarém)
- 6.º Leonido Silva (Casa do Povo de Almeirim)

Esplêndida vitória do jovem ferroviário Vítor Saldanha, que se encontra assim apurado para o Campeonato Nacional.

Torneio Distrital de Lisboa — Equipas

Com a participação de vinte e uma colectividades, iniciou-se o torneio distrital de Lisboa, por equipas. Os concorrentes foram distribuídos por três séries, disputando o C. A. T. dos Ferroviários de Lisboa a Série A.

Resultados das primeiras jornadas:

C.ª das Águas-Ferroviários, 0-5; Marconi-Gel-Mar, 5-0; Olaio-Montepio, 5-2. Isento : Tractores.

Ferroviários-Marconi, 5-3; Gel-Mar-Tractores, 3-5; Montepio-C.ª das Águas, 5-0. Isento : Olaio.

Tractores-Ferroviários, 0-5; C.ª das Águas-Olaio, 0-5; Marconi-Montepio, 5-3. Isento : Gel-Mar.

Ferroviários-Gel-Mar, 5-0; Olaio-Marconi, 5-4; Montepio-Tractores, 5-2. Isento : C.ª das Águas.

Gel-Mar-Montepio, 2-5; Tractores-Olaio, 1-5; Marconi-C.ª das Águas, v.-f. c.. Isento : Ferroviários.

Montepio-Ferroviários, 5-3; Olaio-Gel-Mar, 5-0; C.ª das Águas-Tractores, f. c.-v. Isento : Marconi.

Ferroviários-Olaio, 5-3; Tractores-Marconi, 1-5; Gel-Mar-C.ª das Águas, v.-f. c.. Isento : Montepio.

2.ª JORNADA : FERROVIÁRIO-Barreirense, 24-35; Atlético-Sporting, 23-34; C. D. U. L.-Queluz, 18-20.

Classificação geral:

		J	V	D	B	P
1.º	Sporting	2	2	0	77-38	4
	Barreirense	2	2	0	77-46	4
3.º	Atlético	2	1	1	55-58	3
	Queluz	2	1	1	42-60	3
5.º	FERROVIÁRIO	2	0	2	39-75	2
	C. D. U. L.	2	0	2	42-52	2

SPORTING-FERROVIÁRIO, 40-15

FERROVIÁRIO — Nelsa Madeira (cap.) (4), Maria Eugénia (2), Ana Bela Moita (7), Maria Alice, Ana Maria (2), Carolina Soares e Maria José Aquilino.

Ao intervalo o Sporting vencia por 24-5.

FERROVIÁRIO-BARREIRENSE, 24-35

Jogo efectuado no Ginásio do Barreirense, em virtude de o Ferroviário não possuir campo coberto.

FERROVIÁRIO — Nelsa Madeira (cap.) (3), Ana Bela Moita (9), Maria Alice (2), Maria Eugénia (6), Ana Maria Paiva (4), Carolina Soares e Maria José Aquilino.

No fim do 1.º tempo o Ferroviário vencia por 15-14.

Classificação geral ao fim da 1.ª volta:

		J	V	D	Sets	P
1.º	FERROVIÁRIOS	5	4	1	23-11	1
	Olaio	5	4	1	23-12	1
3.º	Marconi	5	3	2	22-14	2
	Montepio	5	3	2	20-17	2
5.º	Tractores STET ..	5	1	4	9-23	4
	Gel-Mar	5	—	5	5-25	5

BASQUETEBOL

Torneio Distrital do Porto

Iniciada a 2.ª volta do torneio, a equipa dos Ferroviários de Campanhã, que conta por vitórias os jogos efectuados, viu aumentar a sua vantagem em relação ao segundo classificado, em consequência da derrota do grupo do Banco Português do Atlântico frente ao Banco Borges & Irmão.

Resultados dos jogos realizados pela equipa de Campanhã nas últimas jornadas:

- Ferroviários-C. T. T., 44-27
Ferroviários-Douro e Leixões, 62-32
Ferroviários-Telefones, 55-28
Ferroviários-C. M. Matosinhos, 72-40

Classificação geral:

		J	V	D	P
1.º	FERROVIÁRIOS	12	12	0	0
2.º	B. Borges & Irmão ..	12	10	2	2
	B. Port. Atlântico ..	12	10	2	2
4.º	Met. Longra	12	6	6	6
5.º	Douro e Leixões	12	4	8	8
6.º	C. T. T.	13	4	9	9
	C. M. Matosinhos ..	13	4	9	9
8.º	Telefones	12	2	10	10
	Fáb. Lionesa	12	2	10	10

REPORTAGEM

Visita da «Caravana da Amizade»

(ORGANIZAÇÃO DO CLUBE DE CAMPISMO DE LISBOA)

aos componentes do Clube de Campismo do Entroncamento e da Secção de Campismo do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento (C. A. T. 313)

POR MARIA DE LOURDES SEMEDO

ESCRITURÁRIA DE 2.ª CLASSE DO 2.º G. M. O.

Já no seu *Boletim* de Dezembro findo, anunciam os campistas lisboetas a sua visita aos seus confrades do Entroncamento, o que os surpreendeu, pela inesperada notícia; mas ficaram aguardando, regozijosamente, a data da mesma, que lhes foi comunicada ser em 9 de Março.

Após o conhecimento de tão útil visita, os membros directivos do Clube de Campismo do Entroncamento e da Secção de Campismo do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento (Centro de Alegria no Trabalho n.º 313 — F. N. A. T.), iniciaram os respectivos preparativos, para acolher os seus ilustres companheiros e assim, por intermédio do presidente do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, contramestre sr. José Cunha, também campista, diligenciaram junto do presidente da Mesa daquele Grupo, sr. engenheiro Joaquim Subtil, o qual muito solicitamente intercedeu junto do sr. engenheiro Matos Torres, chefe do 2.º Grupo do Material e Oficinas, que que fosse autorizado aos componentes da supracitada Caravana e visitados, a circunspeção às Novas Oficinas de Motorizados da C. P. e utilizada a sala da Cantina, para os caravanistas visitantes, em plena confraternização com os locais, tomarem uma refeição, o que tão gentilmente foi deferido. Por nosso intermédio foi pedido aos campistas presentes que apresentassem os seus agradecimentos aos dirigentes da C. P., dada a maneira amável como foram recebidos.

Depois deste preâmbulo, vamos, embora em síntese, informar os nossos leitores da maneira como decorreu esta inesquecível reunião de camaradagem.

Os campistas do Entroncamento foram aguardar os seus companheiros de Lisboa, pelas 12 horas do referido dia, à entrada do concelho, seguindo a Caravana para as Oficinas da C. P., onde foi recebida pelo sr. engenheiro Subtil, pelo presidente do C. C. E., sr. professor Armando Lopes, pelo presidente da S. C. do G. D. F. E., sr. Matias Mendes, pelo secretário da C. M. E., sr. Falcão, e outras entidades. Após a recepção seguiu-se a visita às modelares instalações oficiais da C. P., para o que foram formados três grupos, os quais, sob a orientação do sr. engenheiro Subtil, foram acompanhados por outros dirigentes ferroviários, que pormenorizadamente elucidaram os visitantes, à passagem pelas diversas secções, sobre a maneira como as mesmas funcionavam, mostrando-se todos muito interessados.

Terminada esta parte da visita seguiram para o Sector de Manutenção, onde tiveram ensejo de assistir aos trabalhos em plena laboração, que atentamente observaram.

Passaram depois ao Centro de Formação do Pessoal, onde foram recebidos pelo Chefe da Secretaria, sr. Eugénio Poitout, que é também presidente da C. M. E., o qual começou por lhes explicar como aquele importante

e muito benéfico Centro funciona, mostrando seguidamente todas as suas modernas dependências, que os maravilhou. Foram-lhes mostradas também as grandiosas obras do novo Centro e futuras instalações desportivas do G. D. F. E. Esta visita decorreu num período superior a duas horas.

Regressaram então à Cantina, onde num ambiente de confraternização, almoçaram em conjunto, para depois tocarem e cantarem odes alusivas à maravilhosa prática do campismo.

Finalmente, subiu a um estrado o presidente do C. C. L., sr. Joaquim Campino, que em significativas palavras agradeceu a recepção que lhes fora feita e procedeu à entrega de duas placas, com dedicatórias, aos grupos campistas locais. Tomou igual atitude o presidente do C. C. E., sr. professor Armando Lopes, que sensibilizando a assistência com o seu rasgado agradecimento, quis também revelar: «um dia, de visita a um acampamento, fiquei tão apaixonado pela modalidade, que logo me inscrevi e hoje vivo de alma e coração a sua prática». Seguidamente entregou, com um caloroso abraço, ao presidente do C. C. L. um interessante galhardete — simbolizando a fraternal união dos dois grupos locais, o que levou o sr. Campino a dar conta do contentamento que tal atitude lhe tinha provocado, por ela ir ao encontro da principal finalidade da visita.

No prosseguimento da visita da «Caravana da Amizade», foram cantados os hinos dos vários clubes e todos seguiram para a Quinta da Cardiga, onde foram gentilmente recebidos pelo respectivo feitor daquela Casa Agrícola, percorrendo de seguida as instalações daquele turístico Éden campestre, terminando a visita na grande adega, onde lhes foram servidas bebidas.

Feitos os tradicionais brindes e comoventes despedidas, todos dispersaram a caminho das suas residências, deixando a saudade da sua presença e simpático convívio.

★

NOTA: — Queremos pôr em evidência o momento em que pediu a palavra um dos fervorosos campistas locais, fundador do primeiro grupo organizado no Entroncamento, o sr. Vítor Manuel Rodrigues da Silva, escriturário no 2.º G. M. O. Apesar de estar sofrendo de uma paralisia dos membros inferiores, ele veio propositadamente de Alcoitão, onde está em tratamento, para comparecer no acto de confraternização, definindo mais uma vez o que é a *Alma Campista*. Dirigiu aos companheiros o seu contentamento por se encontrar entre eles.

Em resposta de agradecimento, pelas suas palavras, presença e revelação de elevado espírito de camaradagem, os campistas presentes apeteceram-lhe desejos de um rápido e completo restabelecimento.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO HÁ 84 ANOS FOI INAUGURADA

A ESTAÇÃO MARÍTIMO-FERROVIÁRIA DO BARREIRO

POR VASCO CALLIXTO

A primeira linha férrea ao sul do Tejo—como já nesta série de crónicas se recordou (Dez.º 1965)—foi inaugurada em 1861, quando se estabeleceu a ligação ferroviária entre o Barreiro e Vendas Novas. A Estremoz chegou a via em 1873 e a Serpa em 1878, para o Algarve só conhecer o caminho de ferro em 1889. A progressiva vila do Barreiro é, portanto, há mais de um século, a testa de ponte das linhas meridionais do país.

A primitiva estação do Barreiro era um vasto edifício situado junto à margem do rio, do lado do canal de Coina, a 1 quilómetro da vila, edifício que mais tarde foi aproveitado para instalação das oficinas gerais. Com uma plataforma comportando cinco vias para o movimento ferroviário, esta estação satisfazia o fim em vista, apenas com um senão. O acesso dos passageiros, vindos de Lisboa por barco, era deficiente e incómodo, uma vez que obrigava a percorrer a pé uma grande distância, havendo ainda que utilizar barcos mais pequenos, para se alcançar por fim a estação ferroviária. Foi este inconveniente, aliado ao desenvolvimento do tráfego de passageiros e de mercadorias, que exigiu a construção duma nova estação no Barreiro, à qual é consagrada a presente crónica, elaborada com elementos colhidos na completíssima obra *O Barreiro Antigo e Moderno*, de Armando da Silva Pais, em excelente edição da Câmara Municipal do Barreiro.

Antevendo as dificuldades que encontrariam para lançar os sólidos fundamentos para a nova

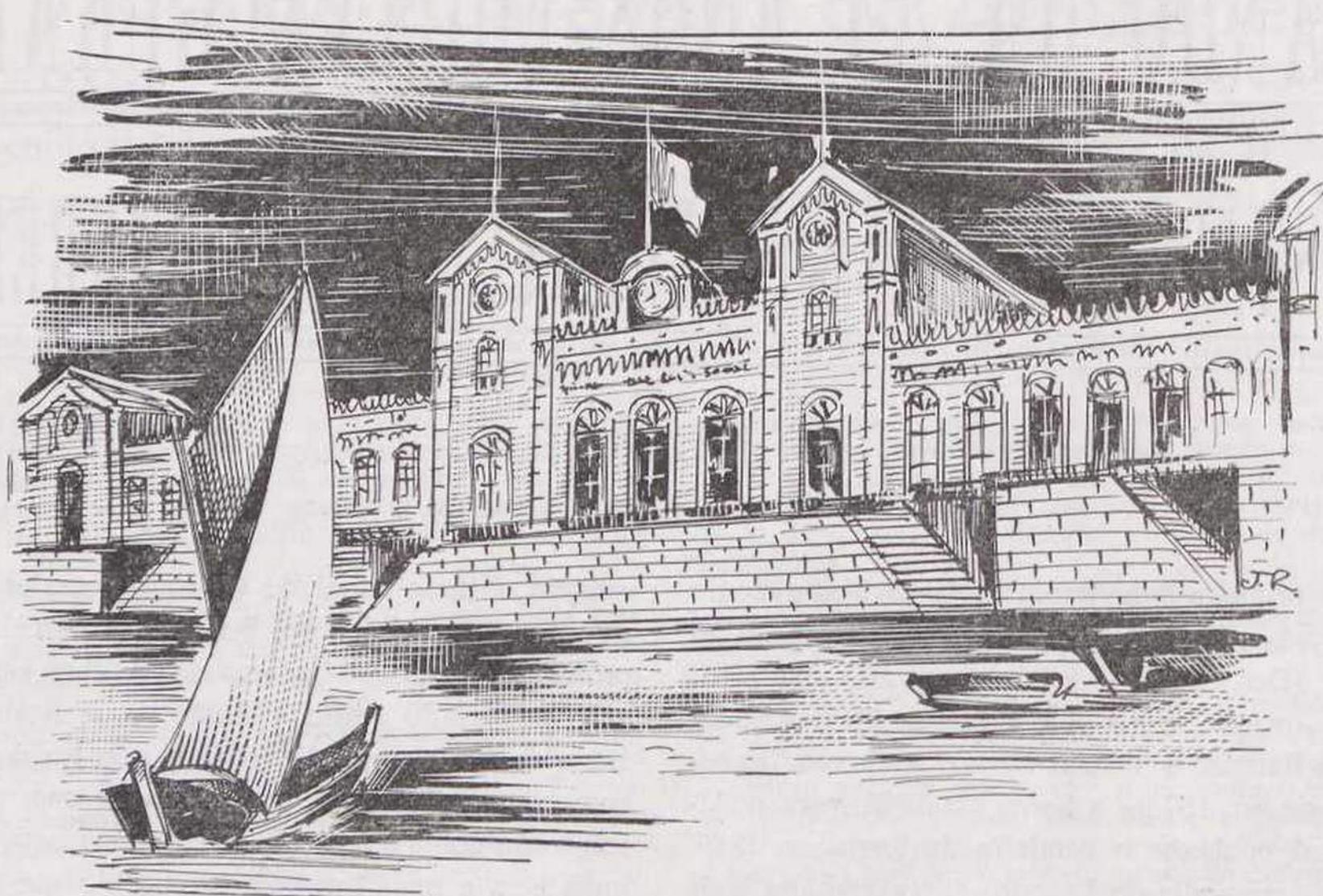
estação, visto o canal de Coina apresentar-se extraordinariamente lodoso, pensaram os técnicos em prolongar o caminho de ferro até Cacilhas, erguendo aí o projectado edifício. Então, o «salvador» do Barreiro, foi o eng. Miguel Pais, técnico dos mais competentes da época, que «sonhou» com a construção da ponte sobre o Tejo e anteviu uma Lisboa mais bela e mais integrada no século que se avizinhava. Infelizmente, nem os nossos avós conheceram a ponte, nem nós conhecemos as arrojadas obras com que o grande idealista pensou transformar a fisionomia da capital. Mais sorte teve o Barreiro, pois o esclarecido engenheiro ofereceu-lhe uma nova estação. Oitenta e quatro anos vão passados.

O eng. Miguel Pais ocupava o cargo de chefe de tracção e conservação de via e obras dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Estudara também o problema da construção da nova estação do Barreiro e afirmara que o edifício podia erguer-se em perfeitas condições, embora houvesse que enfrentar sérias dificuldades. Houve sorrisos dos incrédulos, mas o certo é que Miguel Pais foi encarregado de elaborar o seu projecto e apresentou-o em Março de 1876. A obra fora orçada em 280.000\$000.

Lançados os primeiros fundamentos hidráulicos sobre leitos de areia grossa, atravessando camadas de profundos lodos, os trabalhos, dirigidos por mão de mestre, foram prosseguindo satisfatoriamente, apesar da descrença de alguns técnicos nacionais e estrangeiros. A falta de verba, porém, foi

a sombra negra de Miguel Pais, que viu as obras paralizadas durante um ano, até que essa dificuldade foi vencida e a nova estação pôde começar a tomar forma e feito, erguida graciosamente à beira das águas do Tejo. As linhas arquitectónicas do

folga e toda a população da vila se associou à festa, sem faltarem as duas filarmónicas locais, que abrillhantaram o memorável acontecimento. A estação, naturalmente, estava «vistosamente decorada e ornamentada com mastros, bandeiras, galhardetes,



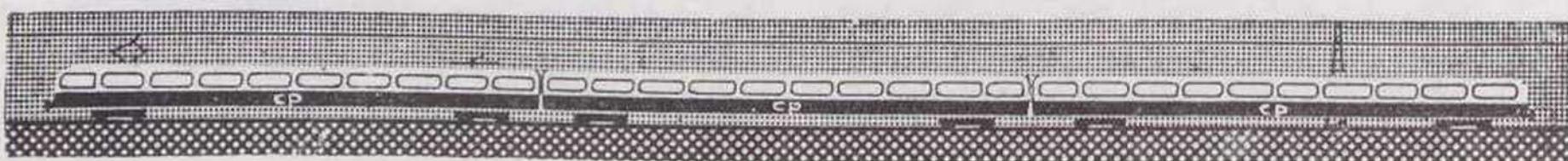
edifício foram bastante elogiadas e houve até quem afirmasse que possuíam «reminiscências da arquitectura manuelina».

Dispondo duma gare com 80 metros de comprimento e 15 metros e meio de largura, a estação propriamente dita importou em cerca de 58 contos de réis, correspondendo mais de metade desta verba às despesas a que os fundamentos deram origem. Em fins de Setembro de 1884 os trabalhos principais estavam concluídos e em 4 de Outubro procedeu-se à inauguração da nova estação terminos das linhas férreas ao sul do Tejo.

O Barreiro viveu então um dia festivo e recebeu altas personalidades da vida pública, entre as quais o ministro António Augusto de Aguiar, que presidiu à cerimónia inaugural da nova estação marítimo-ferroviária. O pessoal das oficinas tivera

troféus, escudos, grinaldas e festões de verdura». À noite houve iluminação interior da estação e sarau até à uma hora da madrugada.

No próprio dia da inauguração da nova estação do Barreiro, reuniu-se a Câmara Municipal em sessão extraordinária, tendo o cidadão barreirense João Maria de Abreu Moreira enaltecido a figura e a obra do homem que fizera aquilo que muitos consideravam impossível fazer-se: «um cais de embarque que é uma das glórias da engenharia portuguesa». Por proposta do mesmo vereador, imediatamente aprovada por unanimidade, foi dado o nome de Miguel Pais a uma rua da vila, que assim agradeceu ao primeiro visionador da ponte sobre o Tejo a valiosa dádiva. Dois meses depois, já todos os serviços funcionavam na nova estação do Barreiro.





Filosofando...

Você é hoje menos competente do que ontem!

NINGUÉM tentou ainda melhorar a construção duma ratoeira sem que esta se considerasse já ultrapassada antes de estar terminada! É um rude desafio, mas reflectindo, a verdade que ressalta é assaz lógica.

Entre a concepção e a realização de cada ideia, corre o fenómeno da sua própria velhice, que começou no momento preciso em que a ideia brotou do pensamento. A rapidez da progressão desta erosão depende de dois factores, a saber: o valor da ideia à sua nascença e a quantidade de carburante mental que se queima para o seu aperfeiçoamento.

Praticamente este fenómeno deu-se desde sempre, mas algo se tem vindo a modificar, e que é a velocidade da progressão daquela vetustez. Por causa das formidáveis explosões de saber actuais, a celeridade atinge agora proporções espantosas.

Pensem um instante nestes factos: foram precisos três anos para Francis Drake conseguir dar a volta à Terra em 1577. Júlio Verne, em 1873, sonhava fazê-lo em 80 dias. Em 400 anos a duração foi reduzida a 60 dias pelos vapores rápidos, mas foram precisos mais 20 anos para ser diminuída para 80 horas pelos aviões convencionais. Dez anos sómente depois era abreviada para 59 horas pelos aviões de reacção. Quem sabe quanto tempo nos faltará ainda para a primeira linha de transporte por foguetão? A. C. Monteith, da Westinghouse Corp., acentua que o rápido desenvolvimento das ciências novas é tal que um engenheiro diplomado apenas dispõe da curta carreira de 10 anos! Os conhecimentos que deverá ter daqui a 10 anos não estão generalizados ainda hoje.

Há mais pessoas (tecnólogos, cientistas, economistas e engenheiros) que contribuem agora para o enriquecimento da ciência, como ainda não tinha acontecido na história do mundo. Já foi dito até que, na última década, este número foi mais elevado do que em todos os anos precedentes.

Quais são os efeitos desta explosão de sabedoria ou de envelhecimento acelerado? A maior parte dos produtos lançados no mercado estão já desactualizados no momento em que os clientes os compram. Esta verdade aplica-se particularmente aos produtos mais sofisticados, tais como os ordenadores, meios de comunicações e cadeias automatizadas de produção. Vejam-se as formidáveis alterações surgidas no equipamento electrónico do tratamento da informação durante os últimos dez anos, e comparem-se com as características quase estáticas duma chave de parafusos!

A formação ou educação que se recebe hoje vai cair rapidamente em desuso, o que é verdade não só para os tecnólogos como também para os homens da gestão. A gestão, numa época de grande tecnologia, é fundamentalmente diferente da que existe numa Sociedade menos dinâmica.

Neil W. Chamberlain acentua no seu artigo «Rejuvenescer o intelecto» (Atlantic Magazine, 1964/9), que há um problema muito importante, o da degradação constante da competência do pessoal ocupado. E acrescenta: «Entre os especialistas da mão-de-obra chega-se a estar convencido de que neste mundo moderno não há lugar para as pessoas sem formação e sem treino. Mas só há uma fraca diferença entre a pessoa sem formação e a que tem insuficiente, entre a que está treinada e a que tem um escasso treino. Uma vez que queremos admitir que na maior parte das situações o saber avança mais depressa do que a cedência de actualização dos conhecimentos do empregado, seremos forçados a encontrar um meio para completar a nossa formação, e durante toda a nossa vida!

Como será possível então fazer face a uma situação, que não estará fora do domínio da compreensão, mas que certamente escapa ao nosso controle? Como consolo pode haver a certeza de que qualquer produto que se compra já está ultrapassado por novo projecto em estudo. A segunda guerra mundial prosseguiu continuamente com espingardas, aviões e navios «antiquados», mas se os serviços de armamento devessem esperar pelo «melhor» que se pudesse criar, então não teríamos tido um só avião no ar, nem um só navio no mar. Por consequência, procure-se o melhor que esteja «disponível»: compremo-lo e sirvamo-nos.

Estejamos compenetrados da ideia de que o nosso saber está a sofrer um desgaste constante e que faríamos bem submetendo-nos a um programa contínuo de reeducação pessoal, não sómente no campo dos nossos próprios conhecimentos como também das noções afins. Não interessa o meio, seja por frequência de associações profissionais, de cursos nocturnos, de cursos por correspondência ou participando num programa de formação organizado pela nossa empresa. Lembremo-nos sómente de que hoje estamos menos aptos, tecnicamente falando, a fazer face às nossas obrigações.

As empresas devem criar meios para impedir que os empregados fiquem antiquados de aptidões. Devem encorajá-los a prosseguir os seus estudos. Devem proceder duma maneira positiva: um programa de treino orientado por um director «qualificado»; pagamento de estudos feitos fora das horas do trabalho; chamar «técnicos», com renome como professores, e dirigentes de cursos de treino a organizar pela própria firma. Mas, sobretudo, não esperemos! Façamo-lo agora!

JOHN R. HARRINGTON
Presidente da «Industrial Management Society», U. S. A.
«International Business Equipment» 1966/3

O DOURO AGRESTE

Visão ciclopica do Ermo de São Salvador do Mundo

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DE RECEITAS REFORMADO

Não vimos aqui falar dos ciclopes da fábula com um só olho na testa e que forjavam os raios com que Júpiter venceu os Titãs e derrubou Saturno.

Júpiter Tonante, que foi soberano no céu e na terra segundo a Mitologia grega, só vem para aqui para lhes dizer que a visão do alto do Monte de S. Salvador do Mundo, a dominar o Douro agreste, tem algo de ciclopico, de infernal, de hipotético. Não admira, assim, que estas paragens estejam povoadas de lendas tenebrosas, «onde o Diabo de S. João da Pesqueira é rei, com a sua corte de bruxas e de lobisomens».

Terra inóspita, bravia, agreste, esta do Monte de S. Salvador do Mundo, até porque, verdadeiramente, nestas paragens nem terra há. Só fragões; fragões enormes colados uns aos outros, como num desejo de se tornarem

«Quanta beleza encerra o Alto-Douro
Com seu altar de fragas e vinhedos.
A terra aqui é dura, tem segredos,
Mas o suor transforma-a num tesouro...»

As águias no teu seio fazem ninhos
Teu nome em letras d'ouro se apregoa...
Estão perto do céu os teus caminhos,
S. Salvador do Mundo te abençoa».

CASTRO REIS
(Ferroviário)

mais fortes, de tudo esmagar. É um inferno de pedras, tudo o que daqui se contempla.

Nos interstícios, porém, vicejam árvores. Foram poeiras acumuladas durante séculos e para ali trazidas pela força dos ventos.

Os penhascos agressivos que emergem em profusão são como que a ossatura de caprichosos vasos onde a oliveira produz, o sobreiro abunda, a amendoeira floresce na sua época, e os arbustos espontâneos crescem para alimento do gado caprino e ovino que por ali passa sem o temor das alturas.

Mais para baixo, já se vêem socalcos onde viceja a vinha que há-de produzir o néctar famoso. Os homens que dominam estas montanhas majestosas são verdadeiros heróis.

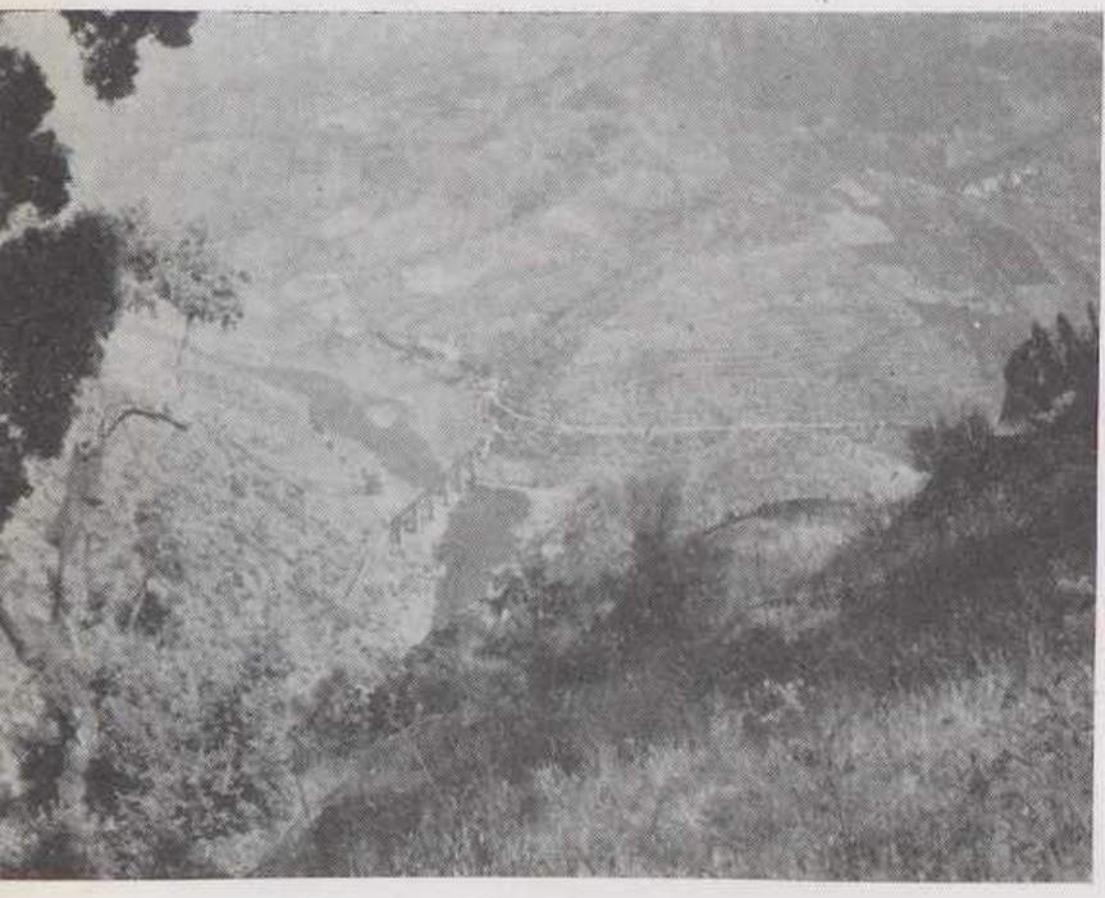
Trabalham e sofrem para que no meio das fragas existam jardins suspensos, verdadeiras maravilhas da tenacidade humana.

No fundo deste Himalaia de penhascos, de fragões amontoados e ligados firmemente, um rio, que se sabe colérico — o rio de mau navegar, como é conhecido o Douro — mal se ouve. A ravina é profunda e esmaga a corrente contra as suas ilhargas.

S. Salvador do Mundo, no píncaro do monte, oferece panoramas que não têm paralelo na Terra Portuguesa. Quem ali chega e por mais coragem que tenha, sente-se pequenino perante a grandeza do cenário, impotente para reagir na presença da Natureza que tão rudemente domina. Vêm-nos à lembrança as tragédias ocorridas lá no fundo, sobressaindo aquela que vitimou para sempre o súbdito britânico e grande amigo de Portugal, o Barão de Forrester, e que foi vítima do amor e da dedicação que dispensou ao País do vinho famoso.

O cadáver deste ilustre cidadão, nunca mais apareceu, e isso veio avolumar mais ainda as lendas tenebrosas que já povoam estes sítios.

Mas antes desta tragédia, que ocorreu em 12-5-1861, havia lá em baixo, no abismo, um cachão enorme constituído por um fragão de proporções gigantescas e que ligava uma margem à outra, impedindo a navegação a



Panorâmica da ponte sobre o rio Douro, em diagonal, e a seguir a estação da Ferradosa. Vê-se também o ramal de estrada que daqui parte para S. João da Pesqueira

partir para montante. Foi esta a razão porque a demarcação pombalina dos vinhos do Alto Douro só chegava até este ponto (principiava em Barqueiros), pois daqui para cima, era terra quase desconhecida, por falta de caminhos transitáveis.

A primeira tentativa para demolir o cachão famoso ocorreu no reinado de D. João III, e novas tentativas foram realizadas para o mesmo fim, nos reinados de D. Pedro II e D. João V, mas só no tempo de D. Maria I é que o grande empreendimento se realizou.

O Cachão da Valeira foi destruído, enfim, e a obra demorou 12 anos, de 1780 a 1792, conforme atesta a brônea legenda que, num rectângulo do mesmo metal, se ostenta cravada na ladeira da margem esquerda.

No decurso das obras, no dia 22 de Outubro de 1789, precisamente, já foi possível por ali passar um barco. Já era possível navegar do Porto até Barca de Alva, por esse *Durius* que já era famoso no tempo dos romanos.

O acontecimento teve grande repercussão em todas as redondezas, mas o concelho de S. João da Pesqueira muito se prejudicou com o empreendimento, dado que, antes dele, estas paragens funcionavam como terminos das viagens fluviais, e aqui havia estaleiros como os de Régua e de Porto Manso. O peixe, neste sítio, chegava a agarrar-se à mão, e da abundância do mesmo é que derivou o nome de Pesqueira.

S. Salvador do Mundo! É um altar e um precipício. Para lá chegar é fácil porém, a partir de S. João da Pesqueira. Segue-se a estrada que vai para a estação da Ferradosa, e a cerca de 3 quilómetros, encontramos um caminho à esquerda que percorreremos, fraco caminho mas de aliciante beleza, capelinhas com os «passos» do Senhor, por ali acima.

E mais um quilómetro andado estamos no alto do monte famoso, que tão esquecido anda das correntes turísticas do nosso País — o Ermo de S. Salvador do Mundo!

A capela de S. Salvador do Mundo é construção do século XVI (ano de 1594) e deve-se ao eremita Gaspar da Piedade, depois que visitou os Lugares Santos de Jerusalém e a Cidade Eterna, e em virtude de promessa que fizera no mar alto quando o barco em que viajava foi assolado por uma grande tempestade. Na capela cimeira estão depositadas relíquias que este eremita trouxera de Roma.

Estas paragens constituem verdadeiras varandas debruçadas sobre os abismos profundos. O que se avista é como que um mundo irreal, dantesco, fantástico. Na margem oposta do rio, corre a via férrea, onde os comboios parecem brinquedos a serpentejar por cima de frangos fantasmagóricos.

O silêncio destas alturas convida à meditação. S. Salvador do Mundo é realmente local para eremitas como foi Gaspar da Piedade, fundador de tudo aquilo. Apesar disso os menos dados à vida contemplativa também ali vão muitas vezes, com intenções que os seguintes versos do *Cancioneiro Rico* nos explicam:

«Abaixai-vos altos cerros
Que eu quero ver a Pesqueira.
Quero ver o meu amor
Aparecer na Carreira.



Interessante panorama do Douro. Lá ao fundo passa a linha férrea e fica o apeadeiro de Alegria

*Senhor Salvador do Mundo,
Mandai varrer as areias;
Já lá rompi uns sapatos,
Não quero romper as meias.»*

Merece a pena, não há dúvida, visitar o Ermo de S. Salvador do Mundo, a partir da vila de S. João da Pesqueira.

Não descreveremos em pormenor a viagem pela linha do Douro até Pinhão, porque ela está, já, bastante divulgada. Atravessada a zona que o Sousa rega e fertiliza, percorrida a subida para o Juncal e atravessado o túnel dos Encambalados, eis-nos pouco depois a contemplar o Douro cheio de encantos. A linha, agora, segue em pata-mar quase, até à Régua. Caldas de Moledo, Salgueiral, e a Capital do Vinho do Douro à vista. Eis-nos na Régua, que não tendo panos de muralhas ou torres de menagem para mostrar, possui no entanto títulos honoríficos, pela situação que ocupa — é a Princesa do Douro. Não tem um passado histórico, cheio de pergaminhos, mas tem um presente que satisfaz e um futuro que promete ser ridente.

A Régua é terra que, desde o tempo do Conde D. Henrique, estava sob a jurisdição temporal e espiritual dos bispos do Porto. Só em 3 de Fevereiro de 1837 se constituiu em concelho e comarca com as freguesias de Godim, Sedielos, Mouramorta, Peso da Régua, Loureiro e Fontelas que se separaram de S. Marta de Penaguião. Depois disto, em 31 de Dezembro de 1853, foram-lhe anexadas mais as freguesias de Poiares, Covelinhas, Vilarinho dos Freires, Galafura e Vinhós, isto com a extinção do antigo concelho de Canelas do Douro, que nem como freguesia ficou, pois a de Poiares a absorveu.

E o Pinhão fica próximo. São mais 24 quilómetros, e depois seguimos a estrada que margina um pouco o Douro, e depois o rio Torto até S. João da Pesqueira.

Vamos por aí acima, até lá. Hão-de gostar da viagem.

Das J



OS JOVENS e o caminho de ferro

POR ANTÓNIO NUNES

CHEFE DE SEÇÃO DA SECRETARIA DA DIRECÇÃO-GERAL

TODOS quantos viajam pelo caminho de ferro têm notado, certamente, a enorme fase de renovação por que está passando a ferrovia portuguesa.

Nesta altura é já muito grande o número de excelentes carruagens postas ao serviço do público que pode, assim, viajar em óptimas condições de segurança e de comodidade. Não restam dúvidas de que a C. P. — a quem tantas vezes se apontam só defeitos — merece os maiores elogios pelo tremendo esforço desenvolvido em prol da renovação do seu material circulante, cujo custo é elevadíssimo, como se sabe.

Não é muito fácil encontrarem-se melhores carruagens por esse mundo fora, o que atesta, também, a competência dos técnicos da SOREFAME, Sociedade que está incumbida de fabricação do material ferroviário.

Só é pena que não possam atingir-se, ainda, velocidades mais consentâneas com os tempos que vão correndo, mas até nesse aspecto a C. P. está a trabalhar afanosamente e dentro de poucos anos estará feita a renovação da via numa extensão que abrangerá largas centenas de quilómetros, podendo, depois, andar-se mais depressa já que sob o ponto de vista de comodidade as actuais carruagens são excelentes.

Infelizmente nem todos procuram corresponder ao gigantesco esforço da C. P., estando neste caso os jovens utentes do caminho de ferro que se têm comportado bastante mal, indo ao ponto de esfaquearem os estofos das carruagens, de roubarem cinzeiros, porta-toalhas e outros objectos e de escreverem as maiores obscenidades em qualquer ponto dessas mesmas carruagens e até — o que é mais lamentável e repugnante — de fazerem nelas os desenhos mais indecorosos.

Não se respeita ninguém!...

Perdeu-se a noção da decência, desprezando-se o respeito que é devido a todos : à C. P. e ao próprio país. Sim, ao próprio país porque estragar-se o material ferroviário é causar-se enorme prejuízo à economia nacional.

Chamam a isto modernismo!...

E são os jovens estudantes aqueles que mais contribuem para este estado de coisas. Para quê o espírito de destruição revelado por esses jovens?

É pena, sinceramente, que a maior parte dos nossos jovens não queira ou não possa sair do nosso belo país para se certificar de que a juventude de outras nações sabe respeitar o património dos seus países. Lá não se vêem estragos como aqui.

Pensem um bocadinho — ainda que seja só por segundos — porque será fácil chegarem à conclusão de que nada há que justifique tão ignóbil como incompreensível procedimento.

Estão todos muito a tempo de evitar tão triste espetáculo.

Que dirão deste rincão, à beira mar plantado, os inúmeros estrangeiros que nos visitam e são forçados a ver aqueles desenhos vergonhosos e os escritos mais disparatados?

Por mim, sinto-me envergonhado e revoltado já que, infelizmente, nada mais posso fazer.

Os pais e os encarregados da educação de todos os jovens, que se servem do comboio como seu meio de transporte, têm um papel preponderante a desempenhar, chamando a atenção dos mesmos para se evitarem males muito maiores.

Vamos, pois, caros jovens, primar por dar bons exemplos. Vamos, todos, defender o material da C. P. e provar que em Portugal se prepara uma juventude que há-de ser o orgulho deste nobre povo lusitano.

(Do *Diário do Ribatejo*)



POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO
ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

Há quem te queira e, sorrindo,
Te chame a linda Veneza
Que, na terra portuguesa,
À beira-mar vai florindo...
E há quem também mais te adore
Na poesia dos canais
E que, em doces madrigais,
Te requeste e te namore...
Ao teu barco moliceiro,
No trabalho do moliço,
Chamam-lhe até o feitiço
Que os prende a terras de Aveiro...
Da gôndola e da magia
Lá distante, sonhadora,
Dizem que tu és senhora
Nos canais da tua Ria...
Por isso te adoram tanto,
Nas lanchas e seus passeios
E, dos seus longos recreios,
Regressam cheios de encanto...

Em S. Jacinto e na Barra,
No Farol e na Gafanha,
A graça, por ser tamanha,
A todo o sítio se agarra.
A Costa Nova é lugar
De sonho e finas areias,
Onde cantam as sereias
E as ninfas vão descansar...
O Vouga é deslumbramento
Ao beijar a tua Ria,
Por cantar a poesia
Que traz desde o nascimento...

Pedras de sal, cristalinas,
Afloram em teu regaço
E o marnoto, por seu braço,
Vai dando corpo às salinas.
Pedras níveas, puras, finas,
De riqueza e de valor
Que alindam, em teu redor,

As tricanas e as varinas
E que, em noites de luar,
Por tão vasta redondeza,
São cenário de beleza,
De fascínio, de encantar...
Cresce... cresce o estendal,
Ora aqui, ora acolá,
Lindo manto Deus te dá
Nessas marinhas de sal
Que, em adorno alvinitente,
No teu colo matizado,
São grinaldas dum noivado
Que vives eternamente...

A frota bacalhoeira,
Vence o mar e vence o perigo
E traz o «fiel amigo»
Em árdua e dura canseira...
Com sorriso de moçoila
Não há boca que se feche
A enguias de escabeche
Ou carneiro na caçoila,
À caldeirada de enguia
E ao gostoso mexilhão,
A todo o imenso filão
Que te oferece a tua Ria...

Ovos moles, tradicionais,
Barriquinhas de doçura,
O visitante os procura
E cada vez gosta mais...
Mas, belo Aveiro, amoroso,
Eu também quero falar
Do que mais tens p'ra cantar
No teu centro populoso.
Sem esquecer outros amores
Que te enlaçam com ternura,
Canto a vida, sempre dura,
Dos teus filhos pescadores:
Rubumba, herói, o «Aveiro»,
Em bravas arremetidas,

Salvou dezenas de vidas
Dum mar falso e traíçoeiro...

Citar nomes de outros tantos
Heróis, sábios ou escritores,
Navegantes, mártires, santos,
Estadistas, pensadores,
Seria um extenso rol
Que, sem ferir a reverência,
Resumo um pouco a excelência
Desse rico e vasto escol:
João Afonso de Aveiro,
Notável navegador;
Aires Barbosa, doutor,
Humanista verdadeiro;
Homem Cristo, escritor;
Lima, grande pensador;
Gravito, d'sembargador;
Estêvão, tribuno mor;
Sem deslize ou tibieza,
Deu-nos, Fernão de Oliveira,
A gramática primeira
Que houve em língua portuguesa.

Mas, além da tua gente
Ilustre, notabilizada,
Outra te foi consagrada
Por afecto ou feito ingente.
Gente que, tanto se dando,
Seu nome a ti vinculou,
Teu património aumentou
Nos valores que vais somando...

Santa Joana — a Princesa
Deste nosso Portugal —
Tinha, por dom natural,
Mais que uma vulgar beleza
Exterior e interior,
Que se via em formosura
E em palavra de ternura
Donde só brotava amor...
E, Aveiro, foste escolhida

Por donzela de nobreza
Que, se nascida Princesa,
Quis ser humilde na vida...
E foste, por certo, um dia,
A testemunha ocular
De quem, no bem e a rezar,
Muitos milagres fazia.
Por isso, do seu altar,
Da cela, em veneração.
Sai, brilhando, em procissão,
P'ra toda a gente a saudar...

Da Avenida de Peixinho,
Parto, agora, em sinfonia,
P'ra a mirar com simpatia,
Com apreço e com carinho :
Ricamente urbanizada,
Traçado magnificente,
Tornou-te, Aveiro, imponente
E cidade remoçada.
Mas falando da Avenida,
Há que falar da Estação
Como que em belo florão
Que a encima e lhe dá vida,
E que por justa razão,
Por todo o bem que te oferece
E pelo que te engrandece
Tem bem direito a menção
Honrosa, dignificante,
De relevo, maviosa,
Pois, p'ra além de ser formosa,
É monumento importante...

Comercial e industrial,
Lá te vais desenvolvendo,
Semeias e vais colhendo,
Vais enchendo o teu bornal...
E, teu sonho realizando,
Vais, Aveiro, assim, crescendo,
E em mais ruas que vais tendo,
Mais linda te vais tornando...

Feira de Março traz cor,
Traz vida intensa à cidade,
Vai subindo na idade,
No arranjo e no valor.
Por sua longevidade,
Por tudo que vai juntando,
Ela vai sempre ganhando
Em fulgor e alacridade...

O teu Parque com Jardim,
Aprazível, bem cuidado,
É de arranjo delicado,
Onde o esmero não tem fim.
Chamar-lhe Parque atraente,
Jóia que agrada, bonita,
É porque quem o visita,
O não esquece facilmente...
O seu lago é um recanto
Com veredas e pontões,
Com lindas embarcações
Que lhe dão um doce encanto.

Locais onde o nosso olhar
Nos ocupa o pensamento,
Nos leva ao recolhimento
E ao prazer de deleitar...
Parque Infantil, entretém,
Em atração permanente,
Desde o pequenino ente
Ao olhar da própria mãe...
Baloiçando na folhagem,
Salta e canta a passarada,
Brinca, alegre, a pequenada
No «rink» de patinagem.
Em desportoinda se contam
Os Campos de futebol,
De ténis, basquetebol,
Onde os ases se defrontam...

Volto, um pouco, ao teu passado,
Meigamente, com ternura,
P'ra lembrar o que perdura,
O que guardas por sagrado,
Pois, na tua anciانidade,
Terás muito que mostrar
P'ra bem alto se louvar
A tua nobre Cidade :
O Convento de Jesus
E a Igreja das Carmelitas,
Com talhas ricas, bonitas,
Amam inda a santa cruz ;
Com seu gótico cruzeiro
E a traça de seu portal,
S. Domingos, Catedral,
Tem labor de bom obreiro ;
Misericórdia é linda Igreja
Da segunda renascença,
Na fachada. E é presença
Que todo o crente deseja.
No Carmo, no Santo António

E em S. Gonçalo, há fervor
Nas orações e no amor
Do ilustrado e do campónio...
Barrocas tem no portal
Rico lavor escultórico,
Tem valor arquitectónico,
É Capela octogonal.
S. Gonçalinho nos prende,
Porque a sua Capelinha,
Antiga, mas pobrezinha,
Inda a fé no peito acende...

Em teu Museu Regional,
Que não se pode esquecer,
Há muito para se ver,
Com prazer esp'ritual :
Valiosas colecções
Onde a arte é dominante,
A deixar ao visitante
A melhor das impressões.
Chegando à Igreja é sonhar,
Ver rica talha doirada,
Ver a jóia idolatrada
Que ali há para admirar :
Vai ficando a alma presa
Ao túmulo que é morada
Nobre, digna, abençoada,
De Santa Joana Princesa.

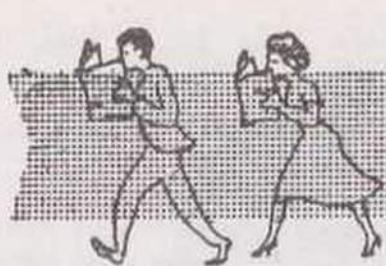
Pelo muito que te enobrece
Um gesto de gratidão,
Quem te dá o coração
No teu peito permanece...
Permanece em tua história,
Numa rua ou numa praça
E o seu nome jamais passa,
Não se apaga da memória...
E é ver que nesse teu querer
A homens de valimento,
Ao erguer-lhes monumento
Continuam a viver :
Vive Estêvão e Peixinho
E Pinto Basto e Firmino,
Vives tu, Aveiro, em hino
Feito de amor e carinho.
Vivem em toda a Cidade,
Por seus feitos valiosos,
Outros homens valorosos
E os Mártires da Liberdade...

PRÉMIO "GOVERNADOR-GERAL DE ANGOLA"



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Furriel Fernando Abel Jorge de Carvalho e soldados Porfírio Viegas de Sousa, Carlos Moreira Monteiro, José Adelino de Jesus e Amândio de Jesus Lopes Cordeiro, aos quais foi atribuído o Prémio "Governador-Geral de Angola".

A exemplo de muitos outros casos idênticos e conforme resolução da Administração da Companhia, a todos estes militares foram fornecidos passes gratuitos para visitarem os seus familiares.



Contos e Novelas

ESTATUETA DE BRONZE

POR FRANCISCA GAMA

ESCRITURÁRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

REOLTEAVA, revolteava o arco metálico, brilhando na escuridão da noite. Perfume, qual magia de deusa, se desprendeu do sonho e ficou suspenso no ar, perdendo o seu movimento primitivo.

Alta, perfil helénico, vénus impudica, ergueu-se majestática na luz diáfana do amanhecer.

Abrindo os olhos, vi a estatueta sair do seu pedestal e mover-se.

Porquê? Porquê? Se ela estava morta, porque se movia? Sonhava de certo, de certo que sonhava.

Não! Não podia ser. Ela era uma estatueta de bronze, linda, graciosa, imagem pálida duma mulher grega. Uma das suas elegantes pernas se elevava, apoiando com graça de ninfa o pé sobre o arco metálico que lhe servia de fundo.

Mas era apenas uma imagem, de bronze, sem vida. Coloquei-a um dia sobre aquele móvel. Ofereceram-ma. A partir desse dia comecei a amá-la, idolatrá-la se possível. Toquei-a muitas vezes com carinho, afaguei-a e considerei-a únicamente minha. Tornei-me quase agressiva ao ver que alguém lhe pegava. Porém, jamais a vi sair de seu pedestal. Sempre imóvel, seus olhos parados pareciam fitar-me com doçura.

Contudo, posso jurar-vos que ontem a minha deusa se moveu. Num salto grácil saiu de seu reino e deixou o arco. Abeirando-se de mim, falou-me:

«Não me conheces? Claro, jamais falastes comigo. Estás perto de mim, vejo-te todas as noites. Sonho contigo, vivo contigo, choro se tu choras, amo se tu amas. Sou Artemiza, deusa grega que vagueio há muito no etéreo espaço.

Amei a vida, vivi-a com deleite. Conheci Dário e com ele o delírio da animalidade.

Se tu visses Dário! Amá-lo-ias como eu o amei. Um jovem grego, belo como Apolo, medonho como Neptuno, poderoso como Zeus, turbulentos como Baco. Foi meu único senhor. Delirei de prazer em seus braços e senti no corpo dele o calor da vida. Felizes, como felizes eram os Deuses no Olímpio, nos entregámos nos braços de Cupido.

Tudo tem a sua hora. Nós tínhamos nosso destino

marcado. Vivemos arrebatadamente a vida, corremos os minutos, os segundos. Vivíamos na loucura da paixão, nós teríamos de ter um fim, sabíamo-lo, mas nada importava; viver amando era nosso destino. Mas eis que uns olhos traiçoeiros como as ondas do mar nos espreitou. Helena enamorou-se de Dário e jurou tirar-mo. Ciumenta tornou-se feroz. Raptou-o e ofereceu em holocausto ao seu Deus.

Se Dário aceitasse seu amor, suas carícias, teria escapado às chamas crepitantes do altar. Assim, fiel ao nosso amor, ele morreu, desapareceu como o fumo, partiu e vagueou nas trevas, onde jamais o pude encontrar.

Tornei-me terrível e, como hedionda carniceira, matei, atraíçoei os próprios amigos e cheguei um dia ao furor da morte. Bebi o sangue das minhas vítimas.

Por fim, saciada de crimes, de mortes, nojenta dos odores acres do sangue, segui rumo a Creta.

Oh bela e adorada Creta! Em teu seio fui feliz. Encontrei a paz, recitei poemas helénicos, aprendi a cantar, a amar a música e a dançar. Na dança, nos seu movimentos rítmicos e harmoniosos fui flor viçosa na haste verde do arbusto.

Vi gregas belas como o sonho, ágeis como o vento, moverem-se num arco metálico e dançarem até à extenuação. Quis ser como elas. Quis sentir em meu corpo o contacto frio do metal. Magnetizada, envolvi-me num arco brilhante como o sol e dancei freneticamente.

Senti que revolteando no arco à luz das estrelas aper-tava novamente Dário nos meus braços. Tornei-me ninfa, pecadora, louca, mas tornei-me eu.

Esqueci Atenas, holocaustos, sacrifícios, fúrias, vinganças. Esqueci tudo.

Entreguei-me apenas ao sabor da dança e contorcia-me lânguidamente nas voltas requebradas da melodia.

Esquecer-me-iam os deuses? Não! Sua vingança seria feroz, carnívora, implacável. Meu destino de novo estava escrito, eu morreria como Dário, num altar, sentiria em meu corpo o calor das chamas e o aço dos ferros.

Qual aragem ou segredo da noite me avisou? Sim! Avisada da vingança dos deuses, fui. Mercúrio me levou em suas asas. Na fuga, eis que um arco reluzente como



oiro me tocou. Quis recuar, atirá-lo para longe. Inútil. As mãos o aprisionaram e deixando Mercúrio corri para a dança frenética da morte.

Jamais me libertei da sua magia, do seu contacto frio, das suas doces cadeias. Hoje e para além da morte, eu, Artemiza, deusa pagã, vivo aprisionada no meu pedestal. Fugi do altar, do fumo do incêndio que sufoca, do gume das lanças que trespassam o corpo, dos gritos histéricos dos Sacerdotes, mas não fui ao feitiço do arco, ao feitiço da dança que jamais parou.»

* * *

A grega falou, falou. Inebriada com suas palavras, presa ao feitiço da sua voz, escutei-a, e ouvi-a longe, muito longe, como se o cérebro estivesse obscurecido pelo álcool. Então, presa dum desejo ardente, quis agarrá-la, acariciá-la, torná-la feliz. Mas Artemiza fugia, fugia como

borboleta ofuscada pela luz. Olhei o espaço, o arco suspenso revolteava, revolteava descrevendo um raio de luz na escuridão.

Muda de espanto, de angústia, de dor, quase gritei. Estendi as mãos ansiosas para o raio de luz, tentei desfazê-lo, tentei negar-me ao seu feitiço como a Deusa se negou. Depois dançar como Artemiza dançou.

Desesperada, ergui-me em bicos de pés e tentei subir. Senti uma aragem fria e um riso cínico em minhas costas me gelou. A estatueta bela e ágil, livre do seu pedestal, sem cadeias, sem arco, bailava na semi-obscuridade do quarto. Movia-se ao som da música dolente, descrevendo círculos luminosos.

Rindo, rindo afastava-se de mim, para longe de meus braços. Por fim, como figura estilizada, desapareceu no vácuo. Fiquei com as mãos vazias. Seu corpo gracioso se esfumou em meus dedos.

Ferida, ergui os olhos e vendo o contínuo movimento do arco, agora liberto da sua presa, pedi-lhe que procurasse a grega, que a prendesse de novo em sua magia, que lhe prometesse trazer Dário. Então ele também se riu de mim, e numa volta luminosa e rápida desapareceu, levando consigo o raio de luz.

Solucei e rojando-me ao chão fiquei ali petrificada pelo sofrimento.

Não mais veria a minha estatueta, não mais poderia falar com Artemiza, ouvir sua história de amor e ver seu corpo contorcer-se ao ritmo da dança.

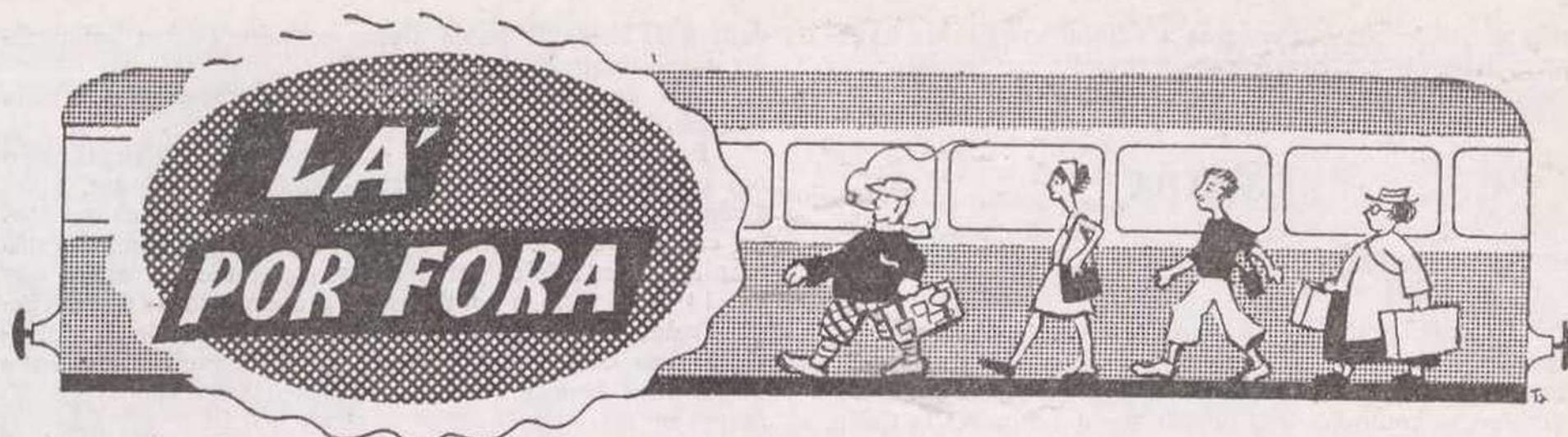
* * *

Sonhara! Oito horas. Tarde, muito tarde. Relógio não pára. Não esquece seu movimento e continua a marcar as horas. Levantei-me, rápida, saltei e bati as mãos; depois, lançando-me vertiginosamente no espaço do pensamento, olhei o raio de sol na vidraça.

Em melancolia outonal a alma se desprendeu do rumo da vida. Deixou o corpo e seguiu sózinha ao encontro da fantasia. Lá fora, a brisa acaricia as velas dos navios, as folhas das árvores caem lentamente, os homens reunem-se em conferências de paz, que nunca mais chega, no vão das escadas a criança pede pão.

Ouvi o som da água a correr fria da torneira, o ruído das portas a baterem, o despertar do novo dia.

Deslizo no corpo o casaco escuro, corro nas escadas e vejo o adolescente que se dependura do eléctrico. Ao fundo da rua, o rapaz grita: «É o diário! É o diário!». A rotina deu começo à rotina, o dia será igual à noite que findou, mas a minha estatueta de bronze, imagem pálida da mulher grega, continuará no móvel, contorcendo-se no arco do qual nunca saiu.



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA

Os primeiros comboios com tempo «200»

No troço entre Munique e Augsburg recentemente circulam os primeiros comboios à tabela com uma velocidade de 200 km/h. Trata-se, neste caso, do chamado comboio *Blauen Enzian* (Munique-Hamburgo) e do *Rheinlucht* (Munique-Dortmund). A grande velocidade é possibilitada por uma instalação de sinalização com influência de linha dos comboios, desenvolvida pela Siemens, a qual já tinha mostrado a sua eficiência há três anos atrás, durante a Exposição Internacional de Tráfego.

A televisão ajuda a ferrovia

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães colocaram em serviço na estação central de Frankfurt uma instalação televisora de circuito fechado para a comunicação ao público de mensagens extraordinárias sobre a situação respectiva do tráfego ferroviário. A instalação fornecida pela Siemens, que pode ser ampliada em caso necessário, compõe-se de 11 aparelhos de apresentação visual (com cinescópio de 59 cm, 875 linhas) e uma câmara central, ligada aos aparelhos de apresentação visual através de uma rede de cabos com 1,4 km de comprimento. As informações chegadas à sala de comando central, referentes a atrasos de comboios, modificações nas plataformas de chegada e saída e, comboios especiais adicionais, são fixadas num painel de informação e transmitidas de lá para os aparelhos de apresentação visual instalados nos pontos mais importantes da estação central, por intermédio da câmara de televisão.

Linhos férreas

Dividida politicamente em duas nações, com governos separados, a antiga Alemanha de pré-guerra compreende hoje a República Federal Alemã (Ocidental) inclusive o Sarre, com 248 mil km², e a República Democrática Alemã, com 107 800 km², não estando incluídos os 890 km² da zona ocupada de Berlim.

As populações, muito concentradas nessas áreas, são de, respectivamente, 54 milhões — 18 milhões e 500 mil — e 4 milhões de habitantes (Berlim).

As redes ferroviárias oficiais na parte ocidental, são controladas pela Deutsche Bundesbahn, com 30 590 km de estradas e 69 180 km de linhas, sendo 19 070 electrificadas; na parte oriental, o controlo é da Deutsche Reichsbahn, com 14 940 km de linhas de bitola de 1435 m e 1196 km de outras bitolas, compreendendo um total de

27 950 km de linha de bitola *standard* e 1490 km de bitolas mais estreitas.

BRASIL

Plano quadrienal

A remodelação e unificação dos serviços suburbanos ferroviários do Rio de Janeiro, é obra de significado altamente social por melhorar as condições de transporte suburbano para um agrupamento de mais de um milhão de indivíduos.

Reveste-se também de carácter económico, uma vez que trará a adequação técnica de operação a esse tipo de serviço, acarretando diminuição substancial de tempo e do custo de transporte. Para esse fim já se acham em execução pela indústria nacional, 300 carruagens de passageiros das quais muitas já foram entregues e já está em adiantada fase a execução da remodelação das obras de arte, da via permanente e da electrificação.

O comboio liga o Brasil à Bolívia

A ligação ferroviária Corumbá-Santa Cruz de la Sierra foi inaugurada no dia 11 de Agosto, com a saída de uma composição do território brasileiro, às 8 horas, que chegou à estação terminal boliviana às 19 h. 15 m. do dia 13.

A partida da composição inaugural foi assistida em Corumbá pelo superintendente da Noroeste do Brasil, gen. Ramiro Gorretta Júnior, e por autoridades civis, militares e consulares.

Ferroviias são indispensáveis

«Com uma produção mineral e agrícola de grande potencial, o Brasil não poderá prescindir do transporte ferroviário que é básico para o binómio volume x distância» — afirmou o antigo Superintendente-Geral de Transporte da Rede Ferroviária Federal, ao condenar a ideia de que à base de leis e decretos, as ferrovias terão a solução de seus problemas técnicos e económicos.

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

Defendendo a filosofia económica da ferrovia, o engenheiro Pedro Bodini disse que o *deficit* ferroviário deve ser combatido com a minimização das despesas conci-

tando a que se passe a encarar a administração dos transportes ferroviários brasileiros cobrando os serviços em função de sua qualidade e importância.

CANADÁ

Carruagens especiais «club»

Eis uma notícia ferroviária com interesse para os meios económicos: os Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá puseram em serviço no dia 28 de Abril deste ano corrente, no comboio *Rápido Montreal-Toronto*, da tarde, carruagens especiais «club» para homens de negócios.

Estas carruagens, que possuem compartimentos para uso exclusivo, estão mobiladas para a realização eventual de conferências e dotadas de máquinas de escrever. Um empregado encontra-se permanentemente à disposição dos passageiros e o serviço das refeições está assegurado por um cozinheiro especialmente agregado ao vagão. É o salão-observatório situado na extremidade da carruagem, a qual está colocada na cauda do comboio, que foi concebido para ser um salão de jantar ou uma sala de conferência.

Esta inovação destina-se a satisfazer os homens de negócios que desejam trabalhar ou repousar durante a viagem.

ESPAÑHA

Nova relação T. E. E. Barcelona-Genève

A composição da automotora *Catalan Genève-Port-Bou* (Barcelona) será substituída por um comboio T. E. E. (sistema *Talgo*), que circulará directamente de e para Barcelona.

Pela primeira vez, os passageiros não terão mais necessidade de mudar de comboio, graças a uma nova técnica, para passar da via normal (Suíça/França) para a via larga (Espanha), o que permitirá economizar mais de um hora em cada sentido.

FRANÇA

Tráfego rodoviário

O ministro francês do Equipamento declarou recentemente a um diário parisiense:

«A escolha dos camiões suportando 13 toneladas por eixo, efectuada há alguns anos, é a causa de uma verdadeira catástrofe para as estradas.

O aumento do tráfego pesado torna cada vez mais oneroso o arranjo dos pavimentos.»

A operação «Bécaud» nas estações francesas

Há sempre um comboio para qualquer parte. Este pequeno ar de música, primeiras dimensões de uma das últimas canções de Gilbert Bécaud teria durante o mês de Agosto alegrado 34 estações francesas, dando às partidas dos comboios uma pequena nota bastante simpática.

Todos os admiradores de Gilbert Bécaud que são numerosos em França e por toda a parte conhecem já esta canção, mas o que não sabem talvez é como surgiu a ideia de a utilizar com um fim de propaganda turística. Foi durante uma conversa amigável entre os srs. Clos, do Secretariado-Geral da S. N. C. F. e Louis Armand, um dos principais dialogistas de Gilbert Bécaud, que este anunciou o aparecimento desta obra de inspiração ferroviária; além de a utilizar como slogan publicitário

para a S. N. C. F. havia alguns rodados com a indicação do nome daquele artista — B. B.

Nos cartazes das estações, veio acrescentar-se uma bandeirola lembrando a canção já célebre.

Para associar o disco a esta operação, foi organizado um concurso em algumas estações, Nice, Toulouse, Lille, Grenoble e Deauville; as recompensas foram os registos da canção vedeta. Gilbert deveria participar numa destas manifestações; Nice foi a estação eleita e foi assim que em 14 de Agosto o comboio 25 proveniente de Paris chegou ruídosamente à bela cidade do sol, onde foi efectuado um desfile de simpatia junto daquele comboio e um assalto àquela vedeta da canção francesa.

Exploração e tráfego

A Companhia Internacional das Carruagens-Camas (Wagons-Lits) tem a intenção de pôr ao serviço, a partir da mudança do horário de 1969, carruagens-camas dotadas de eixos intermudáveis para o *Sud-Express Paris-Irun-Madrid*. Esta inovação e a nova linha passando por Burgos permitirão reduzir sensivelmente o tempo do percurso.

GRÃ-BRETANHA

Tracção a vapor

A era da tracção a vapor teve oficialmente o seu fim em 11 de Agosto pretérito, após 143 anos de existência. O último comboio transportou alguns 500 amigos da locomotiva a vapor, de Liverpool a Carhsle e volta. Marchas a vapor fazem-se, no entanto, com a locomotiva *Flying Scotsman* ficando ao serviço até 1971.

«Flying Scotsman» faz viagem sentimental

A *Flying Scotsman*, a mais famosa das muitas locomotivas britânicas a vapor interrompeu sua «aposentadoria», partindo da estação de King's Cross, em Londres, para uma viagem de 632 quilómetros até Edimburgo, na Escócia, no 40.º aniversário de sua primeira viagem directa entre as duas capitais, que ela ligou por muitos anos.

Nessa viagem sentimental a velha máquina foi acompanhada pela actual *Flying Scotsman*, locomotiva diesel.

Cerca de 300 admiradores dos comboios viajaram como passageiros, levando gravadores, com os quais registaram os já quase esquecidos sons de uma viagem numa *Maria Fumaça*.

Retirada do serviço pela British Railways em 1963, depois de haver coberto mais de 3 milhões e 340 mil quilómetros, a *Flying Scotsman* foi vendida por 3 mil libras esterlinas, e salva do ferro-velho por um admirador dos comboios a vapor, o sr. Alan Pegler, corretor da Lloyds e que desde então gastou 25 mil libras esterlinas para restaurar a máquina.

Agora, a veterana locomotiva tem um vasto programa de compromissos, para excursões a diferentes pontos da Grã-Bretanha durante todo o Verão.

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 equi-

pados com freios de ar e sistemas aperfeiçoados de ventilação por pressão, e aquecimento. Além disso, o ruído no interior será muito mais reduzido.

Carris «Limpos»

Outra barreira às velocidades mais altas — a falta de aderência das rodas aos carris — será removida com o emprego de tochas de plasma, que limparão os carris bombardeando-os com partículas eléctricamente carregadas.

As tochas serão montadas nas locomotivas para impedir os deslismamentos durante a aceleração e a frenagem. Os testes de laboratório nesse sentido revelaram-se muito promissores, estando previstas novas experiências.

Actualmente, a velocidade máxima permitida aos comboios na Grã-Bretanha é de 161 quilómetros horários.

ITALIA

A Itália moderniza as suas ferrovias. A velocidade é a meta principal

Estudos profundos feitos pelos técnicos da Ferrovie dello Stato, objectivando a obtenção de recursos para um programa de modernização a longo prazo, resultaram num plano decenal aprovado pelo governo em 1962.

Os primeiros cinco consumiram 94 % do crédito de 800 biliões de liras, realizando apenas 62 % do programa. A revisão do orçamento, nas circunstâncias, permitiu a obtenção de mais 700 biliões de liras para o período 67-72.

A primeira locomotiva eléctrica para grande velocidade — E444, denominada *La Tartaruga* — já completou a primeira série de provas de linha, uma das quais reboando uma composição de carruagens de passageiros no troço Roma-Nápoles, onde foi atingida a velocidade de 205 km/h.

Essa máquina é a décima sexta da série de locomotivas estudadas e construídas pela Ferrovie dello Stato e, destina-se especialmente, aos comboios velozes que ligam Roma a Turim, Milão ou Nápoles.

JAPÃO

Projectada uma rede de alta velocidade para todo o país

A crescente e rápida concentração da população nos distritos urbanos, faz prever que, por volta de 1985, mais de 80 % dos habitantes estejam nas áreas urbanas. Isto corresponde a dizer que uma população estimada em 116 000 000 terá de se mover numa estreita faixa de terra de 370 000 quilómetros quadrados, área esta que compreende três quartas partes de zonas montanhosas.

O volume de transporte que será exigido é enorme e deverá caber ao meio de transporte que, no interesse da economia nacional puder realizar a tarefa ao menor custo e com a maior eficiência. E as ferrovias do Japão poderão oferecer esse transporte em massa, a baixo custo, altas velocidades e grande segurança.

Em 1966, as ferrovias, oficiais e particulares realizaram 265 biliões de passageiros-quilómetro e 125 biliões de toneladas-quilómetros, correspondendo respectivamente a 64 % e 58 % do volume total de transportes realizados no país.

Para resolver o problema, a J. N. R. (rede ferroviária oficial do Japão) apresentou a ideia da construção de novas linhas tronco, para alta velocidade (200-250 km/h), na bitola de 1,435 m, ligando todas as principais cidades, complementada por redes locais metropolitanas, também de alta velocidade.

O sucesso da Nova Linha Tocaido animou este pro-

jecto. Da média de 60 000 passageiros diários logo após a inauguração dessa linha (Outubro de 1964) para a de 170 000 actuais, realizada por 69 viagens de ida e volta de composições de 12 carruagens, chega-se à conclusão que o caminho está certo.

A nova rede tronco (Shin Kansan) terá cerca de 4000 quilómetros, para ser construída em 20 anos a um custo avaliado de 3,9 triliões de iens (10,8 biliões de dólares). Com um túnel submarino entre Honshu (ilha principal) e Hokkaido e uma ponte entre a primeira e Shikoku, as quatro ilhas estarão interligadas pela nova rede de linhas.

PAQUISTÃO

Moderniza a sinalização

Três contratos foram adjudicados a firma inglesa para fornecimento e instalação de um sistema moderno de sinalização luminosa.

Um contrato refere-se a seis cabinas eléctricas, operadas por botões, controlando três parques de 4 a 6 linhas nas proximidades de Dacca, a capital do Paquistão Oriental e três outras em Chittagong, seu principal porto.

Os outros dois destinam-se a cabinas de itinerário para controlo dos parques de Laksam e Sholashahar, no troço acima referido, onde porém a linha é singela, comportando sinalização bi-direccional em ambos os lados de cada parque.

Completa o conjunto o sistema de bloqueio eléctrico (sem bastão) nas 9 secções de linha singela desse troço, dispensando o licenciamento telegráfico.

SUÉCIA

Museu ferroviário «Vivo» é grande atração

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 Läggesta 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/h, com duas paragens intermidiárias. Mariefred ficou assim com uma nova atração, além do seu velho palácio do tempo de Vasa. A paisagem do arquipélago de Estocolmo desenrola-se fulgorante para os passageiros que, ao longo da viagem podem imaginar, sem esforço, a sensação de velocidade sessenta anos antes dos aviões a jacto.

SUÍÇA

Supressão de passagens de nível

Em Julho e em Agosto suprimiram-se na Suíça cinco passagens de nível; para substituir três passagens de nível entre Oron e Vauderens por passagens inferiores ou superiores foi concedido um crédito de 890 000 francos suíços ou seja cerca de 6200 contos.

Modernização da estrutura ferroviária

Uma vez mais o Centro de Divulgação Económica em colaboração com as Relações Públicas da Companhia transmitiu no programa «Para o progresso do País» da Emissora Nacional, um noticiário sobre os nossos caminhos de ferro que a seguir reproduzimos:

— Nos investimentos previstos para a renovação da rede e dos serviços ferroviários em Portugal, a preocupação do estímulo e apoio à indústria nacional é predominante.

De facto, na aquisição de locomotivas «diesel», que somarão 185 mil contos no programa em curso, a indústria nacional apenas contribuirá com cerca de 25 por cento desse valor.

— Mas na aquisição de automotoras eléctricas, em que serão despendidos cerca de 324 mil contos, a incorporação de materiais e mão-de-obra nacionais deverá passar além de 50 por cento; na aquisição de carruagens, onde estão em curso encomendas no valor de 150 mil contos, a indústria nacional participará com valores de ordem de 75 por cento do respectivo custo; e na renovação das vias, que envolverá o dispêndio calculado de dois milhões e seiscentos mil contos, também se elevará a 75 por cento a parcela preenchida pela nossa indústria.

— A modernização da estrutura ferroviária vai constituir, deste modo, um poderoso estímulo para a actividade económica do País.

Os transportes ferroviários em Portugal

A convite do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, o sr. eng. Armand Porchez, presidente director-delegado da Sofreraill e director-geral honorário da S. N. C. F. proferiu no pretérito dia 6 de Março, no auditório do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, uma interessante conferência subordinada ao título «Considerações gerais sobre a política dos transportes e o futuro do caminho de ferro. O caso de Portugal».

Assistiram à palestra os ministros das Comunicações e Corporações e Previdência Social, altas individualidades ligadas aos sectores dos transportes, os administradores, director-geral e grande parte do funcionalismo superior da C. P.

A sessão terminou com um generalizado debate.

AGRADECIMENTO

Manuel Nunes das Neves, servente de 2.ª classe, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* testemunhar o seu agradecimento aos srs. drs. David Teixeira Dias, médico da 82.ª Secção Sanitária, e António Joaquim Arruda, pelas atenções que lhe dispensaram por ocasião da intervenção cirúrgica a que recentemente foi submetido na Clínica de Santa Cruz, em Coimbra. O seu reconhecimento vai igualmente para os componentes da equipa médica daquela Casa de Saúde, assim como para o pessoal de enfermagem, a quem está muito grato pelas deferências recebidas.

POESIA

Publicamos a seguir o conhecido soneto de Camões, Alma minha gentil que te partiste, traduzido para língua castelhana pelo chefe de secção, reformado, sr. José Parreira Alves.

Reproduzimo-lo também em português, com a ortografia actual, para que os nossos leitores possam apreciar o rigor da tradução — quase literal — e ainda, e por isso mesmo, a fidelidade ao pensamento do nosso épico, à cadência e ao sabor quinhentista da composição, que a versão espanhola nada prejudicou.

Alma mia gentil que te has partido
Sín gusto de esta vida tan temprano
Reposa eterna en la divina mano,
Y triste siga yo donde he vivido.

Si en la silla eterea a que has subido
Recuerdo de esta vida no es vano,
No olvides el amor ardiente y sano
Que has ya en mis ojos distinguido.

Y si tu vees que puede merecerte
Algo así del dolor que en mi quedó
De la pena, sin cura, de perderte,

Ruega a Dios, que tus años acortó,
Que me lleve de acá tan pronto a verte
Cuan pronto de mis ojos te llevó.

Alma minha gentil que te partiste
Tão cedo desta vida, descontente,
Repousa lá no céu eternamente,
E viva eu cá na terra sempre triste.

Se lá no assento etéreo, onde subiste,
Memória desta vida se consente,
Não te esqueças daquele amor ardente
Que já nos olhos meus tão puro viste.

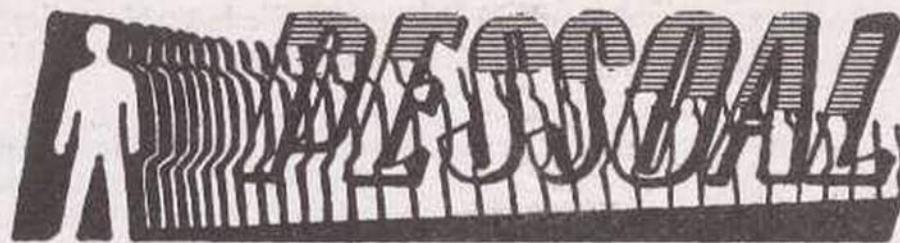
E se vires que pode merecer-te
Alguma cousa a dor que me ficou
Da mágoa, sem remédio, de perder-te,

Roga a Deus, que teus anos encurtou,
Que tão cedo de cá me leve a ver-te
Quão cedo de meus olhos te levou.

Julga-se que Luís de Camões nasceu em Lisboa talvez no final do ano de 1524 ou no começo de 1525.

E não surpreende que se desconheça a data exacta do seu nascimento se nos lembarmos de que os livros de registo de baptismo foram introduzidos entre nós por um filho de D. Manuel I, talvez em 1535.

O poeta faleceu na capital em 10 de Junho de 1580, nas vésperas da Espanha invadir o nosso País.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro do corrente ano

- A Chefe de Serviço* — o Economista principal, dr. Fernando Manuel Lopes Pintão.
- A Economista de 2.ª classe* — o Economista de 3.ª classe, dr. Cândido Avelino Ribas Pacheco.
- A Secretário-adjunto da Direcção-Geral* — o Chefe de escritório, José Jorge António Lérias.
- A Chefe de Serviço adjunto* — o Chefe de escritório, David Tavares da Silva.
- A Médico especialista de análises clínicas, em Coimbra* — o dr. Manuel Luís Correia de Matos Beja.
- A Médico de posto sanitário de 2.ª classe* — o Médico de secção, dr. Manuel Soares Cabeçadas.
- A Médico de trabalho, no Porto* — o dr. Jofre Pinto Fernandes.
- A Médico de trabalho, no Entroncamento* — o dr. Manuel Novais Gonçalves.
- A Adido administrativo principal* — o Chefe de escritório, Manuel Baptista Martins.
- A Adidos técnicos principais* — os de 1.ª classe, Bento Melo de Almeida, Joaquim Lopes Chaves, Manuel Gaspar e Álvaro Duarte Maia.
- A Adidos técnicos de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, Américo Ferrador, Joaquim da Silva Branco, José Filipe Aires, Lourenço Trindade Piedade e Francisco António Nunes.
- A Adidos técnicos de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Leonildo Gonçalves da Conceição, Amândio Prudêncio Nobre, Francisco Rosa de Andrade, António Fernandes de Carvalho, Henrique Graça e Henrique Walter Gomes Candeira.
- A Adidos técnicos de 3.ª classe* — os Desenhistas principais, José Duarte Chaves, António José Pereira Samora e Fernando Carvalho Magalhães; o Subchefe de escritório, Luís Domingues Guille; o Escriturário de 1.ª classe, Sebastião Jacinto Pássaro e o Verificador de receitas, José Paulo.
- A Adido técnico ajudante* — o Factor de 2.ª classe, António Aires Pinheiro da Costa.
- A Encarregados de segurança de 1.ª classe* — o Chefe de maquinistas, Manuel António Ferreira e o Chefe de brigada, António Francisco da Silva.
- A Encarregados de Segurança de 3.ª classe* — os Chefes de brigada, Armando A. Ferreira da Silva e Francisco Sim Sim Laurêncio; e o Chefe de estação de 3.ª classe, Serafim dos Santos Beco.
- A Encarregado de segurança ajudante* — o Factor de 2.ª classe, Armando Rafael de Campos.
- A Operador mecanográfico chefe* — o Chefe de escritório, António Martins.
- A Programadores mecanográficos de 2.ª classe* — o Chefe de secção, Edmundo de Oliveira Santos Costa; e os Escriturários de 1.ª classe, João Coelho Maurício e José António dos Santos.
- A Operadores mecanográficos de 2.ª classe* — o Escriturário de 1.ª classe, José Jorge Carvalho da Silva e o Escriturário de 2.ª classe, António Semedo Correia.
- A Monitora mecanográfica* — o Escriturário de 2.ª classe, Maria Josefa Raminhos Caixinha.
- A Operador psicotécnico de 2.ª classe* — o Chefe de secção, Leonel Henriques Pereira.
- A Operador psicotécnico de 3.ª classe* — o Escriturário de 1.ª classe, Eloy Caseiro Lopes.
- A Chefes de escritório* — os Subchefs de escritório, Joaquim Brás, José da Fonseca Nogueira, Silvestre Baptista Dinis, José Ferreira de Ascenção, João José de Brito Abrantes, José Manuel da Cunha, Alexandre Amorim Sequeira Lopes, Ulpiano Freitas dos Reis e Abreu, António Augusto Nunes, Manuel da Cruz, Joaquim Pires Duque, Daniel Ferreira e Fernando Pereira de Oliveira.
- A Subchefs de escritório* — os Chefes de secção, Francisco da Conceição Domingues, José Pita Pires, João Carlos Leiria, João Pereira Coutinho Salgado, José Camilo Rocha Pargana, Jorge Dias Pereira, Fernando Coelho de Mascarenhas, José Gomes Bento, Henrique José de Almeida Costa, Humberto Lazana, Albertino Simão, Artur Cândido, Manuel Marques, Rafael Marques Asseiceiro, António Alberto Afonso de Sousa, José Ribeiro Arez, José Mendes da Silva e Tomás Fernandes Antunes.
- A Chefes de secção* — os Escriturários de 1.ª classe, Alberto dos Santos Cruz, Silvino Lopes de Almeida, José Maria Seixas Sousa Neves, Artur Ernesto da Silveira Rebelo da Silva, Joaquim Jacinto Ferreira, Álvaro Teixeira de Andrade, Abel Agante da Silva, Pedro Acúrcio Gomes, Armando Augusto Calheiros, Artur Antunes Maia, Constantino de Jesus Filipe Mata, Júlio Teixeira Vieira da Silva, Ilídio Pinto Miranda, Luís de Jesus Ferreira, Humberto Lourenço da Silva, Suzete dos Anjos Rego Castanheira, Manuel Henrique Martins, Manuel Rodrigues Fernandes, Agostinho Mar-

tins de Matos, Jacinto Jorge Carrilho Martins, António Joaquim da Piedade Nogueira, Bernardo Miguel Pires Lavado, António José Marques Anastácio, Mário José Faria Roldão, Berard Dias Antunes, Elder Alves Meirim e Adelino Jorge Coelho Veiga.

A Escriturários de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Rodrigo Apolónia Bento, Nestor Borlido Pinto Cardoso, Frederico Fernandes Caixinha, José dos Santos Pouseiro, Francisco Mário Rodrigues Farinha, Joaquim Veríssimo, Jorge Martins da Silva, Francisco António Bacelos, Ilda da Costa Simões Moutinho, Manuel Dias Ferro, Manuel António Nunes da Silva, António José da Cunha Fonseca, Emídio Alípio dos Santos, Armindo Gaspar dos Reis, Umbelina Rosa Oliveira Fernandes Caixinha Marques, Maria Aguiar Videira da Costa, Isaura Luz Lourenço Garcia Pereira, Maria Fernanda Pereira dos Santos Pita Pires, Júlia Mendes de Figueiredo Homem de Figueiredo, Herculano Gil Marques, José Gaspar Conceição, José Fernandes de Oliveira, Ofélia de Azevedo Damas Fernandes, Ernesto Dinis da Silva Borrego, António Nunes Ferreira, Lourenço Afonso Pereira, Lucinda da Paz Pais, Cecília Pinheiro Arruda, António Caldeira de Magalhães, António Bessa, Ernesto Coelho da Rocha, Almiro Dias da Silva, Amadeu de Azevedo Sequeira e Silva, José Pires Ribeiro, António Lopes Alves Salgado, Elio Abrantes, José António de Carvalho, António Alexandre Pinto Castanheira, José Maria Pereira, Hermengarda Romano Vinagre dos Reis Pais e Júlio César de Oliveira.

A Escriturários de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Artur Cadete Lopes Jacaré, Maria Manuel Cardoso Duarte Neves Barnabé, Maria Helena Dias Martins, Maria Antónia de Almeida Marques, Maria do Céu Valbom, Maria Celeste Viegas Gonçalves, Maria Manuela Fagulha dos Santos Rodrigues, Maria Adozinda Baptista Pombo, Maria José Bilo Candeias, Lucília Marcelino Alves Leitão Pereira, Maria Vitória Costa Romão, Maria Eugénia Nunes, Maria Luísa Vilamariz Ferreira, Maria Angelina Lourenço Redondo, Maria Leonor Dias da Silva, Maria Domitília Conceição Natal, Maria Odete de Matos Marques Pereira, Judite Viegas Saloio, Maria Isabel Felícia Monteiro, Maria dos Anjos Pereira Salvado, Maria das Dores dos Santos Aníbal Gato Simão, Maria da Conceição Baptista Cardoso, Adelaide Gomes de Araújo, Maria Graciete Martins Coelho, Marta de Oliveira Quintas Gonçalves, Irene Barbosa Ferreira, José Maria Alves, Carlos Lopes, Lúcio de Matos Veríssimo, Maria do Carmo de Oliveira Jorge, Maria Adelaide Nunes da Fonseca, Armando Pires, Filomena Margarida Martins da Cruz, Jacinto Alberto Carvalho Garcia, Manuel Lopes Gama, José Ferreira de Lima, Domingos António da Silva Júnior, Albino Abreu, Manuel Alves Vital Periquito, Mário Luís da Silva Furet, Gracinda Rodrigues da Silva, José Rodrigues Pereira de Almeida, Maria da Conceição Silva Parreira, Maria Helena Antunes de Carvalho, António dos Santos, Demetildes Dias Alves, Maria Cecília Baptista de Brito Militão, João Morgado de Oliveira Freire, Maria Guiomar Fernandes Cebinha, Isilda Maria Rodrigues Correia, Joaquim Mendes Rosa, Maria Lúcia Mendes Ferreira, Maria Emilia Correia das Neves, Maria Gabriela Carvalho Alves, Maria Fernanda Colaço de Oliveira Soares, Odete Monteiro dos Santos, António das Dores Miranda, Manuel Henriques Correia, Manuel Moreira Maia, Fernando de Oliveira Rosa, José Luís Heitor de Oliveira, Jerónimo Fernando Mendes Gouveia, Maria de Lourdes Silva Oliveira Vital, Graciete Maria de Brito Patinha e Silva, Casimiro Daniel dos Santos e Maria Leonor Vinagre Craveiro da Cruz.

A Escriturários de 3.ª classe — os Auxiliares de escritório de 1.ª classe, Bernardino da Cruz, Manuel António Camilo, Manuel Ventim, José Gameiro Valentim e Francisco Rocha Levezinho.

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Cordeiro Valente, Manuel de Oliveira Duarte, José Joaquim Simões, Jorge Vicente Ferreira e Manuel de Sousa Granja.

A Fiel de tesouraria de 2.ª classe — o Escriturário de 2.ª classe, Jaime Joaquim Ribeiro.

A Chefe do pessoal menor — o Subchefe, Sebastião Fernandes Júnior.

A Subchefe do pessoal menor — o Contínuo de 1.ª classe, João Alfaia Figueiredo.

A Contínuo de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Manuel Mendes do Rosário.

A Continuos de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, João Gaspar e Manuel Rodrigues da Rosa Repolho.

A Desenhadores principais — os de 1.ª classe, Manuel Luís Ferreira Neves, José de Almeida Vaz Lourenço e Augusto João Soares de Oliveira.

A Desenhadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Amândio Soares Farragos, José Filipe Maia Ramos, José Gomes Sabino e Martinho Guedes da Mata.

A Desenhadores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Deuclides Pedroso Ferreira, Fernando Simões Macau, Fernando José Diogo e Ernesto Dias Rodrigues.

A Desenhador de 3.ª classe — o Operário de 4.ª classe, Mário Gomes Branco.

A Técnicos de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Carlos Alberto Marques da Silva Júnior e Antero Martins Colarinha.

A Técnico de 3.ª classe — o Adido técnico principal, Raul da Silva Fonseca.

A Chefes de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Ramos Cardinho e Manuel Marques.

A Chefes de armazém de 2.ª classe — os Fiéis de armazém de 1.ª classe, Manuel Neves Paixão Novo e Manuel Falcão.

A Fiéis de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José dos Santos Lourenço, José Simão dos Reis, Isaías Beirão e Joaquim Ferreira do Vale.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António de Oliveira, Tomé Augusto, Constantino da Silva Lagarto Júnior, José Pereira Maia Júnior, Vítor Lopes Maia e António Nunes.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — os Capatazes de manutenção, Manuel Rafael Nanque, Luís Garcia Monteiro e Joaquim Antunes Martins; os Serventes de 1.ª classe, Artur Cabrita Gonçalves e João Luís Figueiras; e o Servente de 2.ª classe, Silvino Ferreira Lopes.

A Recebedor de materiais de 1.ª classe — o de 2.ª classe, António Neto Vicente.

A Recebedores de materiais de 2.ª classe — o Fiel de armazém de 2.ª classe, Lucas Afonso e o Operário de 2.ª classe, José Ludovino.

A Capatazes de manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Flávio da Silva e João de Oliveira; e o Servente de 2.ª classe, Paulino Garcia Gil.

A Contramestres principais — os de 1.ª classe, António Domingos de J. Ribeiro, Manuel Gonçalves Magalhães e Manuel Joaquim de Jesus Correia.

A Contramestres de 1.ª classe, Grupo B — os de 2.ª classe, Ernesto de Oliveira Lúcio, Libertino Carlos Domingues, Manuel Guerreiro dos Santos e Alberto Duarte e Graça.

A Contramestre de 2.ª classe, Grupo B — o Chefe de brigada, José Fernandes Jesus Mimoso.

A Chefe de brigada, Grupo A — o do Grupo B, Mário Teófilo da Silva.

A Chefe de brigada, Grupo B — o Operário de 2.ª classe, Júlio da Silva Rato.

A Operários de 1.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, Francisco Augusto Lopes e Francisco Almirante Oliveira; e os de 2.ª classe, Grupo A, Mário Franco da Costa, Jacinto da Silva Tavares, Lenine Louro das Neves e José Firmino Catroga.

A Operário de 1.ª classe, Grupo B — o de 2.ª classe, Manuel Pinto da Silva.

A Operários de 2.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, Horácio Simões Lopes e João Clarimundo da Silva; e os Operários de 3.ª classe, Grupo A, Manuel Barreto da Silva Gaspar e António da Fonseca Reis.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B — os de 3.ª classe, César da Silva Mendes, António da Silva Tavares, José Beiroco Morais, Joaquim Rama Maia, Amândio Albuquerque Ferro, António Ramos Bogalho, António Virgílio Galvão, António Malva Azedo e Manuel Pereira Mata.

A Operários de 3.ª classe, Grupo A — o do Grupo B, Alfredo Machado Moreira; e os de 4.ª classe, Grupo A, Hermínio de Oliveira Carvalho, Fernando de Oliveira Pedreiro e Fernando Cardoso Saúde Pimentel.

A Operários de 3.ª classe, Grupo B — os de 4.ª classe, Adérito Ferreira Bicho, Henrique Carvalho Ferreira, António Silva Melo Cavaleiro, Joaquim Louro Veneza, Manuel Marques Ramalhete, Joaquim Ferreira Toco, Albino da Cunha Lopes Cosme, Belmiro Sebastião Bicho, Sebastião Augusto Manuel e José Pereira Mendes Raminhos; e o Fogueiro de 2.ª classe, Alexandre Ferreira de Oliveira.

A Operários de 4.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, António da Cunha Teixeira, Carlos Moreira da Fonseca e José Dias Cardoso.

A Operários de 4.ª classe, Grupo B — os Serventes de 2.ª classe, Manuel Maria Pereira e Manuel Loureiro do Rego; o Servente de 3.ª classe, José Vais Pinão; o Marinheiro de 2.ª classe, Américo Teixeira de Almeida Durão e o Eventual, António Gonçalves Serafim.

A Inspectores de zona — os Inspectores de tracção, José António Rodrigues e Olímpio da Conceição Pereira.

A Inspectores de tracção — os Chefes de depósito, Henrique Gomes e Júlio dos Prazeres Pereira.

A Chefes de depósito — os Subchefes de depósito, Lourenço Martins da Silva, Manuel João Duarte, Júlio Carlos Soares Cadete, António Eusébio Comprido, Manuel Ribeiro Júnior e Perfeito Correia Vieira.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, Daniel Duarte, João Maltez Maia, António Lopes, Manuel Rodrigues Sande, Augusto da Silva Fernandes Lapa, José Gabriel Mateus e Manuel da Costa Gomes.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Alfredo Barral Alves, Fernando dos Santos, Armandino de Sousa Fernandes, António de Sousa, José Pereira da Cunha, João Gregório da Silva, Joaquim Francisco Júnior e Armindo Samora Bexiga.

A Maquinistas principais — os de 1.ª classe, Manuel Joaquim Monteiro Rato, Joaquim Bernardo da Ponte, Saúl Horta Costa Leal, António José Simões Faria Guimarães Albuquerque, Paulo Marques de Oliveira, António da Costa Completo e Joaquim José da Silva.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel João da Silva, Luís da Silva, Albino Lopes, José Francisco Paulo, Armando de Matos Machado, Manuel Nunes Dias de Sousa, Manuel Caetano da Silva, Modesto Manuel Silvestre, Eduardo Alberto, Valentim de Freitas e Joaquim Maria Silvano.

A Maquinistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José António Martins, António dos Santos Batalha, António Alexandre Prinas Varandas, Joaquim Dias, Manuel Maria de Oliveira, Isolino Brás Alfaiate, José Maria Aires Lourenço Júnior, Luciano Completo da Costa, Francisco Dias Castelo, Manuel Dias do Nascimento, Joaquim Tadeu de Almeida, Manuel da Costa Leitão, Joaquim de Azevedo Lopes, Joaquim Monteiro, António Teixeira da Mota e António Martins da Silva.

A Maquinistas de 3.ª classe — os Fogueiros de 1.ª classe, Manuel Inácio Alves Lucas, Armando Gomes Nunes, Manuel do Patrocínio Sanches, Albino Carvalho dos Santos, Manuel Joaquim de Sá Cardoso, José das Neves Sousa, Manuel Joaquim Oliveira Coelho, Américo da Silva Damaso, José de Oliveira Amorim, José Gonçalves Mendes, João Luís da Cruz, Ramiro Veloso Fernandes, Alexandre Queirós, Orlando João Ferreira, António Joaquim Silva Oliveira, Lourenço Pereira, José Inácio dos Santos Trejeira, João Pires Cristina, Narciso Matos Raíño, Manuel da Silva, Joaquim Nunes Lopes Rufino e José Antunes Barata.

A Fogueiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Bernardino Lúcio Carvalho, José Faísca Ramos, José Sebastião da Silva, António Júlio Augusto, Adelino Amaro Ramos, Albano de Jesus Costa, José Duque Nuno, Manuel dos Santos Pires, Salvador Moreira Afonso, Manuel Cabrita Borges, Manuel Simões Torais, José Ricardo Tavares, Agostinho Heitor Gaspar, António Soares Serra Dias, Joaquim Querido de Almeida, Feliciano Leal Agante, João Lopes Caldeira, José Manuel Barra, António Horta Barra, Joaquim Pereira Meco, António Frausto Costa, António Oliveira Duarte Bagulho e José Armando Rama.

A Fogueiros de 2.ª classe — o Assentador de 2.ª classe, Adelino Clara Pissarreira; o Operário de 4.ª classe, Eugénio Maria Coelho; os Serventes de 2.ª classe, Filipe Bernardo Lecas, Frederico Ricardo Vaqueirinho Rabino, Florindo Napoleão Pires, Manuel António Ambrósio, Fernando Augusto Teixeira, António Francisco Ramires, Ataíde Lourenço Guerreiro, Joaquim Rodrigues, Abílio da Conceição Rodrigues, Alfredo Cabrita Louçã, Aníbal Cola Gonçalves e Henrique José Pires Pesquinha; e os Serventes de 3.ª classe, Anastácio Cabrita Guerreiro, Norberto da Silva Simão, Francisco Monteiro Galveia e José da Silva.

A Mestres de via fluvial — os Marinheiros de 1.ª classe, António Manuel Rufino, Minervino João das Dores Correia e José Domingos Rodrigues Miranda; e o Marinheiro de 2.ª classe, Manuel Sabino Lopes.

A Maquinistas de via fluvial de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Francisco Viseu dos Santos e Carlos António da Silva Vieira.

A Maquinistas de via fluvial de 2.ª classe — os Fogueiros de via fluvial de 1.ª classe, João José Rodrigues e Manuel de Sousa.

A Marinheiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, José Luís Anastácio.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, Manuel Calado Pacheco, Joaquim Filipe Fernandes, José Maria de Oliveira e Joaquim António Dias.

A Serventes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Diogo Monteiro, Delfim Martins, Carlos Alves de Almeida, Otílio Maria Joaquim, Mário Carrilho Lopes, João Emílio Chaves, Manuel Gonçalves Louro, José Joaquim Bartolomeu, Manuel Santana Louro, Manuel Heitor Lercas, Ernesto José Serrão Chagas, Joaquim Aleixo Marques, Virgílio Martins Ramos, Manuel Venâncio Vale, Fernando Almeida Coelho Araújo, Manuel Pereira de Carvalho, Manuel Lopes de Matos, Mário Tavares dos Santos, José Ribeiro, José Rodrigues Madaleno, Amáel Ferreira Salgado, José Maria Gavancha Dias Andrade, António da Conceição Nogueira, Gaspar Pinto de Mesquita, Guilherme Jorge Ribeiro, António Rebelo Nunes, Aurélio Leite Lopes, Filipe de Oliveira Miranda, Adriano do Couto Vieira, Manuel Vieira da Cunha Júnior, Manuel Nogueira, Francisco António dos Santos Calado, Casimiro Fernandes Rodrigues, Virgílio António Palma, Agostinho Augusto Aranda, Manuel Lourenço dos Santos Marques, Artur José Cardoso, Eduardo Francisco Semedo, Joaquim Valente Pires, Manuel Martinho Jorge, Américo da Costa, José Andrade Custódio, António da Costa Vilaça, Francisco Vieira Pereira, Valdemar da Silva Serra, José Martins Ribeiro, Raul da Conceição dos Santos, Albano Dinis, Joaquim Fernando Pereira Sala e António Ministro de Almeida.

A Caixeiro de 3.ª classe — o Marçano, Henrique da Conceição Marques.

A Monitores de formação de 2.ª classe — os Chefes de maquinistas, Filipe da Encarnação e Silva, Henrique Barral e José João da Silva Bernardo.

A Assentador de 2.ª classe — o Servente de 3.ª classe, Miguel dos Santos Castro.

A Chefe de cantão de telecomunicações de 2.ª classe — o Electricista de telecomunicações de 1.ª classe, Manuel Dias Conde.

A Electricistas de telecomunicações de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Jaime Gil Marujo e António das Dores Sousa.

A Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Joaquim Andrade Nave, Manuel Guerreiro Afonso e José dos Reis Simões.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — o Guarda-fios de 2.ª classe, João Robalo Taborda; e os Operários de 4.ª classe, Ildemaro de Azevedo Teixeira, Manuel Vieira e Joaquim Guerreiro Albano.

A Guarda-fios de 2.ª classe — o Guarda-fios eventual, José Augusto Gomes Mendes.

A Agulheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Gonçalves Ferreira, Amâncio Rua Monteiro, António Mendes da Silva, Francisco Marcos Alabaça Trindade, José Jacinto Cortes Guerreiro, Amáel dos Santos Pavôa, Manuel Joaquim Parreira da Silva, João Baptista Boto Águas, António José de Almeida, António Grossinho Belo, Manuel Bento Soares, João da Costa Fernandes, Manuel de Jesus Amaro, José Fernando Correia Monteiro, Isidro Torres de Sousa, António da Silva Meireles, Miguel Rosa Esteves, António de Sousa Ribeiro, António Cunha Araújo, Celso de Oliveira Alves, Manuel José Lagarto, Mário Pereira Jorge, Joaquim Monteiro Raimundo, Gregório do Carmo Pereira, Máximo Pinto Monteiro, Olímpio António Caramelo, Armando Gonçalves da Costa, José Lopes, Serafim Nogueira Teixeira, Horácio da Conceição Martins Costa, José Narciso Ferreira Coelho, António dos Santos, Horácio Pereira Cardoso, Amadeu Monteiro Tavares Pimentel, Artur Gonçalves Roque Rodrigues, Viriato do Nascimento Gonçalves, José de Almeida Belo, João Ferreira Ponciano, Augusto Cardoso Gonçalves Castanheira, José Moreira de Sousa, Augusto Ferreira da Silva, Pompeu do Carmo Mosca, José Lopes da Ponte, Hermínio Lopes Pereira de Sousa, Fernando António Chibante, Manuel Bexiga Gonçalves dos Santos, José António Valente Assunção, Joaquim Pires Dias, Aires Araújo Ribeiro, Alcino Alberto Patornilha, José Fernando Nogueira Figueiredo, António Mendes, António de Magalhães, Luciano Augusto Pego, Joaquim António Martins Ramos, Vítor Manuel Santa Rajado, Manuel de Jesus Martins, Carlos Aurélio Dias, Manuel Pinto Martinho, António Joaquim Gonçalves Ribeiro, João António Rala Costa, Álvaro José Zuzarte Pestana, Lucílio Guerra Nunes Bombaça, António Tavares de Oliveira, Manuel Vieira Flores, José Ribeiro Adriano, João Manuel Catita do Sado, José Pereira Cortês, José Silvestre Cardoso, Luís dos Santos Agostinho Teixeira, Francisco Couto dos Santos, José Joaquim Gravilha Delgado Heitor, Albino Cordeiro Mendes, Manuel Tomé Dias, José Maria Esteves das Neves, Manuel António Mesquita, Francisco José Alves Becho, Armando do Amaral Ferreira Monteiro, Antenor de Jesus Soares, Domingos Simões Roseiro, Rodrigo de Aguiar, João Teixeira da Silva, António Domingos Véstia Dourado, Joaquim Pereira Gomes, José Ferreira Bessa, João Ribeiro de Almeida, Alcino da Mouta Russo, José Vieira de Sousa, Manuel Duarte Gonçalves, Joaquim António Almanso Mira, João Barbosa Ribeiro, José Salvador Rodrigues, Fernando Ferreira de Sousa, José Espada Palhas, Francisco Florindo Martins, Artur Lourenço Serra, Gregório Vieira Carrasquinho, João Conchinha Garraio, Manuel Augusto Mimoso Bicho, Leonel José Maia Parola, José Manuel Barreto, Joaquim das Dores Baptista, Umberto de Oliveira Leitão, Joaquim Vieira Gomes da Cunha, Graciano Barbosa Pinto, António Paulo Farinha e Manuel Guerreiro.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Luis Castanho de Matos Belo*, chefe de escritório ; *Emilio Pereira de Sousa e Ferreira Ferreira*, chefes de maquinistas ; *Joaquim Gomes da Silva Brandão*, chefe de estação de 1.ª classe ; *Luis Domingues Guille*, subchefe de escritório ; e *Raul Prévost*, chefe de secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Alexandre Serrão Mora*, chefe de secção ; *Manuel Joaquim Cabrita*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes ; *Aníbal Carlos Resende*, fiscal do pessoal de trens ; *Joel Ferreira, José Maria Soares e Cassiano Antunes*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Magalhães de Queirós, António Coruche Aleixo, Isolino Moreira da Silva, António Curado, Henrique Rodrigues e Domingos Malacão*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Serafim Carvalho*, operário de 1.ª classe ; *Januário Ribas de Freitas*, factor de 2.ª classe ; *José Alves da Silva*, operário de 2.ª classe ; *José Martins Jorge e António Nunes Rosendo*, operários de 3.ª classe ; e *Hermenegildo Guerreiro Campos*, conferente de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Pereira Cardoso, Francisco Miguel Ramos Xavier, Feliciano Pereira Prades, Luis Ferreira, Raimundo Mendes Tarrafa e António Cabrita da Conceição*, serventes de 1.ª classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Sebastião Glória*, chefe de lanço de 1.ª classe, *João José do Couto Baptista*, assentador de 2.ª classe e *António Augusto de Jesus Oliveira*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos, respectivamente, na orientação e execução dos trabalhos de substituição de uma barra partida, ao Km 57,510 — Beira Alta, quando estavam de folga; *António Fernandes Alves*, chefe de distrito e *Francisco Nogueira Fradique*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação, esforços despendidos e providências tomadas para a substituição de um carril partido, ao Km 133,317 — Beira Baixa, encontrando-se ambos de folga; e *António Veríssimo Aires*, contínuo de 2.ª classe — quando procedia à limpeza de uma dependência dos Serviços Centrais, em Santa Apolónia, encontrou uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe hierárquico.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Lúcio* e *José Augusto Abalada Lebreiro*, chefes de distrito, *António da Silva Souto*, subchefe de distrito e *André Teixeira*, servente de 3.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 170,300 — Douro, quando estavam de folga; *Raul Mendes Galinha*, operário de 4.ª classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de uma carteira que encontrara na automotora n.º 8434 e que continha a importância de 500\$00; e *António Marcelino da Silva*, guarda de P. N. — gratificado pela dedicação e esforço despendido nas rápidas e acertadas providências tomadas por motivo de se ter manifestado incêndio numa carruagem do comboio n.º 301, que efectuou paragem ao Km 310,000 — Norte, pois apesar de se encontrar de folga foi de bicicleta chamar e encaminhar os Bombeiros Voluntários de Esmoriz.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José António dos Santos*, chefe de lanço de 1.ª classe e *António Coelho*, eventual (obras) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de ligação de um carril partido, na linha do depósito de máquinas da estação da Guarda, em dia feriado; *Pompeu Monteiro de Moura*, auxiliar de escritório de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas quando, ao viajar no comboio n.º 328 e apercebendo-se de que ao Km 334,800 — Norte havia desabado sobre a via grande quantidade de pedras, interrompeu a viagem e ofereceu-se espontâneamente para fazer os avisos no sentido de comparecer o pessoal necessário para desobstruir a linha, dirigindo-se depois ao armazém de Ermesinde, de onde transportou para o local do desabamento os explosivos destinados à demolição de algumas pedras; *Joaquim Rosa Carrisosa*, subchefe de distrito e *Joaquim Moura Pires*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nas providências tomadas para os trabalhos de substituição de uma cróxima partida, na agulha n.º 5 da estação do Carregado; o primeiro estava de folga e ao viajar no comboio n.º 1111 ouviu uma pancada, que o levou a ir ao local verificar do que se tratava; e *Lídio da Graça Silva*, assentador de 1.ª classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um anel de ouro, no valor de 250\$00, que encontrara junto da agulha n.º 1 da estação de Coimbra.