

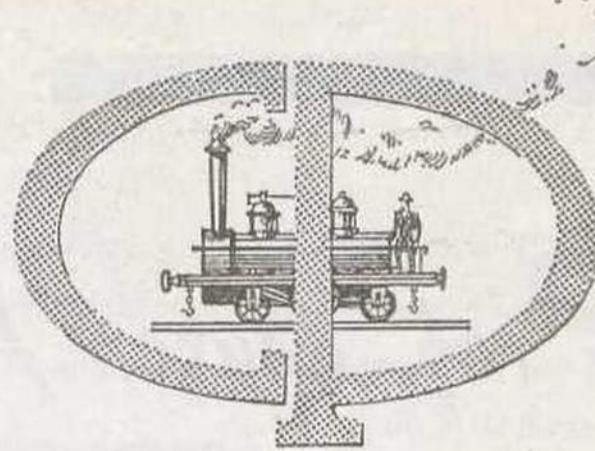
Boletim da C. P.

Número 483

Setembro de 1969

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL



N.º 483 • SETEMBRO 1969 • ANO XLI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

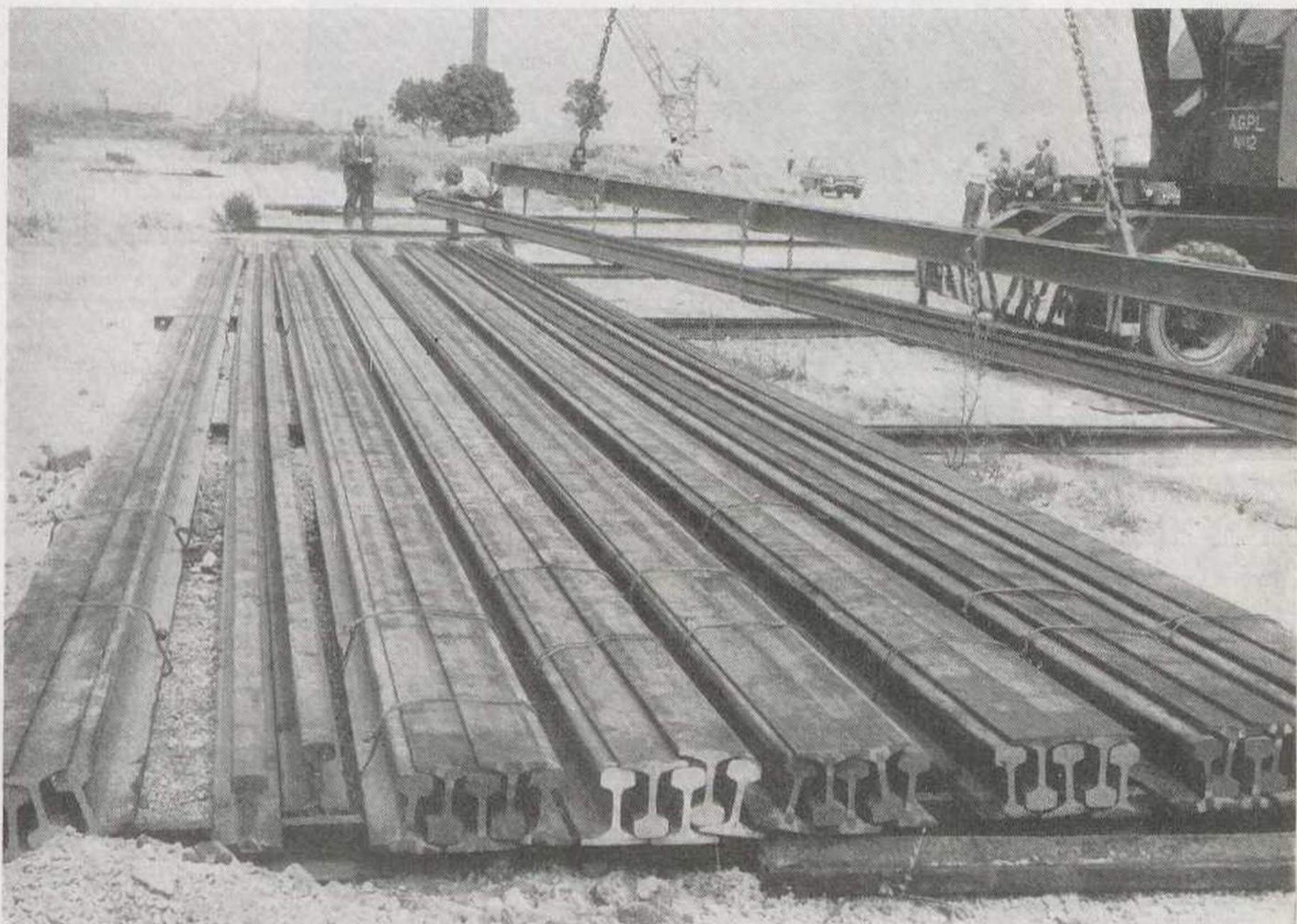
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Carris nacionais para a C.P.



GNICIOU-SE em Julho, no cais da Junqueira, em Lisboa, a entrega dos primeiros carris fabricados pela Siderurgia Nacional com destino à renovação integral de via Braga-Faro da rede ferroviária da Companhia.

As 800 toneladas, cujo começo de transferência para a C.P. a nossa gravura documenta, constituem a primeira remessa de um fornecimento global de mais de 100 000 toneladas que irá decorrer ao longo de 5 anos.

Prof. doutor Mário de Figueiredo

PRESIDENTE HONORÁRIO do Conselho de Administração da C. P.

N^a Casa de Saúde da Cruz Vermelha, onde se encontrava internado, faleceu na madrugada de 19 de Setembro, o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente honorário do Conselho de Administração da Companhia e eminente personalidade pública que nos últimos quarenta anos exerceu acção preponderante na vida política portuguesa.

Com a sua morte desaparece uma das figuras mais brilhantes do País. Foi um homem notável na inteligência cintilante, na integridade do carácter, na extensão do saber e na visão dos problemas sociais e políticos a que foi chamado a resolver.

Um doutoramento de provas memoráveis abriu-lhe a carreira do magistério na Faculdade de Direito de Coimbra, que cursara com distinção. Durante mais de vinte anos, dez dos quais como director da Faculdade, aí desenvolveu acção docente e administrativa de alto prestígio. Ao saber, extenso e profundo, aliava o fascínio dum grande poder de comunicabilidade e o brilho duma argumentação servida por uma lógica implacavelmente honesta e irrefutavelmente límpida.

Em 1928, abandonou a cátedra durante alguns meses para sobraçar a pasta da Justiça, e de 1940 a 1944 volta ao Governo como ministro da Educação Nacional. Eram os anos duros da guerra. Em todos os países, em todos os sectores, se faziam sentir as dificuldades originadas, directa ou indirectamente, pela terrível perturbação mundial. No entanto, entre nós, são postas em prática medidas de larga projecção no futuro e tomadas decisões de ampla

carácter renovador. As Escolas do Magistério Primário reabrem, reorganizadas; procede-se ao planeamento e começam os trabalhos da grande reforma do Ensino Técnico; é elaborada uma profunda reforma do Ensino Superior, aprovada em Conselho de Ministros, com medidas notáveis nela preconizadas. Uma delas originou o diploma que permitiu alargar consideravelmente a base de recrutamento de professores universitários, criando na generalidade das Faculdades e Escolas a categoria de assistente. A outra, instituiu as bolsas de estudo para estudantes universitários — inovação que largamente se projecta no futuro pelo aproveitamento e estímulo de inteligências que representa. Tudo isto se deve ao prof. Mário de Figueiredo, como ministro da Educação Nacional, sendo a Direcção-Geral dos Desportos, também criação sua, dessa época.

Quando abandonou a pasta da Educação, continuou ligado a este Ministério como presidente da Junta Nacional de Educação.

O prof. Mário de Figueiredo fazia parte da Assembleia Nacional desde que esta foi criada em 1936. Do papel de *leader* passou às funções de presidente, eleito nas duas últimas legislaturas. A sua presença marcou profundamente a vida desta instituição; o Diário das Sessões é um espelho da sua notabilíssima estatura parlamentar, amplamente afirmada em intervenções, discursos e debates.

Um juizo exacto do labor do prof. Mário de Figueiredo e dos serviços que prestou à Nação só seria possível

percorrendo os arquivos dos vários Ministérios. Nos da Educação, dos Negócios Estrangeiros, das Comunicações, da Justiça, do Ultramar, das Obras Públicas, em todos existem relatórios, projectos, estudos, pareceres, referentes às mais importantes questões nacionais. Em cada um desses documentos se revelam, a par de uma inteligência invulgar, as grandes qualidades que fazem de um homem um dos expoentes mais altos da sua geração e da história do seu país.

A obra do prof. Mário de Figueiredo, desconhecida do grande público, é tida no maior apreço pelos seus pares. O Presidente Salazar, aquando da realização da Concordata e do Acordo Missionário com a Santa Sé, cujas demoradas e difíceis negociações foram conduzidas pelo prof. Mário de Figueiredo, referiu-se-lhe, em discurso proferido na Assembleia Nacional nestes termos:

«...Alguém que deixou o seu nome e muito do seu talento ligado a estes textos, alguém que durante mais de três anos, me ajudou, ou, melhor falando, eu ajudei no estudo, na discussão e em difíceis e delicadas negociações.»

Da admiração que merecia aos vultos mais notáveis da vida nacional, podem servir de prova as palavras autorizadas do prof. Manuel Rodrigues:

«Mário de Figueiredo é o homem mais inteligente que jamais conheci.»



No que se refere ao seu extraordinário *curriculum vitae* ferroviário, referiremos que designado para membro do Conselho de Administração da Companhia, por portaria de 10 de Novembro de 1949, o prof. doutor Mário de Figueiredo veio ocupar a vaga deixada pelo administrador doutor José Alberto dos Reis, entretanto nomeado Comissário do Governo junto da C. P., pela mesma portaria.

Competiu-lhe, no seu pelouro, especialmente os assuntos de natureza jurídica, as relações com o Serviço do Contencioso e a orientação superior da actividade dos advogados da Companhia. Na altura do seu ingresso na C. P., ocupava-se o prof. doutor Mário de

Figueiredo, em colaboração com a então Direcção-Geral do Caminho de Ferro, do estudo da Lei n.º 2008, de coordenação de transportes, onde, como *leader* da Assembleia Nacional teve notáveis intervenções nalgumas teses.

A entrada do distinto homem público no Conselho de Administração da Companhia, em cuja primeira sessão participou em 30 de Novembro de 1949, foi acolhida por todos os administradores com inequívocas provas do maior regozijo, honra e simpatia — «tanto pelos fulgores da sua viva inteligência como pelos primores da verticalidade do seu carácter», como se exarou em acta.

Em 2 de Agosto de 1951, foi designado para ocupar o cargo de presidente do Conselho de Administração. Como se asseverou nessa altura, pela voz do doutor José

Alberto dos Reis, então Comissário do Governo, «a Companhia iria entrar numa nova era, embora não isenta de dificuldades, com um Presidente à altura das circunstâncias, indicado pelo Governo, que assim prestou um inestimável serviço à Empresa».

A investidura do prof. Mário de Figueiredo no elevado e honroso cargo de presidente do Conselho de Administração da C. P. suscitou em todos os membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal o maior júbilo, conforme homenagens e declarações de apreço e alta consideração então feitas e constantes de acta.

No decurso do seu mandato de vinte anos, renovado sucessivamente por portarias de 11 de Novembro de 1964 e de 2 de Novembro de 1967, o sr. prof. Mário de Figueiredo, na qualidade de administrador da Companhia por parte do Estado, recebeu sempre sentidas provas de admiração e de respeito dos seus pares.

Durante os vinte anos que o prof. doutor Mário de Figueiredo exerceu as altas funções de simples administrador (1949/1951) e, posteriormente, as de presidente do Conselho de Administração, tiveram lugar importantes realizações nas quais a sua acção teve preponderância e que influiram profundamente na vida da Empresa, entre outras: os novos Estatutos da C. P. e contrato de Concessão Única; os Acordos Colectivos de Trabalho, de 1955 e 1961; o lançamento dos Planos de Fomento que permitiram a electrificação das linhas de Sintra e do Norte, a utilização da tracção diesel para substituição progressiva da tracção a vapor nas linhas não electrificadas, o reequipamento das oficinas e a construção das novas Oficinas do

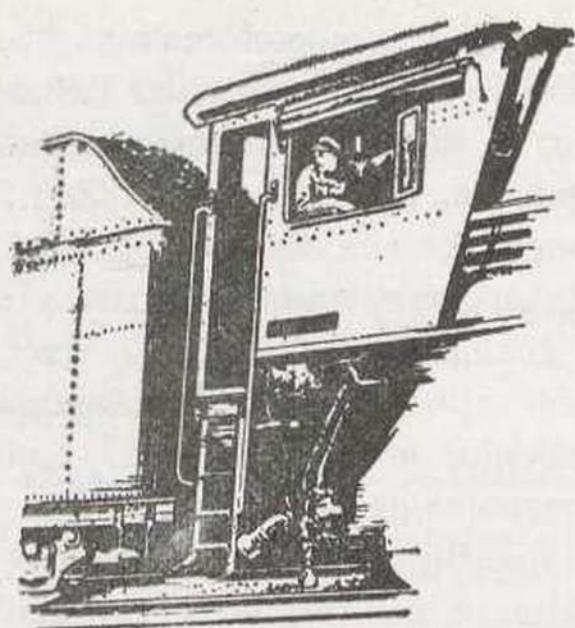
Entroncamento para material diesel e eléctrico, a assinatura de contratos prevendo importantes adjudicações à indústria nacional e estrangeira para a renovação do material circulante e da frota fluvial e o estudo, a elaboração do programa e a assinatura do contrato para a renovação integral do eixo Braga a Faro e renovação parcial das principais linhas restantes.

*
* *

Em assembleia de accionistas, após ter sido atingido, por modificação dos estatutos da Companhia, pelo limite da idade para exercer as elevadas funções que com tanto brilho e distinção vinha exercendo, o prof. Mário de Figueiredo foi designado por unanimidade e aclamação presidente honorário do Conselho de Administração da Companhia, com o direito às regalias da função activa.

Como se referiu na Imprensa, «o País perdeu um valor, que numa dedicação total o serviu. É justo que se preste homenagem à integridade do seu carácter, à sua honestidade impoluta, ao seu desinteresse superior de bens pessoais. Um tão grande saber das coisas jurídicas, um tão notável talento, posto à disposição de empreendimentos particulares, poderiam ter-lhe grangeado sólida fortuna. Apaixonadamente, desde a juventude, sempre preferiu esbanjar os dotes que recebera e cultivara servindo a Nação. Para si amealhou apenas o direito ao nosso respeito e à nossa admiração».

O Boletim da C. P. expressa as suas mais sentidas condolências à ilustre família do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo.



OS COMBOIOS «INTER-CITY» na Grã-Bretanha

POR J. E. L. SKELTON

CORRESPONDENTE EM LISBOA DA «RAILWAY GAZETTE» E DO «MODERN RAILWAYS»

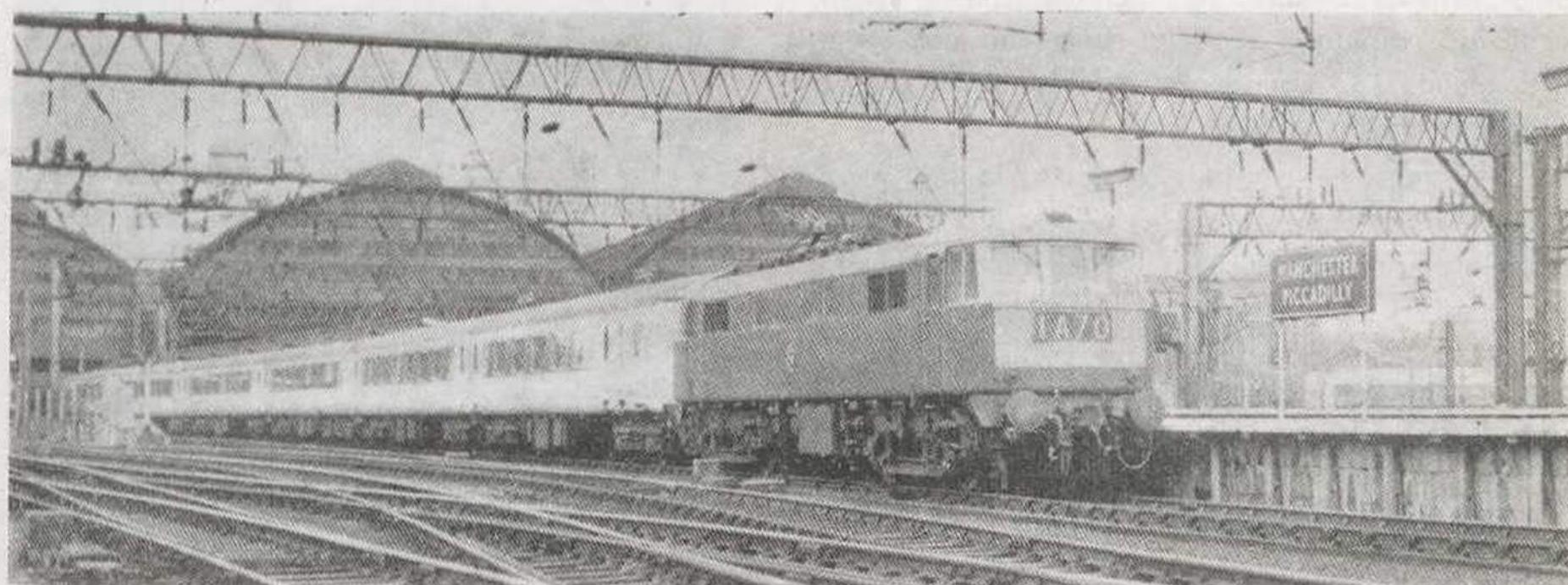
Nos últimos anos, os Caminhos de Ferro Britânicos («British Railways») esforçaram-se extraordinariamente para melhorar os serviços de comboios «Inter-City», ou sejam, aqueles que ligam os grandes centros industriais do país.

Como parte dominante desse programa de modernização ferroviária, não só as velocidades mas também as frequências dos referidos serviços foram consideravelmente aumentadas. O êxito desta iniciativa dependia de diversos factores: o melhor aproveitamento das potentes locomotivas de tração eléctrica e «diesel», já disponíveis; o reapetrechamento de enormes troços de linha com carris de barras longas, travessas de betão armado e outros dispositivos, e o desenvolvimento dos mais modernos métodos de sinalização, tais como bloco automático com sinais luminosos, postos de comando centralizados, etc. Nem sequer foi omi-

tido neste projecto o conforto e bem-estar dos utentes destes comboios; na construção de carruagens previu-se maior comodidade interior, novos sistemas de suspensão, isolamento do som e ar condicionado por forma a garantir-se viagens suaves e silenciosas, qualquer que seja a distância percorrida.

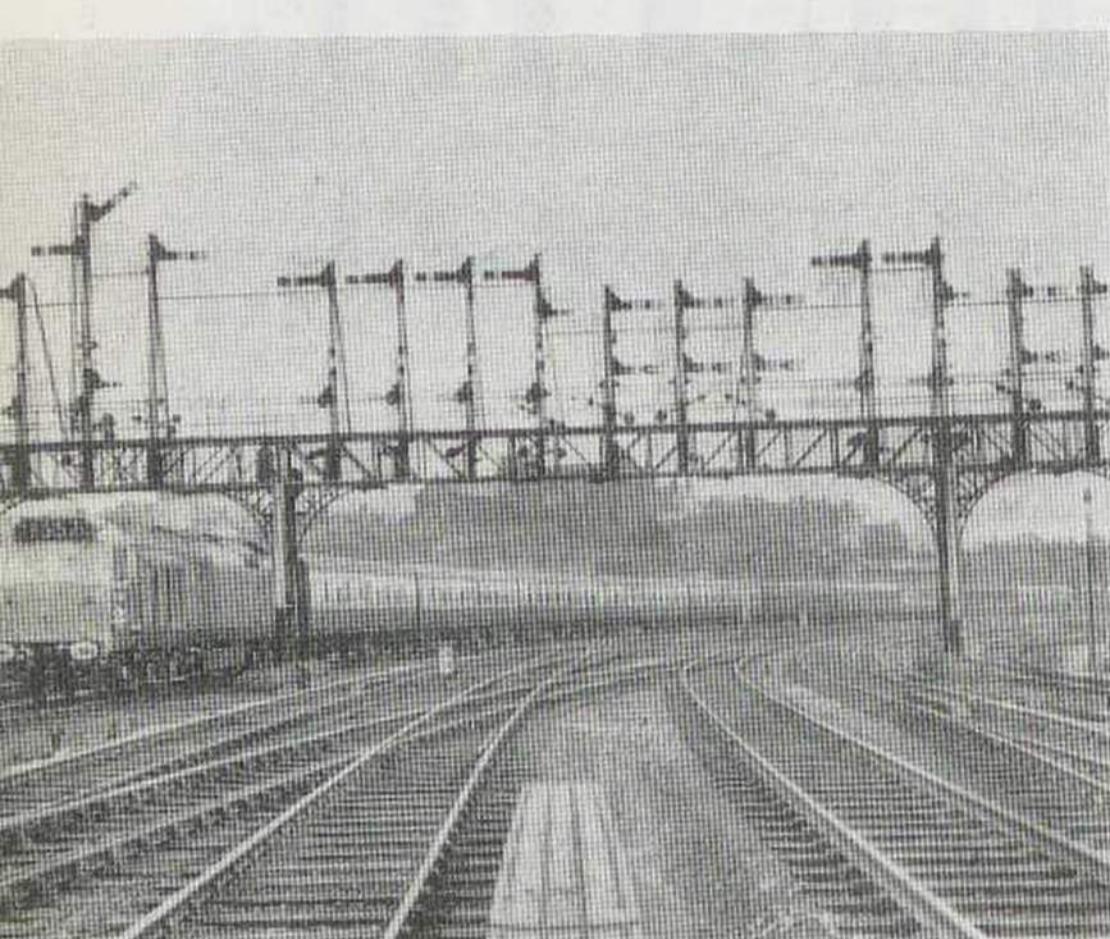
O progresso realizado com os expressos «Inter-City» na Grã-Bretanha pode ser ilustrado mediante os detalhes seguintes:

Durante o Verão do ano corrente, o total de comboios circulando diariamente (de 2.^a a 6.^a-feira inclusive) às velocidades médias de 97 quilómetros horários *ou mais* foi 1575, e a distância global percorrida foi 103 688 quilómetros. Dos referidos comboios, 262 percorreram 35 942 km a uma média de 112 1/2 km/h, e 19 cobriram uma distância de 3481 km a uma média horária de 128 km *ou mais*.



Um «Inter-City» Pullman, à partida de Manchester para Euston (Londres)

Sem dúvida que o admirável sucesso do transporte ferroviário modernizado naquele país tem sido a electrificação da rede servindo as cidades de Liverpool e Manchester no noroeste da Inglaterra e centros importantes nos «Midlands», tais como



English Electric da série «50», nova locomotiva D 424 rebocando um longo comboio em Preston, no percurso Londres-Glasgow

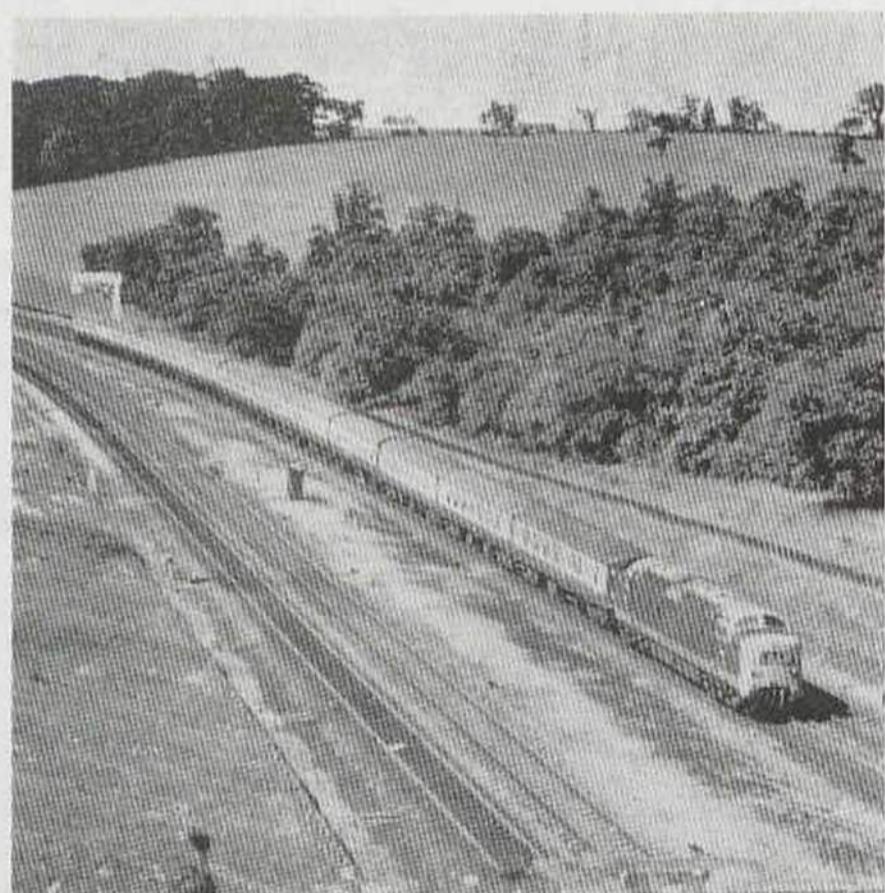
Birmingham, Wolverhampton e Stoke-on-Trente. Esta grande obra foi completada em 1966 e inaugurada oficialmente na Primavera do mesmo ano. Como resultado, um serviço intenso de comboios «Inter-City» faz actualmente o percurso entre Londres (Euston) e Liverpool (312 km) e Manchester (303 km) num tempo médio de 2 horas e 35 minutos, ou seja às velocidades médias de 120 e 117 km/h respectivamente. Birmingham dispõe igualmente de «rápidos» frequentíssimos que cobrem a distância de 182 km, a partir de Londres, a uma velocidade média de 115 km/h.

A propósito — e isto não deixa de aplicar-se a todos os serviços «Inter-City» — devido às facilidades acelerativas das locomotivas modernas tem sido possível incluir paragens intermediárias, algumas vezes sem modificação do horário global e, regra geral, sómente com o acréscimo de ligeiros minutos. Consequentemente, diversas vilas populosas, situadas dentro do percurso dos expressos «Inter-City», têm beneficiado enormemente da nova técnica ferroviária.

No primeiro ano da exploração de serviço elec-

trificado na rede do noroeste, e não obstante a concorrência dos automóveis particulares e das linhas internas de aviação, o aumento de «passageiros-quilómetro» atingiu em alguns sectores 60 %, sendo em média aproximadamente de 40 %. Naturalmente que as receitas registaram um acréscimo proporcional. Esta circunstância continuava a ser observada num ritmo satisfatório nos anos seguintes, e um dos resultados mais concludentes tem sido o aumento progressivo da quantidade de comboios, até tal ponto que Birmingham, por exemplo, tem agora ao seu alcance, nos dias úteis, um total de 41 «rápidos» de e para Londres, entre as 7 e as 20 horas — quase um «commuter service» !

O autor destas notas teve o privilégio de viajar na rede do noroeste no dia da sua inauguração — 18 de Abril de 1966. A viagem da ida foi magnífica, pois a locomotiva eléctrica de 3600 C. V. fez o percurso de Londres (Euston) a Liverpool em 152 minutos, com duas paragens intermediárias, ou em 145 minutos «líquidos» (130 km/h), se se descontar o tempo perdido por causa dum incidente fortuito. No regresso, ele tomou na estação de Crewe o expresso «Royal Scot», que muda ali a máquina «diesel» por uma eléctrica. Os 255 km até Londres foram vencidos facilmente em 112 1/2 minutos (136 km/h). Do ponto de vista climatérico, o dia foi horrível — escuro, frio e com esporádicos flocos de neve — e imagino que raros seriam os automóveis nas estradas, mas a qualidade das minhas duas viagens não podia ser superada pela sua



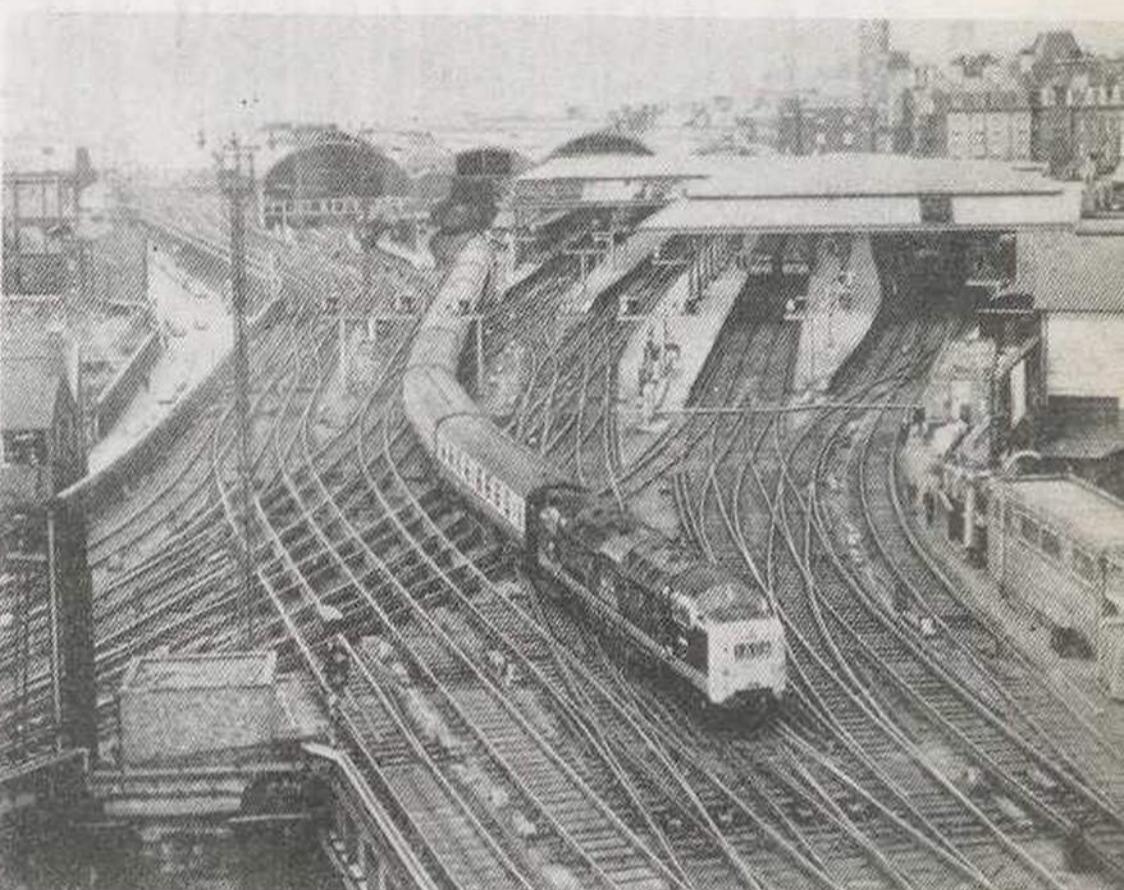
Uma Deltic 55, English Electric, de 3300 HP, à cabeça do «Flying Scotsman»

absoluta «exactitude» e pelo magnífico conforto, mesmo às mais altas velocidades, que frequentemente atingiram 160 km/h e, num trecho, 177.

Em todas as regiões da rede ferroviária britânica os comboios «Inter-City» conseguem obter triunfos igualmente impressionantes, e a tabela seguinte dá um pequeno indício da situação reinante, no momento :

Cidade	Distância de Londres	Horário mínimo	Média (km/h)
	(km)	H. M.	
Newcastle	432	3-50	112
Darlington	374	3-09	119
Leeds	300	2-40	113
Edinburgh	633	5-50	108
Bath	172	1-23	123
Bristol	190	1-40	115
Exeter	279	2-19	121
Newport (Monmouth)	215	1-11	116
Leicester	160	1-23	114
Nottingham	204	1-51	110

obstante as demoras intermediárias que perfizeram um total de 11 minutos. Quase uma terça parte do percurso foi vencida a velocidades de 160 a 172 km/h, mas o moderníssimo material circulante «deslizou» sobre os carris soldados como se estivesse a patinar sobre o gelo. É desnecessário acrescentar mais...



O «Talismã», deixando Newcastle a caminho de Edinburgh

Os horários referidos são os *mínimos*, mas, como já mencionámos, os muitos outros comboios na categoria de «Inter-City», mesmo quando fazem paragens intermediárias, necessitam só de um ligeiro (por vezes de nenhum) acréscimo nos seus horários. É esta combinação de factores — frequência aliada a velocidade — que conferiu à Grã-Bretanha uma posição mais do que favorável comparativamente com os avanços semelhantes registados no Continente da Europa.

Este mesmo ano, participei em mais uma prova da excelência do «Inter-City», igual à minha experiência do ano 1966. No dia 1.º de Julho, regressava de Newcastle a Londres: a nossa locomotiva, uma «Deltic» de 3300 C. V., construída pela firma «English Electric», cobriu os 374 km de Darlington a Londres (King's Cross) em uma hora e 15 minutos menos do horário de 3 horas e 10 minutos — não

vesse a patinar sobre o gelo. É desnecessário acrescentar mais...

Foi verdadeiramente encorajadora a notícia de que Portugal, com plena confiança e fé no futuro do seu Caminho de Ferro, tinha decidido estabelecer um programa de intensiva modernização e reequipamento da sua rede ferroviária. Isso significa que, dentro de menos de 5 anos, a C. P. poderá seguir o exemplo dos seus amigos na Europa Ocidental, no lançamento dum serviço rápido, eficiente e confortável de comboios interurbanos. Os «Inter-Cities», bem como os seus correlativos, os «T.E.E.», talvez não possam, por si sós, solucionar todos os problemas económicos que as Administrações ferroviárias têm de enfrentar — mas constituem, pelo menos, uma valiosa «arma de defesa» num Mundo que está a tornar-se cada vez mais competitivo no domínio dos transportes terrestres.

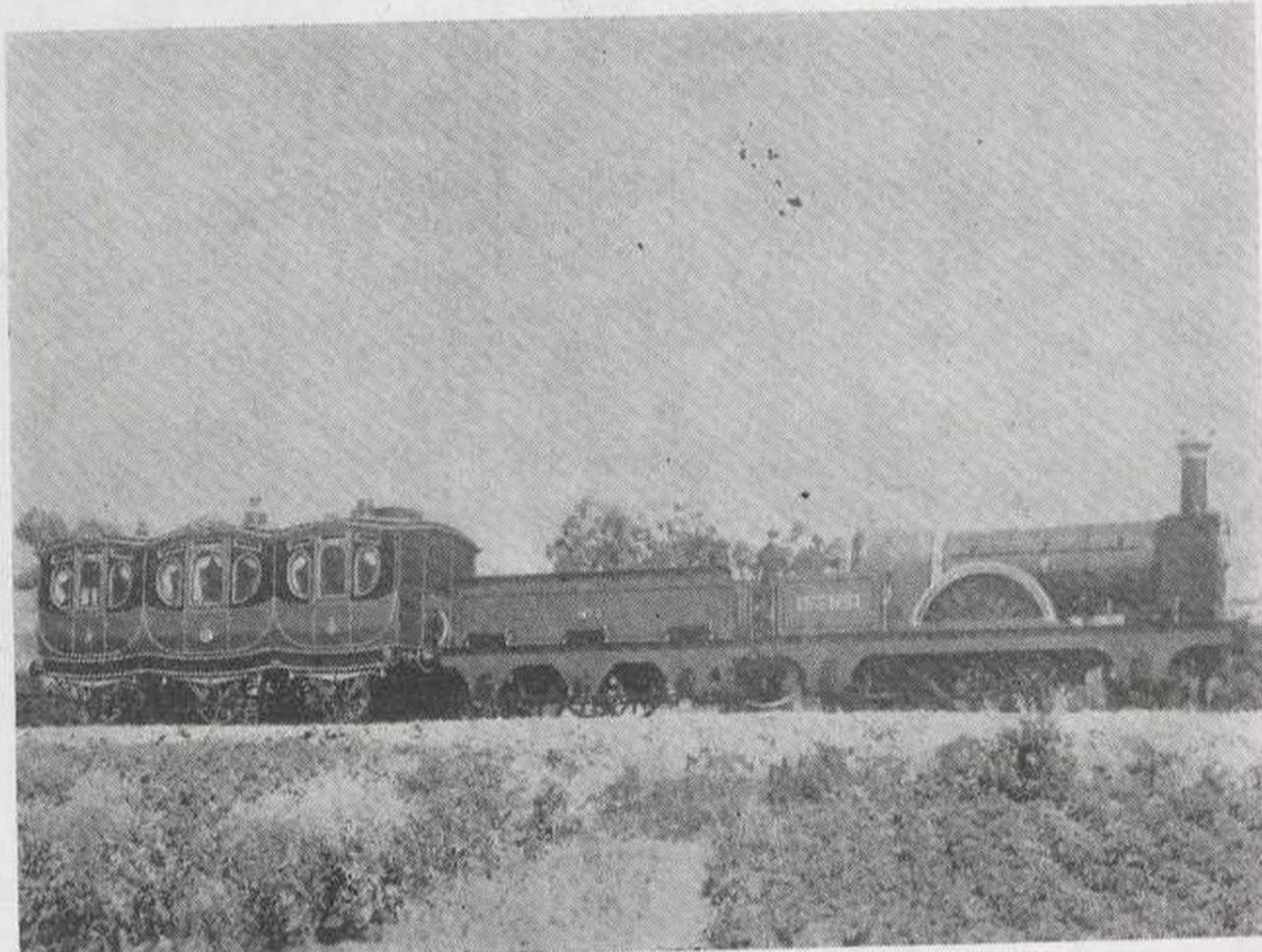


MUSEU FERROVIÁRIO

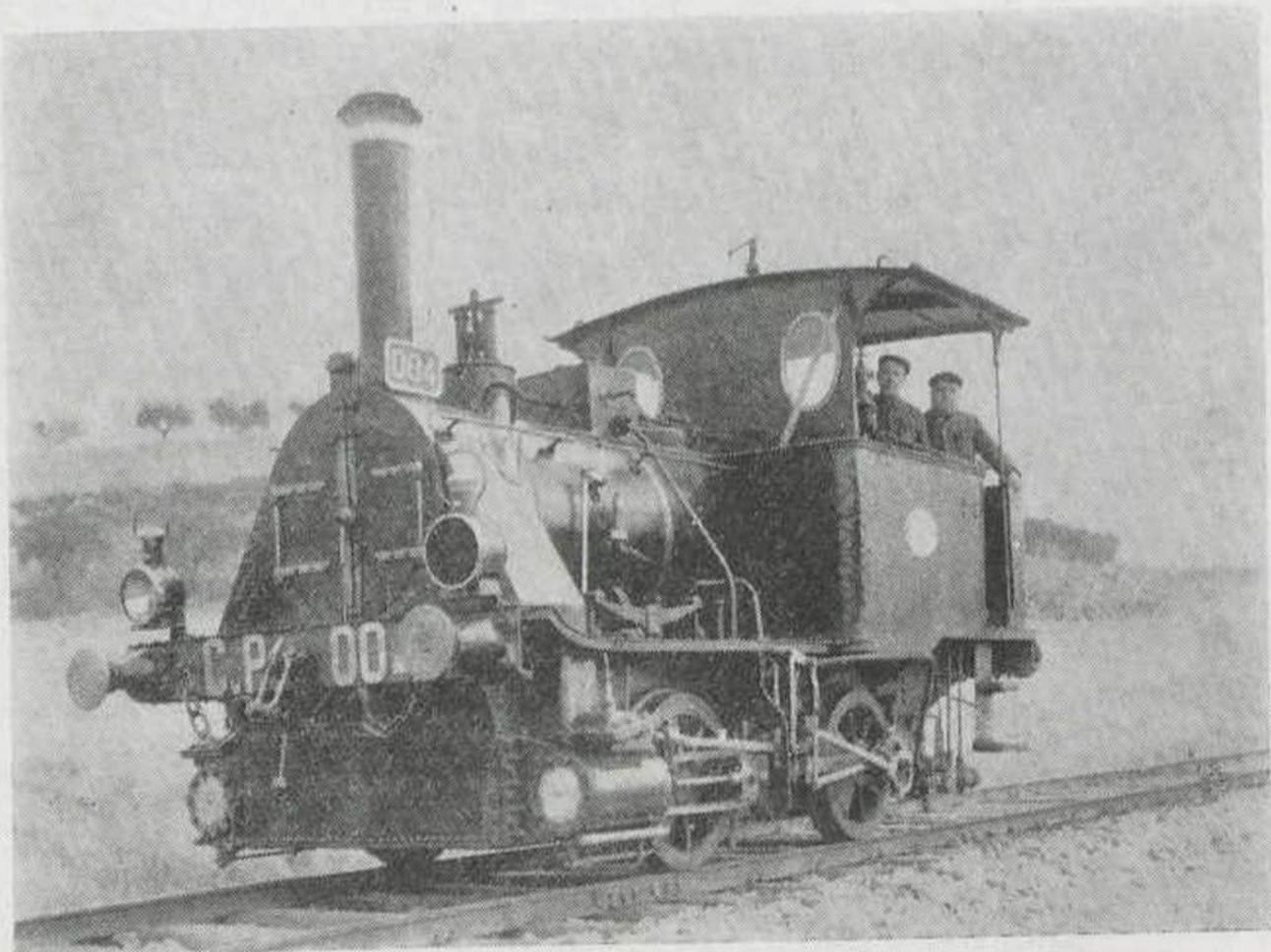
Vão ser lançadas as bases do futuro museu

A tendência actual para a supressão da tracção a vapor, desde há muito fez surgir a ideia da criação de um museu ferroviário, em que pudesse ser incluída uma representação, tão completa quanto possível do material que vai sendo retirado do serviço, em geral, e de todo aquele que constitui marcos dominantes do passado na criação e evolução do caminho de ferro em Portugal, em especial.

Para corresponder assim, ao desejo tantas vezes manifestado no âmbito da Administração e dos Serviços e que tem tido eco na própria imprensa — particularmente no *Diário de Notícias* — foi superiormente determinado que com vista à criação do futuro Museu Ferroviário, cuja localização não está ainda fixada, se estabeleça a seguinte acção preliminar :



O mais antigo comboio existente em Portugal : máquina a vapor D. Luís (1862), furgão n.º 1 (1888) e salão D. Maria Pia (1858)



Locomotiva 004 — «Ratinha» — construída na Bélgica em 1890 pela Sociedade John Cockerill

1. Pela Direcção-Geral, se proceda ao inventário das locomotivas, carruagens e vagões de valor histórico ;
2. Pelas Relações Públicas se obtenham estudos e informações sobre a organização dos principais museus ferroviários existentes na Europa.

Esta programação inicial está seguindo o seu curso e tudo leva a supor que num futuro breve, Portugal possua, como a maioria dos países do Mundo, o seu museu ferroviário, na dimensão condigna da grandeza histórica do seu Caminho de Ferro.

O Desporto NO CAMINHO DE FERRO

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

O DESPORTO FERROVIÁRIO NACIONAL NA ÉPOCA TRANSACTA

EMBORA sejamos apologistas de que o que nos interessa na prática do desporto é precisamente o resultado, não podemos, por outro lado, deixar de concordar que as boas classificações obtidas em competição são uma consequência da prática correcta de qualquer modalidade, representando um testemunho de que se está caminhando no sentido exacto para se atingirem os mais elevados fins da prática do desporto.

Nessa ordem de ideias, vamos apresentar algumas das classificações obtidas pelas equipas dos grupos desportivos ferroviários durante a época de 1968/69, procurando assim resumir a sua actividade, tanto no desporto corporativo como no desporto federado.

FUTEBOL

Ferroviário Entroncamento

10.º lugar no Campeonato Nacional da III Divisão	4V 6E 12D
Taça de Portugal (eliminado à 4.ª eliminatória)	2V - 2D

C. Ferroviário de Portugal

4.º lugar no Regional da III Divisão da A.F.L.

De salientar o bom comportamento da equipa do Entroncamento na Taça de Portugal, e ainda o

facto de ter mantido a sua equipa no Campeonato Nacional da III Divisão, o que é já bastante satisfatório para um conjunto estreante na prova.

No intuito de criar novos jogadores, o grupo do Entroncamento concorreu ainda ao torneio regional de Juniores da A. F. de Santarém.

BASQUETEBOL

Ferroviário Campanhã

Campeão distrital corporativo do Porto

Ferroviário Barreiro

Campeão distrital corporativo de Setúbal

Campeão corporativo da Zona Sul

Vice-campeão nacional corporativo

Ferroviário Entroncamento

2.º lugar no distrital corporativo de Santarém

C. Ferroviário de Portugal

Vencedor do Torneio do Natal (Feminino)

2.º lugar no Torneio Amizade (Feminino)

4.º lugar no Campeonato Regional de Lisboa (Feminino)

Os títulos obtidos pelas equipas de Campanhã e do Barreiro mostram bem o valor das equipas ferroviárias no desporto corporativo nacional. Por

outro lado, a equipa feminina do Clube Ferroviário de Portugal, em competição com algumas das principais equipas do nosso país na modalidade, registou uma presença bastante agradável a qual, esperamos, terá a devida continuidade na época que se avizinha.

ANDEBOL DE SETE

Ferroviário Campanhã

3.º classificado no distrital corporativo do Porto

Ferroviário Entroncamento

5.º classificado no distrital corporativo de Santarém

ANDEBOL DE ONZE

Ferroviário Campanhã

Campeão distrital corporativo do Porto
Campeão nacional corporativo

Conforme noticiamos noutro local, a equipa ferroviária de Campanhã encontra-se de parabéns por ter vencido a prova máxima do torneio corporativo da modalidade.

DAMAS

Ferroviário Sernada do Vouga

4.º lugar no torneio corporativo de Aveiro,
por equipas
1.º lugar no torneio individual de Aveiro
(2.ª divisão)

VOLEIBOL

Ferroviário Entroncamento

5.º lugar no distrital corporativo de Santarém

ATLETISMO

Ferroviário Entroncamento

3.º lugar no distrital corporativo de Santarém
5.º lugar no campeonato nacional corporativo

GINÁSTICA

Ferroviário Barreiro

2.º lugar no camp. nacional individual da 1.ª divisão (corp.)
3.º e 4.º lugar no camp. nacional individual da 2.ª divisão (corp.)

Boa classificação obtida pelos atletas do Barreiro cuja equipa revelou um lote muito homogéneo de valores.

TÉNIS DE MESA

Ferroviário Entroncamento

1.º lugar no individual do distrito de Santarém (corp.)

C. Ferroviário de Portugal

3.º lugar no distrital corporativo de Lisboa
4.º lugar no regional feminino da A. T. M. de Lisboa

★

O conjunto de classificações obtidas é francamente animador, permitindo prever que, desde que sejam dadas condições para a prática do desporto às camadas mais jovens, será possível dar condigna continuidade ao desporto ferroviário, cujas equipas mais fortes começam no entanto a evidenciar uma certa veterania.

Estamos convictos que o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, que brevemente poderá dispor de boas e modernas instalações desportivas, virá comprovar esta nossa convicção.

★

ANDEBOL DE ONZE

Os Ferroviários de Campanhã são Campeões Nacionais Corporativos

Tendo-se consagrado campeões distritais corporativos do Porto na modalidade de andebol de onze, que tantas glórias já deu ao seu clube, os ferroviários de Campanhã ficaram apurados para disputar a finalíssima do Campeonato Nacional contra os campeões distritais de Lisboa—a valorosa equipa da Carris.

O jogo decisivo disputou-se no campo Eng.º Arantes e Oliveira, em Coimbra, sob a arbitragem do sr. José Carlos Neves, de Lisboa. O G. D. dos Ferroviários de Campanhã venceu por 10-9, após ter atingido o intervalo a perder por 5-6.

As equipas alinharam:

FERROVIÁRIOS — Leão; Daniel, Abílio, Morgado, Nelson, Cunha e Liz I (Liz II); Viseu, Felisberto, Armando e Varela.

CARRIS — Pimentel; Gentil, Gonçalves, Cunha,

Santos, Filipe e Calado; Vaz, Lindinho, João Marques e Torres.

Marcadores dos tentos da turma ferroviária: Viseu (2), Luís (2), Varela (3), Armando (2) e Liz I.

O jogo começou em grande velocidade, tendo a equipa lisboeta conseguido inicialmente um avanço confortável no marcador. Entretanto, a equipa de Campanhã começou a assentar jogo, passando para o comando das operações e diminuindo a desvantagem para uma diferença tangencial com que se atingiu o fim do primeiro tempo.

Na segunda parte o melhor fio de jogo continuou a pertencer à equipa ferroviária, melhor preparada fisicamente que a turma da Carris que, por outro lado, começou também a evidenciar uma certa desunião. Nos minutos finais do desafio, estando a vencer pela diferença mínima, a equipa de Campanhã «congelou» a bola a fim de assegurar uma vitória que lhe veio a pertencer com todo o mérito.

Como factos mais salientes, há a assinalar a boa exibição do guarda-redes ferroviário que contribuiu valorosamente para o triunfo da sua equipa, e a obtenção de um tento (que seria o do empate) alguns segundos após o árbitro ter apitado para o final da partida, por parte do grupo da Carris.

Entrevistados para a imprensa, os treinadores dos dois grupos exprimiram as seguintes opiniões sobre o jogo:

João Marques, jogador-treinador da Carris: «O jogo foi bom e correcto. Os nossos adversários mereceram a vitória, que também nos assentaria bem a nós. A minha equipa não rendeu tudo o que pode. A defesa esteve certa, mas o ataque teve falta de cabeça». E a terminar: «Aproveito a ocasião para pedir que as datas do campeonato sejam antecipadas, pois já é muito tarde para se jogar andebol».

Armando Silva, jogador-treinador dos Ferroviários: «O jogo foi bom e, até certo ponto, disputado com muita correção. Não posso dizer que ganhou o melhor pois ambas as equipas demonstraram ser de valor idêntico».

★

Entrevista concedida por um dirigente dos Ferroviários de Campanhã ao jornal «Mundo Desportivo»

Por considerarmos que o seguinte artigo do jornal «Mundo Desportivo» se reveste de interesse e actualidade para o tema do desporto ferroviário, passamos a publicá-lo na íntegra.

«Momento de grande euforia (e o caso não é para menos) é aquele que o C.A.T. 182 (Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã) presentemente vive. O acontecimento que está na base de tal euforia é a recente e brilhante conquista do título de campeão nacional que a turma de andebol de onze do clube conseguiu, em Coimbra, contra o excelente conjunto da Carris.»

«Por esse motivo e ainda porque nos causa certa estranheza o facto de o clube ter um vasto campo de recrutamento e sómente disputar cinco modalidades, procurámos um dos seus dirigentes para que nos dissesse algo acerca do seu clube e projectos futuros.»

«Tarefa difícil foi a nossa. E foi difícil porque o dirigente que nos indicaram capaz de responder a todas as nossas perguntas se encontrava ausente da cidade do Porto. Quis no entanto a sorte que outro dirigente, o sr. António Mário, embora recusando inicialmente, acabasse por aceder a responder às nossas perguntas.»

«Depois de ter dito que não tinha alguns dos elementos que pretendíamos e que no clube desempenhou os lugares de treinador de andebol, de atletismo e de basquetebol, além de ter sido atleta em todas estas modalidades e ainda em ténis de mesa, começou por responder da seguinte maneira à nossa primeira pergunta:»

«— Actualmente sou treinador da secção de atletismo. Quanto ao cargo directivo que ocupo, é o de vogal.»

«— Quantos títulos já ajudou a sua equipa a conquistar?»

«— É-me muito difícil responder concretamente a essa pergunta. Mas já ajudei a conquistar alguns regionais e nacionais de basquetebol, andebol e 2 campeonatos ibéricos que disputámos no Pavilhão dos Desportos em Lisboa.»

«— Por que deixou de praticar o desporto?»

«— Embora me tivesse custado um pouco a decisão, tive que a tomar, pois os meus afazeres profissionais não me permitiam preparar convenientemente e, ainda, dar o meu concurso como treinador a outra modalidade.»

«— Quais as modalidades que praticam no C.A.T.?»

«— Andebol, basquetebol, atletismo, pesca e ténis de mesa.»

«— Mas...»

« — Eu comprehendo a sua interrogação mas a mesma também já me tem sido posta por outras pessoas. As modalidades que praticamos são as que acabo de enumerar e não as três primeiras. As duas últimas são menos faladas mas também as praticamos. Assim como também já praticámos o voleibol, no qual conseguimos alguns «regionais» (os «nacionais» eram pertença da forte equipa dos Bombeiros Municipais de Coimbra) e o futebol, modalidade em que conquistámos, pelo menos, um título regional.»

« — Por que não concorreram aos regionais de atletismo?»

« — Embora com grande pezar da Direcção, não nos foi possível apresentar-nos a disputar algumas das provas em virtude dos atletas não estarem convenientemente preparados pelo facto de serem de longe do Porto e aproveitarem o fim-de-semana para irem às suas terras e ainda porque alguns deles tiveram de estudar para os respectivos exames.»

« — Para o ano será a mesma coisa — dissemos.»

« — A Direcção vai estudar outro sistema, pois o anseio de todos é a conquista de mais títulos.»

« — Qual é o número de praticantes com que conta o C. A. T.?»

« — Movimentamos entre 70 a 80 atletas.»

« — Para quem tem um campo tão vasto...»

« — Na verdade é como diz e eu também concordo que podíamos ter mais atletas, mas a verdade é que, todos os anos, somos obrigados a formar novos atletas pois algumas empresas e o serviço militar a isso nos obrigam. Se assim não fosse teríamos muitos mais.»

« — Como se processa a preparação dos atletas?»

« — A preparação começa com a ginástica que todos os aprendizes são obrigados a fazer. Quanto aos treinos em si, realizam-se às 3.^{as} e 5.^{as} das 8 às 10 horas no Campo Eng.º Sousa Pires, o obreiro do desporto cá na Companhia.»

« — Quantos sócios tem o C. A. T.?»

« — Já tivemos perto de dois mil. Actualmente, em virtude de alguns funcionários terem sido reformados, temos cerca de mil e quinhentos.»

« — Não pensam criar outras modalidades?»

« — Sinceramente, não sei.»

« Insistindo, perguntámos se não pensavam voltar ao futebol.»

« — É muito provável que não, pois, é uma modalidade que acarreta muita despesa e além disso os atletas pensam que devem ter regalias diferentes dos outros (regalias monetárias).»

« — Têm tido muitas facilidades da empresa?»

« — Eu não digo muitas. Digo muitíssimas, pois nos têm dado as maiores facilidades e neste todo aproveito para incluir e destacar as que nos têm sido dadas também por Lisboa.»

« — O andebol parece ser a modalidade preferida... — arriscámos.»

« — Realmente é verdade.»

« — Qual o porquê dessa preferência?»

« — Talvez por ser a mais fácil de jogar. — E a terminar: — Esqueci-me de lhe dizer que já disputámos um Campeonato Europeu de Companhias de Caminho de Ferro, na modalidade de basquetebol, ao qual concorreram 14 países e que nos classificámos em 10.^º lugar, que eu acho bom, dado o nível do basquetebol que ali foi praticado (Estrasburgo).»



HOMENAGEM

INSPECTOR *Armando Rico*

58 ANOS AO SERVIÇO DA COMPANHIA

Em sessão do Conselho de Administração de 31 de Julho passado, foi tomado conhecimento, pelo sr. administrador eng. João de Brito e Cunha, de que o sr. inspector de Obras Metálicas, Armando António Rico, n.º 118 001, do Sector de Via e Obras da Região Norte, completava, naquele dia, o seu septuagésimo aniversário natalício, e prestava serviço na Companhia há 58 anos.

O Conselho deliberou então :

- endereçar ao inspector Armando Rico um telegrama de felicitações pela passagem daquele seu aniversário, e
- oferecer-lhe um relógio como manifestação de apreço pelos serviços prestados à Companhia durante 58 anos.

Trata-se, na verdade, de um funcionário dedicado que, na sua longa permanência à frente da Inspecção de Obras Metálicas, tem dado sempre proficientemente à Inspecção o melhor do seu esforço.

Poderá citar-se, a título de exemplo, que a conservação da nossa ponte Maria Pia tem sido objecto dos seus maiores desvelos.

★

A entrega do relógio foi feita, pessoalmente, pelo administrador eng. Brito e Cunha, no dia 12 de Agosto passado, no gabinete da chefia da Região Norte, com a presença de representantes dos vários Sectores da Região.

O eng. Brito e Cunha, sublinhando, com oportunas considerações, o facto singular da longa carreira profis-

sional do inspector Armando Rico e a sua proficiente acção ao serviço da Companhia, fez sentir o interesse que ao Conselho de Administração, nomeadamente ao seu presidente, merecem todos os seus bons colaboradores, e disse da sua satisfação em passar às mãos do sr. Armando Rico, em nome do Conselho, a oferta que este lhe fazia e na qual se viam as seguintes inscrições :

70.º Aniversário
1899 — 1969
Oferta da C. P.
a um seu colaborador
com 58 anos de bons serviços
31-7-969

O inspector Armando Rico, sensibilizado pelo gesto do Conselho exprimiu então o seu agradecimento com as seguintes palavras :

Senhor Administrador,
Senhor Chefe da Região,
Senhores :

É difícil, neste momento para mim tão feliz, exteriorizar o que o coração sente, sob o risco de o trair.

Limitar-me-ei a agradecer a V. Ex.º, senhor administrador, a lembrança que a C. P. quis ofertar a este humilde servidor durante 58 anos, pedindo à generosidade de V. Ex.º dignar-se ser intérprete junto do ilustre presidente do Conselho de Administração e dos membros do mesmo, de que V. Ex.º é mui digno par e aos senhores Director-Geral e da Exploração, os meus maiores agradecimentos, desejando-lhes, e a V. Ex.ºs, que me deram a honra de estar presentes neste acto, as maiores felicidades pessoais e os maiores progressos para a Empresa que, devotadamente, servimos.

MUITO OBRIGADO !

Finalmente, o engenheiro chefe da Região Norte, destacando o significado do gesto do Conselho a que não poderia deixar de ser também sensível, agradeceu na pessoa do administrador eng. Brito e Cunha, a deferência do Conselho de Administração da Companhia tida para com um antigo, estimado e zeloso funcionário da Região, valorizada com a presença honrosa de um membro do mesmo Conselho.



Os Armazéns de Víveres

NOTÁVEL OBRA SOCIAL DA COMPANHIA

AO SERVIÇO DOS FERROVIÁRIOS

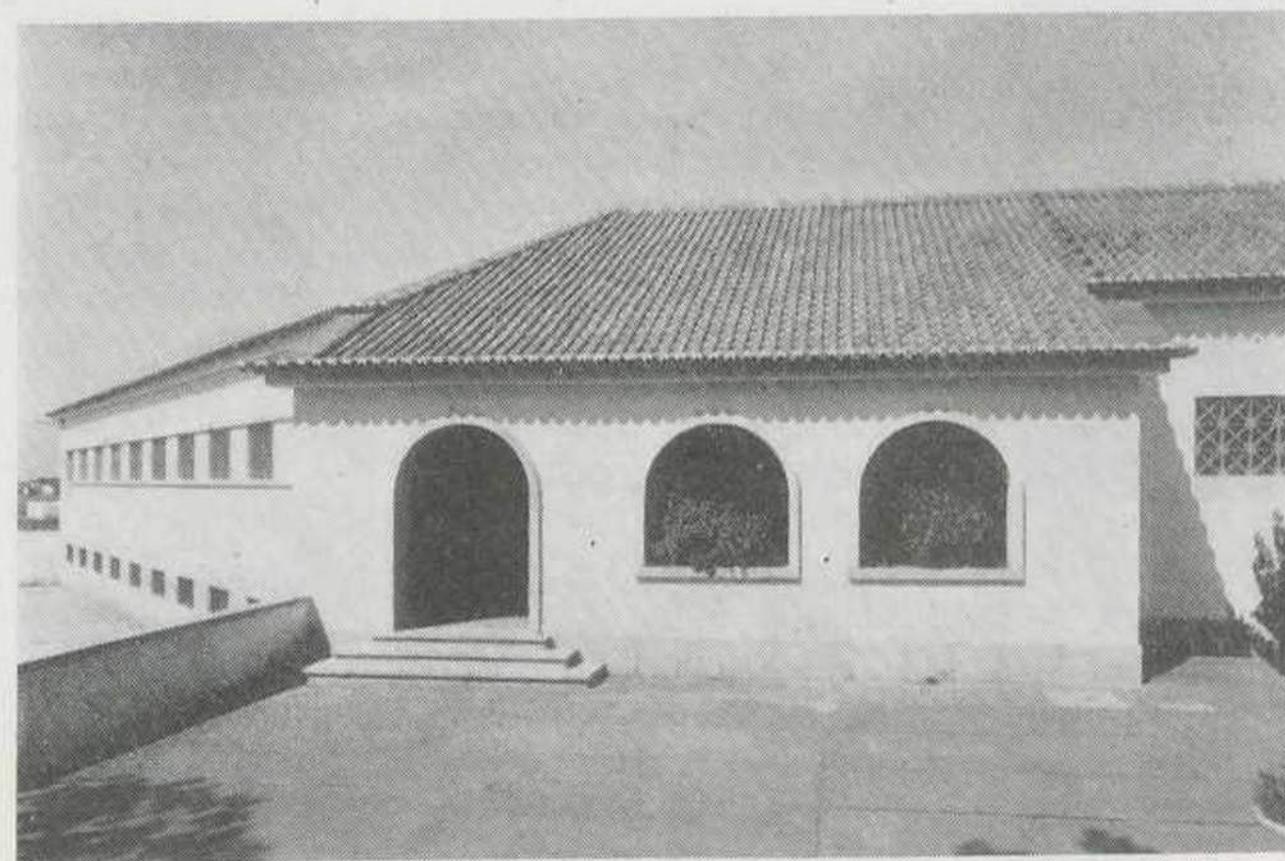
Possui a Companhia, disseminados pela sua rede e naturalmente em locais de mais dominante concentração de ferroviários, amplos e bem apetrechados Armazéns de Víveres à disposição da classe e das suas famílias.

Trata-se de uma obra social de notável importância e projeção que a C. P. tem melhorado e engrandecido, sucessivamente, na medida dos seus recursos humanos e materiais. Neles se encontram à venda, por sistema de crédito, — descontado em folha mensal de vencimento do agente, na totalidade, ou em prestações suaves — artigos de mercearia, de vestuário, calçado, *menage* e outros.

Se para alguns desses artigos — como os géneros alimentícios de primeira necessidade —



Moderno Interior do Armazém de Víveres da C. P. em Évora



Uma construção nova e atraente: a do edifício do A. V. de Évora

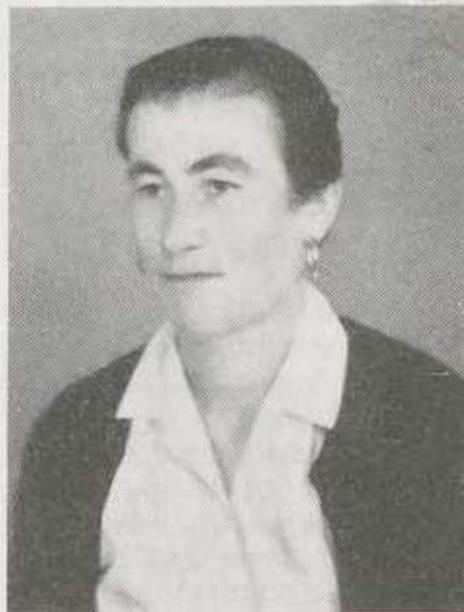
os preços de venda têm necessariamente de obedecer a tabelamentos, que não consentem a prática de descontos, sensíveis, muitos outros há em que os precários nos A.V. são bastante mais favoráveis do que nos mercados públicos, e beneficiam também por essa circunstância, a economia familiar dos ferroviários.

Refira-se que independentemente da prática de preços na maior parte das vezes mais vantajosos, os Armazéns de Víveres, pugnam escrupulosamente pela boa apresentação e qualidade dos artigos cuidadosamente escolhidos e seleccionados directamente nas diferentes



A guarda de P. N., de 2.ª classe Celeste Dias, pertencente ao distrito n.º 208 da 7.ª Secção, foi louvada pelo chefe da Região Centro, nos termos do n.º 2 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

O louvor foi consignado pelo facto de aquela funcionária ter sido apontada como exemplo de honradez, devido à atitude que tomou em 19 de Agosto do corrente ano. Neste dia, após ter recebido o seu vencimento na estação de Soure e haver regressado à sua residência ao conferir a importância verificou que lhe tinham pago 1000\$00 a mais. Sem demora e através do telefone da P. N., comunicou o sucedido ao chefe da estação, a quem devolveu a quantia que por lapso lhe fora entregue.



fontes produtoras de abastecimentos do País.

Vem de longa data a criação na C. P. dos primeiros Armazéns de Víveres. Mal instalados, funcionavam em barracões mais ou menos improvisados, e apenas vendiam, à classe, géneros de mercearia de primeira necessidade. A emergência com que foram criados justificava, aliás, tal improvisação.

Com o evoluir do tempo, a C. P. foi procedendo à construção de bem apetrechados e modernos Armazéns, que têm sido sucessivamente renovados e ampliados. Também os produtos oferecidos a consumo dos ferroviários, com a elevação do nível de vida geral — têm sido gradativamente aumentados — incluindo hoje, praticamente, todos os géneros de mercearia, de vestuário, *menage* e calçado, que em Lisboa são distribuídos ao domicílio ou despachados pelo Caminho de Ferro para as estações que servem as residências do pessoal.

Onze Armazéns de Víveres, na sua maioria em edifícios novos e dispendo de amplas e atraentes instalações, estão à disposição dos ferroviários e das suas famílias. São eles, os de *Lisboa, Cacém, Entroncamento, Abrantes, Alfarelos, Campanhã, Régua, Barreiro, Évora, Beja e Faro*.

Obra social notável ao serviço da classe, a ma-

Boletim da C. P.

Reportagem da reunião da EUROFIMA em Lisboa

Do ilustre presidente do Conselho de Administração da «Sorefame», sr. eng. Francisco Malheiro, recebemos a propósito da reportagem que o Boletim da C. P. apresentou sobre a reunião em Lisboa, em princípios de Abril, do Conselho de Administração da «Eurofima», a seguinte expressiva e desvanecedora carta que muito nos alenta na espinhosa missão — como amadores de jornalismo por obrigação de cargo — de assegurarmos a presença e continuidade de uma Revista, já com quarenta anos de existência, ao nível — como aspiramos — da dimensão e do prestígio do nosso Caminho de Ferro.

Ex.ºs Senhores,

São apenas umas breves e despretensiosas palavras para assinalar quão perfeita, pelo seu conteúdo e pelo aspecto gráfico, se apresenta, aos nossos olhos, a reportagem sobre a recente reunião em Lisboa do Conselho de Administração da Eurofima, publicada no Boletim referente a Maio último.

Apesar de as vossas reportagens, de um modo geral, serem perfeitas, estamos certos de que estas nossas palavras, de apreço e de amizade, não correrão o risco de revestir a forma de lugar comum, e é essa a razão que nos anima a, com o maior prazer, as dirigirmos a V. Ex.ºs.

Subscrevemo-nos, com protestos de elevada consideração,

De V. Ex.ºs

Muito atentamente

SOREFAME

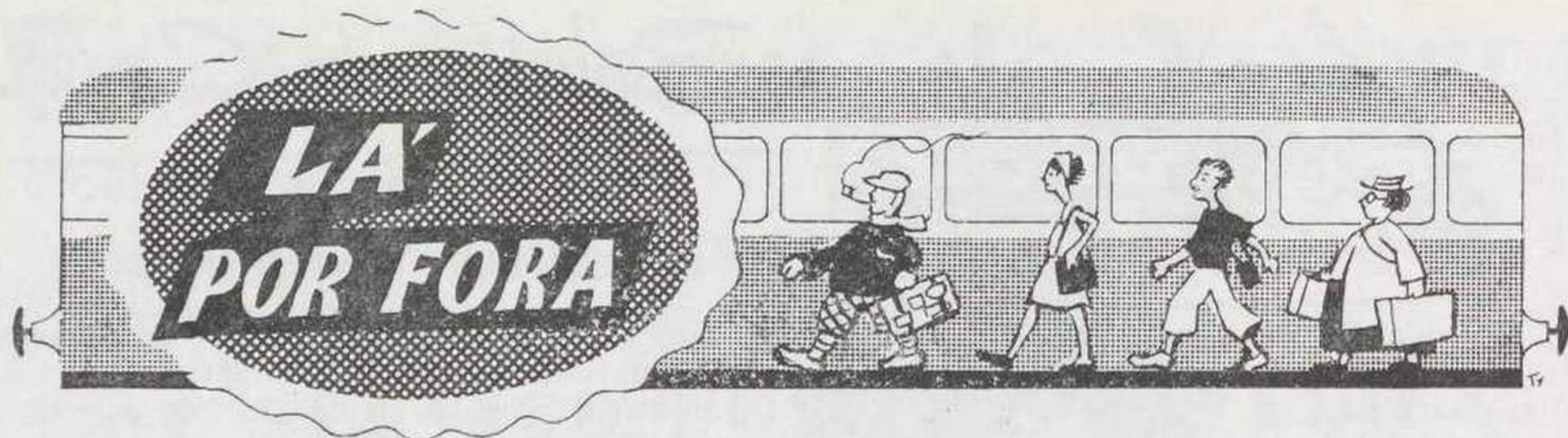
Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L.

a) F. Malheiro

nutenção dos A. V. corresponde a um esforço persistente da C. P.—e digno dos maiores encómios— para favorecer a vida familiar dos seus servidores. Essa função social, não isenta porém esses Armazéns das contribuições e impostos que são devidos ao Estado, o que nos seus orçamentos próprios constitui pesado encargo a limitar melhores iniciativas e a refrear mais largas aspirações.

Neste momento, através de uma renovada e mais profunda acção dinamizadora, está a Administração, por meio da presidência da Comissão que superintende a tão utilitária obra, empenhada em melhorar a função dos Armazéns de Víveres, simplificando burocracias e tornando mais eficiente e acessível a sua utilização aos ferroviários e seus familiares.

Os benefícios que os Armazéns de Víveres oferecem a todos, recomendam e aconselham a sua larga utilização.



POR ANTÓNIO JOAQUIM GOUVEIA

FRANÇA: COMBOIOS-TURBINA EXPERIMENTAIS

A S. N. C. F. decidiu mandar construir por um grupo industrial francês, dois «comboios-turbina» («Turbo-trains»), dos quais um será constituído por veículos de caixa pendular. Cada um destes comboios compor-se-á de duas unidades motoras enquadrando duas carroagens de passageiros e uma carroagem laboratório. Cada motora será equipada com duas turbinas a gás, desenvolvendo, cada uma, potência de 1640 Kw, ou seja um total de 3280 Kw. A energia produzida será transmitida a 12 motores eléctricos de tracção, por intermédio de um alternador.

A velocidade máxima prevista será de 340 km/h.

QUANTO TRANSPORTA O CAMINHO DE FERRO POR HABITANTE?

Se dividirmos o volume de mercadorias transportadas anualmente pela quilometragem da rede de caminhos de ferro de um país, obteremos o volume transportado, por habitante, número que pode variar com grande amplitude, segundo a via férrea assegura, ou não, transportes pesados, ou possui um importante tráfego de passageiros.

Se procedermos à classificação por ordem crescente de valores, o caminho de ferro transporta anualmente por habitante: 0,4 ton. em Portugal e na Turquia; 0,9 ton. em Espanha; 1,1 ton. em Itália; 1,4 ton. na Dinamarca; 1,9 ton. nos Países Baixos; 3,2 ton. na Jugoslávia; 3,8 ton. na Grã-Bretanha; 4,5 ton. na Finlândia; 4,6 ton. na França; 4,8 ton. na Alemanha Federal; 6,2 ton. na Bélgica; 6,3 ton. na Suécia e na Suíça; 6,5 ton. na Noruega; 7,6 ton. nos Estados Unidos; 11,3 ton. na Polónia; 11,6 ton. na U. R. S. S. O record é estabelecido pelo Luxemburgo onde o volume de mercadorias transportadas atinge 41,8 ton. por habitante.

TÚNEL SOB A MANCHA: ESTÁ DECIDIDA A ESCOLHA DOS TERMINAIS BRITÂNICOS

Em resposta escrita a um membro do Parlamento britânico, o ministro dos Transportes, Richard Marsh, deu a conhecer as decisões oficiais relativamente à escolha dos pontos terminais do túnel sob a Mancha.

Com o acordo do Conselho do Condado de Kent, a zona de Cheriton foi preferida à de Sellingde para abrigar as instalações terminais: terminal de via em Cheriton; estação de passageiros junto de Saltwood; estação de triagem em Standford (Westenhanger) ou em Sevington.

Esta decisão ministerial baseou-se em quatro motivos:

- 1 — Na zona de Cheriton o estabelecimento e a exploração das instalações serão menos dispendiosas.
- 2 — Devido ao facto de Cheriton estar próxima da en-

trada do túnel os percursos de ligação serão mais curtos e os serviços de transbordo mais fáceis.

3 — A proximidade de Folkstone, por um lado, e a previsível procura de empregos por outro, compensarão os efeitos que o túnel poderá produzir, no plano de mão-de-obra, nas linhas de navegação trans-Mancha.

4 — A zona de Cheriton, do ponto de vista das infra-estruturas, oferece vantagens naturais superiores às de Sellingde.

O ministro sublinhou que nenhum pedido de compra ou de expropriação de terrenos seria considerado antes de os governos inglês e francês assinarem o acordo sobre a perfuração do túnel sob a Mancha.

CAMINHO DE FERRO E GRANDES VELOCIDADES

A velocidade, derivada da matemática do espaço em relação ao tempo, é, no plano humano, puramente subjetiva e relativa. Um *sprinter* correndo 100 m em 10 segundos vai depressa; um avião voando a 2500 km/h vai depressa; um e outro praticam a «grande velocidade» no seu âmbito e com as respectivas capacidades. O caminho de ferro possui também a sua tabela de velocidades com um máximo correspondente às possibilidades actuais da técnica tendo em conta o veículo e a infra-estrutura sobre a qual circula.

Para o avião, a infra-estrutura no solo limita-se a curtas zonas necessárias à descolagem e à aterragem, não sendo necessário nenhum trilho material nas rotas do espaço. O mesmo não acontece com o veículo ferroviário, guiado clássicamente ao longo de todo o seu percurso por dois carris de aço sobre os quais se movem os eixos motores. Este problema da infra-estrutura está, pois, intimamente ligado ao da velocidade, porque, mais ainda do que o veículo e do seu elemento motor, ele fixa as possibilidades permitidas em função da segurança, preocupação primordial no caminho de ferro.

INFRA-ESTRUTURAS ANTIGAS

Na grande maioria das nações dos cinco continentes, as redes ferroviárias foram concebidas e realizadas no século passado. Se o material fixo de via e o equipamento de sinalização foram modernizados algumas vezes, o traçado e o perfil em todo o seu percurso (por montes e vales) permaneceram quase sempre inalterados. As possibilidades técnicas existentes na época da sua construção, e os problemas das expropriações, obrigaram frequentemente os engenheiros de então, a multiplicar as sinuosidades dos traçados, bastante aceitáveis, no entanto, numa época em que circulavam veículos ligeiros, deslocando-se a velocidades relativamente baixas.

Hoje, a maioria das vias principais não consentem velocidades superiores a 140 ou 160 km/h, excepto algumas linhas direitas, perfeitamente montadas, onde se obtêm os 200 km/h em serviço comercial, como sucede com o *Blauer Enzian* na Alemanha Federal e com o *Capitole* na França.

Velocidades da ordem dos 300 ou 400 km/h, são pois praticamente interditadas actualmente, nas vias existentes dos caminhos de ferro, ainda que a título experimental tenham sido atingidas velocidades de 250 e mesmo de 331 km/h. Um melhoramento notável das estruturas antigas junto a uma modernização da sinalização pode, pois, permitir aumentar o máximo de velocidade, mas não pode deixar esperar a prática corrente em longas distâncias de velocidades da ordem dos 250 a 350 km/h, indispensáveis ao caminho de ferro de amanhã, se se quiser tornar competitivo no confronto que se avizinha, em distâncias médias, o avião e o comboio.

A NOVA LINHA DE TOKAIDO, ÉXITO INDISPUTÁVEL

O caminho de ferro vê-se, pois, forçado a encarar, para se manter na competição, a criação de novas linhas nacionais e internacionais em itinerários escolhidos em função de rentabilidade e oferecendo um traçado diferente das linhas existentes. Estas linhas podem ser de tipo tradicional, quanto à sua infra-estrutura e ao sistema de propulsão pretendido. Ou de tipo não convencional, como o sistema francês «Aerotrain», onde a direcção é obtida por um carril central em betão e em que o apoio dos veículos não munidos de rodas, é assegurado por almofadas de ar. Um ponto comum, porém, liga estas vias do futuro — o traçado — que se caracteriza por linhas direitas muito longas, interligadas por curvas de grande raio, que permitem a passagem a grandes velocidades.

Neste domínio de novas linhas, embora de tipo clássico, foi obtido um êxito indiscutível com a abertura, em 1964, da nova linha de Tokaïdo no Japão, que liga Tóquio a Osaka. A distância de 515 km é coberta, com duas paragens intermédias, em 3 horas e 10 minutos pelos Super-expressos «Hikari», ou seja a 162 km/h de média. Os resultados têm sido notavelmente espectaculares: 1968 a N. T. L. (New Tokaïdo Line) transportou 55 milhões de passageiros, com um record diário de 270 000 pessoas. Quanto aos investimentos necessários à construção, embora consideráveis, perto de três quartos já foram amortizados pelas receitas realizadas durante três anos e meio de exploração.

TOKAIDO FAZ ESCOLA

O exemplo da N. T. L. foi posto em evidência no Simpósio de Grandes Velocidades que, sob a égide da União Internacional dos Caminhos de Ferro e da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, teve lugar em Viena em Junho de 1968. Incitou particularmente certos países a aprofundar o estudo para a criação de novas linhas, já projectadas, designadamente nos Estados Unidos, França, Itália e Alemanha Federal.

Nos Estados Unidos, os esforços tendem para o estabelecimento de serviço rápido para o «Corridor Nord-Est», zona superpovoada, de 800 km de comprimento entre Boston e Washington.

Em França, foram estudados dois projectos pela S. N. C. F. O primeiro diz respeito a uma nova ligação Paris-Lião, utilizando as vias já existentes para sair de Paris e entrar em Lião; o traçado desta nova via permitiria um ganho de 80 km em relação ao percurso actual e comportaria dois ramais ligados às vias existentes, facilitando rápidas ligações em direcção à Suíça e à Sabóia. O trajecto Paris-Lião poderia ser coberto em duas horas à velocidade média de 215 km/h (e mesmo uma hora e 45 minutos a 234 km/h), por automotoras de turbina de

gás a uma frequência de «metropolitano à escala suburbana».

O segundo projecto da S. N. C. F., e na mesma óptica de traçado, isto é, evitando ramais de penetração nas zonas urbanas, refere-se a um projecto de ligação rápida Paris-Lille. Ao sul de Arras está prevista uma extensão em direcção a Sangatte, aldeia onde deve começar, em França, o túnel sob a Mancha, o que permitirá ligações ultra-rápidas de Paris-Londres em duas horas e 45 minutos. E de Lille poderia ser projectada outra extensão internacional em direcção a Bruxelas.

Em Itália, encara-se igualmente a criação de uma «Tokaïdo» destinada a ligar Roma a Florença, com percursos comuns em zonas urbanas, mas cujo traçado, de 239 km de comprido, permitiria um encurtamento de 55 km na distância actual. Nesta linha electrificada os comboios clássicos poderiam circular a 200 km/h e os ramos automotores a 250 km/h.

A Alemanha Federal estuda igualmente um projecto de grande envergadura: o «Autoschienenbahn». Esta «auto-estrada do carril» ligaria Hamburgo a Munique via Hanover, Ruhr, Colónia, Frankfurt, Mannheim e Estugarda, ou seja um percurso de cerca de 1000 km. Esta nova linha seria provavelmente de via normal e asseguraría o transporte em vagões de reboques rodoviários, de contentores e de carros de turismo com os seus passageiros. As velocidades previstas seriam da ordem de 150 a 200 km/h para os comboios de mercadorias e de 300 km/h para os comboios de passageiros.

Quanto à Grã-Bretanha, se os «British Railways» não projectam ainda, num futuro próximo, a construção de linhas novas, desenvolvem o estudo do material não convencional, de forma a permitir, com as infra-estruturas existentes, obter velocidades da ordem dos 200 a 250 km/h. Este material poderia consistir em veículos de tipo pendular, de tracção assegurada por turbinas. Com tais veículos, a ligação Londres-Newcastle (435 km) poderia ser feita em duas horas e 50 minutos, ou seja a uma velocidade média de 154 km/h.

* * *

É, pois, permitido prever, num futuro próximo, a prática de velocidades elevadas sobre o carril clássico, graças à colocação de novas linhas que, na Europa, poderiam servir de base à criação da futura rede rápida europeia.

Se as velocidades previstas sobre carris não conseguem ser comparáveis às obtidas pelo avião, as médias previstas, no entanto de centro-de-cidade a centro-de-cidade, por caminho de ferro, tornam a duração do percurso bastante aceitável, dadas as dificuldades crescentes, nas grandes cidades, das ligações terminais com os aeroportos.

DISTRIBUIDORES AUTOMÁTICOS ACCIONADOS POR MOEDAS

A SAFAA abastece presentemente os distribuidores automáticos de 2000 estações dum conjunto de 2800 existentes em França.

A necessidade de fazer ganhar tempo ao passageiro, que é por norma uma pessoa apressada, teve como consequência desenvolver a venda por distribuição automática ainda mais que a venda dos produtos alimentares de primeira necessidade.

Tal é o objectivo dos distribuidores de bilhetes de cais, dos «taxifones», dos aparelhos de trocos de moedas, etc. Por outro lado mais de 150 estações estão equipadas de «consignas automáticas».

Actualmente na S. N. C. F. cerca de 40 % dos distribuidores automáticos da SAFAA, vendem doces e 20 % bebidas e sanduíches.



TERRAS DA BEIRA-DOURO

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DE RECEITAS REFORMADO

QUEM percorre a estrada da Régua a Lamego e tem olhos para ver e alma para sentir, fica deslumbrado com o encanto que se lhe depara, continuamente. São as quintas e os povoados, são as vinhas e os pomares, são as hortas e os arbustos vários, é o Varosa lá no fundo a fertilizar as terras e a produzir energia eléctrica, é a serra de S. Domingos da parte de lá, bonita apesar de negra, solene e contemplativa, a barrar o horizonte, de todo este cenário de encanto!

No cocaludo desta serra uma capelinha em honra de S. Domingos, granito pardo, domina o conjunto grandioso, e variado nos aspectos. Ao longe as cristas do Marão, como gigantesca muralha a defender a província de Trás-os-Montes e Alto-Douro...

Dizem por aqui que a construção desta capela de S. Domingos remonta ao tempo da dominação romana, mas não há provas disso. É antiquíssima, isto sim, e consta também que aqui veio em peregrinação, há séculos já, um monarca português, com a consorte estéril, implorar a Deus lhe desse um herdeiro para o trono, no que foi atendido.

Já agora diremos que, do adro deste vasto templo se vêem ao longe, em dias claros e com o auxílio dum binóculo, as cristas da serra do Gerez e a Torre de D. Chama, e então nitidamente e sem qualquer auxílio visual, porque mais próximas, terras do concelho de Armamar no qual se situa esta capela, como também do de Lamego e Régua, de Mesão Frio e Resende, de Santa Marta de Penaguião e de Vila Real, de Sabrosa e de Alijó, de Moimenta da Beira e de Tarouca.

Vale a pena ir da Régua ao alto desta serra, porque é perto — uns oito quilómetros apenas — para dar regalo à vista por terras próximas e longínquas, e para aspirar o perfume inconfundível do chamado feno de S. Domingos, que atapeta certos trechos da encosta, e é uma delícia para o olfacto.

Mas continuamos a viagem pela margem esquerda do Varosa, através da estrada nova de Lamego — nova que é do século passado — e que tem mais de cem curvas no seu percurso, que é de 14 quilómetros. Há uma outra

estrada, hoje com pouco movimento — a estrada velha ou pombalina — mas cheia de curiosidades a marginá-la, e que é do reinado de D. José I. As terras que orlam a estrada nova são bonitas, e citam-se por exemplo, Quintião e Sande mesmo à beirinha, e mais desviadas um pouco temos Souto Côvo, Cambres, Figueira, Queimadela, Valdigem, etc.

Cortamos por duas vezes o traçado da linha férrea que nunca o chegou a ser, Régua a Lamego, e acompanhámo-la ainda durante alguns quilómetros, ao chegar à cidade onde segundo é fama, se realizaram as primeiras cortes de Portugal.

Esta linha seria por certo a mais linda de Portugal, pelos aspectos paisagísticos que dela se desfrutariam. Seria uma linha verdadeiramente turística. Para vencer o desnível teria vários cacetes e uns vinte e poucos quilómetros de extensão, e para que ela viesse a ser uma realidade foram construídas duas monumentais pontes de granito lavrado, uma sobre o Douro e outra sobre o Varosa, esta em curva, e fizeram-se todas as terraplenagens, para a via e para as estações a implantar.

Os trabalhos deram-se por concluídos aí por 1927, mas os maus fados não permitiram que o caminho de ferro ligasse Régua, a Princesa do Douro, à Cidade Verde, que é Lamego. Assim, esta cidade tão linda, tão evocativa e tão hospitaleira, tão importante e tão histórica, tão monumental e tão mimosa, para ali ficou, fanada e coxa, dado que lhe falta o caminho de ferro, para que possa ser considerada uma cidade completa...

O que nem todos saberão, porém, é que, antes de se pensar nesta linha, pensou-se numa outra, que seria assente na própria estrada.

O pedido de concessão foi feito ao Governo em Agosto de 1908, pela antiga Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa, e a tracção seria eléctrica, «independente de qualquer Caminho de Ferro que o Estado viesse a construir na Região». A concessão seria por 75 anos, de acordo com o «Regulamento para a Concessão de Caminhos de Ferro na Estrada de 21 de Abril de 1906», e construída esta linha, o Estado construiria uma outra, mas esta em leito pró-



LIMITE DE IDADE PARA A REFORMA

Em sessão de 10 de Julho o Conselho de Administração aprovou a seguinte proposta da Comissão Executiva:

"Na sequência das deliberações do Conselho de Administração de 19/4/1939 e 11/1/1940, de futuro, nenhum funcionário da Companhia pode continuar ao serviço depois de atingir os setenta anos de idade, data em que terá passagem imediata à situação de reforma.

Exceptuam-se, apenas, os funcionários que tenham já atingido ou venham a atingir o limite de idade no decurso do corrente ano, os quais, se o desejarem, poderão permanecer nesta situação até 31 de Dezembro próximo.

prio, de Lamego a Vila Franca das Naves, e cuja construção seria simples e pouco dispendiosa, por os terrenos não terem grandes relevos. Segundo as estimativas feitas, este caminho de ferro custaria 500 contos, e aquele 100.

Chegou a ser decretada a concessão para tracção eléctrica, e haveria circulações de hora a hora. O projecto foi realizado pelo Eng.^o Moreira de Sá, haveria um mínimo de 10 comboios em cada sentido, e o percurso demoraria 45 minutos.

Mas depois de várias vicissitudes foi posta de parte esta ideia, porque se pensou ser melhor que a linha de Régua a Lamego fosse definitiva e assente em leito próprio, para prosseguir depois até Vila Franca das Naves nas mesmas condições.

Fez-se o estudo e a construção do primeiro lanço. Os carris para tal lanço chegaram a estar empilhados na Régua. Só faltou lançá-los sobre o leito aberto. O material circulante também esteve em parque na estação da Régua durante muito tempo, e veio da Alemanha por conta das reparações da guerra de 1914/1918.

Fez-se muito para que os comboios chegassem a Lamego. Fez-se quase tudo o que era preciso. O pouco que faltava é que nunca se fez, não sabemos, porém, a razão. O que sabemos é que a região perdeu imenso com aquilo que ficou por fazer.

A linha de Lamego ficou frustrada. Constituiu um caminho de ferro que morreu antes de dar o primeiro vagido. E o seu cadáver ainda se vê estendido, ao longo de uns vinte quilómetros de comprido, esperando que as ervas daninhas e os arbustos espontâneos, o cubram triste e caridosamente, como se fosse um sudário...

REGISTOS

EXPRESSIVA CARTA de agradecimento à Região Norte

dum inglês que visitou depósitos de máquinas

«Não vi, em nenhum país, máquinas em tão magnífico estado de apresentação»

São numerosos os visitantes estrangeiros que acorrem a Portugal para ver os depósitos de máquinas, particularmente de locomotivas a vapor, e retratar minuciosamente as diversas marcas de locomotivas que constituem o parque da Companhia.

Estas visitas que têm sido canalizadas pelas Relações Públicas da C. P. para cada uma das Regiões interessadas, tomou tal vulto que ainda recentemente, e com grande destaque dado pelos órgãos da Informação do País — imprensa e televisão — um grupo de 40 ingleses vieram de avião a Portugal unicamente para ver e viajar em locomotivas a vapor. E o sucesso dessa excursão, na Inglaterra, foi tão grande, que outro grupo, de 30 ingleses, veio também em Setembro corrente repetir o programa da visita anterior...

É a propósito de uma dessas visitas que publicamos a seguinte carta do sr. N. W. Newcombe, dirigida à Região Norte, em português. Ela, como muitas outras cartas recebidas, expressam de forma inequívoca a satisfação dos visitantes, a boa vontade dos ferroviários portugueses, e a excelente organização da Companhia, no cumprimento das recepções programadas.

Sr. A. da Silva Canavezes J.^{or},
Engenheiro Chefe da Região Norte,
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,
Estação de Porto-Campanhã.

Ex.^{mo} Senhor,

Escrevo a agradecer-lhe, com toda sinceridade, a autorização recentemente concedida para visitas aos depósitos de máquinas da Região, assim como para obter fotografias do material tractor e circulante.

As minhas visitas foram muito agradáveis, e encontrei em todos os lugares muita bondade e excelente boa vontade da parte dos ferroviários portugueses.

Desejo felicitá-lo pelo magnífico estado de todas as máquinas que vi no decurso da minha viagem; não vi nunca melhores em nenhum País. Espero que me seja possível enviar-lhe mais tarde algumas das minhas fotografias como prova da minha gratidão profunda.

Subscrevo-me com estima,
Atentamente
N. W. Newcombe

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO O PRIMEIRO COMBOIO CHEGOU A BRAGANÇA...

POR VASCO CALLIXTO

AINDA não há um ano que Bragança esteve em festa, para inaugurar a variante do caminho de ferro, num percurso de três quilómetros, que o desenvolvimento e a expansão da cidade impuseram. Nos discursos proferidos, recordou-se então, em breves palavras, que iam decorridos sessenta e dois anos, desde que o primeiro comboio chegara àquele velho burgo transmontano. Oportuno será, pois, evocar esse acontecimento nesta série de crónicas.

A linha do Douro começara a ser construída em Julho de 1873. Os diversos troços foram sucessivamente sendo abertos à exploração, pelo que em 1875 já a via férrea chegava a Penafiel, em 1879 à Régua e em 1880 ao Pinhão. Três anos depois alcançou-se o Tua e, finalmente, em 9 de Dezembro de 1887 inaugurou-se o último lanço, que levou o comboio a Barca de Alva, estabelecendo-se assim ligação ferroviária com o país vizinho. Em catorze anos tinha-se construído uma linha de caminho de ferro que permite admirar algumas das mais belas paisagens de Portugal.

Havia, porém, que servir os interesses de muitas e diversas povoações de Trás-os-Montes, nomeadamente das suas cidades capitais. Por isso a linha do Douro se ramificou para a margem norte do rio. E embora tenha tardado em ser concluída, a linha de Bragança foi a primeira a ser construída.

No mesmo mês e ano em que a via férrea alcançara o Tua — Setembro de 1883 — foi mandado abrir concurso público para a construção da nova

linha, que permitiria estabelecer ligação ferroviária entre o Porto e Bragança. A extinta Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, fundada em 1 de Outubro de 1885, chamou a si a concessão, que antes pertencia ao Conde da Foz, e uma vez iniciados os trabalhos, procedeu-se em 29 de Setembro de 1887 à inauguração dos primeiros cinquenta e quatro quilómetros da linha de Bragança, entre Foz-Tua e Mirandela, cerimónia em que participou a família real, que se transportou até àquela vila em comboio especial.

A nova linha, porém, teve uma longa «paragem» em Mirandela, pois só dezoito anos mais tarde, em 1905, avançou em direcção à capital do distrito, para atingir Romeu em 2 de Agosto e Macedo de Cavaleiros em 15 de Outubro daquele ano. Em 14 de Agosto de 1906 chegava a Rossas, a estação mais alta da rede ferroviária portuguesa, situada a 866 metros de altitude, e, por fim, em 1 de Dezembro, também de 1906, o primeiro comboio foi festivamente recebido em Bragança.

No dia consagrado às comemorações da restauração da independência nacional, a cidade vestiu as suas melhores galas, para festejar também a inauguração do caminho de ferro, que levava um sopro de progresso a toda a região. Tendo sido servido na véspera um abundante bodo aos pobres, houve alvorada por quatro bandas de música, organizando-se às 11 horas, no largo do Governo Civil, um cortejo cívico, em que tomaram parte pessoas de todas as classes sociais, que se dirigiram à

estação, aguardando a chegada do comboio inaugural. Todas as ruas do percurso estavam engalanadas, com bandeiras, troféus e colgaduras, sobressaindo um arco, alusivo ao acontecimento, colo-

crição da Imprensa da época, de alguns trechos da reportagem publicada nos jornais nortenhos, a que não falta um certo sabor saudosista: «Pelas seis horas da noite irrompeu a iluminação veneziana,



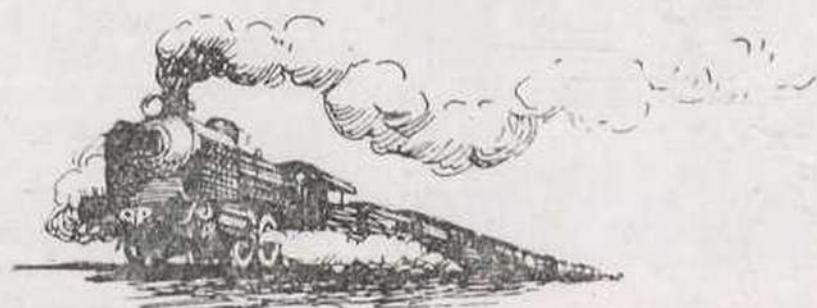
cado à entrada da gare. A concentração reuniu mais de dez mil pessoas, por certo, toda a população da cidade e das vilas e aldeias vizinhas.

À 1 hora da tarde, os festejos atingiram o auge, quando o primeiro comboio chegou a Bragança, que «nunca solenizou nenhum acto com tamanho entusiasmo». Houve mil salvas de fogo de artifício, sendo depois assinado um auto, que foi assinado pelas autoridades locais e por representantes do povo. A cidade brigantina estava finalmente ligada ao resto do país, pelo único meio eficiente de transporte então existente.

Para melhor se apreciar o que foram os festejos comemorativos da inauguração do caminho de ferro de Bragança, fechamos esta crónica com a trans-

de tijelinhas e de diversos gostos, em todas as ruas, salientando-se as da rua da Estação, do largo do Governo Civil e dos Paços do Concelho, pela variedade e distribuição de cores. Seguiu-se a marcha aux flambeaux, com fogos de bengala, e queimaram-se no campo de Santo António fogos de fantasia, de efeito deslumbrante».

Curioso ainda será referir, que há sessenta e dois anos, quando a indústria turística era letra morta, já a linha férrea de Bragança dava origem a que os jornalistas falassem de turismo e de turistas (embora à francesa), fazendo justiça à beleza da paisagem que se admirava: «A viagem a Bragança proporciona ao *touriste* pontos de vista originais e d'um intenso pittoresco».





MILÃO E A SUA MAJESTOSA CATEDRAL

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DA REGIÃO CENTRO

A despeito da grandiosidade de outras cidades, como Roma, Turim, Nápoles, Génova, etc., a verdade é que, pelo menos para nós, Milão é entre todas as grandes cidades italianas, a mais importante. Influência de se tratar da capital da mais rica província agrícola da Itália? De possuir, talvez, o maior complexo fabril do país, com as suas múltiplas e modernas unidades de um potencial industrial com foros de verdadeiro empório? De ser a cidade-mãe de uma das regiões mais belas da Itália — essa incomparável Lombardia, cujas campinas, qual tapeçaria verdejante e infinita, se estendem até ao maciço dos Alpes, com as neves eternas a acenarem-nos lá nos cumes? De contar, no seu valioso património artístico, essa insuperável jóia de arquitectura que é a sua fabulosa Catedral? Sim. No somatório de todos estes predicados deve estar a causa pela qual achamos Milão como a mais importante cidade de Itália. Todavia, para tal, quer-nos parecer que algo de influência deverá ser-nos exercida pela majestade do seu incomparável *Duomo*, ou seja, a sua Catedral, sem dúvida, a mais grandiosa da Europa — quiçá do Mundo — logo seguida pela de Colónia.

Assim, sempre que chegamos a Milão — e já pela terceira vez nos «acontecera» o mesmo — corremos logo à Praça do Scala, para, após uma rápida travessia das célebres Galerias Victor Manuel, nos encontrarmos, por fim, na famosa Praça da Catedral, e então ali nos que-

darmos, estáticos, totalmente fascinados, perante a multissecular visão dessa verdadeira montanha de pedra bordada, desse sonho de beleza sem par, cuja criação se ficou devendo a Galezo Visconti, o mais famoso duque de Milão.

Entretanto, quando os mantéus da noite caem sobre a cidade, e os focos incidem os seus raios na fachada do monumento, este adquire aspectos do irreal. Todos os seus prodígios de arquitectura, todo o seu arrendado de pedra, como as suas *quatro mil* pequenas estátuas, formam um conjunto de autêntica maravilha, que deixa verdadeiramente extasiados quantos o contemplam, por mais afeitos que estejam em admirar os mais famosos monumentos da Europa.

De facto, aqueles pórticos assombrosos, as rosáceas duma beleza sem igual, as centenas e centenas de pequeninas imagens em mármore, o número infinito de agulhas em pedra rendilhada erguidas para o Céu, enfim, todo aquele conjunto de mármore filigranado — verdadeiro arraço de Arte e Mística — é, realmente, a maior maravilha arquitectónica das muitas maravilhas congénères de que a Itália é soberana.

★

Subindo através dos seus ascensores, e trepando até ao cimo do zimbório, podemos, também, contemplar a efígie de Napoleão — um Napoleão trajando à romana... — colocada sobre um coruchéu. Sim, porque iniciada no princípio de 1386 e terminada só *quatro séculos* depois, foi o grande Corso, ao passar pela capital da Lombardia, quando das suas vitoriosas campanhas da Itália (o seu célebre ataque a Rivoli, no qual Bonaparte, com os seus 26 anos apenas, havia *desconcertado* os mais famosos generais e estrategas daquele tempo, estava ainda bem recente), que teve a honra de ver dada como concluída a famosa Catedral que, além de ser, conforme já opinámos, a mais importante da Europa, é, simultâneamente, o maior monumento da arte gótica conhecido até hoje. Isto, não esquecendo as próprias congénères de Colónia, de Chartres, de Reims, etc., em cujos mármores ficara, igualmente, bem assinalada a expressão máxima da arte ogival.

Portanto, Milão, a par de toda a imponência de grande cidade europeia que é, pode orgulhar-se de possuir a mais fabulosa obra de arquitectura gótica de todos os tempos. De resto, o seu majestoso *Duomo*, ao maravilhar-nos com a sua multissecular e esmagadora visão, justifica bem, só por si, uma viagem a essa maravilhosa e encantadora Itália, o país que dir-se-á ter o condão de, quantas mais vezes o visitamos, mais nos *prender*, mais nos seduzir, mais nos acicatar o desejo... de lá voltarmos, de novo — tal o fascínio de que são «responsáveis» toda a sua beleza, todas as suas inúmeras preciosidades!



A majestosa Catedral de Milão



POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

*Se já sentiste, em beleza,
Um canto do paraíso
E se, num franco sorriso,
Cantaste a mãe-natureza
Em toda a sua pureza
E em todo o seu esplendor,
De certo que tens amor
À Mãe-pátria portuguesa...*

*Se percorres os caminhos
Deste nosso Portugal,
Procurando um roseiral,
Onde as aves fazem ninhos
E cuidam dos seus filhinhos
Sem ninguém os molestar,
Vai andando, devagar,
E deixa os campos daninhos,
Pois, Portugal, nossa terra,
Em tudo possui grandeza
E contém muita beleza
Na pureza que inda encerra,
Quer nos vales, quer nos montes.
Nos palácios, nos moinhos,
Nos recônditos cantinhos
Ou nos largos horizontes...*

*Do Algarve a Trás-os-Montes,
Cantando alegre canção,
Brota, em grande profusão,
Pura água em puras fontes...
E na sua singeleza
São tão vastos os lugares*

*Que nos dão, em seus cantares,
Vida santa, portuguesa...
E se queres repousar
Em bom clima, doce e ameno,
E onde tudo é bem sereno,
Atraente e salutar,
Aqui tens belo recanto,
Na linda e fértil Bairrada,
Nesta região encantada,
Onde se ama e cura tanto :
A menina — quem diria ! —
Que, por meu atento olhar,
Tanto hav'ria de lembrar
Na sua graça : Curia !...*

*Os parques, bem requintados,
Dão alívio e dão a calma
E dispõem toda a alma
A momentos sossegados...
Os jardins, na sã frescura
Dos caprichosos canteiros,
Dão bem-estar dias inteiros,
São ambiente de doçura...*

*O lago imenso, grandioso,
Onde as vogantes «gaivotas»
E os barcos, em gratas rotas,
São sonho maravilhoso,
Onde as pontes pitorescas
E os recantos de ternura
São imagem que perdura
Em lembranças sempre frescas,*

*Em desejo de rever,
Noutra alegre temporada,
Toda a Curia prendada,
Pra mais inda nos prender...
E a sonhar, com vista presa
A terna contemplação,
Podes ter viva emoção
Em vida que se deseja.
E inda até que a alma trema,
Em pleno deslumbramento,
Podes ter feliz momento
Duma elevação suprema...*

*O espírito trá prazer
Em distração permanente,
E aqui pode encontrar, sempre,
Alegria de viver :
No golf ou grande piscina,
No ciclismo ou patinagem,
Na cativante paisagem
Que é enlevo e nos domina,
Nas ruas, nas avenidas,
Nas frondosas alamedas,
Nos caminhos, nas veredas,
Nas festas apetecidas
Do Cinema e do Casino,
Da «Boite», Casas de Chá,
Da Vindima que nos dá
A Festa do Bairradino...*

*E até, ali, na Anadia,
Que é berço dos espumantes*

O MEU FILHO

Ao meu querido filho
RUI MANUEL

*Naquele dia em que o Sol raiava,
Belo, puro e cristalino,
Naquele dia em que tudo exalava
Óh que belo cheiro a rosmaninho,
Viente ao mundo meu filho adorado,
Por entre suspiros de tua Mãe qu'rida.
Saltaste de dentro do teu seio amado,
Para teres contacto com algo da vida.
Fiquei contente por te ver filhinho,
Mas que alegria nasceu em meu peito!
Eras um amor muito pequenino,
Óh que bela prenda com todo o trejeito.
Longo me pareceu o tempo que esperei
Pelo meu rebento nascido em bem.
Foram dias passados,
Foram horas contadas,
Até que tomei o nome de Mãe!
Tempo que corria,
Sonho e magia,
Que na minha vida
Nunca esquecerei.
E tudo me fez traçar o meu trilho
Porque certo dia,
Porque em certa hora,
Com o nascer da Lua
Com o morrer da aurora,
Eu abraçaria
Com muita alegria
O meu qu'rido filhol...*

MARIA DE LOURDES VITAL

Escriturária das Oficinas do Entroncamento

VOA, PENSAMENTO

*Ai, voa, Pensamento, voa alto,
Ai, voa pelo espaço infinito
E solta, na Amplidão, um imenso grito
Que ponha o Firmamento em sobressalto!*

*Diz ao Éter, aos céus e diz aos astros,
Que me quero arrancar destes grilhões
Que me prendem num mundo de ilusões,
Em trilha percorrida só de rastros!*

*Ai, voa, Pensamento, sem parar;
Foge, foge da garra que te aperta...
Em guarda, muito longe, está à lerta
— Não queiras que te voltem a agarrar!*

ETERCARO

(J. R. SALVADOR)



ADEUS, INFÂNCIA

*Infância minha, florida,
Há tanto que te deixei!
Como foi (nem já eu sei!)
Que te fiz a despedida?*

*Eras dos velhinhos qu'rida,
O que nunca imaginei.
Se alguma coisa sonhei,
Era que fosses crescida.*

*Agora que tu cresceste,
E te parecia incrível,
Eu reparo que morreste.*

*E, sonhando só, contigo,
Porque mais não é possível,
Ó Infância, adeus te digo!*

ETERCARO

(J. R. SALVADOR)

*Naturais, etilizantes,
Pode passar-se um bom dia :
No Monte Crasto aparece
Panorama aliciante
Que se agarra ao visitante,
Numa teia que lhe tece...
Mas, visitas demoradas
Aos «Vinhos» dão dignidade,
Pela honrosa majestade
Com que as «Caves» estão dotadas.
E, se a saúde o consente,
Há, nos pratos regionais,
Pitéus de chorar por mais
E calar o exigente :*

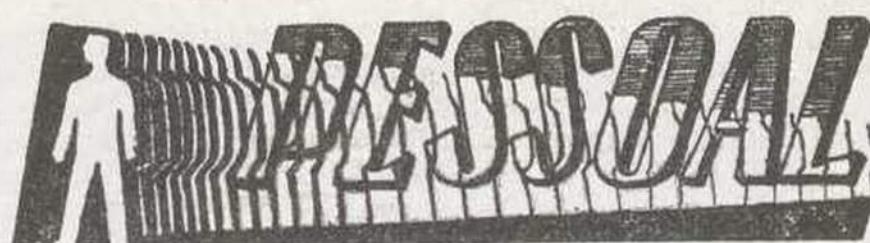
*No espeto leitão assado,
Cabidela, frango a rodos,
Cabrito assado p'ra todos
Ou a Chanfana de agrado...*

*P'ra lá da vilegiatura,
Que a Curia nos oferece,
Dá, também, a quem padece,
Meios capazes de cura :
A água medicinal
E ricas instalações
São ponderosas razões
P'ra quem vai tratar seu mal,
Em busca de melhor dia,*

*De vida sem sofrimento
Que, tanta vez, a contento,
Leva da meiga Curia...*

*O turista e o aquista
Prudente, bem avisado,
Já sabe que tem, ao lado,
Transporte que dá na vista,
Pois que, num airoso porte,
As modernas carruagens
Dão prazer, boas viagens,
Na nobre linha do Norte...*

Para o Concurso «Há sempre um Portugal desconhecido que espera por si».



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Contramestre principal — o Contramestre de 1.ª classe, Renato Gaspar da Fonseca.

A Contramestres de 1.ª classe — os Contramestres de 2.ª classe, Abel Tavares, Quintino Alves Venâncio, Alfredo José A. Ramalho e João Amaral.

A Contramestres de 2.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, Adelino Franquinho Baptista e José Fernando de Jesus Mimoso.

A Contramestres de 2.ª classe do Grupo B — os Chefes de brigada, Joaquim da Costa Vital, Fernando Neto Marques, Manuel Narciso, Manuel Francisco Areias, Albino da Conceição Barão, Florival Manuel Rôlo, José R. P. Canudo, José Belo Almeida, Mário Teófilo da Silva, Carlos Gonçalves Sinceridade Sengo, José Bispo Fernandes, António Francisco Barbosa Araújo, Raul Caetano Domingues e António de Oliveira Sepúlveda.

A Chefes de brigada do Grupo A — os do Grupo B, José Venâncio, José dos Reis Folgosa, Eurico Alves da Silva, João Evangelista de Sousa Martins, Custódio da Silva Ferreira, Angelino de Matos Dias, João Semedo do Rosário, Amaro da Silva Balsa Alfaro e Alexandre António Larião.

A Chefes de brigada do Grupo B — os Operários, Vitor Pinto de Oliveira, Álvaro da Silva Simões, Manuel Inácio, António Maia da Fonseca, Jacinto da Costa Vital, Manuel Luís, António Raposo Lopes Grilo, João Raposo Filipe, Rogério Mendes da Cruz, João Pama dos Reis, António José G. R. Mendes, José Mário P. C. Dias, Adérito de Sousa Santos, Fernando Carrilho Ferreira, Eduardo Conceição de Carvalho, Mário Franco da Costa, Jacinto da Silva Tavares, António de Sousa, António da Fonseca Reis, Manuel Barreto da Silva Gaspar, Augusto de Araújo Machado, Hermínio de Oliveira Carvalho, Pedro Lara de Abreu, José António Ferreira Monarca, Manuel da Silva e Eduardo Pires Nascimento.

A Operários de 1.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, Fernando Lázaro de Paiva Nascimento, Adolfo Lopes, Augusto Pereira de Oliveira, Manuel Vicente Pires, Carlos da Costa Cotafo, Hermínio Teixeira, Cristiano Lopes Grácio, Francisco Dias Branco, António Luiz, João de Oliveira Vinagre, Augusto Correia Vaz, José Gregório de Jesus, Joaquim Fialho, Joaquim Marques de Jesus, António Joaquim, António Marques de Oliveira, Manuel Rodrigues Soares, António de Oliveira, José Ferreira e João Luís Calado.

A Operários de 1.ª classe do Grupo B — os Operários de 2.ª classe, Domingos Afonso Ramos Bernabé, Manuel da Silva Magalhães, José Francisco de Abreu, Manuel Rodrigues Ferreira, Ângelo Magalhães Cardoso, Henrique da Silva Antunes, António Manuel Carvalho, Manuel de Castro Neves, Delfim de Madureira, João Rodrigues Martins, Manuel Rodrigues da Silva, António Pratas Calado, António Teixeira Alvarenga, Jacinto Manuel Oliveira Damas Mineiro, Joaquim Tomaz, Abílio de Jesus, Salvador Baptista Lopes, José Faustino Nogueira Júnior, Luiz Dias, José António Guterrez Lopes, Gentil de Castro Domingues da Silva, Firmino da Costa Picão, Germano Fonseca, Jacinto Inácio Máximo, Manuel Lopes, Francisco Diogo, José da Costa Vital, João Barata, José de Araújo Pereira Júnior, Eduardo dos Santos Dias, Aurélio Contreiras Pinto, Luciano Gameiro, Manuel dos Santos Fadigas, José António, José Pereira dos Santos Rajado, José da Costa Pelicano, Francisco Simões Coentro, Mário Domingos, Manuel Duarte, Abílio da Fonseca, José Francisco de Almeida, André dos Santos, Francisco da Silva, Domingos José Correia, António Luiz dos Santos Rolão, Pedro Rosa Vaz, Severino Jorge, João Luiz da Costa, Leonel Rodrigues Cardoso, António Mealha, Casimiro João Gaspar Ferreira, Leopoldo Marques Malacuto, Joaquim Pereira Lopes, António Luiz Libânio, Alexandre Baptista, Américo Ventura dos Santos, João Filipe da Silva Júnior, Albino da Costa Vilaça, Joaquim Vieira, Manuel Francisco Simões, Fradique Manuel Excelente Viegas Domingos, João Clarimundo da Silva, Armando Alves de Jesus, António Duarte Beirão, Antero da Silva Castro e Manuel Heitor Pinto Melro.

A Operários de 2.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, Manuel Correia de Oliveira, Aurelino Pinto Monteiro, António da Silva Tavares, Ramiro Cardoso Branco, Mário Neves Lapa, José Maciel de Oliveira, Joaquim Teixeira, Joaquim da Silva Maia, Francisco Fernando Marçal, Francisco Boutim Pinto, José Marques Maia, Orlando dos Santos Canhoto, Francisco Santos Gonçalves, Virgílio da Cruz Mineiro, Eduardo Victorino Romano da Conceição, Manuel Rosa de Sousa, Arlando Pardal Albuquerque, Jesuvino Conceição Gonçalves Carrilho, Manuel Pedro Baptista, João da Costa Ferreira, Pedro Alves Barros, Ernesto Bizarro Carôlo, Manuel Tavares de Matos, João Joaquim Loureiro Pereira, Gil Gomes da Cruz, Zeferino Paiva Gonçalves, Rogério Simões, Artur José Cabaça, Manuel Gonçalves Faquinha, Joaquim Boavida Carrôlo Ribeiro, António do Carmo, Ilídio das Dores Joaquim, Norberto Augusto Silva, José Manuel Rocha, José de Oliveira Rolim, Saúl Carvalho Martins, Matias Rogado Grenhas, João Gonçalves Fulgêncio, José Colaço Teixeira, Artur Martins da Eira, Dionísio Rosário dos Mártires, Josué Brito da Silva, José Joaquim Bandeira, Mário António da Silva, Joaquim Manuel Condeço, Joaquim da Graça Luz e Silvano Pereira Anastácio.

A Operários de 2.ª classe do Grupo B — os Operários de 3.ª classe, Manuel Alves Nunes, Manuel Filipe Salvado, António Cardoso Gomes Artur, Valdemar Nogueira Dias, Eduardo Cerqueira Santos Ferreira, Firmino Costa Aires Rodrigues, António Soares Morais Forte, Alfredo Dimas Alves Macedo, Mário Monteiro Valente, José Amante Silvério, António da Silva Martins, Francisco Baptista Carrilho, José Mendes Capinha, Joaquim Martins, Serafim de Passos Ferreira, Jaime dos Santos Sopa, António da Fonseca, Alberto Pereira Rasteiro, Vitorino dos Santos Barros, Manuel Rodrigues Páris, Fernando Rodrigues de Oliveira, Domingos Soares Leite, Joaquim Loureiro, António Sampaio, Henrique da Costa Machado, Alberto Marques, Eduardo Pereira de Sá, Joaquim Ferreira da Silva, António Carvalho de Oliveira, Alberto Pinto, António Monteiro Gomes, Ilídio Lédo Fernandes, Domingos Mesquita de Sousa, Manuel de Jesus de Almeida, João Martins Afonso Carvalhido, Óscar de Jesus Correia, Adriano de Moura, José Meirim, Manuel Santos Estorninho, António Barroso Antunes, António das Dores Sobreira, Joaquim Rodrigues, David Marques Pombo, Cândido Carvalho, António Joaquim, João de Jesus Farto, Manuel Rosa de Oliveira, Estêvão Mendes Boiada, Luiz Madeira Mota, Manuel Marques de Oliveira, Manuel Margato, Adelino da Ponte, António de Freitas, Manuel António Milheiro Lemos, António Maria Remédio, Francisco Rodrigues Freire, Manuel Faria da Silva, José António Feliciano Nogueira, Filipe da Silva Nunes, João Carlos da Conceição Lavadinho, António Lopes, João Tomaz, Orlando Martinho Luiz, Amílcar Paulo Gomes, Manuel Caixinha Honório, Luiz Fernandes Trindade, Manuel da Costa Lente, Carlos Marques da Silva, António Francisco da Conceição, Mário Correia Marques Durão, Rui José Vieira Venâncio, Carlos Gonçalves Tomaz, Luiz Afonso Nogueira, Amílcar Correia Esteves, Joaquim Pereira da Silva Duarte, António de Oliveira Canais, Mário Lopes Monteiro, António Ferraz dos Santos, Florindo da Silva Simões, Adelino dos Santos, Carlos Sousa, Manuel Zambujo Ouregão, Daniel Afonso, António Gonçalves Cardoso, José Ferreira da Mota, Daniel dos Santos Inácio, Manuel Galante dos Santos, Joaquim Ribeiro, João de Pinho Lavrador, António Ribeiro, Francisco Casimiro Vasques, David de Almeido Pinho, António Francisco Rodrigues, Cristóvão de Sousa Pires, José Ferrer Esteves da Beira, Manuel da Rosa Caramelo, Júlio Martins Gamito, António Maria Arrenega, Rogério da Conceição Nunes, João Francisco Alves, Manuel Borges Baba, Manuel Catarina Josefa, José Jacinto Vieira Branco, Faustino Inácio Mestre, António da Graça Jorge, José Manuel Emerenciano, Victor Manuel Guerreiro Margarido e Joaquim António Palmelão.

A Operários de 3.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, Felisberto Fernando da Silva Ferreira, José Francisco Chedas Viseu, Joaquim José da Silva, António de Araújo Ferreira, José Jorge P. da Ressurreição, António Pereira Novais, Porfírio Avelino Machado da Silva, José Leite Vieira, Francisco da Luz Gouveia, Aurélio Conceição Henriques, Feliciano Rodrigues Marques, Firmino de Matos Maia Constantino, Diamantino Rodrigues Alfaro, João Manuel Martins Rafael, Manuel Pereira Maia, José Manuel Pires Motas, Rui Manuel Martins Rafael, António Lopes Matreno, Victor Manuel Rodrigues Alfaro, João Fernandes Duarte, José de Jesus Maia, Bernardino Marques Fontes, João de Matos Serrano, Manuel Gonçalves dos Santos, Manuel José Ferreira, António Valentim Gonçalves, António Filipe Bernardo, José António Coimbra, Joaquim Patrício Manso, José do Rosário Gouveia, José Francisco Martins da Costa, António Espadinha Dias, José de Almeida Taborda, Joaquim Gomes da Costa, Alberto Gomes de Sousa, Manuel de Jesus Pereira, Ilídio Castanheira Monteiro, Joaquim António Madureira Ricardo, José Simões dos Reis, Luiz de Moura, João Lopes Guerreiro Marmota, Júlio Maria Francisco, José Guerreiro Malveiro, Altino de Sousa Rasteiro, João Arménio Rodrigues Ribeiro, Romão António Marques Revez, Manuel Alegria Neves, João de Matos Machado, Paulo Fernandes Palma, Fernando da Rosa Marques Pio, Manuel Marcelino Espadinha, António Maurício Coelho Goulão, José Querido Esteves, António Vaz Tacão, Joaquim da Silva Gonçalves, António Conceição Capitão Mór, José Cortéz Zeferino, Henrique Carvalho Ferreira, Adérito Ferreira Bicho, Luís Augusto Pereira Rodrigues, Carlos Manuel Farinha Maia, Manuel Coelho Rosa, José Tereza António, António Miguel Antunes, Valentim José Cartaxo P. Caracho e Leonel F. Caselhas Piteira.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os Operários de 4.ª classe, Joaquim Pereira, Acácio Francisco de Almeida e Silva, Américo Monteiro Queiroz, António Manuel da Costa, Simplício António Grijó Torres, Joaquim da Mota Ferreira, Domingos Moreira Coelho, António Moreira da Rocha, Armindo da Costa Vilas Boas, Delfim Teixeira Baião, Serafim da Cunha, José Joaquim Adriano Ramos, António Fernandes Balinha, Ernesto Duarte Moreira dos Reis, Acácio Rodrigues Madureira, Abílio José Sousa Mendes, Albino Ferreira Pinto, Domingos Gomes Albuquerque, António Augusto Paixão, Joaquim da Silva, Júlio Augusto Ribeiro da Silva, Luiz Pereira, Fernando de Assis Galvão Fernandes, Fernando Ferreira Mendes, José Carlos Pereira Gameiro, José Luiz Fernandes, António Monteiro Viegas, José Cruz Coelho, José Jacinto Fernandes Esteves, António Alberto Ferreira de Sousa, Manuel Rosa Romão, Manuel Simões, António Monteiro Casaca, Feliciano Augusto de Matos Lopes, Raul Rodrigues de Oliveira, José João Marquês, António Maia Ribeiro, Leopoldo Marques de Matos, Lourenço Junceiro Ventura, António José de Matos Arega, César de Matos Dias, João Matos Nunes, Manuel Gomes da Silva, José Ribeiro Serigado, José Matos Farinha, Joaquim Martins Félix, João Rodrigues Bexiga, Ricardo Rosa de Matos, Manuel Luiz Dias da Cruz, Carlos Lopes da Silva, João Fernandes Ribeiro, Jacinto Nunes da Silva, Faustino Angelino Carrapico, Álvaro Maia Nunes, Júlio Pinto Marques, José Pedro Gante Carraca, Cristóvão Marques Homem, Luiz Heitor Alves, António Ferro Moreira, Álvaro Leal Cupido, Alberto Policarpo Matias, Joaquim Gomes Correia, Francolino Martins Paiva, Francisco Santos Silva, António da Silva Santos, Carlos Gonçalves Curado, António Maria Patrício Mota, José Pereira Pimentel, Manuel Joaquim dos Santos, Joaquim Maria Rasteiro Anselmo, António Augusto Ferreira Marta, Manuel Ferreira, José Correia Afonso, José Ferreira Antunes, Jacinto de Matos Dias, José Luiz Galante Caneta, Júlio Alves Rodrigues, António Eugénio Sequeira, Ramiro da Silva, José Guerreiro António, Manuel Joaquim Gonçalves, Américo dos Santos Marques, Fernando Vicente Ramos Pires Roseiro, Jaime Marreiros Jorge, Luiz Lopes dos Santos Aurélio, Daniel Bento de Matos, Diniz dos Santos Piteira, José Maria Cachucão Malagueta, Carlos da Conceição Serra Veríssimo, Silvério Ricardo de Oliveira, Garcia Maria Miquelino, Joaquim António Rocha Rato, António Calado Louro, José Manuel Salgueiro, Carlos Manuel Duarte Rolo, José António Filipe, António Bárbara Flurêncio, Francim José Grilo Pires, José Januário Lopes dos Santos, António Patrício Dias, Joaquim Bernardino Rodrigues, Américo de Pinho Matos, Armindo do Espírito Santo, António Fernandes Nunes Correia, Delfim José da Silva Araújo, Fernando Manuel Almeida Bastos, José Abreu Pereira Ávida, José Miranda Araújo, Manuel Carlos Pereira, Manuel Domingos Filipe Oliveira, Joaquim dos Reis Matos, Miguel Ribeiro, Artur da Silva Fernandes, Domingos António Baptista Cahoto, Manuel Maria Ramalhete, João Isidoro Travanca Lameiras, Manuel Inácio da Silva Oliveira, Adérito de Sousa Valente, Manuel Jerónimo da Costa, Herminio da Silva Neto, João de Campos Torres, José Rodrigues Nunes, Luís de Matos Rito, Armindo Matias, Manuel Ribeiro, José Dias Riscado, Aníbal dos Santos Beirão, Domingos Monteiro, José Pereira Pontes e José Baldaiá.

A Operários de 4.^a classe do Grupo A — os do Grupo B, Agostinho Carmona Afonso, José Martins Pinto Ribeiro, António da Silva Teixeira Freire, Elísio Barbosa Novais, Fernando Daniel Monteiro Pinto, Fernando Soares Madureira, Nelson da Silva Gomes, António Emídio da Costa Vieira, António Bastos Gonçalves Mendes, Vitorino Arlindo Pereira Soares, Fernando Abel Pereira, José Estevão Mendes Fernandes, Manuel Lopes Dias, João Carvalho Lopes, Francisco Sabino Rodrigues Lopes, José Luiz Rodrigues, Manuel Jacinto da Silva Matias, Joaquim Francisco Mendes Pereira, José Luiz Correia dos Santos, António Manuel Maria Martins, José Francisco Basso de Oliveira, Manuel António Dionísio Morais, António Valente Ribeiro, António Falcão da Costa, António Travassos Rama, António Marques Ferreira, Francisco Carvalho Farto, António Ferreira Calhau, Joaquim Manuel Estrompa Pires, Eugénio de Sousa Claro, António João Socha Magrinho, José Baptista Janeiro Carrilho, António Ferreira Varanda, José Justino Abreu Nuno, Fernando Monteiro Lourenço, Joaquim Simões Curate, João José Saraiva Vilela, José Manuel Fernandes de Oliveira Cebola, António Luiz Guindaço, José Silva Caeiro, Silvério Martins Ribeiro, João do Rosário Rita Pestana, Manuel Joaquim Coelho Tripa, José da Silva da Conceição, António José Morraceira Piteira, José Maria Firmino, Leonido Manuel de Jesus Barradas, Manuel Júlio Vieira da Silva e Afonso Virote Parreira.

A Operários de 4.^a classe do Grupo B — os Operários eventuais, Capatazes de manutenção, Assentadores e Serventes, Manuel Baptista Martins, Agostinho Vieira Marques, Domingos da Costa Martins, Francisco de Sousa Gomes, Armindo de Araújo Coutinho, António Tavares Lopes, José Martins Ribeiro, Albano Diniz, Joaquim Manuel Garcia, Adriano da Silva Mouta, Joaquim Ribeiro, Artur Lopes, António de Oliveira, José Pereira Fernandes, Alfredo Fernando da Conceição Freitas, Jorge Manuel Ferreira Garrido, José Nunes Marques, António Alexandre da Rosa, António Heitor Farias, José Ramos Costa, António Duarte Simão da Costa, António Gomes de Oliveira Rosado, António da Encarnação Coimbra, Rafael Rosa Lopes Grilo, Casimiro Benvindo Esteves Diniz, João Miranda Casa Nova, Américo Dias Barbosa, António Cabral Lopes, Francisco da Rosa Pires, Rogério Pereira Soares, Armando Serafino de Freitas Girão, Paulino de Oliveira Fernandes, Mário de Jesus, Manuel Marques Jordão, João Pedro Sebastião, Francisco José Palmeiro Rebola, Manuel Roque Lourenço, Artur de Faria Paulo, José Abílio da Silva Pires, Manuel Maria Pereira, Júlio Maria Vaqueiro, Helder Pires, Joaquim Mendes Rodrigues, Jaime da Graça São Pedro, Joaquim Moreirinha Diogo, Manuel Batista Carvalho, Manuel Eduardo Pimentel Fontes, João Guerreiro Caldeira, Gregório da Conceição Tapadinhas Miranda, Rui Manuel Ferreira Domingos, João Oliveira Pereira da Costa, Manuel da Rocha Bordonhos, Romão Gudelha da Paz, António Afonso Nogueira Chasqueira, António de Matos Lopes, Carlos Ferreira do Amaral, José Temudo Velez, Manuel Marques Chouriço, Manuel Ferreira Acúrcio, José Perpétuo Batista, Joaquim Maria Simões da Costa, José Correia Ferreira, Manuel Cardoso, Rogério Martins Castanheira, Manuel Pescante Roque, António Neto de Oliveira Limede, António Bogalheiro, Martinho José Pontinha, Ilídio da Assunção Silva, Francisco Augusto da Silva Galrito, Dionísio Gonçalves Vieira, Manuel José Valério Felício, Inácio Manuel Rodrigues, Marcelino António Sapateiro Merendeiro, António Guerreiro dos Reis, José da Conceição Nogueira, José António Francisco, Custódio Camilo Fialho, Adelino da Cruz Oliveira, João António Raposo Pinto, Abel Calado dos Reis, José Dias de Oliveira, Joaquim da Mota, João Carreiras Diniz, Rafael Domingos da Silva Coxixo, Joaquim Campos Neves, Manuel Guerreiro Serra, Agostinho António da Silva Ferreira, Fernando de Jesus Rodrigues Gil, Evaristo Vilhena Vera, Manuel Ernesto Coelho Branco, Jacinto Henrique Carrão, Norberto Augusto Moura, Guilherme Carlos Aldinhos, Manuel Francisco Cascalheira, Fernando Marques Dias, Joaquim José Mourão Guerra, Joaquim Marques Antunes, Manuel José Jacinto, Francisco Agostinho Martins Pincho, Francisco da Silva Canário, Arménio Correia Caeiro, Joaquim Rosado Gonçalves, Joaquim Feliciano Garrudo, António José Cândido Atafona, Francisco José Rosa, Jesuíno Guerreiro da Palma Coelho, António de Barros Rodrigues, Francisco da Silva Pina, Silvestre Jacinto Fialho, José António Oliva Flores, Fernando Jorge Venes Paulino, António José Rebola Camões, António Manuel André Pio, Manuel Gaspar, Sertório Batista Rodrigues, Manuel da Ressurreição da Luz, Francisco Maria Silvestre, José António Marques Curto, Valdemar Balancho Rosado, Joaquim António Pereira Carvalho, António da Silva Duarte, André João Ferreira, Eusébio Barradas Pinto, Vítor de Jesus Martins, Virgílio da Silva Lampreia, António João Agostinho, José Maria da Lança, José Marques, Álvaro Francisco da Cruz, José Marques Xisto, Belmiro Lopes, António Joaquim Pereira Linhares, António Pedro F. Cachulo, José Manuel Martins, Inácio Vila Alves, José Pereira, António Arsénio Nobre e António Luís dos Santos Coelho.

A Encarregado geral de obras de 1.^a classe — o Encarregado geral de obras de 2.^a classe, Manuel Gonçalves Paula.

A Encarregado geral de obras de 2.^a classe — o Operário de 2.^a classe, Manuel da Graça Martins.

A Revisor de material de 1.^a classe — o Revisor de material de 2.^a classe, Laurentino de Sousa e Silva.

A Revisores de material de 2.^a classe — os Revisores de material de 3.^a classe, Rogério Ambrósio, Henrique da Silva Catarino, Manuel Flores Domingues e Silvino Rodrigues Castanheira.

A Revisor de material de 3.^a classe — o Ajudante de revisor de material, Manuel da Silva Pereira.

A Ajudantes de revisor de material — os Serventes, Serafim da Encarnação Lopes, António Pereira Miguel, Manuel Ant.^o Guerreiro da Silva, José da Encarnação Marta, Manuel Carlos Coelho Louçã e José Lucas de Jesus.



ARMAZÉNS DE VÍVERES

TABELA DE PREÇOS (referentes a 18-9-1969)

Açúcar :		Detergentes :		Presunto :	
Areado branco	7\$20	Lava Lar (líquido)	4\$10	Com osso	60\$95
Areado corrente	6\$60	Lixívia «Lavax»	1\$10	Sem osso	71\$30
Pilé	9\$30	Omo (Gigante)	7\$95	Pudins «Royal»	2\$20 e 3\$70
Arroz :		Omo (Grande)	4\$75	Queijo :	
Carolina branco	9\$80	Vim (Grande)	5\$90	Tipo Flamengo — (com 45 %)	37\$95 e 41\$40
Carolina glaceado	10\$00	Zul	7\$65	Serra	57\$50
Gigante branco	7\$20	Ervilhas «Guloso» :		Refrescos «Royal»	2\$20
Gigante glaceado	7\$40	Lata de 1 kg	14\$45	Sabões :	
Mercantil	6\$10	Lata de $\frac{1}{2}$ kg	9\$65	Off avulso	6\$60
Aveia	2\$85	Farinha de trigo :		Off (bloco de $\frac{1}{2}$ kg)	3\$50
Azeite extra (Garrafa de litro)	24\$00	Branca de Neve	5\$50	Clarim (bloco)	3\$90
Azeitonas :		Triunfo	5\$75	Lavax (bloco)	2\$45
Pretas	5\$50	Farinheiras	17\$50	Sanasol (bloco)	4\$80
Verdes	7\$50	Feijões :		Sabonetes :	
Bacalhau :		Branco (semi-grado)	9\$00	Lanolina	3\$70
Miúdo (Nacional)	16\$80	Catarino	7\$60	Rexina (normal)	4\$50
Corrente (Estrangeiro)	20\$40	Frade	7\$95	Rexina (gigante)	7\$50
Crescido (Estrangeiro)	24\$00	Manteiga	9\$30	Fermento «Royal»	3\$10 e 5\$20
Banha derretida	11\$50	Fiambre «Coroa» :		Salsichas «Isid.» ou «Tóbom» :	
Batata	1\$80	Lata tipo 1 kg	47\$30	Lata de 3 pares	5\$55
Bolachas :		Lata tipo $\frac{1}{2}$ kg	23\$70	Lata de 4 pares	7\$95
Baunilha	26\$15	Grão de bico	6\$10	Lata de 5 pares	15\$45
Maria	16\$65	Leite em pó :		Sumos de fruta «Compal» (Lata)	3\$80
Torrada	13\$10	Açor	8\$25	Toddy :	
Cabeça de porco e chispe	13\$80	Pensal	8\$20	Lata de 227 gramas	12\$05
Cacau (pac. de 100 gramas)	4\$65	Primor	8\$40	Lata de 454 gramas	19\$60
Café lotado	16\$50	Manteiga	43\$00 e 45\$20	Lata de 2 f	43\$65
Café solúvel :		Margarinas :		Tofina :	
Nescafé	11\$65 e 19\$45	Planta	6\$40	Frasco de 50 gramas	5\$65
Tofa	10\$55 e 17\$70	Vaqueiro	4\$70	Frasco de 90 gramas	9\$80
Caldos «Knorr»	2\$20	Marmelada	10\$25	Frasco de 200 gramas	20\$70
Cevada torrada e moída	5\$20	Massas :		Toucinho :	
Chá «Li-Cung»	8\$55	Cotovelinhos de 1. ^a	7\$95	Alto (gordo)	10\$35
Chouriço de carne	42\$00	Esparguete de 1. ^a	8\$70	Baixo (entremeado)	20\$70
Chouriço Mouro	17\$50	Meada fina de 1. ^a	8\$50	Tulicreme	4\$70
Conservas de frutas :		Mel (frasco)	14\$85	Vigormalte :	
Ameixa (Lata de 1 kg)	16\$30	Merendas de carne :		Lata grande	27\$95
Morango (Lata de 1 kg)	20\$35	Lata pequena	6\$70	Lata média	15\$55
Maçã (Lata de $\frac{1}{2}$ kg)	12\$25	Lata grande	10\$05	Vinagre	2\$45
Rodelas de Ananás (Lata de 1 kg)	24\$45	Milho	2\$95	Vinho (do Dão) :	
Conservas de peixe :		Milo tónico :		Branco	4\$90
Atum «Bom Amigo»	5\$65	Lata de 200 gramas	16\$30	Tinto	4\$90
Atum «Bom Petisco»	6\$50	Lata de 400 gramas	29\$15	Vinho (Verde) :	
Filetes de Cavala	5\$95	Óleo «Fula» :		Brancos (gar. de 5 litros)	28\$75
Sardinha em azeite	4\$05	Garrafa de 1 litro	16\$80	Tintos (gar. de 5 litros)	27\$60
Sardinha em limão	4\$20	Garrafa de $\frac{1}{2}$ litro	8\$50		