

Baletim da C.D.

UIC

REUNIONS DES COMMISSIONS TECHNIQUES
LISBONNE 3 A 12.V.966

SOYEZ-LES BIENVENUS!
WELCOME!
WILLKOMMEN!

UIC RECEPTION
AUSKUNFT

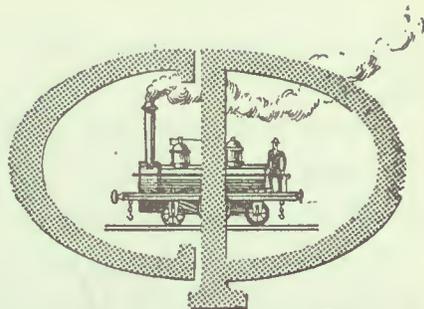


Número 444

Junho de 1966



Boletim* da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 444 • JUNHO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

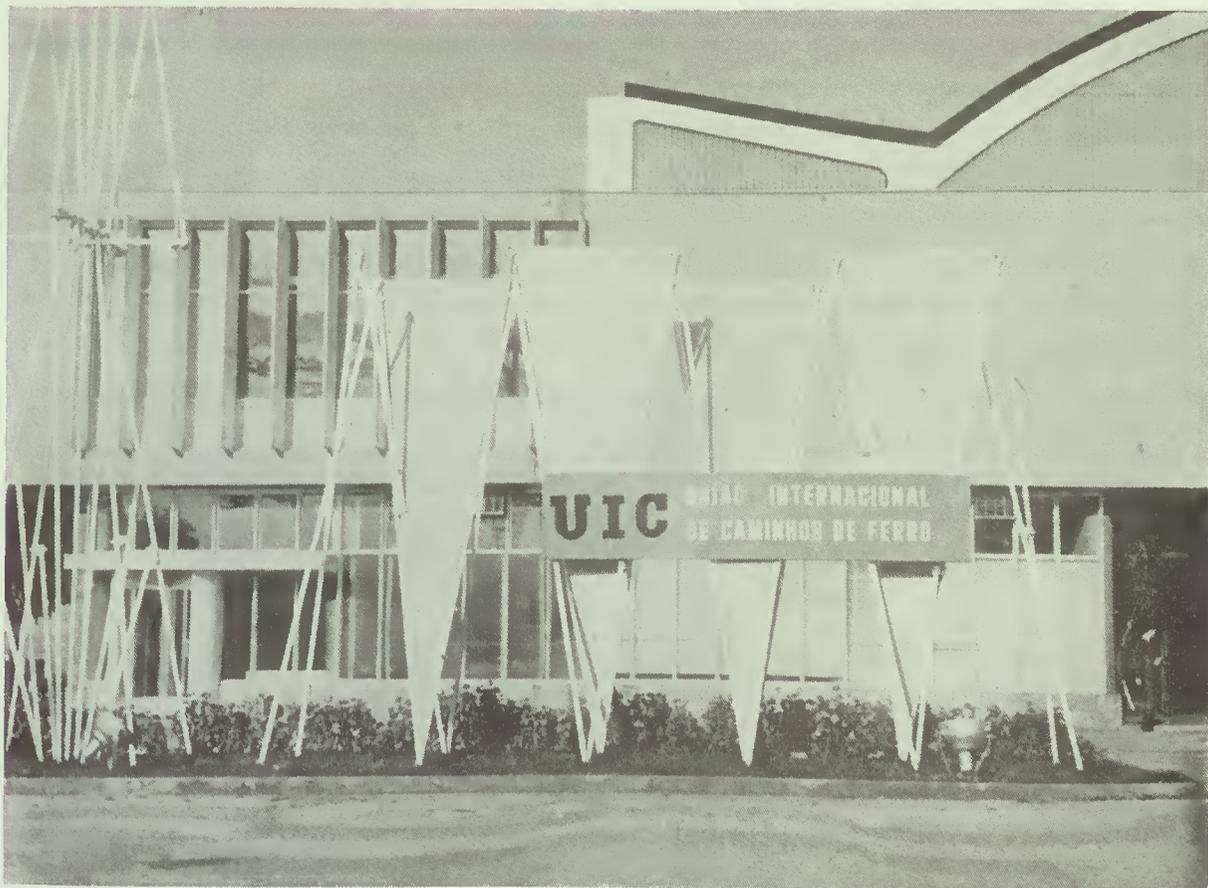
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

Reunião das Comissões Técnicas da U. I. C., em Lisboa



A C. P. teve o honroso encargo de reunir este ano na capital, de 3 a 12 de Maio findo, nos pavilhões da prestigiosa Feira Internacional de Lisboa, os 250 delegados que participaram nas conferências das 4.ª, 5.ª e 7.ª Comissões Técnicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro, cujos

estudos abrangiam, respectivamente, assuntos de Exploração, de Material e Tracção e de Instalações Fixas.

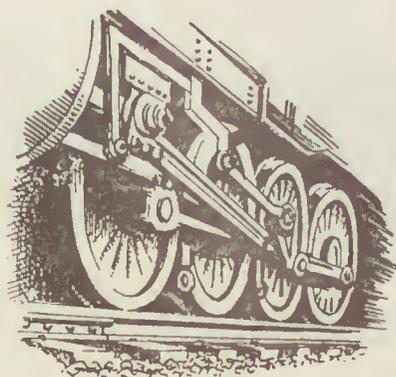
Raras vezes se tem tido a feliz oportunidade de promover em Portugal a efectivação de reuniões ferroviárias, como estas, de tão alto merecimento, tanto pela importância dos temas desenvolvidos sobre os três mais dominantes sectores da ferrovia, como pela elevada categoria e número dos seus intervenientes — na sua maior parte dos mais grados e qualificados peritos da vanguarda europeia, responsáveis pelos progressos e pelo futuro dos caminhos de ferro, muitos até com lugares assentes em cátedras universitárias.

As reuniões, coroadas com os mais frutuozos resultados, caracterizaram-se, na essência e na forma, por um trabalho eficiente e intenso dos delegados dentro do espírito de cooperação e solidariedade europeias, com sessões a iniciarem-se às 8 horas e a terminarem depois das 21, com o seu Secretariado — constituído por duas secções francesa e alemã — a funcionar em pleno, até às 3 e 4 horas da madrugada.

Nos contactos pessoais estabelecidos, traço de união a firmar e a facilitar relações de serviço entre os nossos engenheiros e os de além-fronteiras, trocaram-se as mais cordiais saudações e proferiram-se afirmações de extrema oportunidade sobre a via férrea. Como disse o ilustre director-geral eng. Espregueira Mendes em dois notáveis discursos muito apreciados — na ordem do dia das sessões não está em causa a sobrevivência ou os destinos do caminho de ferro, mesmo num futuro assaz longínquo. O amanhã da ferrovia depende única e exclusivamente da colaboração internacional que os seus técnicos lhe queiram prestar, colaboração que é e será sempre certa e indiscutível, como estas reuniões asseveram e o passado garante. Ou não fossem os ferroviários os pioneiros da unidade europeia !

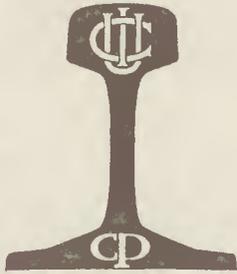
Mas sobre os sucessos que assinalamos, importará registar mais um outro. Competiu a uma reduzida comissão, presidida pelo ilustre chefe da Divisão da Exploração, eng. Júlio dos Santos — improvisada, à falta do departamento competente de Relações Públicas, com elementos dispersos dos mais diversos serviços — organizar a recepção ao nível que requeriam as elevadas categorias sociais dos nossos ilustres convidados (que, acompanhados de seus familiares, totalizavam 350 pessoas), instalando-os nos hotéis, assegurando o funcionamento das sessões de trabalhos, promovendo o programa festivo que é da norma, em suma, assistindo-os. Com dedicações, canseiras e vigílias, tornou-se possível organizar aquilo que a U. I. C. oficialmente reputou de «impecável».

Menos pela satisfação pessoal dessa meia dúzia de ferroviários ante o dever cumprido do que pelo prestígio indiscutivelmente resultante para a Companhia e para o próprio País do extraordinário êxito dessas reuniões em Lisboa — aqui se consigna o facto com o jus e o realce devidos.



REUNIÕES FERROVIARIAS Internacionais

A reunião das Comissões Técnicas da U. I. C. em Lisboa

teve a presença  de 250 peritos
da rede europeia, representando 22 países

NA rotina de funcionamento das reuniões das 4.^a (Exploração), 5.^a (Material e Tracção) e 7.^a (Instalações Fixas) Comissões Técnicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro, coube este ano a Portugal, a vez da sua realização.

Já tivemos ocasião de afirmar em número transacto do *Boletim da C. P.* que o convite da Companhia, apresentado nas reuniões de Leipzig de

1965, pelo seu delegado permanente sr. eng. Júlio dos Santos, para as sessões se efectuarem este ano em Lisboa, encontrou o maior eco em todos os delegados, tendo sido calorosamente aplaudido.

Escolheu-se a Feira Internacional de Lisboa, emoldurada pelo rio e pela grandiosa ponte em construção, para a realização das sessões de trabalho que decorreram de 3 a 12 de Maio.

Deve salientar-se que estas reuniões, tanto pelos sectores dominantes que abrangem (Exploração, Material e Tracção e Via e Obras), como pela natureza intrínseca dos assuntos tratados em comum através do elevado número dos seus qualificados peritos — é das mais importantes do quadro da U. I. C.. Com efeito, naquela União, os estudos inter-redes são iniciados por Grupos de Trabalho. Estes apresentam-os às Subcomissões e estas, por sua vez, as Comissões. Da resolução destas — que é praticamente definitiva — é dado conhecimento «pro forma» ao Comité de Gerência, formado pelos directores-gerais das Administrações aderentes.

*
* *



Cerca de 150 delegados chegaram a Santa Apolónia no *Sud-Express* de 2 de Maio, o que implicou o reforço notável deste comboio, cuja carga atingiu 576 ton. Veio formado com 11 carruagens, tendo sido usada a dupla tracção entre Guarda e Pampilhosa

A recepção aos delegados — que não chegaram num grupo único, pois



A mesa de honra na sessão inaugural dos trabalhos das Comissões. No uso da palavra, o director-geral da C. P., eng. Espregueira Mendes. A sua direita, os engs. Paul Ballet e R. Liechtenfeld e à sua esquerda, os engs. C. Martin e M. Crem

teatro da Feira Internacional de Lisboa.

Na mesa de honra, a presidir, o sr. eng. Espregueira Mendes, e ainda os srs. eng. Paul Ballet, chefe dos Serviços Executivos da U. I. C.; eng. Camile Martin, presidente francês da 5.^a Comissão; eng. Richard Liechtenfeld, presidente alemão da 7.^a Comissão e eng. Max Crem, presidente belga da 4.^a Comissão.

Presentes numerosos delegados e senhoras de suas famílias, representantes da Imprensa diária nacional e estrangeira, a Emissora Nacional e a Rádio Televisão Portuguesa.

*
* *

sendo as sessões repartidas por três Comissões com diversos temas, os seus participantes chegavam e partiam consoante a necessidade das suas presenças — iniciou-se no dia 2 de Maio. Para o efeito, decorou-se a estação de Santa Apolónia com as ricas e vistosas plantas dos viveiros da C. P. na Azambuja; montou-se, na gare, uma secretaria a funcionar, diàriamente, à chegada do *Sud* e do *Lusitania Expressos* e instalaram-se dois grandiosos painéis a dar as boas-vindas aos delegados. Efeméride a registar: para melhor servir os nossos colegas estrangeiros, inaugurou-se, nesse dia 2, o pavilhão de câmbios da estação, a cargo, como se sabe, do Banco Fonseca, Santos & Vianna, banqueiros privativos da C.P., e que logo teve grandiosa afluência.

Os delegados que viajaram no *Sud-Express* foram recebidos pessoalmente, na estação, pelo director-geral, sr. eng. Espregueira Mendes, pelos delegados portugueses às reuniões e pela comissão organizadora dessas reuniões — que era presidida pelo chefe da Divisão da Exploração sr. eng. Júlio dos Santos, secretariado pelo sr. dr. Élio Cardoso, economista do Serviço Comercial e do Tráfego.

* * *

A sessão inaugural dos trabalhos teve lugar às 9 horas do dia 3, no

Portugal desempenha um notável papel no conjunto ferroviário europeu. Conhecemos os seus progressos e a sua ânsia de maior desenvolvimento.

Falou em primeiro lugar o eng. P. Ballet, que disse:

«É um grande prazer ser o intérprete da U. I. C. para significar a V. Ex.^a, Senhor Director-Geral da Companhia



Um aspecto dos trabalhos

dos Caminhos de Ferro Portugueses, o amável convite da vossa Empresa para nos reunirmos este ano aqui em Lisboa.

A U. I. C. ficou particularmente sensibilizada com esta generosa atenção da C. P. — de quem aliás conhece, há muito, o interesse pessoal que o eng. Espregueira Mendes nos dedica — à U. I. C., aos seus objectivos, às suas aspirações.

Não pôde, infelizmente, o sr. eng. Louis Armand estar hoje aqui presente — do que apresenta desculpas a todos V. Ex.^{as} — mas estará presente, muito em breve, para vos testemunhar de viva voz, o apreço em que tem estes trabalhos criadores, do qual depende em muito o progresso da via férrea.

O acolhimento e a recepção dos nossos colegas portugueses — sobretudo a delicadeza e cordialidade do povo português — cativaram-nos, desde os primeiros momentos. Povo de grandes tradições históricas, é igualmente um povo de grande projecção no presente e no futuro.

No capítulo ferroviário, Portugal desempenha um notável papel no conjunto ferroviário europeu. Conhecemos os seus progressos e a sua ânsia de maior desenvolvimento, como seja através da participação activa de seus representantes em reuniões e conferências internacionais.»

O porvir da via férrea dependerá, cada vez mais, do resultado proveitoso da cooperação dos seus técnicos, sem consideração de fronteiras ou de credos políticos.

«Tal como os portugueses, todos sabemos que o futuro do caminho de ferro não constitui problema que não



Os delegados visitaram as obras da grandiosa ponte sobre o Tejo



Outro aspecto das sessões

seja o da colaboração internacional. Com efeito, o porvir da via férrea dependerá, cada vez mais, do resultado proveitoso da cooperação dos seus técnicos, sem consideração de fronteiras geográficas ou de credos políticos. A locomotiva do futuro, a carruagem do futuro, a própria exploração ferroviária do futuro — que serão as melhores entre as estudadas em comum — terá de ser fruto do projecto, do entendimento dos ferroviários de toda a Europa, dessa velha Europa que foi berço do caminho de ferro e onde o mesmo tem conhecido o maior incremento, imposto pelas exigências e necessidades do próprio público.

Senhor Director-Geral: uma vez mais o nosso obrigado pela vossa cordial recepção e pelas belas instalações postas ao nosso dispor. Estamos todos em Lisboa com o maior prazer!»

«Aguardávamos há muito a grata oportunidade de recebermos em Portugal esta magna reunião da U. I. C. para vos testemunhar a nossa admiração pela vossa grandiosa obra.

Falou em seguida o eng. Espregueira Mendes, que disse :

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deseja viva e sinceramente a todos os delegados presentes a esta reunião das Comissões Técnicas da U. I. C. uma feliz e proveitosa estadia em Portugal — e muito particularmente em Lisboa, neste burgo dos mais antigos do Ocidente do Velho Mundo, donde, como se sabe, irradiaram, exactamente do cenário grandioso da beira Tejo onde as vossas sessões de trabalho se irão desenrolar, os fulgores de uma renascença marítima e de um espírito missionário que a História dominantemente

marcou, e que muito contribuindo para a hegemonia expansionista da Europa ainda hoje caldeiam a cultura do nosso Continente.

Aguardávamos há muito a grata oportunidade de recebermos no nosso País esta magna reunião da U. I. C. — não sòmente por uma questão tradicional de hospitalidade e cordialidade da gente lusitana, mas também para nos ser permitido, a nós portugueses e ferroviários, testemunhar à própria U. I. C. a admiração dos Caminhos de Ferro de Portugal pelos objectivos técnicos a que o importante organismo internacional se consagra, através de exemplar colaboração, eficiente e construtiva, que sempre temos comprovado existir entre todos, sem excepção — colaboração que faz crer, ante o mundo conturbado dos nossos dias, no amor dos homens, no altruismo, na paz universal, ao atestar à evidência quanto pode e vale o trabalho de equipa de homens de boa vontade, que são os homens da ferrovia, nas suas tarefas quotidianas e comuns — que por identidade de problemas, de vicissitudes e de aspirações a todos congraça, sem considerações geográficas ou políticas.»

Asseguro-vos a continuidade da adesão, plena e efectiva, dos nossos Caminhos de Ferro, ao corpo e ao espirito que norteia toda a esplendorosa actividade da via férrea da Europa.

«Nesta reunião das 4.^a, 5.^a e 7.^a Comissões dão-nos a honra da sua presença técnicos ferroviários do maior renome internacional. Tão feliz circunstância confere a estas sessões de estudo e contactos pessoais a antecipada certeza da utilidade da sua efectivação e da frutuosidade das suas conclusões. Que esta reunião de Lisboa prossiga na toada cadenciada e regular das outras e obtenha os maiores êxitos possíveis, são os nossos mais ardentes votos e esperanças.

Os vossos trabalhos vão decorrer nestes pavilhões da prestigiosa Feira Internacional de Lisboa, por coincidência bem simbólica, embelezados pela silhueta majestosa da ponte sobre o Tejo — uma das maiores obras do seu género em todo o Mundo, que preverá, em fase ulterior, a travessia ferroviária. Estamos seguramente convictos de que os bons resultados do vosso labor em comum terão a elevação desta grandiosa obra de arte até porque ao estabelecermos esta semelhança de imagens temos presente que tal como ela, ponte — que efectiva e assegura comunicabilidades —, também os vossos intentos e aspirações — que são as aspirações e intentos dos caminhos de ferro que todos servimos — irmanam as gentes, promovem a riqueza e geram a prosperidade.

Aqui estamos, pois, Senhores Delegados, a cumprimentar-vos, a agradecer-vos e antecipadamente a felicitar-vos. E a assegurar-vos a continuidade da adesão, plena e efectiva, dos nossos Caminhos de Ferro, ao corpo e ao espirito que norteia toda a esplendorosa actividade da via férrea da Europa — dessa velha Europa a que, como vós, também nós portugueses, orgulhosamente pertencemos, por unidade geográfica, por unidade de acção e por unidade de fé!»

*
* *

As sessões de trabalho desenvolveram-se em várias salas, com a participação efectiva de 237 delegados representando 22 países: Alemanha Ocidental e Alemanha Oriental, Áustria, Bélgica, Bulgária, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Holanda, Itália, Irlanda, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, Suécia e Suíça.

Presentes igualmente empresas ou organizações associadas ao caminho de ferro: Eurofima, Interfrigo, O. R. E., R. I. C., R. I. V., E. C. E. e O. F. T.

A delegação nacional era formada pelos seguintes engenheiros: srs. Júlio dos Santos e Belém Ferreira (4.^a Comissão), Horta e Costa, João Noronha, Morais Cerveira e Valério Vicente (5.^a Comissão), Alves Ribeiro e Flávio de Sá (7.^a Comissão).

*
* *

Como é da norma nestas reuniões, estabeleceu-se à margem dos trabalhos um curto programa festivo em homenagem aos delegados. Incluíram-se duas visitas turísticas a Lisboa, uma recepção no restaurante dos Montes Claros, oferecida pelo presidente do Município de Lisboa, um passeio, no domingo, dia 8, a Alcobaça, Nazaré, S. Martinho do Porto e Bombarral, com almoço típico na Nazaré e uma prova de vinhos no Bombarral, esta promovida pelo S. N. I em colaboração com a Câmara Municipal local.

A culminar este programa, a C. P. obsequiou os delegados com um jantar oficial, servido num dos pavilhões da Feira Internacional de Lisboa — e que teve a assistência do Secretário-Geral da U. I. C., o laureado académico de renome mundial, Louis Armand.

Sala decorada a preceito, tendo em exposição, em lugar de honra, o modelo da locomotiva a vapor patente à entrada dos Serviços Centrais de Santa Apolónia — e que, construído na Escola de Aprendiz das Oficinas do Barreiro à escala 1:5, em exacta pormenorização da realidade, foi extremamente apreciada pelos técnicos estrangeiros.

Presentes 350 pessoas, delegados e suas famílias, distribuídos por mesas redondas artisticamente enfeitadas com belas flores portuguesas: cravos e rosas. Nas paredes, por amabilidade da casa E. Popper, artísticas e valiosas tapeçarias persas — que figuraram na recente Exposição de Antiguidades da FIL e que foram seguras por alto valor, com amável dispensa de pagamento de prémio, pela Companhia de Seguros Sagres. Ao piano, executando música apropriada, o apreciado artista Helder Reis.

Sentimo-nos felizes por ter à nossa volta os mais qualificados técnicos da via férrea da Europa que muito têm dignificado perante o Mundo o alto valor do transporte ferroviário e de cuja responsabilidade estão dependentes o progresso e os destinos do caminho de ferro.

Aos brindes falou o sr. eng. Espregueira Mendes, que disse:

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses teve a maior honra em proporcionar-vos esta recepção.

de verdadeira confraternização ferroviária, dedicada aos ilustres delegados à 4.^a, 5.^a e 7.^a Comissões da U. I. C., este ano reunidos em Lisboa.

Desejamos significar-vos quanto nos sentimos felizes por ter à nossa volta, no nosso convívio, os mais qualificados técnicos da via férrea da Europa que muito têm dignificado perante o Mundo o alto valor do transporte ferroviário e de cuja responsabilidade estão dependentes o progresso e os destinos do caminho de ferro.

A V. Ex.^{as}, minhas Senhoras, que nos deram a honra de vir a Portugal acompanhando os seus maridos ou os seus pais e concedendo com a graça e distinção da vossa presença maior luzimento a esta noite de festa — conferindo-lhe sobretudo o cunho familiar que é o grato apanágio das confraternizações das gentes do caminho de ferro, mesmo à grande escala internacional, como é o caso desta — os nossos agradecimentos e respeito.

Ao eminente membro da Academia Francesa Senhor Louis Armand, ilustre Secretário-Geral da U. I. C. e antigo e prestigioso Director-Geral e Presidente do Conselho de Administração da S. N. C. F. — grande amigo dos Caminhos de Ferro de Portugal — que muito nos honra em estar aqui presente esta noite, as nossas mais cordiais saudações e o testemunho da nossa admiração pessoal.

Aos ilustres presidentes das Comissões Técnicas, srs. Camile Martin, Max Crem e Richard Liechtenfeld — e bem assim ao digno chefe dos Serviços Executivos da U. I. C. sr. Paul Ballet — a congratulação com que se-



Os presidentes das Comissões, acompanhados pelo director-geral da C. P., foram aos Paços do Conselho cumprimentar o presidente da Câmara Municipal de Lisboa

guimos os árduos trabalhos realizadores das suas sessões e a significação da nossa maior consideração.

Estas reuniões de estudo e contactos pessoais da U. I. C. que estão decorrendo em Lisboa são sem dúvida alguma, pelos sectores dominantes que abrangem — Exploração, Material e Tração e Instalações Fixas — das mais importantes para o estudo e resolução dos complexos problemas técnicos que assoberbam o caminho de ferro. Dando um exemplo notável de quanto pode e vale a cooperação e a solidariedade internacionais, o sentimento de unidade e de equipa, que caracteriza os ferroviários do Velho Mundo — não é verdade, que os caminhos de ferro granjearam o lisonjeiro epíteto de pioneiros da unidade europeia? — com estes trabalhos, dizia, eficientes e construtivos da U. I. C., a pôr em prática em comum pelas Redes, ergue-se o caminho de ferro à altura dos problemas e das responsabilidades do seu tempo e confere-se-lhe o nível, a posição de prestígio que no concerto geral dos sistemas de transporte indiscutivelmente ocupa — por merecimento e direito próprios.

Esses estudos que respeitam particularmente à melhoria do material circulante — tractor e rebocado — às maiores velocidades dos comboios e à sua segurança, à modernização da via e das instalações das estações e das triagens, à racionalização dos métodos de exploração, em suma, à valorização do caminho de ferro, têm a marca inconfundível do trabalho criador e dinâmico dos ferroviários europeus e atestam o ânimo que os tem impellido sempre a progredir e a tentar fazer o melhor.

No que se concerne especialmente à uniformização do material circulante — um dos propósitos por que tão justamente têm pugnado os técnicos da U. I. C. — concordamos que, na rede portuguesa, para o tráfego internacional de mercadorias, muitas das suas dificuldades — resultantes da diferença de bitola entre Portugal e a Es-



O Município da capital ofereceu em honra dos delegados uma distinta recepção no restaurante dos Montes Claros, no Parque Florestal de Monsanto

panha, por um lado, e a restante Europa, por outro — poderão ser eliminadas graças à utilização de vagões de eixos intermudáveis ou pelo recurso à paletização e aos contentores. Também relativamente aos comboios de passageiros, temos a esperança de igualmente poderem vir a ser encontradas as melhores soluções para derimir, em alguns casos, os óbices derivados de tal diferença de bitola. Aliás, algumas dessas soluções estão já a ser aplicadas. Poderemos assim, nós como a Espanha, integrar-nos mais intimamente no espírito e na acção dinâmica que caracterizam e norteiam toda a actividade esplendorosa dos caminhos de ferro da vanguarda do Continente Europeu.

Como todos vós, srs. Delegados, também nós não pomos em causa a sobrevida ou os destinos da via férrea — mesmo num futuro longínquo. Corroboramos na afirmação de Paul Ballet de que o amanhã do caminho de ferro depende sobretudo do concurso internacional que os técnicos ferroviários lhe queiram prestar para o seu aperfeiçoamento e adaptação ao meio que lhe é dado servir. Ora essa inestimável colaboração é e será indiscutível — como estas reuniões comprovam e garantem suficientemente. Cremos, por isso, forte e sinceramente no seu porvir e na indispensabilidade da função que lhe cumpre desempenhar na estruturação e no desenvolvimento económico das nações, mercê da aplicação cada vez mais possante do sistema diesel e da electricidade à tracção ferroviária e do emprego, cada vez mais generalizado da electrónica e da cibernética para assegurar a segurança e rentabilidade precisas do caminho de ferro. No transporte de mercadorias, está o seu futuro assegurado por natureza própria. Só o comboio pode assegurar, amanhã como hoje, o transporte das grandes cargas a grandes distâncias por um tarifário económico. E no que respeita a passageiros igualmente se evidencia uma necessidade da via férrea. Sabemos, por experiência própria, que todas as previsões feitas sobre o aumento deste tráfego, foram largamente ultrapassadas, mormente nos últimos anos, tanto no movimento



Visitas turísticas a Lisboa. Os delegados no Mosteiro dos Jerónimos

das grandes linhas como no tráfego urbano entre as grandes cidades e as suas satélites, aquelas congestionadas pela densidade intensa da sua circulação rodoviária que impõem arreliaadores engarrafamentos e enervantes esperas.

Minhas Senhoras e meus Senhores:

Não desejo nem estaria certo neste momento alongar-me mais. Seria abusar demasiado da vossa paciência. Permitam-me, pois, para terminar que eu brinde pela saúde de todos V. Ex.^{as} e pelas prosperidades das Administrações ferroviárias e Empresas afins que V. Ex.^{as} condignamente representam. E um desejo mais me anima — a mim, à minha Administração e a todos os portugueses aqui presentes — neste festivo momento de aproximação e de estima, de identidade de vistas e de aspirações: o de que todos V. Ex.^{as}, nossos queridos amigos, ao deixarem Portugal para um feliz regresso aos vossos lares, levem deste pequeno rincão da orla atlântica, as mais gratas e melhores recordações, assim como o desejo de voltarem!



Partida para Valado, rumo a Alcobaca e Nazaré. O comboio, uma moderna U. D. D. que teve eficiente serviço de pequenos almoços servidos obsequiosamente pela «Wagons-Lits». Maquinistas: chefe, António Girão de Seica, adjunto, Manuel Maia. Acompanhamento: inspector António Nunes

Os admiráveis trabalhos dos delegados da U.I.C. são, essencialmente, os de contribuir para o grandioso progresso do caminho de ferro de hoje e de amanhã, equacionando e resolvendo problemas que todos pretendemos ver solucionados.

Da resposta do eng. Louis Armand conseguimos fixar o seguinte:

«É para mim um grato prazer ter a honra de agradecer, em meu nome e no de todos os delegados presentes, a amabilidade que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses teve em promover, este ano, a realização em Lisboa da reunião anual das Comissões Técnicas da U.I.C.

E se inicie estas minhas palavras referindo-me aos delegados, permitam-me, desde já, que lhes signifique o meu apreço e agradecimento pelos seus admiráveis tra-



Exibição folclórica de dançares típicos da Nazaré, junto ao restaurante Dom Fuas, onde o almoço regional foi servido

balhos — que são, essencialmente, os de contribuir para o grandioso progresso do caminho de ferro de hoje e de amanhã, equacionando e resolvendo problemas que todos pretendemos ver solucionados. Muitos dos delegados presentes são meus companheiros de jornadas, de há longos anos. Esta é para mim, portanto, mais uma ocasião para lhes poder testemunhar a minha amizade e apreço por tudo quanto tem sido possível realizar-se.

Quero igualmente apresentar, em meu nome pessoal e no da U. I. C., o nosso mais vivo agradecimento aos principais artífices da promoção destas reuniões em Lisboa: o sr. eng. Júlio dos Santos, delegado permanente português das Comissões Técnicas — que nos convidou e tornou possível estas sessões em Portugal — e o sr. dr. Élio Cardoso, seu colaborador, que através da organização impecável que nos facultou, muito contribuiu para o êxito destas reuniões.

Quero igualmente agradecer a todos vós, a vossa presença — porque a deslocação de pessoas, as viagens por vezes longínquas a que são forçadas, implicam problemas e esforços que só com muita dedicação e cansaço se resolvem. Assim, apresento o testemunho da minha gratidão aos três presidentes das Comissões — que congregaram todos os pensamentos de nações diferentes: os srs. engs. Crem, Martin e Leichtenfeld — que refiro, não por ordem das suas qualificações ou antiguidades mas pela crescente da cifra árabe das Comissões a que pertencem.

Os trabalhos das Comissões foram extraordinariamente activados pela hospitalidade e boa recepção dos ferroviários portugueses.

Os trabalhos das Comissões foram extraordinariamente activados pela hospitalidade e boa recepção dos ferroviários portugueses. Estimular e distrair — é bem a expressão de tão grato contributo. Essa distração é eminentemente espiritual num País que produz uma Cultura em todas as

suas formas e aspectos, entre os quais se incluem os próprios Transportes.

Vocês portugueses começaram por aceitar uma dinastia de Borgonha — quando afinal possuíam um generoso vinho do Porto que é tão bom ou melhor que o vinho Borgonha...!

Do período inicial histórico de relações Borgonhesas ficou a recordação dos Mosteiros — a Ciência e a Fé associadas — e assim nas nossas rotas destes dias eles foram incluídos, pois pudemos ver e apreciar o Mosteiro de Alcobaça, obra magnífica da Casa Cristã.

Seguidamente foi a grande aventura atlântica. Portugal e Espanha olharam o Oceano como no presente se contempla o Espaço. Eles dividiram o Mundo ao meio, nas suas descobertas e conquistas. É idêntico com o que presentemente ocorre, na luta para a supremacia espacial, entre os dois povos mais avançados tecnicamente, até ao momento, nesse sector: os Estados Unidos da América do Norte e a União Russa. Facto é que os Homens do passado não foram inferiores aos que hoje estão procurando fazer algo, trilhando a senda de um progresso cujo fim não se almeja.

Nós cientistas, engenheiros ou economistas, conhecemos e apreciamos o valor histórico das instituições e das escolas portuguesas. O Infante D. Henrique e os seus mareantes mostraram ao Mundo de antanho grande parte do Mundo de hoje. Os portugueses foram bem os pais da «experiência sistematizada». Foi em Sagres que o Infante, de uma gloriosa estirpe, traçou no chão a rosa dos ventos para a conquista da Terra nas suas quatro partidas. Pode bem dizer-se que o Cabo São Vicente foi escolhido numa época como agora o foi o Cabo Kennedy!

Habituei-me desde criança a admirar esse famoso tríptico do vosso Nuno Gonçalves, tão característico e tão harmónico. Ele mescla gente de todas as classes: clero, nobreza e povo — o rei com o pescador, o padre com o mendigo, o juiz com o indígena... Isso confirma a vocação de um povo que tem dado o exemplo de quanto pode



Prova de vinhos no Bombarral — um dos números mais sugestivos e apreciados pelos nossos colegas estrangeiros. Oferecido pelo Commissariado do Turismo, com a amável colaboração da Câmara Municipal do Bombarral, a portuguesíssima merenda — servida por gentis senhoras da sociedade local — foi um grande sucesso para a propaganda das nossas preciosidades enológicas

e vale a associação dos homens e das classes, sem olhar à pigmentação das suas peles; de um povo que sempre teve um sentido na vida de relação: o da dignidade humana! O Brasil é disso, a melhor ilustração.

No capítulo das comunicações ferroviárias, constata-se que Portugal está entre os países da vanguarda na utilização da corrente industrial em tracção eléctrica. A audácia de ser dos primeiros a aplicar a electrificação dos 25.000 vóltios e 50 hertz, é bem igual à audácia que permitiu construir, a uma escala americana na Europa, esta majestosa obra de engenharia que é a Ponte do Tejo que os nossos olhos não se cansam de fitar, maravilhados!»

* * *



O director-geral da Companhia discursando no jantar oficial oferecido pela C. P. em honra dos delegados, num dos pavilhões, magnificamente decorados, da Feira Internacional de Lisboa

Dias mais tarde, ao finalizar os seus trabalhos a U. I. C. distribuiu pelos órgãos da informação do País o seguinte comunicado :

Através destes eficientes e construtivos estudos da U. I. C., destinados a serem postos em prática em comum, ergue-se o caminho de ferro à altura dos problemas e das responsabilidades hodiernas, conferindo-se-lhe a posição de prestígio a que tem direito.

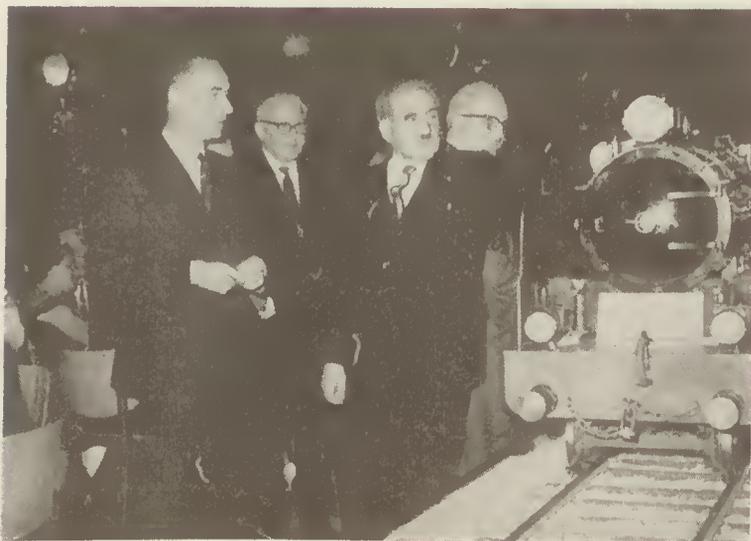
«As Comissões Técnicas da União Internacional de Caminhos de Ferro realizaram a sua sessão anual de estudos, em Lisboa, de 3 a 12 de Maio corrente, por amável convite da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Reuniram-se na capital portuguesa 250 qualificados peritos pertencentes aos serviços de Exploração, do Material e da Tracção e das Instalações Fixas das Administrações Ferroviárias de vinte e dois países da Europa.

O tema geral da sessão foi o estudo das medidas mais aconselháveis para a melhoria do tráfego internacional, tanto de passageiros como de mercadorias, pois a U. I. C. está convicta de que o progresso do caminho de ferro europeu, tendo em conta os factores determinantes da Técnica e da Economia que regem o mundo actual, reside essencialmente no incremento das suas relações internacionais e na aplicação comum de conhecimentos e de experiências.

Os trabalhos das Comissões foram conduzidos com vista ao futuro da via férrea, ventilando-se especialmente os modernos problemas da automatização das suas explorações e das suas técnicas. Foi fundamentada nesta orientação que a Comissão de Exploração lançou as bases para o estabelecimento de um centro europeu de coordenação e de gestão de tráfego de mercadorias que ficará apetrechado com conjuntos electrónicos. Este estudo está intimamente ligado ao da leitura automática das inscrições dos vagões que as Administrações membros da U. I. C. estudam em comum com a U. R. S. S., quer no plano da tecnologia, quer no da própria utilização do material.

Também a sinalização actual do caminho de ferro vai ser profundamente alterada com a introdução de um sistema susceptível de ser adaptado ao comando cibernético da marcha dos comboios.



O modelo da locomotiva a vapor construído na Escola de Aprendiz das Oficinas do Barreiro, colocado em lugar de honra na sala do jantar oficial, foi a vedeta da noite. Foi muito apreciada pelos delegados. O académico Louis Armand, fez um exame detalhado à caldeira, constatando o rigor dos seus pormenores e a excelência do seu funcionamento



O secretário-geral da U. I. C., o eng. Louis Armand, laureado académico de renome mundial, no uso da palavra durante o jantar oficial

A este respeito, houve troca de pontos de vista entre os peritos para se encontrarem as mais convenientes directivas que englobassem todos os aspectos do problema, em matéria de segurança, de técnica, de economia e de pessoal.

No domínio do material, os estudos convergiram largamente sobre as modificações a que seria necessário proceder-se em determinadas construções ou em certos equipamentos de vagões, designadamente no que respeita às disposições de frenagem, para ser aplicada e generalizada a engatagem automática. A introdução deste último sistema e a aplicação da cibernética no caminho de ferro, são indiscutivelmente elementos de maior segurança e rentabilidade, indispensáveis a ter em consideração imediata, visto estar a procurar-se hoje a estruturação do caminhos de ferro de amanhã.

E porque igualmente não conviria descuidar o aperfeiçoamento dos métodos e dos utensílios presentemente utilizados na via férrea para esta estar ao nível de responder às necessidades económicas e comerciais da sua época, decidiram as Comissões da U. I. C. adoptar novos pictogramas, ou sejam imagens em símbolo, destinadas a substituir inscrições de utilidade pública patentes nas carruagens e nas estações e que, verdadeiros hieróglifos dos tempos modernos, serão assim compreendidos por todos os passageiros de qualquer nacionalidade. Também foram elaboradas as directivas tendentes ao prosseguimento da acção, junto das autoridades governamentais competentes, para se conseguir a simplificação e o aceleração das operações do atravessamento das fronteiras e das correspondentes formalidades alfandegárias.

Com o objectivo de auxiliar a constituição da forma de exploração em «pool» entre diversas Administrações, de materiais ferroviários e no sentido de ser elevada assim a produtividade económica daqueles

materiais, as Comissões continuaram os seus estudos de unificação de vagões (vagões abertos, vagões para o transporte de automóveis e vagões frigoríficos). As Comissões ocuparam-se, igualmente, do estudo da unificação dos contentores, material susceptível de constituir, em certa medida, uma solução técnica para a coordenação caminho de ferro-estrada. Criou-se um tipo único de caixa «palette» europeia o que proporcionará aos caminhos de ferro da Europa estabelecerem, a partir do início do ano próximo, um «pool» de exploração de caixas «palettes».

Criaram-se normas de permuta inter-redes para as peças que entram no fabrico das locomotivas e das automotoras eléctricas estandarizadas ou das respeitantes a material constitutivo de vagões, de tipo igualmente uniformizado, facilitando-se, assim, as operações mútuas entre as Adminis-

trações, quando haja necessidade de reparações correntes.

Por fim, para melhorar o serviço de comboios internacionais de passageiros, em relação ao conjunto europeu, servindo a comodidade e as preferências do público, lançaram-se as bases para a abertura dum centro único na Europa, destinado, particularmente, a assegurar, por processos electrónicos, a marcação antecipada de lugares nos comboios, de maneira garantida e imediata.

Através destes eficientes e construtivos estudos da U. I. C.—e de outros não mencionados—destinados a serem postos em prática em comum pelas Administrações do Velho Continente, ergue-se o caminho de ferro à altura dos problemas e das responsabilidades hodiernas, conferindo-se-lhe a posição de prestígio que, por merecimento e direito próprios indiscutivelmente ocupa no quadro geral do sistema de transportes.»



Um aspecto da assistência ao jantar oficial

REPORTAGEM

A Ponte sobre o Tejo

foi visitada por dirigentes ferroviários

CORRESPONDENDO a obsequioso convite do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, o Conselho de Administração da Companhia, bem como numerosos funcionários superiores da Secretaria-Geral e da Direcção-Geral da C. P., tiveram oportunidade de visitar, recentemente, a mais notável obra de engenharia realizada no nosso País nos últimos tempos, concebida, projectada e concretizada por qualificados técnicos estadunidenses da United States Steel International (New York).

Precedeu a visita — que se realizou num dos últimos dias de Abril



O Director-Geral da Companhia, eng. Espregueira Mendes, assina o Livro de Honra da Ponte sobre o Tejo



O director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, dá pormenorizadas explicações acerca do estudo e da construção da notável obra aos membros do Conselho de Administração e aos funcionários superiores da Companhia

pretérito — uma exposição do sr. eng. José do Canto Moniz que, desde o início, tem desempenhado as funções de Director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo. Como se sabe, este departamento oficial, integrado no Ministério das Obras Públicas, foi especialmente criado para se ocupar de todos os complexos estudos deste vultoso empreendimento, bem como de o lançar e conduzir.

Começou aquele distinto técnico — que é inspector superior do Ministério das Obras Públicas e grande especialista da construção de estradas — por manifestar a sua satisfação pelo interesse demonstrado pelos responsáveis do nosso caminho de ferro na visita à Ponte, muito embora nesta sua

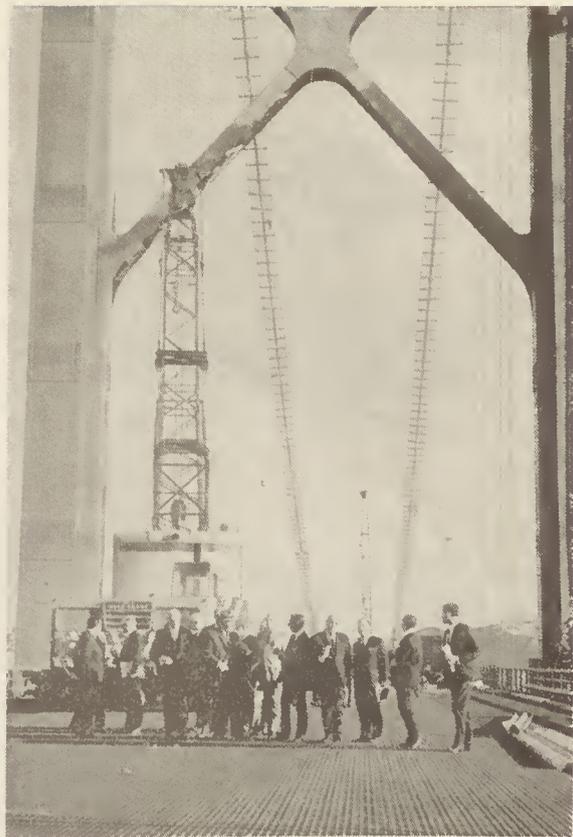
primeira fase se incluía apenas a solução rodoviária do problema. Salióntou, porém, a circunstância de que tudo vai ficar preparado para, numa segunda fase, se proceder à montagem de um tabuleiro inferior, para uma linha férrea de via larga, dupla.

Historiou seguidamente as várias soluções que, desde 1876, têm sido propostas para transpor o rio Tejo nas proximidades de Lisboa. Referiu-se à nomeação, pelo Governo, em 1953, da Comissão que estudou a viabilidade técnica e financeira da realização, bem como à elaboração dos estudos e anteprojectos necessários para a abertura do concurso público internacional. Esta requereu a análise de dez soluções diferentes para a estrutura da ponte — da qual se ocupou um grupo dos mais qualificados especialistas nacionais.

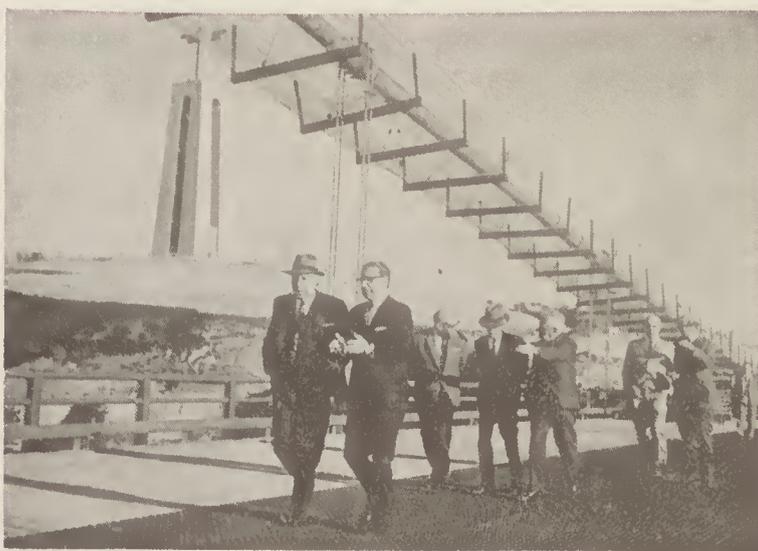
Terminou o sr. eng. Canto Moniz a sua esclarecedora exposição — sempre seguida com vivo interesse pela assistência — lembrando que a adjudicação foi feita a uma empresa americana, que realizou a obra com a colaboração de onze empresas portuguesas; tendo a mão-de-obra, a técnica e a indústria nacionais participado no empreendimento com cerca da quarta parte do custo da obra.

O Director do Gabinete da Ponte, que respondeu a numerosas perguntas dos visitantes, acompanhou-os depois na visita a amplo salão, onde se encontram expostos modelos das várias soluções estudadas — entre as quais a de engenheiros portugueses —, bem como um, de grandes dimensões, que inclui a ponte com os seus acessos rodoviários.

Seguiu-se, então, a visita própria dita, que a todos veio dar ideia exacta da dimensão da obra. O importante empreendimento encontra-se, efecti-



Interessante perspectiva da extraordinária obra, colhida durante a visita



Durante a visita à Ponte — cuja construção, como se pode ajuizar por esta imagem, se encontra adiantadíssima — o sr. Prof. Mário de Figueiredo escuta atentamente as explicações do director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo

vamente, muito adiantado em relação ao prazo concedido (que terminaria em Fevereiro de 1967), sómente se notando um relativo atraso na construção dos acessos na margem sul. A inauguração prevê-se para o dia 6 do próximo mês de Agosto, indo, assim, integrar-se no 40.º Aniversário da Revolução Nacional. A exploração desta Ponte — cujo nome será Ponte Salazar e cujo custo total ascende a mais de dois milhões de contos — será feita pelo Estado, directa ou indirectamente, prevendo-se que a amortização se realize em vinte anos, através do pagamento de portagens.

Os visitantes percorreram demoradamente toda a Ponte, parte em viatura, parte a pé, examinando com toda a atenção muitos pormenores construtivos. No espírito de todos ficou a esperança de que a segunda fase dos trabalhos — a solução ferroviária — se execute num futuro muito próximo, para assegurar assim ao Caminho de Ferro o cabal desempenho da missão que lhe incumbe de bem servir a Nação.

Ainda a deterioração da rentabilidade do tráfego

PELO PROF. DOUTOR J. FARIA LAPA

JÁ em tempos foi aqui abordado o tema definido pela epígrafe destas notas (*). A análise dos dados relativos ao ano de 1965 conclui pela persistência dos sintomas então assinalados.

Tomando para referência o ano de 1947 e estabelecendo o confronto com o ano de 1965, a estrutura do tráfego, em termos físicos, pode ser expressa do seguinte modo :

Intensidade do tráfego (em unidades-quilómetro)

(percentagens)	1947	1965
Passageiros e bagagens	68	76
Mercadorias	32	24

Quer dizer : o tráfego de passageiros (considerando nele integrado o de bagagens) assumiu, no cômputo do tráfego global, maior relevância em relação ao de mercadorias — isto, em termos de produto.

Observe-se de novo a estrutura do tráfego, mas agora em termos monetários, através das receitas :

Receita global do tráfego

(percentagens)	1947	1965
Passageiros e bagagens	40	60
Mercadorias	60	40

Verifica-se assim, nas receitas, movimento análogo ao anterior, mas de intensidade sensivelmente mais forte — de tal maneira, que as posições, de um ano para o outro, dos tomados para termos de comparação, simplesmente se inverteram.

Observe-se que, em 1947, cerca de um terço (32 %) das unidades-quilómetro, as relativas a mercadorias, concediam mais de metade da receita global (60 %), ao passo que em 1965 cerca de um quarto (24 %) das unidades-quilómetro, as relativas também a mercadorias, facultaram apenas menos de metade da receita global (40 %).

O resultado não é só devido à queda do preço médio da unidade-quilómetro de mercadorias, mas também, actuando no mesmo sentido, ao acréscimo do preço médio da unidade-quilómetro, de passageiros e bagagens.

O seguinte quadro elucida suficientemente (números índices) :

	Passag. + bagagens		Mercadorias	
	Unidades-Km	Receitas	Unidades-Km	Receitas
1947	100	100	100	100
1965	155	190	103	87

Conclui-se assim que se o tráfego de passageiros e bagagens aumentou, em termos físicos, de 55 %, a respectiva receita subiu de 90 % ; no tocante a mercadorias, o volume do produto acresceu de

(*) — V. Boletim da C. P. n.º 424, de Outubro de 1964.

3 %, mas a respectiva receita teve um recuo de 13 %.

Note-se que a alteração do preço médio não significa, forçosamente, alteração de tarifas. O mesmo resultado poderia ter sido obtido, sem qualquer toque nos preços tarifários, através de modificações qualitativas do tráfego: diferente distribuição por classes, dos passageiros transportados; maior ou menor recurso, por parte dos passageiros e dos expedidores, a certas tarifas; maior ou menor preponderância de determinadas mercadorias; aumento ou diminuição do percurso médio, etc., etc.

O fenómeno cuja persistência se verifica, do revigoreamento do tráfego global, mas proporcionalmente mais acentuado no tráfego de passageiros (100, em 1947, contra 155, em 1965) do que no tráfego de mercadorias (100, em 1947, contra 103, em 1965), forçadamente conduz, mantendo-se fixas as outras condições actuais (*ceteris paribus*), à descensão da receita global, em relação ao nível que atingiria se aquele revigoreamento fosse uniforme nas duas categorias de tráfego, pois que o preço médio do passageiro-quilómetro, em 1965, foi \$24 (vinte e quatro centavos), quando, no mesmo ano, o preço médio da tonelada-quilómetro alcançou \$49 (quarenta e nove centavos).

Estes mesmos preços médios, considerados como dados, significam que, em termos de receita, cada uma tonelada-quilómetro perdida, ou deixada de ganhar, exige a conquista de dois passageiros-quilómetro.

A receita global de 1965, relativamente à de 1947, aumentou cerca de um terço: índice 129, contra 100, em 1947. Mas tal aumento foi obtido à custa de vultoso acréscimo do tráfego de passageiros (mais 55 %, em relação a 1947) cujo rendi-

mento (mais 90 %) chegou para anular a quebra de receita de mercadorias (13 %) e ainda permitir a elevação da receita global (29 %).

Se ainda é certo igualarem-se sensivelmente o custo de um passageiro-quilómetro e o custo de uma tonelada-quilómetro, conclui-se que por cada dois passageiros-quilómetro, cuja conquista é exigida para, em termos de receita, contrabalançar uma tonelada-quilómetro, se despenderá o duplo do que se despenderia com esta última.

Por outras palavras: uma tonelada-quilómetro concede o rendimento de \$49 (quarenta e nove centavos) e obriga a um dispêndio igual (se a hipótese acima indicada se verifica) ao de um passageiro-quilómetro, e este, por sua vez, rende apenas \$24 (vinte e quatro centavos).

Sendo assim, a modificação da estrutura do tráfego, no sentido de acrescer a posição relativa do tráfego de passageiros, leva a acréscimo de custos e a decréscimo relativo de receitas, ou seja à deterioração da rentabilidade global.

A providência indicada para ocorrer a este depauperamento seria provocar a incentivação do tráfego de mercadorias, sem perder de vista estratégia semelhante para o tráfego de passageiros. Se o produto nacional tem aumentado, desde há anos, em proporções animadoras, não faz sentido manter-se praticamente fixo o tráfego ferroviário de mercadorias nos dezanove anos que decorreram desde o início de 1947 ao final de 1965. Mas não há forças humanas que o consigam, enquanto perdurar o condicionalismo (ou a ausência de condicionalismo?) da concorrência dos meios de transporte terrestres no nosso País, em especial a que é movida contra tudo e contra todos, pelo sector particular.





O "FERRO-ESTORIL" festejou o seu V aniversário

Um exemplo a apontar: No jantar de confraternização do pessoal participaram todos os altos dirigentes da "Estoril"

A Direcção do «Ferro-Estoril» — Grupo Desportivo do Pessoal da Sociedade «Estoril», cuja sede está anexa à estação do caminho de ferro da Parede, comemorou festivamente, nos passados dias 14 e 15 de Maio, o V aniversário da constituição do seu Grupo.

Para o efeito promoveu-se um torneio de futebol de salão, um torneio de pesca desportiva e um torneio de ténis de mesa — cujos resultados assinalamos adiante.

E mediando estas jornadas desportivas, realizou-se um jantar de confraternização, na noite de sábado dia 14, que teve a assistência de mais de uma centena de ferroviários da «Estoril» e a honrosa presença de todos os altos dirigentes da Empresa.

Ao jantar presidiu o representante do presidente da F. N. A. T., o coronel de cavalaria Manuel Couto Carpinteiro, Inspector Geral dos Desportos e antigo e prestigioso internacional das provas hípcas, que estava ladeado pelo sr. dr. António Amaral de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Sociedade «Estoril» e pelo eng. António da Silveira Bual, director da mesma Sociedade. Compunham ainda a mesa de honra a sr.^a D. Maria Elisa Carneiro, assistente social da S. E., o eng. Duarte Belo, subdirector, o eng. Carlos Brazão, chefe dos Serviços de Tração e Electricidade e presidente da Assembleia Geral do «Ferro-Estoril», o sr. José da Cunha Lima, adjunto do Secretário-Geral e o dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.* — este, amavelmente convidado pelos dirigentes da S. E. para estar presente pessoalmente nesta festa de confraternização e convívio ferroviários.

Presentes ainda entre outros funcionários superiores da «Estoril» os srs. dr. Manuel Cassiano Neves, chefe dos Serviços Médicos, arquitecto José Raposo e o eng. Ornelas da Cunha.

O jantar decorreu num ambiente da maior cordialidade, atestando a feliz existência das melhores e mais estreitas relações de respeito, de consideração e de camaradagem entre dirigentes e dirigidos daquele caminho de ferro. Tal como o desporto que aproxima e irmana pessoas sem distinguir as suas categorias sociais — não jogam lado a lado, comungando os mesmos interesses e ideais de equipa, o engenheiro, o factor, o operário ou o servente? — também este jantar de confraternização, reflexo aliás do que de salutar do desporto resulta, estreitava e consolidava, sem olhar a fronteiras de categorias, as relações amistosas firmadas entre ferroviários no desempenho da sua missão quotidiana ao serviço de uma Empresa de que muito podem ufanar-se os seus servidores — porque é uma Empresa moderna, evoluída e progressiva, que tem demonstrado estar perfeitamente à altura dos problemas e

A Administração está grata àqueles que, como o «Ferro-Estoril», têm procurado cultivar e incentivar o entendimento e a concórdia entre os nossos ferroviários — disse o Dr. António de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Sociedade «Estoril».

das responsabilidades do tempo hodierno, quer na natureza do serviço facultado ao público, quer na contemplação com que distingue o seu pessoal.

Iniciou a série de brindes, o sr. eng. Carlos Brazão, que na qualidade de presidente da Assembleia Geral do «Ferro-Estoril» agradeceu a presença dos convidados — entre os quais distinguiu o editor do *Boletim da C. P.* — e congratulou-se com o êxito das festividades do V aniversário do Grupo que pela primeira vez se pôde efectivar em instalações próprias, as actuais. Saudou as equipas que galharda e denodadamente se bateram pela conquista das taças em disputa e terminou por manifestar a sua gratidão pessoal e do Clube que representa pela generosidade da Administração da Sociedade «Estoril» lhes ter facultado as novas instalações que — acentuou — são afinal pertença de todos os ferroviários do caminho de ferro da S. E.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. Armando de Barros Areias, secretário do «Ferro-Estoril» e subchefe do Serviço da Secretaria da «Estoril».

Em palavras precisas que reflectiam a experiência dos que têm a seu cargo organizações da índole do «Ferro-Estoril», — que contam com dedicações voluntárias incomensuráveis e desinteressadas mas carecem de recursos monetários para se estruturarem e poderem prosseguir a sua missão social — deu conta do êxito do movimento de vendas obtido apenas em cinco meses de funcionamento com a cantina-supermercado, inaugurada em 15 de Novembro de 1965 :

1.º mês	64 492\$90
2.º »	99 787\$00
3.º »	127 135\$70
4.º »	133 526\$60
5.º »	146 587\$40

ou seja um total de 571 529\$60 — vendas que incluem medi-

camentos que beneficiaram em 15 000\$00 os associados.

Solicitou para a Classe:

- 1) — Um seguro colectivo de lutuosa
- 2) — A conclusão das obras do Campo de Jogos
- 3) — Uma cantina para venda de fazendas, roupas e calçado.

E após algumas palavras do eng. A. Cameira, falou por último o sr. dr. António de Figueiredo, que disse, num improvisado de que conseguimos fixar as principais passagens — dirigindo-se especialmente aos srs. Coronel Couto Carpinteiro e dr. Élio Cardoso :

«Comemoram-se hoje os 5 anos da data da fundação do Grupo Desportivo do Ferro-Estoril. Muito foi já o que este Grupo promoveu e realizou. Os seus dirigentes são dignos do nosso aplauso e do nosso carinho. Com efeito, o «Ferro-Estoril» serve, notavelmente, um binómio de interesses — que há todo o empenho mútuo sejam conjugados e compreendidos em conjunto de acção e de ideias — a Empresa, por um lado, e o pessoal da Empresa, por outro.

Ora bastante deve a Administração da Sociedade «Estoril» a este Grupo Desportivo. Na época em que vivemos, na qual muito justamente se procura, como doutrinas dominantes, a aplicação da melhor e mais humana justiça

social entre os povos, tal como se porfia pelo melhor entendimento entre os homens de boa vontade — nós todos, servidores da Sociedade «Estoril» congratulamo-nos com os fins e com os objectivos deste Grupo, que tão bem se identificam com as correntes modernas do pensamento e da acção. A Administração está grata a todos aqueles que, como o «Ferro-Estoril», têm procurado cultivar e incentivar o entendimento e a concórdia entre os ferroviários.

Todos sentimos os benefícios do «Ferro-Estoril». Como em qualquer organismo em evolução, haverá ainda muitos degraus a subir, a percorrer. Se for preciso a ajuda e o amparo da Administração, podem os seus dirigentes com ela contar, até porque bem a têm sabido merecer!»

E a simpática festa terminou como começara : com a maior cordialidade, dentro do ambiente familiar, peculiar a todas as reuniões de ferroviários que se prezem. Ferroviários que ao invés de alguns — que por serem poucos nada contam — se orgulham da profissão escolhida e que por isso mesmo, ainda hoje, como ontem, a transmitem a seus filhos e a seus netos, em gerações que hão-de alcançar muitos e muitos séculos. É este aliás um dos mais válidos e poderosos fundamentos da vitalidade do caminho de ferro no mundo do presente — como o será no mundo de amanhã.

* * *

Por ocasião da inauguração das novas instalações do «Ferro-Estoril», na estação da Parede, deu o *Boletim da C. P.* o merecido relevo ao simpático evento. Adiantamos agora que fazendo parte integrante dessas instalações, existe um modelar su-



Um aspecto do jantar comemorativo do V aniversário do «Ferro-Estoril». No uso da palavra, o dr. António Amaral de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração da Sociedade «Estoril»



O dr. António Amaral de Figueiredo faz entrega de um dos prémios do Concurso de pesca desportiva ao enfermeiro Eduardo Rocha

permercado, para os agentes da Sociedade «Estoril» que independentemente de venderem os seus produtos, a pronto e a crédito, a preços sensivelmente mais baixos que os correntes do mercado,— todos os artigos apresentam os dois preços bem visíveis, os do mercado e os da venda — distribui, os lucros obtidos pelos ferroviários consumidores, sob a forma de bônus de crédito. Este é um exemplo inofismável do desejo de bem servir a classe ferroviária que anima a gente da «Estoril». Por que não — sim, por que não pô-lo em prática nos nossos Armazéns de Viveres ?

*
* *

Englobado no programa das festas comemorativas do V aniversário do «Ferro-Estoril» realizaram-se as seguintes manifestações desportivas, que tiveram os resultados e prémios a seguir indicados :

TORNEIO DE FUTEBOL DE SALÃO

Serviços Centrais - Oficinas	1 - 6
Tracção - Movimento (Revisores)	2 - 1
Movimento (Estações) - Telecomunicações	3 - 0

FINAL

Movimento (Estações) - Oficinas	0 - 3
---------------------------------------	-------

TAÇAS

Administração da Sociedade Estoril — Oficinas.

Junta de Turismo da Costa do Sol — Movimento (Estações).

EQUIPAS

Serviços Centrais — Salvado, Oliveira, Alfredo, Junot (1), Patacas, Pedro, Andrade e Lopes da Costa.

Oficinas — Quatorze, Nóbrega, Casimiro (2), João Lopes (1), Tó (4), Freitas e Carlos Alves (2).

Tracção — Viana, Mário Cruz (1), Joaquim Duarte (1), Armindo, Lourenço, Cação e José Carlos.

Movimento (Revisão) — Alípio, Ramos, Germano, Mota, Caneira (1), Almeida, Etelvino e Borges.

Movimento (Estações) — Assis, Rodrigues (1), F. Santos (2), Carmo, Hilário, Pinheiro e Pêso.

Telecomunicações — José Manuel, Ferreira, Sanina, Diogo, Américo, Jorge e Capêto.

TORNEIO DE PESCA DESPORTIVA

HOMENS

- 1.º — José Francisco Diogo — Taça e Medalha
- 2.º — Edmundo Rocha — Taça e Medalha
- 3.º — Agostinho Fernandes — Taça e Medalha
- 4.º — José Maria Pedro — Taça e Medalha

INFANTIS

- 1.º — Manuel Henrique Silva — Taça e Medalha

MEDALHAS

Joaquim do Nascimento, Mário Costa, Francisco Lagareiro, Manuel Leal Dias e Joaquim Ramos.

★

TORNEIO DE TÊNIS DE MESA

Este torneio foi disputado em quatro séries de seis concorrentes cada, tendo ficado apurados os seguintes :

José Seguro Rodrigues, Mário Elmano da Cruz, Joaquim do Nascimento Assunção Silva e Fernando Braz.

FASE FINAL

José S. Rodrigues - Mário Cruz	1 - 2
Joaquim Silva - Fernando Braz	1 - 2

FINAL

Mário Cruz - Fernando Braz	2 - 1
----------------------------------	-------

Ao vencedor foi atribuída uma taça e aos restantes medalhas.



A equipa das Oficinas da S. E., vencedora do torneio de futebol de salão

NOTICIÁRIO Cavaleiro

● O Director-Geral da Companhia concedeu recentemente uma entrevista radiofónica à Emissora Nacional. Programas: jornais sonoros metropolitano e ultramarino. Assunto: a integração da rede da C. P. na rede rodo-ferroviária Europabus.

● *Deslocou-se recentemente a Munique e a algumas cidades da Austria — Viena e Linz — uma missão de técnicos da Divisão da Via e Obras, com vista a colherem elementos, em fábricas especializadas, para apreciação das propostas de concurso de renovação integral de linhas, a promover em breve na C. P., e cuja primeira fase incluirá a linha do Norte. Chefiou a missão o sr. eng. Borges de Almeida, subchefe da Divisão da Via e Obras e dela fizeram parte os srs. engs. Valério Vicente Júnior e Luís da Fonseca Cavaleiro.*

● O administrador sr. eng. António da Costa Macedo participou, em 5 e 6 de Maio findos, na 17.^a reunião do Comité de Direcção das Relações Públicas do CIPCE, que teve lugar em Viena.

● *Reuniu-se em Avignon (França), de 24 a 26 de Maio pretérito, a Conferência F. H. P. (França-Espanha-Portugal). Assuntos a tratar: acertos de horários e temas comerciais. A delegação da C. P., chefiada pelo sr. eng. Adriano Baptista, subchefe da Divisão da Exploração, era constituída pelos srs. dr. Francisco Cândido dos Reis e R. Torroais Valente. Esteve presente, igualmente, a convite da S. N. C. F., o sr. eng. Azevedo Nazaré, antigo e prestigioso subchefe da Divisão da Exploração, presentemente na situação de reformado.*

● Por designação superior foi indicado o sr. dr. Élio Cardoso para colaborar literariamente na *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, da Editorial Verbo, nos temas que respeitam ao caminho de ferro.

● *Esteve em Karlsruhe, na Alemanha, em missão de serviço, de 16 a 21 de Maio findo, o chefe do escritório do tráfego internacional, sr. José de Castro Bizarro. Foi estudar com os directores comerciais dos Caminhos de Ferro da Alemanha Federal (D. B.) as bases para o estabelecimento de uma tarifa directa de mercadorias entre Portugal e a Alemanha.*

● À reunião das 1.^a, 2.^a e 3.^a Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro que se realizou em Bruxelas, de 1 a 9 de Junho, assistiram como representantes da Companhia os srs. drs. Gonçalves Henriques, chefe dos Serviços da Contabilidade e Finanças, e Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

● *A Cooperativa de Construção «Lur Ferroviário» entregou mais umas casas a associados seus: ao sr. Manuel Marques, filho de um ferroviário, sócio do 4.^o escalão, que recebeu uma moradia, na rua de Olivença, no Entroncamento, e ao sr. João Ramos Cardinho, fiel de armazém, sócio do 3.^o escalão, que construiu uma casa na rua da Caridade, no Entroncamento.*

● O Conselho de Administração, por proposta do Director-Geral da Companhia, nomeou médico do posto sanitário de 2.^a classe, de Vila Nova de Gaia, o sr. dr. Artur Magno de Carvalho de Sousa Pereira e para médico substituto do Porto o sr. dr. João Duarte Espregueira Mendes. Igualmente foram nomeados médico especialista de doenças do aparelho digestivo, em Lisboa, o sr. dr. Artur

O Conselho de Administração felicitou o Director-Geral da Companhia pelo êxito das reuniões da U. I. C. em Lisboa

Conforme consta do extracto da acta n.^o 860, ao Conselho de Administração, reunido em sessão de 26 de Maio, foi presente, pelo Director-Geral da Companhia, uma carta do Secretariado Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro agradecendo o cordial acolhimento dado às pessoas que tomaram parte nas reuniões da U. I. C., recentemente realizadas em Lisboa.

Nessa carta fazem-se realçar as deferências tidas para com todos os delegados e faz-se referência muito especial à forma como foram organizadas as sessões das Comissões Técnicas, sessões que decorreram de forma impecável, tendo sido louvada por parte de todos os delegados a distribuição das actas que foi sempre feita em excelentes condições.

O Conselho — tomou conhecimento, congratulando-se com os termos em que a carta foi redigida, pelo que felicitou a Direcção-Geral, na pessoa do sr. eng. Espregueira Mendes.

Freitas Vieira e Brito; médico da 130.^a Secção Sanitária, em Mercês, o sr. dr. Fernando da Costa Campos; e médico da 121.^a Secção Sanitária, na Azambuja, o sr. dr. Eduardo Granada Pinheiro.

● Segundo o «Gabinete de Estudos de Exploração Económica e de Encerramento de Linhas», criado recentemente nos caminhos de ferro espanhóis, a Renfe tenciona encerrar, por totalmente deficitário e de baixo tráfego, o troço de via de Fuente de San Esteban a La Fregeneda, na fronteira ferroviária de Barca de Alva. A concretizar-se este intento, a linha do Douro será interdita ao tráfego internacional.

● O Clube Ferroviário de Portugal inaugurou no passado dia 17 de Abril, na doca de Santo Amaro, junto à estação marítima de Alcântara, o seu novo Posto Náutico — dando também início às regatas referentes à «Abertura da Época e Dia dos Juvenis», de cuja organização fôra incumbido pela Federação Portuguesa de Remo.

● O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste elegeu os novos corpos gerentes para o ano corrente. Presidem à direcção o sr. Fernandes Canhão, agente comercial principal reformado; assembleia geral, sr. Joaquim Simplicio Júnior, chefe de circunscrição reformado; conselho fiscal, sr. António Claudino Pereira, chefe de escritório da Administração, e Junta Consultiva, sr. Lopo de Aguiar Viana, agente técnico de engenharia, inspector da 3.^a zona regional do Barreiro.

● O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento encerrou, no passado dia 29 de Maio, as comemorações do 35.^o aniversário da sua fundação. Promoveu, para o efeito, uma sessão solene, para distribuição de prémios desportivos, que foi precedida duma palestra sobre «Educação Física e Desporto no Trabalho», da autoria do chefe de escritório da Via e Obras e distinto jornalista desportivo sr. Manuel Mota.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Os «prazeres» duma viagem
de MALA-POSTA...

POR VASCO CALLIXTO

JÁ nesta série de crónicas retrospectivas falámos da celebrada diligência ou mala-posta, o velho «expresso» de tempos idos, que caracterizou uma época. Foi então contada a sua história e a sua atribulada existência no nosso país. Mas não quererá o leitor apreciar as «comodidades que oferecia uma viagem de Lisboa ao Porto, nessa autêntica rainha e senhora das estradas de ontem? É um dedicado ferroviário que no-lo permite: Eduardo Frutuoso Gaio, nos seus preciosos *Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal*.

Antes, porém, de abalarmos para a aventureira jornada, convirá recordar as principais fases da existência da mala-posta entre nós.

Vai para 168 anos que o bamboleante e desconfortável carrão começou a dar que falar e a ter muito que contar. Com efeito, foi em 17 de Setembro de 1798 que se inaugurou, com certa pompa, o serviço de mala-posta entre Lisboa e Coimbra. E de Coimbra não passava a diligência... porque mais estrada não havia! Para o Porto, o meio de transporte mais cómodo era o barco.

Esta carreira durou apenas meia-dúzia de anos, mas outras foram estabelecidas mais tarde, se bem que a sua existência fosse ainda mais atribulada e, por consequência, de mais curta duração. Citemos, por exemplo, a linha de mala-posta Aldeia Galega-Badajoz, inaugurada em 1830, que obrigava a 36 longas horas de viagem, incluindo mais de 10 horas para descansos de pessoal e de animais. Mais feliz, foi a carreira Porto-Braga-Guimarães, que se estabeleceu em 1852 e ainda se mantinha em 1871.

Quanto à carreira Lisboa-Coimbra, voltou a funcionar em 1855, quando a estrada para o Porto já estava em vias de conclusão. E o certo é que, em 1860, a persistente diligência alcançou o Douro, entrando no burgo portuense no ano seguinte, através da ponte pênsil. A viagem durava 34 horas e as estações de muda eram em número de 23, pagando cada passageiro 45 réis por quilómetro.

E agora... recuemos um século, não pensemos no *Foguete* e partamos para o Porto na «confortável» mala-posta do tempo dos nossos avós. As páginas dos *Apontamentos* de Eduardo Frutuoso Gaio são esclarecedoras e bastante elucidativas.

«No Carregado, onde vivia a central da mala-posta, estavam as parelhas atreladas às três classes de carruagens, sistema inglês, postilhão na percha, condutor alerta, sacos de correio nos alforjes, baús de folha e arcazes ponteados de tachas amarelas e cestarolas de merendeiros, tudo acomodado no tejadilho, debaixo do encerado. Dentro, os oito passageiros de primeira classe aconchegavam os seus capotes de camelão e atavam por baixo do queixo as fitas dos bonés de orelhas.

Largou o carrão entre estalos de chicote e estímulos guturais do postilhão. Ceámos nas Caldas da Rainha à luz dos archotes da Saldanhada, narrada por um capitão de infantaria de linha. Enquanto iam atravessando o pinhal de Leiria, ouvimos nas narrativas dos outros companheiros de jornada os bacarmates dos saltadores rebentando cavalos e despachando para o outro mundo os cavaleiros. E, ainda, um homem sanguinamente beirão não acabara de contar os feitos do célebre Marçal, comandante de quadrilha, e sucessos arrepiantes de esperas do Almorfe, pelo concelho de Chaves, chegámos à mesa do almoço.

Findo o repasto, entregámos novamente as costelas às tábuas da mala-posta, mudámos umas poucas de vezes de parelhas e ouvimos histórias de frades e de franceses até ao jantar em Coimbra.

Desfaleceu novo dia, nova muda, o carrão esfalfou na pedrilha das estradas, povoou-se Avelãs do Caminho, entre Águeda e Anadia, seguimos por Alardão, junto à Borralha e ao rio Águeda e nova noite trouxe à conversa dos passageiros o pavor dos capitães de ladrões, as proezas do Remexido, os saques do José do Telhado, que, dizia um clérigo, extraía e distraía moedas com mais limpeza do que a governança cabralina.

E assim foi a imaginação ouvindo zagalotes assobiar às orelhas espertas das horsas, histórias de cruces pintadas a cal nas pedreiras ou traçadas por dois galhos de árvore nas encruzilhadas: sempre surpresas de quadrilhas, vidas despedidas pela carga de pistolas, despejadas à queima-roupa dos brejos dos caminhos.

Um companheiro de jornada confessou ter feito testamento e encomendado a alma a Deus, antes de se afoitar

àquela arriscada empresa de transmitir os ossos aos eixos da mala-posta e confiar a vida aos prováveis assaltos dos pinhais e despenhadeiros de duas noites entre Lisboa e Porto.»

E para terminar esta avoenga evocação, vale a pena transcrever também o pequeno relato sobre uma viagem

D. Luís e D. João, pelo ajudante de campo e pelo camarista Conde de Ficalho.

No Carregado, tomou a carruagem da mala-posta, que lhe tinha sido reservada. No primeiro dia de viagem, almoçou nas Caldas, jantou em Leiria e dormiu em Condeixa.

No dia imediato, chegou a Coimbra às cinco e meia



... recuemos um século, não pensemos no «Foguete» e partamos para o Porto na «confortável» mala-posta do tempo dos nossos avós

real entre as duas mais importantes cidades do país, extraído de um valioso trabalho do eng. Frederico Abragão, que Eduardo Frutuoso Gaio incluiu nos seus *Apontamentos*.

«Em Novembro de 1860, o rei D. Pedro V partiu para o Porto, para assistir na capital do Norte a uma exposição de agricultura. Seguiu para o Carregado na manhã de 18, em comboio especial, acompanhado pelos infantes

da manhã, almoçou e foi jantar e pernoitar em Oliveira de Azeméis. A 20, pelas dez e meia, chegou a Vila Nova de Gaia. Depois do almoço, seguiu em carro particular pela ponte pênsil até à cidade do Norte.»

Como os nossos avós, como o bondoso-D. Pedro V, gostariam de viver na nossa época! E se nós voltássemos ao tempo da mala-posta?

Actualidades ferroviárias

O sr. eng. Francisco Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento, proferindo uma palestra subordinada ao título «O caminho de ferro na economia moderna», na reunião semanal, de 2 de Março, do Rotary Clube de Lisboa, no Hotel Tivoli. Entre os assistentes, o ilustre director-geral da C. P. sr. eng. Espregueira Mendes e o antigo e prestigioso ministro da Economia, sr. prof. eng. Ferreira Dias.



SECÇÃO DE CÂMBIOS EM SANTA APOLÓNIA

No passado dia 2 de Maio — coincidindo com a chegada de grande número de delegados estrangeiros às reuniões da U. I. C. — abriu ao público, na estação de Lisboa-Santa Apolónia uma secção de câmbios instalada em pavilhão próprio, de condigna apresentação e eficiência, a cargo dos banqueiros privados da C. P., o Banco Fonsecas Santos & Vianna.

A inauguração, como documenta a nossa gravura, assistiram o director-geral da Companhia, eng. Espregueira Mendes, e o chefe da Divisão da Exploração, eng. Júlio dos Santos, que se congratularam com o útil melhoramento que vai ao encontro das necessidades do público, felicitando, por isso, o administrador do Banco, ao acto presente, o sr. Pedro de Figueiredo.



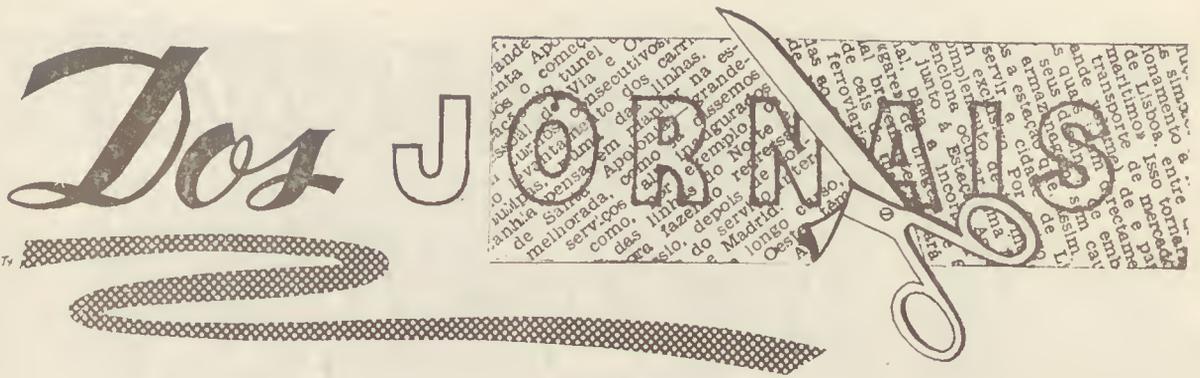
O HOMEM E O COMBOIO ...

Já que as gerações vindouras deixarão de ver a locomotiva a vapor, quer a circular, quer a «tomar água», registam-se nas colunas do *Boletim*, para efeitos históricos, os seguintes traços de similitude entre o Homem e o comboio rebocado por locomotiva a vapor, encontrados na Itália e grava-

dos em curiosa peça cerâmica. Não se traduzem, para lhes conservar o «sabor» que os leitores certamente apreciarão.

Il Uomo e come il treno ...

- A 20 anni come l'accelerato, si ferma a tutte le stazioni.
- A 30 anni come il diretto, si ferma ai soli capoluoghi.
- A 40 anni come il direttissimo, si ferma nelle grandi città.
- A 50 anni come il rapido, si ferma per... fare acqua.
- A 60 anni non parte più... va al deposito.



O TURISMO E A VIDA ECONÓMICA

JÁ foi anunciado, de origem qualificada, que se espera a vinda a Portugal de 1 800 000 turistas em 1966, dilatando assim em considerável ritmo os progressos espectaculares dos últimos dois anos. Na conta da balança de pagamentos de Portugal metropolitano regista-se que o ingresso de divisas resultantes da presença de estrangeiros no País se elevou de 3480 milhares de contos em 1964 para 4721 no ano passado. E, se é certo que também aumentou a saída de recursos pelo acréscimo de turismo de portugueses no estrangeiro — de 1535 para 2377 milhares de contos nos últimos dois anos — a verdade é que o saldo de «invisíveis» no capítulo em causa se dilatou apreciavelmente, subindo de 1945 para 2344 milhares de contos. O turismo está a converter-se, inegavelmente, num factor económico de primeira grandeza, havendo que contar-se com ele como força positiva de crescimento da nossa economia no futuro imediato. Portugal acompanha assim, animadoramente, uma tendência mundial em marcha que é uma força viva de civilização.

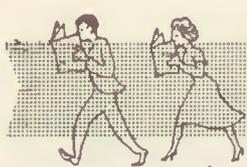
O presidente da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, Arthur Haulot, assinalou recentemente em expressivas cifras o papel cada vez mais considerável que essa movimentação humana está a desempenhar na vida económica das nações. O número total de turistas que circularam entre os diversos países do Mundo em 1965 elevou-se a 117,7 milhões. O montante das receitas que suscitaram somou cerca de 11460 milhões de dólares, ou seja, o equivalente a mais de 340 milhões de contos. A Europa, naturalmente, vem à cabeça do movimento turístico, com 87,4 milhões de visitantes entre os países que a constituem, contra 20 milhões nos Estados Unidos e apenas 2 milhões na África. A despesa efectuada por cada turista nas suas deslocações, que em 1963 e 1964 tinha diminuído ligeiramente, voltou a aumentar em 1965. Os acréscimos de receitas mais avultados registaram-se na Itália e na Espanha, mas houve pequenos retrocessos na

Alemanha Ocidental, na França e na Checoslováquia. No entanto, o turismo é já a mais importante e rendosa das indústrias exportadoras em diversos países — como é o caso de Portugal. Mesmo na Grã-Bretanha, que recebeu em 1965 cerca de 2,8 milhões de visitantes, obtendo deles 300 milhões de libras de receitas, o turismo é hoje a quarta indústria do país em rendimento.

Em 1946, no início da sua brilhante carreira como comissário-geral do Turismo na Bélgica, Arthur Haulot afirmava: «As semanas de férias são as mais importantes do ano; é preciso que cada país se mostre capaz de assegurar às pessoas o maior proveito material e espiritual da matéria como utilizarem as suas férias». E, no ano passado, o delegado do Vaticano, padre Arrighi, na assembleia da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, acentuava: «O turismo é, e deve ser, não só um motivo de prosperidade económica mas, sobretudo de desenvolvimento e interpenetração das civilizações». A Rússia e a China estão igualmente a fomentar em notável escala o turismo. O movimento nesse sentido é universal. Cumpre intensificar entre nós as iniciativas, realizações e investimentos que permitam aproveitar cada vez mais largamente da expansão turística mundial.

São numerosas as indústrias que beneficiam directamente dessa evolução. O estímulo à vida local, com as suas incontáveis necessidades empreendedoras, é um dos efeitos mais substanciais do turismo. O enriquecimento do património financeiro que resulta dele vem a reflectir-se, pela circulação de crescentes disponibilidades, na capacidade de realização económica. Por isso deverá lembrar-se sempre que, ao investir dinheiro em estradas e serviços ferroviários, em hotéis e em iniciativas locais de interesse turístico, se está de facto a aplicar capital para progressivos rendimentos futuros e não a dissipar recursos improdutivamente.

(Do Jornal do Comércio)



Contos e Novelas

A A I A

DE EÇA DE QUEIROZ

ERA uma vez um rei, moço e valente, senhor de um reino abundante em cidades e searas, que partira a batalhar por terras distantes, deixando solitária e triste a sua rainha e um filhinho, que ainda vivia no seu berço, dentro das suas faixas.

A lua cheia que o vira marchar, levado no seu sonho de conquista e de fama, começava a minguar — quando um dos seus cavaleiros apareceu, com as armas rotas, negro do sangue seco e do pó dos caminhos, trazendo a amarga nova de uma batalha perdida e da morte do rei, traspassado por sete lanças entre a flor da sua nobreza, à beira de um grande rio.

A rainha chorou magnificamente o rei. Chorou ainda desoladamente o esposo, que era formoso e alegre. Mas, sobretudo, chorou ansiosamente o pai que assim deixava o filhinho desamparado, no meio de tantos inimigos da sua frágil vida e do reino que seria seu, sem um braço que o defendesse, forte pela força e forte pelo amor.

Desses inimigos o mais temeroso era seu tio, irmão bastardo do rei, homem depravado e bravo, consumido de cobiças grosseiras, desejando só a realeza por causa dos seus tesouros, e que havia anos vivia num castelo sobre os montes, com uma horda de rebeldes, à maneira de um lobo que de atalaia no seu fojo, espera a presa. Ai! a presa agora era aquela criancinha, rei de mama, senhor de tantas províncias, e que dormia no seu berço com seu guizo de oiro fechado na mão!

Ao lado dele, outro menino dormia noutro berço. Mas este era um escravozinho, filho da bela e robusta escrava que amamentava o príncipe. Ambos tinham nascido na mesma noite de verão. O mesmo seio os criava. Quando a rainha, antes de adormecer, vinha beijar o príncipezinho, que tinha o cabelo louro e fino, beijava também por amor dele o escravozinho, que tinha o cabelo negro e crespo. Os olhos de ambos reluziam como pedras preciosas. Sòmente, o berço de um era magnífico e de marfim entre brocados — e o berço do outro pobre e de verga. A leal escrava, porém, a ambos cercava de carinho igual, porque se um era o seu filho — o outro seria o seu rei.

Nascida naquela casa real, ela tinha a paixão, a religião dos seus senhores. Nenhum pranto correria mais sentidamente do que o seu pelo rei morto à beira do grande rio. Pertencia, porém, a uma raça que acredita que a vida da terra se continua no céu. O rei seu amo, decerto, já estaria agora reinando num outro reino, para além das nuvens, abundante também em searas e cidades. O seu cavalo de batalha, as suas armas, os seus pagens tinham subido com ele às alturas. Os seus vassallos, que fossem morrendo, prontamente iriam, nesse reino celeste, retomar em torno dele a sua vassalagem. E ela um dia, por seu turno, remontaria num raio de luz a habitar o palácio do seu senhor, e a fiar de novo o linho das suas

túnicas, e a acender de novo a caçoleta dos seus perfumes; seria no céu como fora na terra, e feliz na sua servidão.

Todavia, também ela tremia pelo seu príncipezinho! Quantas vezes, com ele pendurado do peito, pensava na sua fragilidade, na sua longa infância, nos anos lentos que correriam antes que ele fosse ao menos do tamanho de uma espada, e naquele tio cruel, de face mais escura que a noite e coração mais escuro que a face, faminto do trono, e espreitando de cima do seu rochedo entre os alfanges da sua horda! Pobre príncipezinho da sua alma! Com uma ternura maior o apertava então nos braços. Mas se o seu filho chalhava ao lado — era para ele que os seus braços corriam com um ardor mais feliz. Esse, na sua indigência, nada tinha a recear da vida. Desgraças, assaltos da sorte má nunca o poderiam deixar mais despido das glórias e bens do mundo do que já estava ali no seu berço, sob o pedaço de linho branco que resguardava a sua nudez. A existência, na verdade, era para ele mais preciosa e digna de ser conservada que a do seu príncipe, porque nenhum dos duros cuidados com que ela enegrece a alma dos senhores roçaria sequer a sua alma livre e simples de escravo. E, como se o amasse mais por aquela humildade ditosa, cobria o seu corpinho gordo de beijos pesados e devoradores — dos beijos que ela fazia ligeiros sobre as mãos do seu príncipe.

No entanto um grande temor enchia o palácio, onde agora reinava uma mulher entre mulheres. O bastardo, o homem de rapina, que errava no cimo das serras, descera à planície com a sua horda, e já através de casais e aldeias felizes ia deixando um sulco de matança e ruínas. As portas da cidade tinham sido seguras com cadeias mais fortes. Nas atalaias ardiavam lumes mais altos. Mas à defesa faltava disciplina viril. Uma roca não governa como uma espada. Toda a nobreza fiel perecera na grande batalha. E a rainha desventurosa apenas sabia correr a cada instante ao berço do seu filhinho e chorar sobre ele a sua fraqueza de viúva. Só a ama leal parecia segura — como se os braços em que estreitava o seu príncipe fossem muralhas de uma cidadela que nenhuma audácia pode transpor.

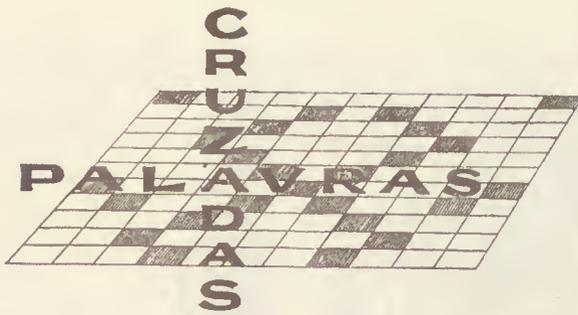
Ora uma noite, noite de silêncio e de escuridão, indo ela adormecer, já despida, no seu catre, entre os seus dois meninos, adivinhou, mais que sentiu, um curto rumor de ferro e de briga, longe, à entrada dos vergeis reais. Embrulhada à pressa num pano, atirando os cabelos para trás, escutou ansiosamente. Na terra areada, entre os jasmineiros, corriam passos pesados e rudes. Depois houve um gemido, um corpo tombando molemente, sobre lages, como um fardo. Descerrou violentamente a cortina. E além, ao fundo da galeria, avistou homens, um clarão de lanternas, brilhos de armas... Num relance tudo compreendeu — o palácio surpreendido, o bastardo cruel vindo



Bruscamente um homem enorme, de face flamejante, com um manto negro sobre a cota de malha, surgiu à porta da câmara, entre outros, que erguiam lanternas

roubar, matar o seu príncipe! Então, rapidamente, sem uma vacilação, uma dúvida, arrebatou o príncipe do seu berço de marfim, atirou-o para o pobre berço de verga — e tirando o seu filho do berço servil, entre beijos desesperados, deitou-o no berço real que cobriu com um brocado.

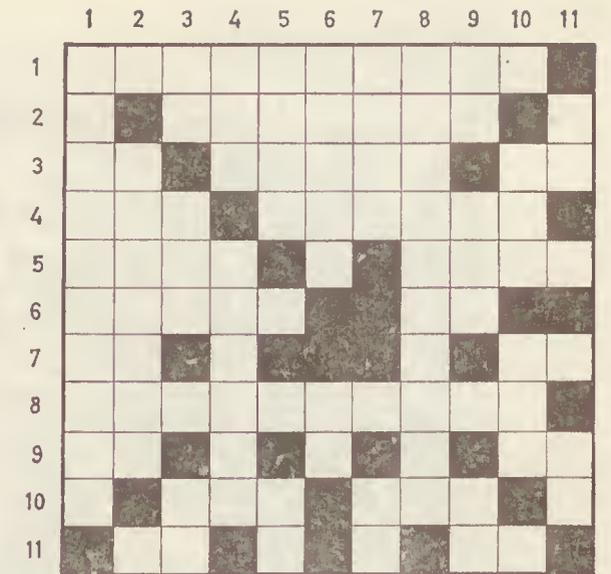
Bruscamente um homem enorme, de face flamejante, com um manto negro sobre a cota de malha, surgiu à porta da câmara, entre outros, que erguiam lanternas. Olhou — correu ao berço de marfim onde os brocados luziam, arrancou a criança, como se arranca uma bolsa



POR BASÍLIO DA CUNHA
FACTOR DE 2.ª CLASSE

HORIZONTAIS — 1. Enorme. 2. Relativo a oásis. 3. Pedra de moinho; catálogo; neste lugar. 4. Apelido; nome masculino. 5. Destino; plano. 6. Rumor; vogal (plural). 7. Vogal (plural); poeira. 8. Apertado. 9. Carta de jogar; sorri. 10. Óxido de cálcio; mágoa. 11. Nota musical; desamparado (invertido).

VERTICAIS — 1. Amansar. 2. Preguiçosos. 3. Isolado; nome feminino; nome de letra. 4. Moléstia; usa. 5. Contínente; nota musical. 6. Perigo; seguir. 7. Pesquisa; lóstima. 8. Averso aos costumes de hoje. 9. Compaixão; se-



guias; letra grega. 10. Tira de pano de certas peças de vestuário; colocar. 11. Apelido; vogais dobradas.

(Ver solução numa das páginas deste número)

de ouro, e abafando os seus gritos no manto, abalou furiosamente.

O príncipe dormia no seu novo berço. A ama ficara imóvel no silêncio e na treva.

Mas brados de alarme atrozaram de repente o palácio. Pelas janelas perpassou o longo flamejar das tochas. Os pátios ressoavam com o bater das armas. E desgrenhada, quase nua, a rainha invadiu a câmara, entre as aias, gritando pelo seu filho! Ao avistar o berço de marfim, com as roupas desmanchadas, vazio, caiu sobre as lages, num choro, despedaçada. Então calada, muito lenta, muito pálida, a ama descobriu o pobre berço de verga... O príncipe lá estava quieto, adormecido, num sonho que o fazia sorrir, lhe iluminava toda a face entre os seus cabelos de ouro. A mãe caiu sobre o berço, com um suspiro, como cai um corpo morto.

E nesse instante um novo clamor abalou a galeria de mármore. Era o capitão das guardas, a sua gente fiel. Nos seus clamores havia, porém, mais tristeza que triunfo. O bastardo morrera! Colhido, ao fugir, entre o palácio e a cidadela, esmagado pela forte legião de arqueiros, sucumbira, ele e vinte da sua horda. O seu corpo lá ficara, com flechas no flanco, numa poça de sangue. Mas, ai! dor sem nome! O corpezinho tenro do príncipe lá ficara também, envolto num manto, já frio, roxo ainda das mãos ferozes que o tinham esganado! Assim tumultuosamente lançavam a nova cruel os homens de armas — quando a rainha, deslumbrada, com lágrimas entre risos, ergueu nos braços, para lho mostrar, o príncipe que despertara.

Foi um espanto, uma aclamação. Quem o salvara? Quem?... Lá estava junto do berço de marfim vazio, muda e hirta, aquela que o salvara! Serva sublimemente leal! Fora ela que, para conservar a vida ao seu príncipe, mandara à morte o seu filho... Então, só então, a mãe ditosa, emergindo da sua alegria estática, abraçou apaixonadamente a mãe dolorosa, e a beijou, e lhe chamou irmã do seu coração... E de entre aquela multidão que se apertava na galeria veio uma nova, ardente aclamação, com súpticas de que fosse recompensada magnificamente a serva admirável que salvara o rei e o reino.

Mas como? Que bolsas de ouro podem pagar um filho? Então um velho de casta nobre lembrou que ela

fosse levada ao tesoiro real, e escolhesse de entre essas riquezas, que eram como as maiores dos maiores tesoiros da Índia, todas as que o seu desejo apetecesse...

A rainha tomou a mão da serva. E sem que a sua face de mármore perdesse a rigidez, com um andar de morta, como num sonho, ela foi assim conduzida para a Câmara dos Tesoiros. Senhores, aias, homens de armas, seguiam, num respeito tão comovido que apenas se ouvia o roçar das sandálias nas lages. As espessas portas do Tesoiro rodaram lentamente. E, quando um servo destrancou as janelas, a luz da madrugada, já clara e rósea, entrando pelos gradeamentos de ferro, acendeu um maravilhoso e faiscante incêndio de ouro e pedrarias! Do chão de rocha até às sombrias abóbadas, por toda a câmara, reluziam, cintilavam, refulgiam os escudos de ouro, as armas marchetadas, os montões de diamantes, as pilhas de moedas, os longos fios de pérolas, todas as riquezas daquele reino, acumuladas por cem reis durante vinte séculos. Um longo *ah*, lento e maravilhado, passou por sobre a turba que emudecera. Depois houve um silêncio ansioso. E no meio da câmara, envolta na refulgência preciosa, a ama não se movia... Apenas os seus olhos, brilhantes e secos, se tinham erguido para aquele céu que, além das grades, se tingia de rosa e de ouro. Era lá, nesse céu fresco de madrugada, que estava agora o seu menino. Estava lá, e já o sol se erguia, e era tarde, e o seu menino chorava decerto, e procurava o seu peito!... E então a ama sorriu e estendeu a mão. Todos seguiam, sem respirar, aquele lento mover da sua mão aberta. Que jóia maravilhosa, que fio de diamantes, que punhado de rubis, ia ela escolher?

A ama estendia a mão — e sobre um escabelo ao lado, entre um molho de armas, agarrou um punhal. Era um punhal de um velho rei, todo cravejado de esmeraldas, e que valia uma província.

Agarrara o punhal, e com ele apertado fortemente na mão, apontando para o céu, onde subiam os primeiros raios de sol, encarou a rainha, a multidão, e gritou:

— Salvei o meu príncipe, e agora — vou dar de mamar ao meu filho!

E cravou o punhal no coração.

(Do livro *CONTOS*)



GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

Algumas notas sobre o GRUPO DESPORTIVO DOS FERROVIÁRIOS DE CAMPANHÃ

COM 35 anos de actividade ao serviço do desporto nacional, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã tem honrado sobremaneira a nossa Companhia com os êxitos obtidos no plano desportivo, mercê do valor e correcção dos seus atletas e do apuro dos seus dirigentes, de modo a poder gozar de um prestígio nunca regateado pelos seus amigos e adversários, quer nacionais como estrangeiros, pois também além-fronteiras se alcançou a posição de merecido relevo.

Nas modalidades de Futebol, Atletismo, Ténis de Mesa, Pesca Desportiva, Basquetebol e Andebol, tem assinalado, desde a sua fundação, a sua presença de forma a elevar bem alto a máxima latina *mens sana in corpore sano*.

Se bem que no Basquetebol tenha atingido brilhante craveira, que chegou nalgumas épocas ao nível nacional, tem sido no Andebol a sua coroa de glória, tendo atingido nesta modalidade, o seu ponto mais alto ao vencer, na época de 1946/47 o campeonato regional, em emocionante despique com o F. C. do Porto — Campeoníssimo do Andebol Português.

Tendo enveredado depois pelo Desporto Corporativo,

a sua acção tem sido fulgurante ao longo de anos e anos a fio em que se tem sagrado campeão ininterrupto da Região Norte a par de ter sido também a equipa que mais vezes conquistou o Campeonato Nacional quer em Basquetebol quer em Andebol.

Na época de 1964/65 venceu os Campeonatos Regional e Nacional de Andebol de Sete e Onze.

No campeonato Regional, onde participaram entre outras as equipas do Banco Português do Atlântico e do Banco Borges & Irmão, teve actuação meritória em face da réplica que as equipas citadas lhe ofereceram.

Veio em seguida a disputa do Campeonato Nacional, efectuado em 13 de Junho do ano passado, no Estádio da F. N. A. T. em Lisboa, onde venceu, depois de um jogo emotivo, a equipa da Refinaria do Ultramar por 15-12.

Em Basquetebol foi campeão regional, depois de bater numa finalíssima empolgante a equipa do Banco Borges & Irmão. Presente nas meias finais do Campeonato Nacional, derrotou o C. R. P. dos Açores passando assim à final, que naquele ano teve a particularidade de pôr frente a frente duas equipas ferroviárias.

Assim, no dia 16 de Maio de 1965, em Lisboa, num jogo que decorreu movimentadíssimo e com correcção, que não evitou o ardor posto na luta por ambas as equipas, os Ferroviários de Campanhã derrotaram os Ferroviários do Barreiro, tendo estes vencido por 45-36.

No âmbito do Desporto Ferroviário tem sido várias vezes vencedor do Torneio da C. P., agora denominado Jogos Desportivos Ferroviários.

No Desporto Corporativo à escala internacional averbou já duas vitórias no Campeonato Peninsular de Basquetebol.

★

O Boletim da C. P. ao registar, com o maior apreço, esta série de êxitos da modelar carreira do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, augura aos seus atletas e aos seus dirigentes o prosseguimento dos maiores sucessos.



A equipa de andebol dos Ferroviários de Campanhã



GRANDIOSO CONCURSO FOTOGRÁFICO PROMOVIDO PELO «BOLETIM DA C. P.» em colaboração com a Associação Fotográfica Portuense

A NUNCIANDO-SE para 28 de Outubro próximo a inauguração até Campanhã da electrificação final da linha do Norte, data em que igualmente se comemorará os 50 anos da estação de Porto-S. Bento, vai o *Boletim da C. P.* associar-se ao programa festivo que se está preparando — integrado nas cerimónias do 40.º aniversário da Revolução Nacional. Assim, entre outras manifestações que a Revista patrocinará, promover-se-á um grandioso concurso fotográfico, com exposição das produções classificadas no vestíbulo principal da estação de S. Bento.

O certame será patrocinado pela Associação Fotográfica Portuense — o que lhe garante antecipado êxito e elevação artística — e incidirá apenas sobre fotografias a preto e branco de dimensões compreendidas entre 30 cm e 40 cm.

São 3 os temas admitidos para o concurso que terminará em 31 de Agosto :

1. A electrificação da linha do Norte (Lisboa-Porto)
2. A estação de Porto-S. Bento, em todos os seus aspectos
3. Locomotivas anteriores à época da inauguração da estação de Porto-S. Bento (1916).

Pelo *Boletim da C. P.* serão oferecidas 3 valiosas taças de prata para o primeiro prémio de cada tema :

Taça «Cidade do Porto»

Taça «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses»

Taça «Boletim da C. P.»

Haverá menções honrosas pecuniárias e outros prémios concedidos por firmas comerciais e industriais portuenses. Assim, será destinado troféu para a melhor fotografia relacionada com os azulejos de *mestre Jorge Colaço*, no átrio da estação

de S. Bento ; troféu para a melhor fotografia com valor turístico ; troféu para a melhor fotografia relacionada com a electrificação da Ponte Maria Pia e ainda menções honrosas a conferir a todas as fotografias que o Júri considere merecedoras de tal distinção.

A todas as produções expostas será atribuído um selo comemorativo.

O concurso é aberto a todos os adeptos da fotografia — amadores ou profissionais, nacionais e estrangeiros.

O *Boletim da C. P.* enviará gratuitamente o Regulamento a quem o solicite.

Clube Ferroviário de Portugal

Pede-nos a Direcção do Clube Ferroviário de Portugal se dê notícia de que em Assembleia Geral realizada em 22 de Abril pretérito, foi aprovada, por aclamação, a concessão de título de «Sócio Honorário» do Clube, às seguintes individualidades da C. P., «em atenção ao seu desvelado interesse e particular carinho com que desde a primeira hora da fundação da colectividade, se têm dignado ajudá-la» :

Administradores :

Prof. doutor Mário de Figueiredo, dr. Mário Malheiro Reimão, major Mário Costa, eng. António da Costa Macedo, eng. João de Oliveira Martins e eng. João de Brito e Cunha.

Funcionários superiores da Companhia :

Eng. Roberto de Espregueira Mendes, eng. Júlio Santos, eng. Sebastião Horta e Costa, eng. José Perestrela Guimarães, eng. José Lopes Montoya, eng. Armando Cruz, eng. Manuel Bruschy, eng. Paulo Hormigo Vicente e sr. Luís Andrade Gil.

Foi também concedido igual título honorífico ao médico da União dos Sindicatos dos Ferroviários, dr. Mário Barreiros Maymone.



ASPIRADORES PARA LIMPEZA DE ESTAÇÕES



A Empresa Geral de Transportes tem procedido ultimamente à modernização dos seus meios de acção no sentido de melhor servir o público e o próprio caminho de ferro com quem mantém serviços combinados. Eis, por exemplo, um moderno aparelho automático aspirador, pertencente à E. G. T., utilizado agora, com grande sucesso, na limpeza dos cais das estações de Santa Apolónia e Rossio. Dois aparelhos semelhantes, mas de maior potência vão ser aplicados à limpeza das estações de S. Bento e de Campanhã.

Vão desaparecer assim — e felizmente — os anacrónicos e roncios sistemas de limpeza de lixos das estações, por pá e vassoura... e curvaturas cervicais.

Solução das Palavras Cruzadas

HORIZONTAIS — 1. Desmarcado. 2. Oasiano. 3. Mó; lista; cá. 4. Eça; Acácio. 5. Sina; raso. 6. Toada; os. 7. Is; pó. 8. Comprimido. 9. Ás; ri. 10. Cal; dor. 11. Ré; os.

VERTICAIS — 1. Domesticar. 2. Ociosos. 3. Só; Ana; cê. 4. Mal; adopta. 5. Ásia; lá. 6. Risco; ir. 7. Cata; dó. 8. Anacrónico. 9. Dó; ias; ro. 10. Cós; por. 11. Sá; ii.



Sob proposta da Divisão da Via e Obras, a guarda de P. N. de 3.ª classe Maria de Jesus Governo, foi gratificada pela Direcção-Geral com a importância de 250\$00, em atenção ao procedimento seguido no dia 27 de Novembro do ano findo, quando se encontrava de serviço na P. N. situada ao Km 321,702 da linha do Norte.

Verificando que, sem atender aos seus avisos, uma mulher de 85 anos de idade, pretendia atravessar a via férrea quando se aproximava o comboio n.º 71, aquela guarda, ante a iminência de um desastre e sem temer o perigo a que se sujeitava, atravessou rapidamente a P. N. e conseguiu empurrar a anciã para fora da linha, onde ambas foram cair pouco antes da passagem do citado comboio.

APONTAMENTO

Em Outubro de 1965 o Comité de Desenvolvimento Económico da EFTA (Associação Europeia de Comércio Livre) decidiu a criação de um Grupo de trabalho de três membros para o estudo do problema da interligação dos transportes terrestres e marítimos nos portos. No âmbito da referida decisão os membros deste Grupo de trabalho seriam designados pela Inglaterra, pelos países escandinavos (considerados em bloco) e por Portugal, respectivamente em relação aos domínios especializados da actividade portuária, do transporte marítimo e dos transportes terrestres.

Por despacho do Ministro das Comunicações coube à C. P. indicar o membro português do referido Grupo de trabalho. Para o efeito a nossa Administração designou o eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, que será assistido pelo eng. José Olaia Montoya e pelo dr. Elio Cardoso.

O programa de trabalhos do Grupo compreende reuniões de estudo na sede da EFTA, em Genebra, e visita aos portos de Manchester, Oslo e Lisboa.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Matos da Cunha*, revisor de bilhetes de 3.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 7915 uma carteira contendo a importância de 964\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *Joaquim de Oliveira Dias*, factor de 3.^a classe — encontrou junto das bilheteiras de Lisboa-R uma nota de 500\$00, que foi entregar ao chefe da estação; *António dos Santos*, contínuo de 1.^a classe — encontrou um relógio de pulso num escritório dos Serviços Centrais, em Santa Apolónia, de que fez imediata entrega ao Chefe do Pessoal Menor; *José Augusto de Aguiar*, assentador de 1.^a classe e *José Alves*, eventual (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 28,000 — Tâmega; e *António de Almeida Teixeira*, servente de 2.^a classe — encontrou um relógio no valor de 500\$00, que logo entregou ao chefe da estação de Chapa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Ricardo Amílcar Correia*, subchefe de distrito e *Alberto Augusto Garcia*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 167,530 — Douro, pois estando de folga e viajando no comboio n.º 6010 ofereceram-se espontaneamente para colaborar nos trabalhos; *Carlos Jaime Gouveia*, subchefe de distrito e *Alcides Correia Gonçalves*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação, esforços despendidos e providências tomadas para a substituição de um carril partido ao Km 326,900 — Norte; *Manuel Alegria Serrano Miranda*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço desenvolvido quando, estando de folga e encontrando duas barretas partidas numa junta ao Km 18,520 — Vendas Novas, munuiu-se de ferramenta e material e procedeu à substituição das mesmas; e *João Gonçalves Lino*, servente de 3.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada quando, ao viajar no comboio n.º 2220 e tomando conhecimento de que o maquinista havia notado uma pancada estranha ao Km 160,060 — Leste, desembarcou na estação de Almourol e dirigiu-se ao local da ocorrência onde encontrou um carril partido, tendo depois dado conhecimento do facto ao chefe do distrito para se proceder à substituição.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Júlio Oliveira Araújo*, maquinista de 1.^a classe — encontrou num compartimento da automotora n.º 7931 uma carteira contendo a importância de 3000\$00, que entregou ao chefe da estação de Póvoa de Varzim; *José Rodrigues dos Santos*, chefe de distrito e *Arnaldo Tavares*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido em Lardosa, quando estavam de folga; *Manuel Mendes*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e providências tomadas quando se encontrava de folga e viajava no comboio n.º 1730, pois notando que ao Km 20,850 — Beira Alta se encontrava um carril partido desembarcou em Arazede e foi dar conhecimento do facto ao chefe do distrito da área; *Manuel Cardoso de Matos*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao Km 236,000 — Norte, estando de folga; e *António José da Costa*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao Km 211,198 — Beira Baixa, encontrando-se de folga.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José dos Santos Passeira*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de um carril partido ao Km 30,332 — Beira Baixa, quando de licença viajava na automotora n.º 1726 e notou uma pancada estranha; *José Carvalho Xavier*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, providências tomadas e dedicação demonstrada na desobstrução da via ao Km 201,807 — Norte, motivado por duas vacas que puxavam um carro terem caído na P. N., isto quando estava de folga; *Fernando Correia da Silva*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas na substituição de um carril partido ao Km 330,500 — Norte, encontrando-se de folga; *Manuel Gil*, subchefe de distrito — elogiado pelas providências tomadas, pois quando de licença viajava no comboio n.º 9958 e após este retomar a marcha na estação de Pinhal Novo, ao verificar que duas passageiras tentavam ainda embarcar accionou o sinal de alarme e evitou um possível desastre; *Manuel Afonso dos Santos*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de duas barretas partidas ao Km 148,360 — Beira Baixa, quando no gozo de licença; e *Manuel Lopes dos Santos*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas na substituição de um carril partido ao Km 184,076 — Beira Baixa, quando estava de licença.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Marcelino da Silva*, chefe de distrito e *Abílio Augusto Ovelheiro*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na desobstrução da via na agulha n.º 1 de Urrós, devido ao descarrilamento parcial da máquina do comboio n.º 6644, quando estavam de folga; *José Vestia Pombo*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de duas barretas partidas na cróxima do cruzamento da Pedra Furada, encontrando-se de folga; *António Vieira Teixeira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de um carril partido ao Km 45,848 — Douro, pois quando de folga viajava no comboio n.º 6901 sentiu uma pancada e desembarcou para verificar do que se tratava; *Francisco da Silva Filipe*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de uma barreta partida ao Km 239,719 — Norte, quando se encontrava de folga; e *António de Sousa Pinto*, servente de 1.ª classe — encontrou na automotora n.º 6335 a importância de 520\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Arco de Baúlhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Tomaz Bexiga Galinha*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço desenvolvido e providências tomadas quando, prevenido de que havia descarrilado na agulha n.º 4 da estação de Machede, um bogie do tender da locomotiva do comboio n.º 8551, levantou-se da cama e sem qualquer auxílio transportou para o local do acidente duas fracções de carril e algumas barretas; depois, e de colaboração com o pessoal daquele comboio procedeu ao respectivo carrilamento; *António Manuel Reforço*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e providências tomadas quando, estando de folga e ao viajar na automotora n.º 8128, ao notar que no Km 168,950 — Sul havia um carril partido, deu conhecimento do facto na estação de Represas; *Manuel Joaquim*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e providências tomadas ao ser-lhe comunicado que ao Km 168,950 — Sul se encontrava um carril partido, pois munuiu-se da ferramenta própria e colocou uma travessa sob a fractura; *José da Palma Correia*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e providências tomadas ao verificar que o pavimento da P. N. do Km 235,887 — Sul estava totalmente queimado; *Afonso Pinto Cardoso*, operário de 4.ª classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de uma nota de 500\$00, que encontrara na gare da estação de Juncal; e *José Pereira Gomes*, servente de 2.ª classe — encontrou no cais de passageiros da estação da Régua um sobrescrito contendo a importância de 270\$00 que prontamente entregou ao seu chefe.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — José Franco Camocho, inspector de secção de exploração; Alvaro Duarte Maia, adido técnico de 2.^a classe; Mário José Ribeiro Sanches, agente de tráfego de 2.^a classe; Ricardo Charters Ribeiro, António de Oliveira e António Nunes de Oliveira, inspectores de receitas de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Manuel António Faria e António Jacob Urbano, chefes de estação de 1.^a classe; Amadeu Lopes Raposo, Augusto Esteves Carrilho, Alvaro Dias e João Paulo Fernandes, chefes de estação de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Manuel Ribeiro Rodrigues, chefe de estação de 2.^a classe; João da Silva Antunes, Zacarias Rodrigues Mota, Alberto Euzébio, António Tomé Pedro e Vítor Ramos Domingos, chefes de estação de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — João da Costa Carreiras, chefe de estação de 3.^a classe; Eugénio Ferrer Negrão, Jorge Carlos Ramos, Manuel Gaudêncio e Joaquim da Silva, factores de 1.^a classe; e António da Silva, condutor principal.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — José Sebastião Mendonça Júnior, electricista de telecomunicações de 1.^a classe; António da Mota, condutor de 1.^a classe; Adelino Fernandes Pereira, revisor de bilhetes de 1.^a classe; Delfim Pereira, agulheiro de posto; João Rolo Alves, servente de 1.^a classe e Bernardo de Almeida, guarda de P. N.