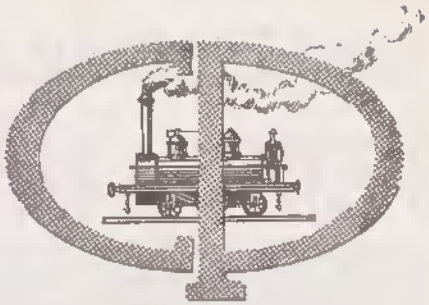
Boletim da C. P.

Número 440

Fevereiro de 1966

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 440 • FEVEREIRO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
EDITOR: DR. ELIO 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

Prémio da Administração — 1965

O Conselho de Administração da Companhia vem instituindo desde 1960 o «Prémio da Administração» destinado a galardoar, em cada ano, os ferroviários que por actos excepcionalmente meritórios mais contribuam para o prestígio da Empresa ou para a maior eficiência dos Serviços.

Referentemente ao último ano, foram premiados quatro agentes: três por actos corajosos de salvamento e abnegação e um por denodada defesa do património ferroviário.

Além de expressivamente louvados pelo Conselho de Administração, os ferroviários distinguidos foram agora presenteados com relógios de pulso, entregues pelo director-geral da Companhia, em sessão para o efeito promovida.

GALARDÃO AO MÉRITO

FERROVIÁRIOS DISTINGUIDOS COM O *Prémio Administração-65*

O Director-Geral da C. P. presidiu à sessão solene

CONFORME foi largamente divulgado na Imprensa, o Conselho de Administração distinguiu em 1965 com o «Prémio da Administração» quatro modestos ferroviários que por actos excepcionalmente meritórios contribuiram para o prestígio da Companhia.

Esses agentes que foram oportunamente louvados pelo Conselho de Administração, receberam como recordação, no passado dia 13 de Janeiro, das mãos do sr. eng. Espregueira Mendes, relógios com a indicação do prémio instituído.

Para o efeito teve lugar uma singela sessão, na sala de Conferências de Santa Apolónia, em que além do ilustre director-geral estavam presentes os srs. engs. Júlio dos Santos, chefe da Divisão da Exploração, José Perestrelo Guimarães, chefe da Divisão da Via e Obras, Pereira de Magalhães, chefe da 1.ª Zona da Via e Obras, Alves Ribeiro, chefe do Serviço da Conservação e Jaime Menezes e Vasconcelos, chefe da 2.ª Zona da Via e Obras.

Foram galardoados os seguintes agentes:

ANTÓNIO PINTO LEITÃO, *assentador de 1.ª classe, do distrito 24 — Pedras Rubras (linha da Póvoa), porque quando em 8 de Dezembro de 1964 estava em casa a gosar o seu descanso semanal, ao ouvir fortes pancadas dadas nos carris, acorreu a inquirir de tão estranho facto deparando então com um homem que, criminosamente, ao Km 7,628 da linha da Póvoa, tentava partir um troço de linha para provocar um possível descarrilamento. Apesar de agredido pelo facinora, evitou o atentado e perseguindo-o contribuiu para a sua prisão.*

O director-geral da Companhia entregando ao assentador António Pinto Leitão o «Prémio da Administração»

★

★

ANTÓNIO ANDRADE DE SOUSA, *ao tempo trabalhador eventual da via e presentemente servente de 3.ª classe, no distrito 286 — Chelas (linha de Cintura),*

porque em 10 de Março de 1965 encontrando-se de guarda na P. N. do apeadeiro de Marvila e com as cancelas fechadas, notou que uma mulher atravessava distraìdamente a linha no preciso momento em que se aproximava o comboio n.º 2922; e como esta não atendesse os seus avisos, lançou-se deliberadamente sobre ela, fazendo-a cair fora do perigo e salvando-a assim com risco da sua própria vida.

ANA MARIA PIMENTA, *guarda de P. N. de 1.ª classe, do distrito 216 — Caxarias (linha do Norte), porque em 3 de Junho de 1965, encontrando-se em serviço na P. N. ao Km 140,475 da linha do Norte, ao verificar que uma mulher que sofre de doença mental tentava atravessar a via na ocasião em que o comboio n.º 20 011 se aproximava, desobedecendo aos seus toques de corneta e a acenos de aviso, lançou-se decidida pela frente da composição, salvando assim a referida mulher, com risco da sua própria vida.*

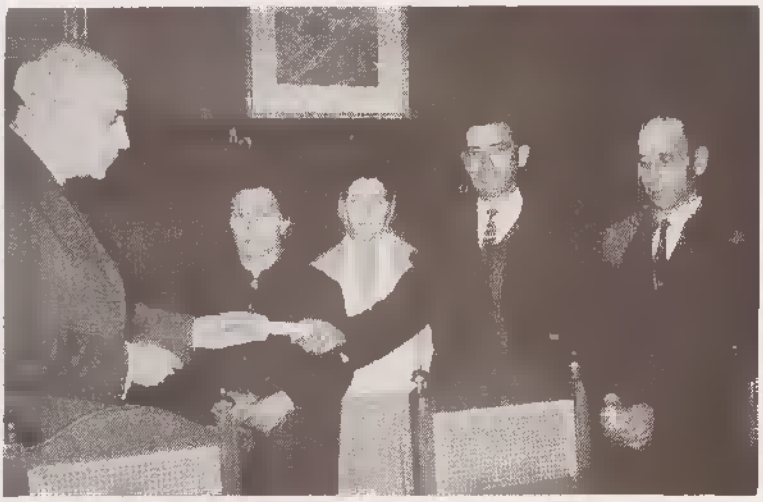
MARIA DE LOURDES DE JESUS FERREIRA, *substituta de guarda de P. N., do distrito 256 — Fornos de Algodres (linha da Beira Alta), porque quando se encontrava no seu posto, no dia 9 de Novembro de 1965, ao Km 150,452 da linha da Beira Alta, salvou de morte iminente, de ser trucidado pelo comboio n.º 1381, um homem alienado mental que teimosamente tentava a travessia apesar dos repetidos gritos e toques de corneta daquela guarda.*

* * *

O sr. eng. Espregueira Mendes, ao entregar os prémios, elogiou-os a todos pelos actos de tão elevado merecimento que os fizeram justamente distinguir, tendo para cada um palavras de muito apreço e congratulação.

Em nome dos contemplados falou a guarda substituta de P. N. Maria de Lourdes de Jesus Fer-

★



O servente António Andrade de Sousa, a recebendo o seu prémio

★

A entrega do prémio à guarda de P. N. Ana Maria Pimenta

★

reira, que em palavras desembaraçadas, naturalmente simples mas emotivas, contou as circunstâncias especiais do salvamento em que interveio — apesar do estado de gravidez adiantado em que se encontrava e em que felizmente seu filho se salvou — confessando a honra que sentia em receber tão alto galardão. Expressando a sua grande paixão pelo caminho de ferro e pela vida profissional ferroviária solicitou — no que foi prontamente atendida — a sua passagem ao quadro efectivo.

★

Maria de Lourdes de Jesus Ferreira, substituta de guarda de 1.ª N., ao receber o seu prémio

★

Os quatro ferroviários contemplados com o «Prémio da Administração-65»

★

*
* *

O Conselho de Administração resolveu igualmente, e a título excepcional por se tratar de um estranho ao caminho de ferro, galardoar com o «Prémio da Administração», pelas circunstâncias invulgares do ocorrido, o 2.º grumete da Escola de Alunos Marinheiros, de Vila Franca de Xira, Liberto Álvaro Diogo Freixo, estranho ao caminho de ferro, porque no dia 16 de Outubro de 1965, salvou de morte certa, na estação do Setil, o fogueiro tirocinado Floro da Silva vítima de descarga eléctrica, facultando-lhe, com prontidão e destreza, a respiração artificial «boca a boca» após este ter sido electrocutado por corrente de água das chuvas que caía da catenária.

A cerimónia de entrega do prémio da C. P. foi feita na Escola de Alunos Marinheiros de Vila Franca de Xira, na ocasião do juramento de bandeira, pelo comandante daquele estabelecimento naval e na presença do representante da nossa Direcção-Geral, sr. eng. Horta e Costa, chefe da Divisão do Material e Tracção.

REFORMAS

ENGENHEIRO
João Monteiro

Em 1 de Janeiro findo, passou à situação de reformado o sr. eng. João da Cunha Monteiro, subchefe da Divisão do Material e Tracção, por ter atingido o limite de idade.

Matriculou-se no Instituto Superior Técnico em 1913 na frequência do curso de engenharia mecânica, o qual interrompeu em Março de 1916 por motivo da sua incorporação no Regimento de Artilharia da Guarnição. Fez parte, como tenente miliciano, do primeiro destacamento saído do Continente durante a I Guerra Mundial para ocupação da Ilha da Madeira logo após o bombardeamento daquela ilha. Teve baixa do serviço militar em 1919 por ter tomado parte no Movimento Monárquico de Monsanto.

Nesse mesmo ano de 1919 regressou aos estudos no Instituto Superior Técnico, tendo concluído em 1922 o curso do qual fez parte entre outros o falecido eng. Duarte Pacheco que veio a ser ministro das Obras Públicas.

Admitido ao serviço da Companhia como engenheiro praticante em Outubro de 1923, foi colocado nas antigas Oficinas Gerais de Lisboa-P. em Janeiro de 1925 tendo, ao serviço nas mesmas Oficinas ascendido a engenheiro adido em Janeiro de 1926, a adjunto em Janeiro de 1927, a subchefe de serviço em Janeiro de 1933 e a engenheiro principal, chefe das mesmas Oficinas, em Janeiro de 1943.

Em Julho de 1946 foi nomeado chefe de serviço na Divisão, tendo ascendido à chefia do Serviço de Oficinas em Outubro de 1956 e a subchefe da Divisão em Julho de 1962.

No decurso dos seus 42 anos de vida ferroviária foi inúmeras vezes encarregado de importantes missões, algumas no estrangeiro, tendo sido diversas vezes louvado. De entre essas incumbências e louvores destacamos:

Em 1930 — Fez parte com o falecido eng. Valentim Bravo e o eng. Gomes Leal de uma missão de estudo a França, junto dos Caminhos de Ferro Paris-Orleãs. No regresso, depois de elaborado o respectivo relatório, empreendeu a reorganização oficinal tanto das Oficinas do Barreiro como das Oficinas de Lisboa-P.. Dessa reorganização resultaram grandes benefícios, entre os quais a diminuição do custo das reparações, sua perfeição, regularidade e aumento de produção.

Em 1934 — Foi louvado pela Comissão Executiva pela dedicação de que deu provas na organização do Campo de Férias das aulas de ginástica dos aprendizes, em 1933.

Em 1935 — Foi designado para um estágio nas Oficinas dos Caminhos de Ferro Belgas, para onde seguiu em Maio, tendo regressado em Setembro.

Em 1936 — Por incumbência do então chefe da Divisão, eng. Jorge Malheiro, empreendeu conjuntamente com os engs. Gomes Leal e João Noronha, a reorganização da Oficina de Vagões de Entroncamento em cadeia, organização

cujos resultados excederam a expectativa.

Em 1937 — Por decisão da Comissão Executiva, em sessão de 23 de Março, foi aprovado manifestar-se-lhe o agrado da C. P. a propósito da boa impressão obtida pelo ministro das Obras Públicas e pelo director-geral de Caminhos de Ferro quando das suas visitas às Oficinas do M. C. de Entroncamento em meados desse mês.
Neste mesmo ano seguiu novamente para a Bélgica em missão de que fizeram parte igualmente os engs. Valentim Bravo e João Noronha, tendo feito um estágio nas Oficinas da «Maline» de onde seguiu para a Inglaterra para visitar Oficinas de reparação do material ferroviário.

Em 1938 / 1939 — Em Novembro de 1938 partiu em visita a vários países da Europa com vista a obter elementos para a aquisição de automotoras, tendo regressado em Janeiro de 1939.
Nesse ano de 1939 partiu novamente para a Alemanha com o mesmo objectivo (havia sido decidida a compra de 20 automotoras alemãs, cuja aquisição se não verificou por entretanto ter eclodido a II Guerra Mundial).
Ainda nesse mesmo ano, tendo sido resolvida a aquisição de 29 carruagens de aço inoxidável nos E. U. A., seguiu para aquele país acompanhado do eng. Vasco Viana para proceder à recepção dessas carruagens. Este material foi embarcado em 1940.
Entretanto recebeu ordem para permanecer neste país a fim de tratar da aquisição de materiais, incluindo carvão destinado ao nosso País. Desta missão regressou em 1948.

Entretanto recebeu mais os seguintes louvores:

Em 1944 — Louvado pela Comissão Executiva em Agosto pelos esforços inteligentes feitos com vista à obtenção da licença para a construção de 22 locomotivas a uma firma americana.

Em 1945 — Felicitado e louvado pela Comissão Executiva em sessão de 1 de Agosto em face da informação do Conselho Técnico Administrativo em consequência da muito útil colaboração dada àquele Organismo na aquisição de carvão americano.

Em 1949 — Louvado pelo Conselho de Administração em Outubro pela colaboração dada à organização da viagem do Generalíssimo Franco ao nosso País.

Em 1949 — Neste ano, após o seu regresso da América, dirigiu toda a instalação dos Postos Diesel de Campolide e Gaia destinados à conservação do material diesel, e estabeleceu regras para orientação da respectiva conservação.

Em 1951 — Voltou aos E. U. A. chefiando a missão de recepção de 19 locomotivas diesel-eléctricas, também de grande linha, tendo nessa ocasião estudado a conservação desse material, e adquirido máquinas e ferramentas necessárias à conservação do mesmo e peças sobressalentes.

Como chefe do Serviço de Oficinas, a que ascendeu em Outubro de 1956, empreendeu a reorganização dos Grupos Oficinais, incluindo as Escolas de Aprendizes, ficando todos sujeitos a um sistema unificado.

Grupo de Trabalho — Presidiu ao Grupo de Trabalho que elaborou o Regulamento para a condução de unidades motoras, que estabelece as cartas de condução respectivas, consideradas de grande interesse.

No período que decorreu de Fevereiro de 1961 até Junho de 1962 foi incumbido de várias visitas ao estrangeiro para escolha de máquinas-ferramentas, citando-se a aquisição do torno de rodados de grande produção que mais tarde foi adquirido para as Oficinas de Entroncamento, e colaborou no estudo da localização das novas Oficinas de Motorizados construídas no Entroncamento.

Colaborou no estudo da transferência das Oficinas de Lisboa-P., que se encontra quase concluída, estudo este que incluiu o projecto de ampliação da Oficina de Vagões destinada ao L. P. e P. R. de carruagens.

O Conselho de Administração, por ocasião da sua passagem à reforma, conferiu-lhe sob proposta da Direcção-Geral, um expressivo louvor pela sua brilhante actividade ao serviço da C. P.

TEMAS TÉCNICOS

Os transportes terrestres no enquadramento dos problemas da exportação portuguesa. Reflexões quanto aos transportes internacionais por via férrea

PELO DR. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE
SUBCHEFE DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

1 — Ao justificar a iniciativa da realização deste Colóquio da Exportação, sublinhou a Associação Industrial Portuguesa, e muito bem, que o problema da nossa exportação «assume aspectos multiformes e complexos porque, hoje em dia, o esforço de exportação deixou de poder conduzir-se sobre uma base individual e passou a sistematizar-se ao nível de uma questão de Estado».

Ora, os transportes terrestres — mormente os que se realizam por via férrea — correspondem justamente, a nosso ver, a um desses aspectos. Embora actualmente, para alguns, eles possam não constituir problema da primeira ordem de preocupações, a verdade é que certas perspectivas que é lícito poder admitir para o nosso comércio externo devem obrigar-nos, paralelamente, a reflectir e a ventilar umas tantas ideias acerca de um sector através do qual se materializará tantas vezes a fase final da exportação.

Estamos em crer que o produto dessas reflexões não há-de ser inútil para os que participam neste Colóquio em representação do sector exportação, e, por outro lado, os que aqui estão em delegação dos transportadores e transitários muito terão a ganhar com os depoimentos, sugestões e reparos que os primeiros achem por bem produzir a tal propósito, com toda a autoridade que a sua larga experiência lhes confere nesta matéria especializada.

2 — Tomando para referência o volume total do nosso comércio externo (8462 mil toneladas em 1963) (1) é óbvio que a quota-parte do tráfego internacional terrestre há-de ser diminuta, talvez na ordem de 2 a 3 %. Se daquele número todavia excluirmos as mercadorias transaccionadas com o nosso Ultramar, e com os diversos Continentes, excepto Europa, relações para as quais não é possível a intervenção dos transportes terrestres, julga-se que aquela participação possa exceder os 6 %. E se ainda nos reportarmos pròpriamente a uma parte da Europa Continental, pondo de lado uns tantos países insulares ou periféricos, é possível que se chegue a 8 ou mesmo a 10 % com o nível actual do tráfego internacional terrestre.

Não traduzindo esta participação na verdade uma posição relativa de grande peso, é contudo inegàvelmente importante, de mais se tivermos em conta a nossa posição como país periférico, em cuja faixa litoral se localizam os grandes núcleos populacionais, as principais indústrias e outras actividades económicas mais importantes.

É aceitável que a participação da via terrestre no nosso comércio internacional não alcance entre nós relevo comparável ao de outros países europeus, os quais, embora com extensa faixa marítima, fazem parte daquela porção da Europa que pelas suas características demográficas e geo-económicas apresenta elevadíssimo intercâmbio comercial através das fronteiras terrestres contíguas.

Tem-se uma ideia da importância que a via terrestre assume no tráfego internacional de alguns países, atentando nos números que seguem só quanto ao tráfego de importação e de trânsito por caminho de ferro:

Mercadorias procedentes de outras redes estrangeiras e em trânsito	Milhares de toneladas	% do tráfego total da respectiva rede ferroviária
Alemanha (Caminho de Ferro Federal Alemão)	35 602	11
França (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses)	35 270	15
Itália (Caminhos de Ferro do Estado)	11 563	20
Dinamarca (Caminhos de Ferro do Estado)	1 954	28

Note-se que em países como a Bélgica e a Noruega as percentagens antes indicadas são ainda apreciàvelmente superiores (respectivamente 31 e 75), mas que são explicadas por condições geo-económicas verdadeiramente singulares.

A posição da Espanha neste capítulo também nos interessa sobremaneira, já por certa similitude da sua eco-

(1) Considerando a Importação, a Exportação e o Trânsito (indirecto e directo).

N. R. — Este artigo é a comunicação apresentada pelo autor, como representante da C. P. ao Colóquio da Exportação, organizado pela Associação Industrial Portuguesa, em Março de 1965.

nomia e do seu desenvolvimento económico em relação ao nosso País, já pela sua vizinhança connosco, já pela contiguidade geográfica que apresenta com um dos países daquele núcleo da Europa econòmicamente tão activo e que atrás aludimos.

Alguns números de que dispomos revelam-nos que de Janeiro a Outubro de 1964 o tráfego ferroviário internacional (através dos pontos fronteiriços franco-espanhóis) foi o seguinte:

Tráfego de exportação — 932 milhares de toneladas
Tráfego de importação — 434 milhares de toneladas

o que traduziu grande aumento em relação ao ano transacto, em que os números foram respectivamente de 485 e 306 milhares de toneladas.

Só o tráfego de exportação de frutos e legumes frescos contribuiu em Outubro com mais de 55 mil toneladas.

Quanto ao nosso País, os números provisórios para o período de Janeiro a Novembro indicam um total de entrada e saída pelas fronteiras terrestres de cerca de 170 mil toneladas, das quais cerca de 142 couberam à exportação. Este total não representa senão 5 % do tráfego ferroviário global na rede da C. P., nível por conseguinte muito mais modesto que nas redes europeias antes referidas. Importa salientar no entanto que, de 1960 a 1963, o incremento havido foi superior a 300 %, alcançando mesmo mais de 800 % no tocante aos transportes em grande velocidade e nos 11 meses de 1964 o acréscimo foi da ordem de 100 % em relação ao nível do ano anterior.

Estas realidades estatísticas e algum conhecimento das circunstâncias que rodeiam o progresso deste tráfego determinam as considerações que seguem.

3 — Em primeiro lugar, que perspectivas oferece o tráfego internacional por via terrestre de, e para, o Continente Português?

É evidente que tais perspectivas estão indissolùvelmente ligadas à evolução do nosso comércio externo, mormente à forma como se processar o delineamento das grandes correntes de troca com o espaço europeu. Mas, não obstante todas as reservas que naturalmente ocorrem a quem se debruce sobre um problema tão cheio de incertezas como é o do sentido desse delineamento, afigura-se-nos não ser destituída de lógica a conjectura segundo a qual se assistirá nas próximas décadas à intensificação do intercâmbio entre Portugal e os restantes países da Europa do Ocidente. Certas tendências actuais — e de que as estatísticas antes citadas são índice esclarecedor — assim no-lo fazem pensar. Por outro lado, o apreço cada vez maior atribuído à rapidez do transporte e a exigência, por motivos técnicos e económicos, de transportes tanto quanto possível directos, isto é, sem transbordos ou com o menor número possível de rupturas de carga (redução de manuseamentos, garantia de inviolabilidade, supressão ou aligeiramento de embalagens, etc.), conferem aceitabilidade à hipótese de, talqualmente se está a verificar no tráfego internacional de outros países europeus, a via terrestre vir a suscitar a preferência para uma boa variedade de mercadorias, seja de grande valor por unidade de peso, seja de carácter perecível ou requerendo transferência urgente e cadenciada.

Todas estas razões conjugadas — intensificação do comércio inter-europeu, por um lado, e melhor qualificação para certos casos dos transportes terrestres por outro — realçam suficientemente o papel que os transportes terrestres podem ser chamados a desempenhar cada vez mais nos próximos anos para que o desenvolvimento das trocas comerciais com o nosso País atinja a expressão que uns e outros anseiam.

A cadência de crescimento dos últimos anos — observada através dos transportes por via férrea, os únicos de que dispomos de estatísticas — é já de si um indicativo precioso.

E se é certo que uma quota-parte apreciável da expansão verificada é consequente dos transportes volumosos de cimento e fertilizantes exportados de Portugal para Espanha — nem sempre revestindo carácter de continuidade mas antes esporádico — também é inegável que fortes aumentos se registam numa larga gama de produtos importados em que sobressaem os aparelhos eléctricos, a maquinaria diversa e os órgãos e peças de máquinas.

Isto parece significar que a via férrea será apta também para o transporte internacional de muitos dos nossos produtos industriais se os exportadores amanhã conseguirem levar a bom termo os seus esforços com vista à mais intensa colocação daqueles nos mercados europeus.

De resto, tem-se verificado que a via férrea tem actuado a contento na exportação de alguns produtos para países de além-Pirinéus, como no caso de mármores para a Suíça, de artigos de mobiliário e de artesanato para a Bélgica, de cortiças para a Alemanha, Áustria, Suíça, etc.

4 — No que se refere às relações de tráfego com países de além-Pirinéus, há que assinalar um elemento que vem contribuindo enormemente para facilitar o transporte por via férrea: a utilização do *vagão de eixos intermudáveis*. Na verdade, como a bitola das vias férreas da Península Ibérica (1,665 m/1,674 m) é diferente da dos países de além-Pirinéus (1,44 m) se são utilizados os vagões usuais pertença das administrações ferroviárias, as mercadorias, tal como os passageiros, são penalizadas com o transbordo e as inerentes operações e demoras. Daí o valor inestimável dos vagões de eixos intermudáveis que, mercê de instalações especiais nas estações fronteiriças franco-espanholas, podem ràpidamente mudar os eixos apropriados à bitola de via peninsular para os que são requeridos para a rede da França e vice-versa, ficando assim asseguradas relações directas não só com este último país como ainda com países longínquos, como a Dinamarca, a Grã-Bretanha, a Noruega [2] e países de Leste.

Os vagões podem então circular da fábrica de origem até à fábrica ou entreposto de destino, quando em ambos os casos existam ramais particulares, atravessando numerosas fronteiras sob selagem aduaneira [3].

Esta técnica do vagão de eixos intermudáveis, não sendo nova — antes da II Guerra Mundial eram então muito utilizados nas relações entre França e Portugal os chamados vagões «Duboc» — só a partir de 1950 começou a ganhar grande incremento para o tráfego de, e para, Espanha, mercê da exploração em grande escala de material circulante desse tipo levada a efeito pela empresa espanhola «Transfesa» — Transportes Ferroviários Especiales, S. A. [4].

Assegurando inicialmente o tráfego com Espanha, em breve passaram os ditos vagões a realizar transportes internacionais de, e para, Portugal o que tem sucedido em ritmo sempre crescente. Basta dizer que em 1964 o número de vagões entrados excedeu já *1400*, o que representa mais do *triplo* do número verificado no ano de 1962. Este nível de tráfego de importação contrasta, todavia, de modo flagrante, com o de exportação, em que o número não vai além de algumas dezenas. Isto parece significar que o nosso comércio exportador ainda não se dispôs a utilizar em larga medida, tal como fazem os seus congéneres estrangeiros, este inapreciável instrumento de transporte agora ao seu alcance.

Nestes vagões podem transportar-se cargas completas — de, e para, a Alemanha, Inglaterra, Itália, etc. — e também carga diversa agrupada de um ou mais expedidores para vários destinatários, operação só possível com o estabelecimento pelas administrações ferroviárias (CP, RENFE, SNCF, DB e CFF, ou sejam, respectivamente, os Caminhos de Ferro Portugueses, Espanhóis, Franceses,

---

(2) As relações entre o Continente Europeu e a Grã-Bretanha e Escandinávia são estabelecidas por «ferry-boats» que transportam os próprios vagões.

(3) É o caso do tráfego de peças para a montagem de automóveis destinado a algumas das nossas recentes fábricas da especialidade.

(4) Esta Empresa está ligada financeiramente à RENFE.

Alemães e Suíços) de «tarifas de grupagens» em combinação com a «Transfesa». A grande utilização que tem sido dada a este sistema por parte de algumas empresas transitárias nacionais e estrangeiras comprova o interesse em se ter criado há anos este tipo de tarifas, sobretudo para determinado género de mercadorias que normalmente não se transaccionam em grandes partidas de cada vez.

Um caso concreto de excelentes provas dos vagões de eixos intermudáveis foi o da exportação de uvas portuguesas. Em *1960*, em experiência realizada pelo Grémio Nacional da Exportação de Frutas, com a colaboração do Fundo de Fomento de Exportação, alguns vagões completos com a nossa esplêndida uva da região de Vila Franca de Xira seguiram até Hamburgo, Frankfurt (Main), Viena, Londres, etc., onde o produto chegou ao fim de 5/6 dias, em óptimas condições qualitativas. Tratou-se neste caso de uma experiência que bem pôs à prova o interesse da via férrea no transporte de géneros perecíveis exportados do nosso País (o transporte efectuou-se em Agosto e Setembro e empregaram-se vagões refrigerados), o que aliás só veio confirmar o que há alguns anos já estava amplamente divulgado em Espanha, de onde todos os anos partem milhares de toneladas de toda a espécie de frutos e legumes verdes para os mais variados países da Europa.

5 — Nas relações de tráfego de Portugal com a Espanha basta o emprego de vagões de eixos normais. Já citámos os exemplos do cimento e dos adubos, mas muitos outros casos de vagões completos se têm verificado: vidraria, produtos cerâmicos, minérios, maquinismos, carvão, peixe fresco, ananases, etc.

A evolução verificada nestes anos mais recentes com o tráfego internacional por via férrea — quer com os países de além-Pirinéus quer com a própria Espanha — faz-nos acreditar no seu prosseguimento e mesmo numa expansão acelerada.

Em especial, no tocante às relações comerciais com Espanha, as conclusões dos estudos já levados a efeito no Colóquio realizado neste mesmo local no ano transacto e as declarações das entidades responsáveis de ambos os países, nomeadamente quando da visita a Espanha do Ministro da Economia, permitem aventar que em paralelo com a nova conjuntura espanhola o intercâmbio entre os dois países se intensifique de forma nunca alcançada no passado. A contiguidade territorial e a existência de custos de transferência mais favoráveis entre certas zonas industriais de cada um dos países e as regiões consumidoras do país fronteiro podem constituir razão suficientemente activa para tal.

A par destas conjecturas que esboçamos não deve esquecer-se que a concretizar-se uma política de desenvolvimento regional, através de localização de indústrias e criação de novos pólos de crescimento em distritos do interior, estará mais indicado econòmicamente nalguns casos a essas indústrias, se desejarem exportar ou importar, fazê-lo directamente por via terrestre, do que através do porto de mar mais próximo. Mais uma razão adicional portanto para amanhã se atribuir maior relevo à via terrestre como via internacional do tráfego ligado a essas indústrias.

6 — Limitamos os exemplos antes apresentados a tráfegos que utilizam a via férrea no transporte internacional, pois dessa via temos melhor conhecimento por força das nossas ocupações.

Não ignoramos no entanto que pela via rodoviária se canaliza tráfego também apreciável, com certo grau de diversificação. A carência de estatísticas, mesmo revestindo carácter elementar, não nos possibilita todavia o esclarecimento que se tornaria necessário para abordarmos com o desenvolvimento merecido este tipo de transporte terrestre.

De resto, se a coordenação é uma necessidade incontroversa no mercado de transportes estritamente nacional, ela não o é menos nas relações do tráfego internacional, até porque de contrário a concorrência muito poderá agravar-se pela actuação incontrolada das empresas rodoviárias estrangeiras que passem a enviar habitual ou ocasionalmente os seus camiões a Portugal. Por isso formulamos o voto de que os transportes internacionais de mercadorias, a par do estímulo sempre desejável, devem ser coordenados por forma a que se evitem duplicações supérfluas ou mesmo nocivas e que cada país tire o maior proveito possível do respectivo sistema de transportes.

7 — Em face do nível de tráfego internacional de mercadorias que já hoje se regista por via férrea e das perspectivas favoráveis de robustecimento cada vez maior nos próximos anos, ocorre reflectir se as disponibilidades actuais de equipamento — instalações fixas, material circulante e auxiliar — darão satisfação no futuro, do ponto de vista quantitativo e qualitativo, às solicitações crescentes do tráfego que plausìvelmente se podem aventar.

E, assim:

— *Nas infra-estruturas* — A par da sempre desejável melhoria das condições de circulação e velocidades, poderá constituir ponto digno de atenção a renovação de certos troços de linhas férreas internacionais e o reforço de pontes por forma a facilitar a utilização de vagões de grandes cargas. O exemplo que já hoje nos é dado com os transportes «massivos» de cimento (5) ilustra suficientemente tal necessidade.

Caberão ainda dentro deste ponto todas as melhorias de ligações do caminho de ferro com as nossas instalações portuárias e a boa serventia destas com linhas férreas. De facto, não só em vagões directos que atravessem as fronteiras se canaliza o nosso tráfego de exportação; porção apreciável desse tráfego (embora não considerado estatìsticamente como internacional), utilizando a via férrea, procede das fábricas ou armazéns e vai embarcar aos nossos portos com destino ao estrangeiro. Ora, é de muitos sabido que há deficiências que dificultam e oneram o contacto do vagão com o navio. Daí estarmos em crer que muito haverá a reflectir quanto à forma como hoje se processa o acesso ferroviário nos nossos principais portos, atento o exemplo estrangeiro e com vista à intensificação das nossas exportações. É problema não da empresa ferroviária mas mais das Administrações portuárias.

— *Nas estações de tráfego internacional* — Outro ponto, também não despiciendo, estará na conveniente especialização de certas estações ferroviárias ou recintos para o tráfego internacional de mercadorias, mormente quanto às necessárias instalações alfandegárias de cais e de armazenagem, o que em futuro mais ou menos próximo imporá obras de construção importantes que permitam ocorrer ao desembaraço rápido de elevado número de vagões. O problema — que, aliás, quanto a instalações de cais e de armazenagem, tem mais acuidade na importação do que na exportação — não é todavia do domínio exclusivo da empresa ferroviária mas antes terá de ser encarado com largueza de vistas pelos Poderes Públicos, dadas as implicações de vária ordem e os benefícios directamente colhidos por alguns organismos: Alfândega, departamentos ligados ao comércio externo, organismos de coordenação, etc.

— *No material circulante* — Será este ponto porventura que obrigará às mais sérias reflexões quanto ao futuro. Na realidade, se o nosso tráfego internacional por via férrea pôde apresentar nestes últimos anos acréscimos que, sem exagero, se podem qualificar de espectaculares, tal é devido essencialmente à utilização em medida apreciável nos respectivos transportes dos vagões espanhóis, quer da própria RENFE quer da «Transfesa» e suas asso-

(5) Em vagões-silos cuja carga máxima em Espanha pode ir até 42 toneladas.

ciadas (como é o caso dos vagões-silos). Pode admitir-se que o processo continue a satisfazer quanto às grandes correntes de tráfego de importação, e também quanto a uma exportação que não vá além de certos limites, mas já é legítimo exprimir dúvidas quanto a poder bem satisfazer-se o serviço na hipótese, bem plausível, de a nossa exportação vir a ter enorme expansão pela via terrestre — e o raciocínio é válido tanto para exportações destinadas à Espanha (em vagões de eixos normais, portanto), como para países de além-Pirinéus (em que os vagões mais aconselháveis seriam os de eixos intermudáveis).

Não é de olvidar o papel meritório que os vagões «Transfesa» têm desempenhado também na exportação, embora em escala inferior à da importação. Mas pergunta-se se não se deixarão motivos para futuros «estrangulamentos» (6) se nos deixarmos aferrados ao sistema actual, tendo em conta, além do mais, que o surto por que passa ùltimamente o tráfego de exportação de Espanha já suscita habitualmente certas épocas de difícil obtenção dos aludidos vagões para as exportações portuguesas. Como organizar e satisfazer amanhã transportes por via férrea para elevadas tonelagens de frutas e legumes, frescos, de pescaria, de bebidas, de materiais de construção, de produtos industriais diversos, de artigos do nosso artesanato regional (7), etc.? Como é bem sabido, a maioria destas exportações tem a sua época própria de realização e não pode esperar, requerendo além disso certo prazo de transporte. A via férrea pode facultar um transporte rápido, intermédio entre o da via aérea e o da via marítima, além de que em muitos casos oferece três vantagens extremamente importantes (com o vagão de eixos intermudáveis): expedição directa (sem rupturas de carga, perdas de tempo nos portos, etc.), economia do percurso de condução ao porto de embarque, poupança considerável nas embalagens. Para isso todavia é preciso contar sempre, em qualquer época do ano, com disponibilidade de vagões.

Se se vier a deparar, pois, com apreciável expansão das nossas exportações — sobretudo se os produtos exigirem certa rapidez no transporte — poderá pôr-se um problema complexo de apetrechamento de material circulante adequado. E qualificamo-lo de complexo porquanto ele não só transcende nìtidamente a esfera de acção da empresa ferroviária como tem implicações de diversa ordem que convirá oportunamente ponderar. Há aspectos de investimentos, mas põem-se também opções que só aos Poderes Públicos e em especial aos sectores interessados e às entidades que superintendam nas nossas exportações caberá decidir.

Estamos em crer que uma colaboração luso-espanhola, mas mais ampla que a que já hoje existe, no aspecto técnico, financeiro e de organização comercial, seria solução a encarar, pois só assim se poderá vir a dar satisfação às solicitações que se julgam crescentes do tráfego internacional da Península com os países de além-Pirinéus, mormente no sentido da exportação.

— *Na coordenação técnica, em especial com contentores* — Sem insistir já no aspecto dos ramais particulares — com os quais muitos industriais obteriam então transporte directo de, e para, as fábricas — e de que tantos exemplos bem relevantes temos no nosso País, ocorre citar um engenho auxiliar do transporte que bem poderá vir a desempenhar entre nós papel interessante no tráfego internacional, tal como é prática corrente lá fora. Queremo-nos referir ao *contentor*. Para cargas não tão avultadas que não justifiquem o vagão ou para carregamentos especiais (exigindo o porta-a-porta, etc.) está bem justificado o uso do contentor em tráfego internacional.

Pelas vantagens que o sector da exportação poderia extrair com os contentores de uma boa coordenação técnica dos três meios de transporte, navegação, ferrovia, estrada, julga-se que o assunto é digno também da melhor atenção.

8 — Além destes pontos que acabamos de focar e relacionados com certos aspectos do equipamento, muitos outros, mais do âmbito da organização da exportação e do cumprimento de formalidades, podem ter directas implicações com os transportes terrestres. O problema das formalidades aduaneiras, por exemplo, e a forma como elas traduzem um ónus aos transportadores (demoras por retenção de material circulante e auxiliar, encargos diversos, etc.) e um gravame no comércio externo, talvez justificassem a sua análise por este Colóquio, com vista a simplificar processos e extrair úteis conclusões. Mas aos especialistas na matéria — que tantos aqui haverá decerto — deixaremos o encargo de nos elucidar a tal respeito.

(6) «Goulots d'étranglement».

(7) Como é o caso das expedições que já habitualmente se verificam com a participação portuguesa nas feiras e exposições internacionais, etc.

REFORMAS

Silvério Alves

Pediu a aposentação a contar de 1 de Janeiro, o chefe de escritório do Serviço de Compras dos Abastecimentos, sr. Silvério Alves. Funcionário competentíssimo, probo e de uma dedicação total à Empresa que serviu durante 46 anos, soube grangear entre superiores e subordinados uma posição bem vincada de prestígio e admiração pelos seus méritos profissionais e morais, aliados a uma modéstia própria da sua personalidade sempre pronta a amparar e encaminhar o pessoal de categorias mais humildes.

Pode dizer-se que a sua vida foi totalmente absorvida pelo serviço e a bem da Companhia, à qual não passou despercebida a sua integridade moral, zelo e dedicação sempre revelados nas mais diversas circunstâncias, louvando-o em sessão do Conselho de Administração de 12 de Maio de 1946.

Por motivo da sua reforma foi-lhe prestada uma sentida homenagem de despedida pelo funcionalismo dos Abastecimentos, presidida pelo Chefe de Serviço, sr. Conde de Almada, acompanhado pelo pessoal superior de todos os outros departamentos, durante a qual lhe foi entregue uma lembrança e foram exalçadas as qualidades que tão justamente lhe conquistaram uma posição de relevo e simpatia.

O seu Serviço saudando este exemplar funcionário, deseja-lhe longa vida e endereça-lhe sinceros votos de feliz reforma.

● O Conselho de Administração nomeou para médico do Posto Sanitário de 2.ª classe, de Beja, o sr. dr. Francisco Lopes Vasques, actual médico da 160.ª Secção; para médico do Posto Sanitário de 2.ª classe, de Torre das Vargens, o sr. dr. Manuel José Fernandes (que preenche a vaga do sr. dr. João Pires Pais Miguens, reformado) e de médico especialista de neuropsiquiatria, de Coimbra, do sr. dr. António Henrique de Elias Nunes Vicente (que preenche a vaga do sr. dr. José Augusto Correia de Oliveira, reformado).

● *A C. P. completou um estudo para o possível prolongamento da linha férrea entre Serpins e Arganil, por Góis, na linha da Lousã, da autoria do economista dr. Joaquim Sargaço Júnior. O novo troço de via larga, a construir-se, terá a extensão de 23,900 km e custará cerca de 50 mil contos, incluindo expropriações.*

Encara-se, num futuro longínquo, a ligação de Arganil com o Fundão, por via férrea, estabelecendo-se assim a ligação central da linha do Norte com a linha da Beira Baixa — e talvez o seu prolongamento à fronteira espanhola até Plasencia, criando-se assim uma nova e útil linha internacional.

● O sr. dr. Chaves Costa, médico adjunto dos nossos Serviços Médicos, apresentou na reunião do XI Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro, realizada no ano transacto, em Viena de Áustria, um estudo sobre a «Fadiga e insuficiência metabólica» que foi muito apreciado naquela reunião, conforme carta do respectivo secretário-geral à Administração da C. P.

● *Foi nomeado médico especialista de doenças do aparelho circulatório o sr. dr. Joaquim Carlos Barreto Fragoso, na vaga aberta pelo pedido de demissão do sr. dr. Eduardo Coelho.*

● Foram nomeados representantes da Companhia na Junta Autónoma dos Portos do Barlavento do Algarve, para o triénio de 1966/68, os srs. engs. Manuel da Silva Bruschy, como efectivo, e António Mateus Wenceslau, como substituto.

Por resolução do Conselho de Administração, estes engenheiros substituirão os actuais representantes da C. P. — srs. engs. Pina de Faria e Lopes Guerra — em todas as Juntas e Comissões Portuárias locais.

● *Foi promovido a contramestre de 2.ª classe, grupo A, e colocado na Oficina de Telecomunicações e Sinalização, o chefe de cantão de 1.ª classe sr. Francisco Sanches Lopes, que prestou boas provas de exame para essas funções e demonstrou reunir as qualidades indispensáveis ao desempenho das funções de contramestre.*

● Em Janeiro último prestaram provas para admissão como escriturárias dos Serviços Centrais cerca de 200 candidatas. As funcionárias admitidas destinam-se principalmente a preencher as vagas existentes nos escritórios de Santa Apolónia.

● De 1 de Janeiro de 1965 a igual data de 1966 saíram da C. P. 1852 ferroviários do quadro efectivo, assim distribuídos: reformados 1252; falecidos 97; por demissão a pedido 156; abandono de lugar 303; por medida disciplinar 7; incapacidade física 13; falta de probidade 2; reprovação em exame de aprendizagem 11; por resolução superior 3; por limite de idade (70 anos) 6 e por passagem à inactividade 2. Nas demissões a pedido, verificaram-se números mais elevados nos serventes, nos operários e nos escriturários. Nos abandonos de lugar, os números dizem respeito a serventes, a operários, a assentadores, a praticantes de factor e a escriturários.

● *A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» entregou, no passado dia 23 de Janeiro, mais duas moradias aos seus associados: ao n.º 241, do 2.º escalão, sr. Manuel Henriques da Silva, filho de ferroviário, no sítio dos Murtais, freguesia de Atalaia, em Vila Nova da Barquinha; ao n.º 246, sr. Manuel Faria da Silva, electricista das Oficinas do Entroncamento, na mesma localidade.*

● Nos dias 17 e 18 de Janeiro último, promoveu o Centro de Selecção, Formação e Promoção Profissional do GITA (Grémio dos Industriais em Automóveis) duas jornadas de estudo subordinadas aos títulos «Prevenção e Segurança nas Empresas de Transportes» e «A Selecção Profissional na Indústria de Transportes. Sua eficácia». Por parte da C. P. assistiram à primeira e à segunda daquelas jornadas, respectivamente, os srs. eng. Zeferino Bernardes Pereira, eng. de 1.ª classe da Divisão do Material e Tracção e dr. José Capão Farinha, adido técnico de 3.ª classe da Divisão da Exploração.

AGRADECIMENTO

Aos drs. Ramos Dias e António Seabra e ao enfermeiro Reis da Silva

Artur João da Silva Bastos, revisor de bilhetes de 3.ª classe, de Lisboa-R, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* manifestar o seu agradecimento ao sr. dr. Ramos Dias, ilustre director do Hospital do Trabalho, pelas atenções que lhe foram dispensadas aquando da recente intervenção cirúrgica a que foi submetido, aproveitando o ensejo para dar conta do seu reconhecimento aos enfermeiros e demais pessoal daquele estabelecimento hospitalar. Isto, sem esquecer a gratidão devida ao médico da Companhia sr. dr. António José Seabra, pela prontidão com que o observou e pelas providências tomadas no sentido de ser feito o seu internamento, e bem assim, ao enfermeiro sr. João Reis da Silva, que ao vê-lo chegar doente ao posto de Lisboa-R lhe dispensou imediatamente os cuidados necessários.

O MEU CAMINHO

POR DESIRÉ KOSZTOLANYI

O vento rugia. A obscuridade, o frio e a noite fustigavam o mundo, com a sua chibata gelada, e arrancavam-me a pele do rosto.

O meu nariz estava encarnado, as mãos gretadas e as unhas violáceas. Tinha lágrimas nos olhos, como se chorasse, ou como se a vida — que ainda se não tornou um bloco gelado — se tivesse dissolvido em mim próprio. À minha volta, bocejavam ruelas obscuras.

Estava aqui, à espera, pisando impaciente o passeio gelado. Soprava as unhas e depois voltava a aquecer, nas algibeiras do sobretudo, os dedos gelados.

Por fim, ao longe e ao fundo do nevoeiro, apareceu a luz amarela do «eléctrico».

* * *

O «eléctrico» rangeu nas calhas. Após uma curva brusca, parou na minha frente. Quis subir para ele, mas, mal toquei no varão de cobre, vozes hostis gritaram-me: «Vai cheio». Autênticos cachos humanos apegavam-se aos degraus. No interior do carro, numa duvidosa obscuridade, em que brilhava, avermelhada, uma lâmpada «eléctrica» de um só filamento, seres vivos piscavam os olhos e agitavam-se de vez em quando: homens e mulheres, com crianças nos braços.

Durante um instante, hesitei. Depois, num movimento brusco, saltei para o estribo. Não tinha nenhum motivo para me tornar exigente. Sentia tanto frio, que os dentes batiam uns nos outros, e além disso estava com pressa. Precisava de percorrer uma grande distância e carecia de chegar ao meu destino a todo o custo.

* * *

De começo, a minha situação era mais do que desesperada. Agarrara-me ao cacho humano e tornara-me um dos seus bagos. Atravessámos pontes e túneis, com uma velocidade vertiginosa. Cair era morrer. De vez em quando, tocava de raspão num muro iluminado, numa paliçada de tábuas ou no tronco de uma árvore. Jogava a vida.

Mas o que me fazia ainda sofrer mais do que o perigo, era o saber que os outros viajantes me odiavam. Em cima, na plataforma do «eléctrico», troçavam-me; em baixo, nos degraus, aqueles a quem a sorte me colara teriam saudado a minha queda com um suspiro de satisfação. Se eu ficasse sem o pescoço, sentir-se-iam libertos de um fardo.

Foi necessário muito tempo até conseguir içar-me à plataforma. Tinha apenas o espaço justo para meter um pé, de esguelha, mas, no fim de contas, pisava já terreno firme. E, agarrando-me com força às partes exteriores do carro, deixara de ter receio de cair. É facto que, também na plataforma, a opinião pública me era hostil. E a tempestade não tardou a desencadear-se. Em baixo já estavam um pouco habituados à minha presença. Tinham-me admitido, como se tolera uma triste realidade, e acabaram até por me ignorar. Em cima, o caso era diferente: era o último intruso, o inimigo mais recente contra o qual, de comum acordo, todos se coligavam. Abertamente, e também à sucapa, injuriavam-me, amaldiçoavam-me, murmurando contra mim frases maliciosas. Dirigiam-se-me em termos grosseiros e não faziam segredo do desejo que tinham a meu respeito: não viam o menor inconveniente em que eu desaparecesse debaixo da terra.

* * *

Mas eu não abandonava a luta. «Manter-me-ei até ao fim, dizia para comigo». E, para me dar coragem, pensava: «ainda que não seja senão para os irritar, fico...»

A minha teimosia deu um resultado: deitar a mão a uma das correias que serviam de apoio aos que estavam de pé, e agarrar-me a ela desesperadamente. Não tardou muito que não levasse um empurrão, mas com tanta felicidade que, mercê do impulso, fui atirado para junto da porta do carro, que era o lugar dos meus sonhos. Deixara de estar à entrada. Ficava agora no meio da multidão, enterrado profundamente naquela massa humana. Apertavam-me de todos os lados; a tal ponto que já começava a sentir calor. O aperto era às vezes tamanho, que me chegava a faltar a respiração, e sucedeu até que a biqueira de um guarda-chuva e a quina viva de uma mala ameaçaram perfurar-me o abdómen...

Mas, abstracção feita destes inconvenientes, que eram aliás passageiros, não tinha razão de queixa.

* * *

Com a continuação da viagem, comecei a ter certas vantagens. Entrava-se, ia-se, subia-se, descia-se. Houve um momento em que fiquei tão à vontade que consegui, com a minha mão esquerda, desabotoar o sobretudo, e, metendo a mão no fundo dos bolsos, satisfazer as solicitações amáveis mas insistentes do condutor, que até ali não tinham obtido nenhum resultado visível. Comprei um bilhete. Tinha a alegria de poder pagar.

Houve depois grande reboliço. Um revisor, de dimensões respeitáveis, içara-se para o carro. Os seus cem quilos fizeram transbordar a multidão, como um bocado

gigantesco de açúcar faz transbordar uma chávena de café cheia de mais. Desabotoei, de novo, o sobretudo e, com a minha mão direita livre, procurei o porta-moedas, que meti na algibeira esquerda das calças.

Estava, de facto, com muita sorte. Como o revisor, tal como uma máquina de perfurar túneis, abrira caminho por entre os corpos humanos empilhados, uma vaga, igualmente humana, empurrou-me para o interior do carro — nem quis crer nos meus olhos — e consegui deste modo o meu objectivo.

* * *

De súbito, deram-me uma pancada na cabeça e os botões do sobretudo foram arrancados. Mas que importância isso poderia ter, neste momento? Sentia-me envaidecido por ter chegado até ao interior do carro, e esta vitória dilatava-me o peito.

É claro que nem sequer pensava em me sentar. Além disso, tão pouco podia ver a casta favorecida dos que tinham o privilégio de estar sentados. Encontravam-se completamente tapados pelos que seguiam de pé e agarrados às correias de suspensão, os quais tão depressa se apoiavam nos seus próprios pés, como nos dos vizinhos. E a esses também não podia ver por causa da fumarada de cor suja, cheirando a alho, que emanava dos fatos humedecidos pelo nevoeiro hibernal.

Ao olhar para esta massa, calcando aos pés toda a dignidade humana, fui atacado de náuseas e pensei que, perto do fim, ia renunciar à luta e que não continuaria o meu caminho.

* * *

Neste instante, vi uma mulher. Estava de pé, num canto escuro. Tinha um vestido coçado, uma pele de coelho e mantinha-se encostada a um dos lados do carro. Parecia fatigada e triste. Era simples e meigo o seu rosto; pura, a testa; azuis, os olhos.

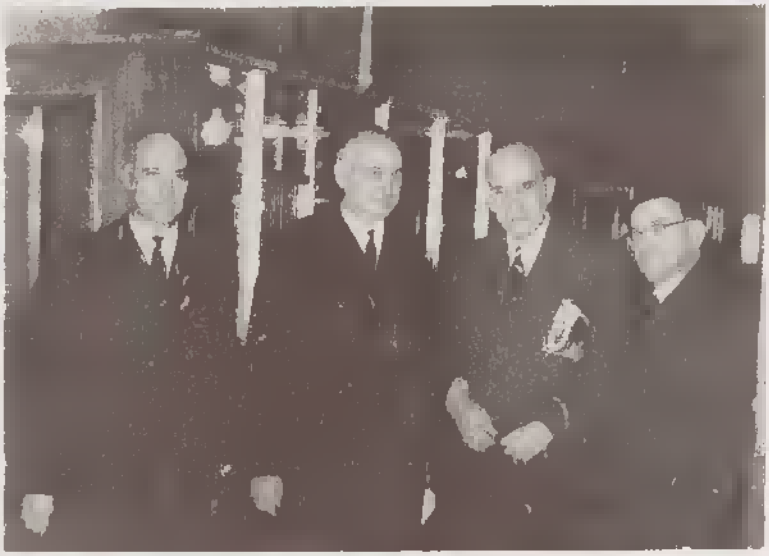
Quando a sensação da vergonha se me tornou insuportável, ao sentir os membros fatigados, as náuseas a virem-me à boca, entre os traços e as caras bestiais, através da atmosfera pestilenta, perscrutando por entre a onda de cabeças e chapéus, era a ela que procurava. A mulher passava quase todo o tempo com o olhar fixo na frente dela. Parecia-me que pensava como eu e que conhecia a minha opinião sobre este carro e também acerca de tudo o que me rodeava. Isso reconfortou-me.

Ela permitiu-me que a olhasse, e eu fitava-a, nos seus olhos azuis, como os doentes a chama azulada da lâmpada.

O «eléctrico» rangeu nas calhas... Quis subir para ele, mas vozes hostis gritaram-me: «Vai cheio». Autênticos cachos humanos apegavam-se aos degraus

Actualidades ferroviárias

A melhoria das relações ferroviárias internacionais, sobretudo entre Portugal e a Espanha tem merecido a maior atenção da nossa Direcção-Geral. Por diversas vezes o sr. eng. Espregueira Mendes se tem deslocado a Espanha para conferenciar com os altos dirigentes da Renfe ou para observar «in loco» as condições em que circulam os comboios procedentes ou destinados a Portugal — normalmente repletos pelas crescentes correntes de turistas e de emigrantes.



A gravura mostra o ilustre director-geral da Companhia, na recente visita que fez às novas instalações da estação de Irun, onde foi cordialmente recebido pelo engenheiro director da VI zona da Renfe, sr. Vicente Pérez de Laborda. Presentes, os inspectores da C. P. srs. José Martins Gomes e Fernando Pereira Garcia, da Divisão da Exploração.

---

acesa, numa enfermaria de hospital, para que os que sofrem não se sintam completamente sós.

* * *

É só a ela que eu devo o não ter perdido a coragem para lutar mais.

Ao fim de um quarto de hora, deparou-se-me um lugar sentado, num banco onde varões de cobre reservavam o lugar de quatro passageiros. Os que estavam sentados, à minha volta, eram burgueses abomináveis. Apertavam aos corpos as suas espessas peliças, fortalecidos pelos direitos que adquiriram e de que não queriam ceder a menor parcela. Contentava-me com o que se me tinha dado. Fingia não reparar no seu orgulho mesquinho. Conduzia-me como um saco. Sabia bem que os homens, por instinto, odeiam os outros homens, e que perdoam mais fàcilmente a um saco que a um dos seus semelhantes.

Quando viram que tudo me era indiferente; que não era senão um zero que não conta e que com ninguém conta, apertaram-se um pouco e facultaram-me algum espaço do que dispunham. Mais tarde, tive o prazer de escolher o lugar.

* * *

Por fim, tomei posse de um banco perto de uma das janelas. Instalei-me e olhei em torno. Para começar, procurei a mulher dos olhos azuis, mas já não a vi. Provàvelmente teria descido, enquanto eu lutava. Perdera-a para sempre.

Soltei um suspiro. Olhei através dos vidros, e só vi uma fila de lâmpadas, neve e portas sombrias, frias e fechadas.

Soltei de novo um suspiro, e bocejei. Tratei de me consolar da melhor maneira possível. Comecei por verificar que lutara e vencera. Alcançara o que era possível alcançar. O que se pode obter num «eléctrico» além de um lugar perto das janelas?

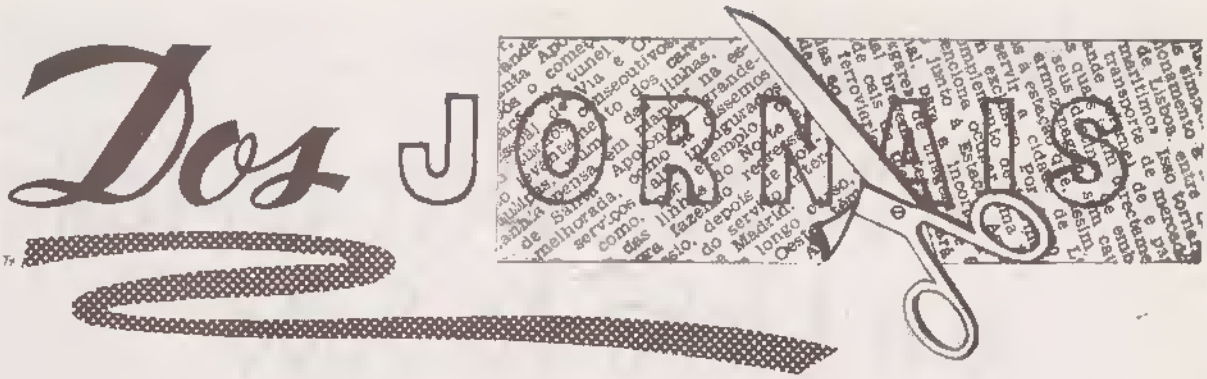
Reflecti e pensei, com satisfação, em cada um dos episódios da luta terrível que sustentara para tomar de assalto o «eléctrico»: os sofrimentos suportados no estribo, o cheiro pestilencial do interior do carro, a mentalidade que reinava, e censurava a minha pusilanimidade por haver perdido a esperança, a ponto de pensar em abandonar o combate, no último momento.

Contemplava os botões arrancados do sobretudo, como um combatente as suas feridas. Toda a gente passará — pensava com bom senso: — basta saber esperar. Não se alcança na terra fàcilmente a recompensa a que se tem direito, mas ela acaba por nos cair nas mãos.

Senti, então, vontade de gozar a minha vitória. Queria justamente estender as pernas entorpecidas e suspirar livremente, voluptuosamente, quando o cobrador se aproximou da janela. Voltou a tabuleta que indicava a direcção do carro, e gritou: «Fim da linha»!

Sorri. E desci do carro lentamente.

(Do livro *Contos Húngaros*)



A automação e o ensino profissional

O movimento técnico da automação não é de hoje nem é sòmente nesta época que se apresentam os seus efeitos sociais com o carácter de ingentes problemas a considerar e a resolver. Pelo menos desde as décadas iniciais do século XIX, com a vulgarização da máquina a vapor e o aparecimento da máquina-ferramenta, a substituição do braço humano pelo trabalho mecânico fez despontar os inquietantes dilemas de que se discutem agora mais instantemente as possíveis saídas. O que não havia no passado é a capacidade de previsão e de programação, sob responsabilidade superior dos governos, que obriga a encarar no nosso tempo sob perspectivas muito diversas estas questões sempre complexas da relação entre o homem e a máquina.

A automação nas suas formas actuais que a electrónica impulsiona e comanda, é uma corrente irreversível da nossa civilização. Pode deter-se aqui ou acolá, por algum tempo, a sua intensificação progressiva; pode conseguir-se, que sejam circunscritos os seus efeitos económicos ou sociais, para evitar abalos muito profundos e perturbadores. Mas a evolução é inevitável — e a máquina electrònicamente comandada será cada vez mais uma força determinante nas decisões do desenvolvimento económico e nas suas implicações humanas. Porque o reconhecem, e porque têm a noção clara da sua importância, diversos países estão a preparar as estruturas de previsão e de estudo que lhes permitam adoptar em devido tempo as medidas exigidas pelos progressos da automação. Nos Estados Unidos e na França foram constituídas comissões nacionais superiormente responsáveis para acompanharem o assunto; na U. R. S. S. existe já um Ministério da Automação; em outros países, a automação e os seus efeitos previsíveis foram colocados sob a alçada de serviços especializados no quadro dos serviços de planeamento.

O aspecto mais importante e de maior responsabilidade a considerar neste caso, segundo as opiniões mais fundamentadas nos países de grande desenvolvimento, é o do ensino e da formação profissional. Na medida em que a mecanização se intensificar, os subinstruídos serão os desempregados, ao mesmo tempo que o número de postos técnicos qualificados nas actividades económicas tenderá a aumentar ràpidamente. Os efectivos de engenheiros e de economistas exigidos pelo trabalho moderno nos países adiantados estão a aumentar actualmente na cadência média de 7 por cento ao ano. No futuro, a evolução crescente será ainda mais acentuada. Ora entre nós, como se sabe, já se faz sentir sèriamente a falta de engenheiros, de economistas, de agentes dos quadros técnicos médios, de operários qualificados. A frequência nas escolas superiores em relação ao total da população é, no nosso País, insignificante e não tem aumentado, nem de longe, em proporção com o ritmo das exigências previsíveis. Os métodos de ensino continuam desajustados gravemente em relação às necessidades profissionais (haja em vista o que se tem revelado nos últimos tempos sobre o ensino de matemáticas nos cursos de engenharia). A evolução técnica actualmente em curso vai pôr em causa, muito mais acentuadamente do que hoje, estes problemas que já se debatem há largos anos mas para os quais não foram ainda esboçadas as soluções indispensáveis.

Como se afirmou há pouco em França, num estudo advertencial sobre o problema, as respostas adequadas às consequências da automação competem aos quadros superiores das empresas e da governação pública e terão o seu domínio imediato mais eminente no capítulo do ensino. A automação vai destruir progressivamente os empregos de mais baixos níveis e criá-los nos níveis mais elevados. Uma vasta promoção social através da escola e da formação profissional é o caminho inevitável das tendências que regem actualmente a evolução técnico-económica e a que nenhum país com aspirações de desenvolvimento poderá manter-se alheio.

(Do *Jornal do Comércio*)

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Alcácer do Sal esteve em festa e a Linha do Sado concluiu-se, finalmente...

POR VASCO CALLIXTO

A presente crónica não se reportará, pròpriamente, ao «tempo dos nossos avós», mas sim, ao «tempo dos nossos pais», pois vamos transportar-nos, com mais demorada «paragem», aos anos vinte, se bem que façamos também uma «viagem», em «comboio rápido», pelas últimas décadas do século passado e primeiras do actual.

O campo de acção, desta vez, é a faixa costeira que se estende até ao sul do país. «Visitaremos» Alcácer do Sal, no dia mais festivo que a histórica vila jamais viveu, e recordaremos o estabelecimento definitivo do serviço ferroviário em toda a extensão da linha do Sado, quarenta anos vão passados. Estas crónicas, não tão remotas, serão, por certo, mais apreciadas por um maior número de servidores do caminho de ferro, pois muitos serão os que terão vivido os factos narrados.

A linha do Sado — como no-lo diz o eng. Manito Torres na sua valiosa obra publicada em 1936 — poderia ter sido das primeiras a ter execução, pois a sua construção trazia inconstestáveis vantagens, avultando o encurtamento do caminho para o Algarve. Todavia, por razões diversas, a que não são estranhas as compreensíveis hesitações dos primeiros tempos, o comboio tardou em percorrer o vale sadino, muito embora já em 1877 o eng. Sousa Brandão o apontasse como excelente trilho ferroviário.

Como «data do nascimento» da linha do Sado, deverá considerar-se o ano de 1883, quando se publicaram leis para pôr a concurso e mandar executar, por conta do Estado, o prolongamento da linha da estação de Setúbal à margem do Sado, que, aliás, só veio a ser autorizado por outra lei, de 1899, dezasseis anos depois, portanto.

Tudo caminhou... em «pequena velocidade»! Os meios necessários para concretizar o empreendimento só foram facultados em 1901 e a «ordem de marcha» para os trabalhos só veio em 1903, fixando-se Setúbal e Alvalade como pontos obrigatórios da linha em projecto. Finalmente, quatro anos volvidos, em 1907, foi terminado o já célebre prolongamento.

No extremo sul, a construção iniciou-se em 1911 e nas vésperas da I Grande Guerra, em 23 de Agosto de 1914, foi aberto à exploração o troço de Garvão a Alvalade. Depois, apesar dos momentos bélicos que se viviam, a linha continuou a avançar do sul para o norte. Em 1 de Agosto de 1915 já se chegava a Louzal, em 20 de Setembro de 1916 alcançou-se Canal e um mês depois atingiu-se Grândola, para a nova linha se «debruçar» na margem esquerda do Sado, frente a Alcácer do Sal, em 14 de Julho de 1918. A estação da Funcheira abriu em princípios de 1919.

Inaugurado em 25 de Maio de 1920 o troço de Setúbal a Alcácer, parecerá, à primeira vista, que a linha do Sado estava concluída. Mas tal não sucedeu; houve que esperar mais cinco anos. A linha do Sado... estava «cortada» pelo Sado!

Assim como a construção iniciada no extremo sul tinha parado na margem esquerda do rio, a construção que ia ao seu encontro, a partir de Setúbal, ficara na margem direita. O Sado era o grande obstáculo a vencer e, na falta de uma ponte ferroviária, a única solução, para estabelecer o serviço ferroviário de extremo a extremo da nova linha, foi intercalá-lo com um serviço de trens, que transportavam os passageiros entre as duas margens, pela velha ponte que em Alcácer transpunha o rio. Assim se fez, até 1 de Junho de 1925. Durante um lustro, a tracção animal colaborou intimamente com o caminho de ferro, a inteiro contento de ambas as partes.

Por fim, naquele dia festivo, que a vila sadina certamente ainda não esqueceu, o comboio transpôs o Sado! Alcácer do Sal vestiu as suas melhores galas para receber o útil melhoramento e o caminho de ferro venceu mais uma etapa, na sua expansão através do país.

A inauguração da ponte sobre o Sado em Alcácer do Sal, realizada com toda a solenidade na segunda-feira 1 de Junho de 1925, constituiu um grande benefício para toda a região. A vila esteve em festa durante alguns dias e ali acorreram milhares de pessoas.

As entidades oficiais, tendo à frente o ministro do Comércio, sairam de Lisboa (Terreiro do Paço) no vapor *Estremadura*, que partiu às 10,30 horas, para chegar ao Barreiro meia-hora depois. Acompanhavam o ministro, entre outros dirigentes dos Caminhos de Ferro do Sul e

Sueste, os engs. Plínio Silva, José Jesus Pires e Pinto Teixeira, respectivamente, director-geral, subdirector e administrador-geral. Não faltaram, como convidados, os representantes da Imprensa (quando ainda se publicavam o *Mundo* e a *Época*).

No Barreiro, onde a banda de música se fez ouvir, estava formado o comboio inaugural. Constava a composição de uma potente máquina «Pacific», 1 furgão e 11 carruagens de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, tendo todo o material vindo da Alemanha, por conta das reparações de guerra. As carruagens, de todas as classes, tinham corredor lateral, sendo pintadas de azul escuro. Houve quem dissesse que as de 1.ª classe, «vistas por fora, tinham um aspecto feio, mas, por dentro, eram elegantes, com portas automáticas, electricidade com interruptores dentro do compartimento». E o arguto observador apontava ainda outro «luxo», não deixando de fazer um acertado reparo, que, infelizmente, ainda hoje tem actualidade: «Há todas as comodidades, havendo até sabonetes e toalhas, que, certamente, não estão lá muito tempo, pois por mais rigorosa que seja a vigilância, o nosso povo, com a educação «esmerada» que possui, deve encarregar-se de levar sabonetes, toalhas, espelhos e ainda cortar correias-puxadores, como é costume...».

Pondo-se a composição em marcha, rebocada pela máquina n.º 302, durante a viagem tocou a banda «Barreirense», que tinha tomado lugar numa carruagem de 2.ª classe. O comboio parou em todas as estações do percurso e no Pinhal Novo havia praças da Guarda Republicana de grande uniforme.

A entrada triunfal em Alcácer do Sal verificou-se às 13,30 horas. A *gare* estava ornamentada a primor, com plantas e bandeiras; queimaram-se milhares de foguetes e morteiros. Muitíssimo povo, milhares de pessoas (como os morteiros) aguardavam o momento solene de ver o comboio transpôr a nova ponte sobre o Sado. E muitos, os mais ousados, não estiveram com cerimónias. Saltaram para as carruagens, para, assim, atravessarem também o rio no comboio inaugural. Vagarosamente, a composição ferroviária seguiu até à margem oposta. Foi o delírio! O entusiasmo de toda a gente atingiu o auge. Quinze minutos depois, verificou-se o regresso à margem direita, organizando-se então um vistoso cortejo de automóveis até à Câmara Municipal, onde se realizou uma sessão solene e um banquete de cerca de cem talheres. Por fim, levou-se a efeito uma animadíssima tourada.

Estava, finalmente, concluída a linha do Sado. E logo se anunciou que já se podia ir de Lisboa a Faro em pouco mais de 6 horas e a Vila Real de Santo António em 7 horas e meia, quando, até então, se gastavam, respectivamente, 11 horas e 3/4 e 13 horas e 40 minutos. Os mais optimistas, disseram até, que dentro em pouco se iria de Lisboa a Sevilha em 10 horas. E já se falava na projectada ponte sobre a foz do Guadiana.

Milhares de pessoas aguardavam o momento solene de ver o comboio transpor a nova ponte sobre o rio Sado

FERROVIÁRIOS DESPORTISTAS

POR J. MATOS SERRAS

No início da presente época de futebol, a Comissão Central de Árbitros escolheu 20 dos seus filiados mais categorizados, considerando-os de primeiro nível e atribuindo-lhes a missão de dirigir os jogos do Campeonato Nacional da 1.ª Divisão e da «Taça de Portugal».

Esses árbitros, como resultante da distinção de que foram alvo, não poderão actuar como fiscais de linha ou dirigir jogos de importância secundária.

Entre os referidos «homens do apito» encontram-se nada menos de cinco ferroviários, os quais seguem pelo caminho anteriormente trilhado por outros colegas, como Carlos Canuto, Paulo de Oliveira, Libertino Domingues, Nuno de Freitas e Contente de Sousa.

MARCOS LOBATO

Pertence à Associação de Futebol de Setúbal.

É operário no 3.º Grupo Oficinal, no Barreiro.

Já actuou duas vezes no estrangeiro.

MÁRIO MENDONÇA

Pertence à Associação de Futebol de Setúbal.

Encarregado geral de obras na 3.ª Zona, no Barreiro.

Árbitro internacional, com três presenças no estrangeiro.

ENCARNAÇÃO SALGADO

Pertence à Associação de Futebol de Setúbal.

É operário no 3.º Grupo Oficinal, no Barreiro.

SALVADOR GARCIA

Pertence à Associação de Futebol de Lisboa.

É escriturário nos Abastecimentos, em Santa Apolónia.

Foi uma vez actuar ao estrangeiro.

JOÃO CALADO

Pertence à Associação de Futebol de Santarém.

É operário no 2.º Grupo Oficinal, no Entroncamento.

Regista uma actuação no estrangeiro.

Estes são os cinco ferroviários que no capítulo da arbitragem nacional do futebol desfrutam de posição de evidência. Tanto assim, que os seus dirigentes puzeram ao dispor de cada um deles quatro árbitros mais jovens, a fim de os mesmos serem seus auxiliares e poderem ganhar experiência. Isto, no desejo louvável de formar novos valores para servir a arbitragem do *desporto rei*.

O PRAZER DE VIAJAR

(Crónica de um passeio relâmpago a Santiago de Compostela)

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

VIAJAR. Ver terras. Viajar pode muitas vezes cansar o corpo, mas alivia sempre o espírito. Desintoxica o cérebro.

Viajar é gozar a vida e, na medida do possível, todos os homens têm direito a este gozo, que é, ao mesmo tempo, um dever. Viajar é conhecer terras que não a nossa, conviver com pessoas que têm hábitos diferentes, ou que falam línguas que nós não falamos. Viajar é uma espécie de descobrir mundos novos, e se tal coisa é grata aos habitantes de qualquer nesga do globo, é-o sobretudo aos portugueses, que deram mundos novos ao Mundo...

Viajar, nem que seja na nossa terra apenas, como descrevia o divino Garrett; viajar, mesmo que seja em volta do seu quarto, como alude o mesmo grande escritor, em *Viagens na minha terra*.

Mas, vamos lá! Ponhamos ponto final em divagações. As festas compostelanas estavam — e ainda estão — na ordem do dia. É o Ano Santo da Galiza, que decorre. Os jornais e a rádio; as revistas e os cartazes, todos porfiam em apontar «O caminho de Santiago», num aliciante e simpático convite, a ir por aí fora. Por mim, já conhecia o caminho, mas pela estrada. Precisava de o conhecer também pela ferrovia, e até para me assegurar um pouco, do muito que a Espanha vem fazendo pelos seus Caminhos de Ferro, nos quais se vêm gastando todos os anos milhões de pesetas, no sentido de os não ver ultrapassados, por outros meios de transporte.

Resolução de momento, na véspera de um dia da bem apetecida folga.

Manhã lavada de domingo, fresca e luminosa. Uma automotora veloz, asseada e directa, liga o Porto à velha e nobre cidade galega, onde se está festejando o apóstolo das Espanhas.

Os campos de S. Romão já ficam para trás. Riachos serpentejam ao lado da linha, dando uma nota de ternura — e de frescura também. Famalicão, Nine, Barcelos, Tamel, e da parte de lá do Neiva, o santuário mariano de Balugães. Viana do Castelo, a princesa do Lima, à vista. No alto do arborizado monte dominante, o templo-monumento, em honra de Santa Luzia. Hotel majestoso mais acima ainda, convida a gente endinheirada. Das suas janelas e dos seus terraços a vista estende-se para largos horizontes, e onde quer que a vista se detenha, fica encantada: É a cidade e o rio; são a terra e o mar; é o verde da paisagem terrestre, é o azul da paisagem marítima. É Darque e os seus hortejos encantadores.

A automotora prossegue. À direita a serra a dominar sempre, cheia de beleza: É o escuro dos picos agrestes, e o verde da encosta, matizado por lindos casais. Do lado esquerdo uma toalha enorme, franjada de branco, deslumbra. Predomina o azul marinho. É o Atlântico imenso, a espreguiçar-se em praias sucessivas, pertinho da linha férrea. Âncora, o rio e a vila que deste tomou o nome. Caminha, e a automotora passa, sempre a correr. Em frente a Espanha. O rio Minho faz fronteira política, porque na parte física não há fronteira nenhuma. Tudo é igual. Verdejam os campos em ambas as margens; casais brancos a emergir, dão uma nota colorida, aliciante, à

A Plaza de Platérias em Santiago

paisagem que os nossos olhos não se cansam de contemplar.

Na parte de lá sabemos que a língua falada é a de Cervantes, e cogitamos porque é que os homens não divulgam o «esperanto» para que houvesse uma mais fácil compreensão da humanidade inteira!

Os homens deveriam ser mais fraternos, e para isso, precisariam de se entender melhor, pela palavra. Carecem, assim, não há dúvida, de uma língua universal. No caso ibérico quase que não há problemas linguísticos. Portugueses e espanhóis compreendem-se bem — e se os sexos forem diferentes, o entendimento ainda melhor, dado que os próprios olhos falam também...

Valença e a silhueta das suas muralhas, com lindos cubelos nos cunhais. Formalidades regulamentares, ponte internacional, Tuy em frente e ao lado.

O interesse pela viagem cresce agora, e contudo, é como se não tivesse existido fronteira. A automotora é da C. P. e o motorista continua o mesmo, embora assistido por um colega da Renfe. Franco convívio. Comentam-se as estruturas da via, a sinalização, o valor das travessas de cimento armado, distribuídas já, em grandes quantidades, ao longo da via, de Guillarey em diante. Vagões tremonhas para minério, em grandes quantidades também, nas linhas de resguardo, desta estação.

Campos bem tratados, em todas as direcções. Vida, movimento, cor. A povoação de Redondela é vista do alto, e porque sobre ela correm dois grandes e elegantes viadutos de ferro, por onde passa o caminho que seguimos. Daqui em diante, a ampla ria de Vigo, acompanha-nos do lado esquerdo, maravilhando-nos a retina, sequiosa de beleza. A Galiza é sem dúvida nenhuma uma nesga do Paraíso.

Pontevedra é uma simpática cidade, sob vários aspectos. É banhada por um rio, atravessado por três lindas pontes. Igrejas monumentais, a emergir do casario, de tom escuro. A estação do Caminho de Ferro é grande, pareceu-me que tem boas instalações, mas não obstou a que se construísse uma outra, maior e melhor, e prestes a entrar em funcionamento. Perguntando a razão que determinava tal coisa, disseram-me que o antigo edifício estava carecendo de ser actualizado, e por isso se fez outro, com todos os requisitos necessários, para o presente e para o futuro.

Vilagarcia de Arosa, estação também enorme, e moderna. A ria que banha a terra deste nome é imensa e lindíssima. São quilómetros e quilómetros de superfície líquida, sulcada em todas as direcções por barcos de variados tipos, e que dão uma nota de garridice e de poesia. Puente de Cesures, e o rio com este nome a dividir as províncias de Pontevedra e Corunha. Padron mais além, é uma aldeia encantadora. Aqui nasceu a grande poetisa galega, Rosália de Castro, e que a Cidade Invicta do Porto nunca esqueceu, mandando fundir em bronze a sua estátua, numa manifestação de bem querer.

A automotora avança sempre. Paisagem sempre linda. Igrejas enormes se vão avistando. Vemos, agora, do lado direito, a linha nova que vem de Orense, e que encurtou muito, a viagem de Madrid. Santiago de Compostela à vista, e eis-nos chegado ao ponto que demandávamos.

Vista parcial de Santiago de Compostela, obtida da Herradura

Falar desta cidade será quase desnecessário. É uma urbe encantadora, medieval, com a fundação a perder-se na noite dos tempos. Igrejas e mais Igrejas, todas com certo valor arquitectónico. Conventos enormes, espalhados pela cidade. A Catedral famosa e onde se venera o Apóstolo, dominando tudo. Em frente desta, o *ayuntamiento* citadino. Dum lado o Hotel dos Reis Católicos, e em frente um grande colégio. Enormíssima e majestosa, a praça que é o centro cívico da cidade, e que é formada apenas, por estes quatro imóveis, de proporções colossais.

Ruas arcaicas, onde se respira um ar de respeito, de recolhimento, de simpatia pelo Passado.

*
* *

Mas tudo se vê a correr. O tempo é pouco, mesmo que bem aproveitado.

Santiago de Compostela enternece-nos — no panorama urbanístico, onde todos os estilos se misturam, mas sem se chocarem; no aspecto humano, onde toda a gente procura compreender-se, mostrando o desejo de colaborar, de ser útil ao seu semelhante.

Linda Galiza. Hospitaleira cidade de Santiago. Uma e outra ficam-nos no coração.

MIRADOIRO

Colónia Agrícola de Pegões

POR MANUEL MARIA DE SOUSA
CONTÍNUO DE 2.ª CLASSE DA DIRECÇÃO-GERAL

QUANTAS vezes ao viajarmos de comboio numa linha, pela primeira vez, nos despertam grande interesse os panoramas que se vão desenrolando. Bem ao contrário de quando a paisagem é monótona ou conhecida, em que nos apetece recostar còmodamente ao encosto do banco e ler um livro, alheios às maravilhas que se escondem lá longe nos horizontes.

É o que acontece, no primeiro caso, ao viajante que percorrendo a linha do Sul passe por Pegões.

Esta estação proporciona-nos logo um aspecto convidativo de ali fazermos uma paragem, pelo esmerado arranjo dos seus edifícios, frescura dos seus arbustos como pelos seus subúrbios encantadores. Se seguirmos uns três quilómetros para o lado de Évora, pela estrada que vem de Setúbal, veremos como a monotonia acaba para dar lugar à mais perfeita organização agrícola de todos os tempos, em que o latifúndio se tornou em paraíso da economia nacional: a Colónia Agrícola de Pegões.

Esta Colónia é patrocinada pela Junta de Colonização Interna. Foi fundada em 1951. Conta hoje 206 casais, limitada por três lugares: Pegões, Figueiras e Faias. Sob a orientação do regente agrícola sr. António Amado Gomes que tem sido extraordinário obreiro em prol do seu engrandecimento local e da melhoria das condições de vida dos seus habitantes, conta com o apoio valioso e decisivo do Governo.

Só quem conheceu o seu princípio, melhor poderia descrever o seu desenvolvimento; mas pelo que hoje podemos verificar, constitui uma região modelo que através da técnica e do braço do homem muito se valorizou, mercê das óptimas condições de aproveitamento do seu solo.

O povoamento destes casais, é constituído por indivíduos que abandonando a sua terra natal, de diversas localidades, mais ou menos longínquas, se aventuraram numa fé pelo futuro, a ali se inscreverem e fixarem residência. Alguns trouxeram o seu pé de meia bem recheado para as despesas em curso, evitando de se endividarem de princípio com a Junta de Colonização, porque esta empresta aos candidatos, animais, adubos, sementes, produtos para a vinha e dinheiro para os trabalhos, tudo facultado a longo prazo e sujeito a baixo juro.

Cada colono tem à sua responsabilidade: 1,5 hectares de terras de regadio, com água fornecida pela Colónia; cerca de 13 hectares de terras de sequeiro; 4 hectares de vinha; 2 hectares de pinhal e 1 hectare de sobro. Há duas distinções de colonos: os da «comissão provisória» — que pagam um sexto das principais produções por ano à Colónia, e há os da «comissão definitiva» que são os colonos que reunem recursos para pagar o casal, descontando uma quota por ano e estando isentos de pagar o sexto.

Casal Agrícola

Quanto aos casais, designados por ordem numérica, são formados por casa de habitação, estábulo para os animais, silo para conservação de forragens, nitreira, pocilgas e forno. Os casais são todos do mesmo género, ornamentados de flores e trepadeiras, etc., e reunem condições de vivendas aprazíveis, frescas e sadias, de ares puros e perfumados pelo aroma das flores ou dos frutos em pleno vigor.

A incógnita pelo futuro, que de princípio dominava

Electrificação das linhas férreas

O Conselho de Administração da Companhia fez publicar na Imprensa diária o seguinte comunicado:

«Têm sido levadas ao conhecimento do público informações menos exactas sobre o prosseguimento dos trabalhos de electrificação das linhas férreas.

Para que se não criem expectativas sem fundamento, a Administração da C. P. esclarece que para além da conclusão da electrificação da linha do Norte, no momento apenas se prevê a hipótese de virem a ser electrificados pequenos troços afluentes àquela linha, a saber: S. Romão – Braga (38 km), Alfarelos – Figueira da Foz (23 km) e Lamarosa – Tomar (14 km).

Estas electrificações estão ainda dependentes de disposições de coordenação de transportes de índole regional que contribuirão para assegurar a indispensável rentabilidade dos respectivos investimentos.

A previsão da realização destes trabalhos consta do Plano Intercalar de Fomento, mas não lhe foi atribuído qualquer carácter prioritário em face de outros investimentos que a C. P. se propõe realizar e que foram considerados urgentes.»

---

estes colonos, é hoje a solução real que esperavam obter, ali criando e educando os seus filhos bom grado as condições óptimas que a Junta a todos oferece.

Têm escolas primárias, um externato (com autocarro para transporte dos alunos), capela, centro social de corte e bordados, posto médico e de enfermagem, oficinas de toda a arte agrícola, cooperativa agrícola (que põe à disposição dos sócios máquinas, tractores e diversas alfaias), secção de compras e vendas, secção de viti-vinicultura, secção de rega, salão de festas e vários desportos.

Está em projecto de construção a secção de lacticínios, grande aspiração e fonte de receitas para o bem comum da Colónia.

Esta constitui uma família bem acolhedora para os visitantes, que muitos são os que vão ali gosar dos encantos desta região tão rica e tão fértil.

Em 15 de Maio tem lugar a festa em louvor a Santo Izidoro, padroeiro daquela Colónia. Depois das cerimónias religiosas é costume desfilar um cortejo de carros alegóricos em que as cachopas com o seu traje regional, em representação dos vários trabalhos agrícolas, entoam as suas canções predilectas regionais, dando ao cortejo um aspecto folclórico de vibrante panorama de cor e alegria. Depois, há concursos desportivos e à noite assiste-se a exibições de grupos folclóricos no salão de festas, seguidas de quermesses e baile.

Nesses momentos de festa, é esquecida a labuta de um ano de trabalho difícil. Todos participam na alegria e muitos são felicitados, porque é neste dia que os dirigentes da Colónia atribuem prémios aos colonos que melhor trataram do casal.

O autor agradece ao regente agrícola sr. António Amado Gomes os esclarecimentos que amàvelmente lhe forneceu para esta breve e despretensiosa nota.

POR J. MATOS SERRAS

A nossa temática

SHARJAH — Série de 20 selos alusiva a «Ciência, Transportes e Telecomunicações», dois dos quais reproduzem locomotivas e estão incluídos num dos dois blocos também emitidos.

Marcofilia

Apresentamos alguns carimbos com interesse para a nossa temática.

ALEMANHA ORIENTAL — Reunião das comissões técnicas da U. I. C., em Leipzig (18 a 29/5/1965). FINLÂNDIA — Comemoração da ligação ferroviária entre Turku e Abo (16/5/1965). FRANÇA — Exposição dos ferroviários filatelistas do Luxemburgo e de Beziers (3 e 4/9/1965).

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro findo

A Engenheiro Chefe de Divisão — o Engenheiro Subchefe, José Sebastião Perestrelo Guimarães.

A Engenheiros Subchefes de Divisão — os Engenheiros Chefes de Serviço, Vasco de Magalhães Gomes Viana, Augusto Borges de Almeida Ferreira e Adriano da Silva Baptista.

A Engenheiros Chefes de Serviço — os Engenheiros Subchefes de Serviço, Augusto Frederico de Morais Cerveira, Artur Alves Ribeiro Júnior e Carlos dos Anjos Joyce Dinis.

A Engenheiros Subchefes de Serviço — os Engenheiros Chefes de Zona, Jorge Paredes de Almeida Henriques, António Vilhena da Costa Fragoso e Fernando Soares Lopes Guerra; e o Engenheiro de 1.ª classe, António Duarte da Silva.

A Engenheiros Chefes de Zona — o Engenheiro Subchefe de Serviço, Manuel Maria da Luz da Silva Bruschy; e o Engenheiro de 1.ª classe, Jaime Júlio Menezes e Vasconcelos.

A Engenheiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim José Trindade Pereira de Almeida, Franklim Soares de Matos Torres, Joaquim Vicente Duarte das Neves, António Feliciano de Oliveira Santos, Flávio de Sousa Silva e Sá e António Rodrigo Martins Pinheiro.

A Engenheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Joaquim Subtil de Carvalho Costa, Delfim Alexandre Barquinha Alves Dias Torres, António Pessoa dos Santos Carvalho, Vítor Guilherme Rosa Biscaia, Abílio Pires Lopes, Carlos Eduardo Mendes Castanheira, Eugénio Manuel de Campos Godinho e Américo António de Azevedo Batalha.

A Engenheiros de 3.ª classe — os Engenheiros ajudantes, José Luís Batalha Jardim, Luís Manuel de Oliveira Santos, José Carlos de Oliveira Pereira, Emídio José Assis Barbosa e José Arriscado Nunes de Oliveira.

A Chefe dos Serviços Médicos — o Subchefe, dr. Alfredo Marques Ferraz Franco.

A Subchefe dos Serviços Médicos — o dr. Manuel Cordeiro Pereira.

A Economista de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Fernando Lopes Pintão.

A Economistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António dos Reis Martins e Carlos Manuel Cabral Folque de Gouveia.

A Economistas de 3.ª classe — os Economistas ajudantes, José Gonçalves de Pina e António Manuel Lopes Chaves.

A Agentes técnicos de engenharia de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Armando José Vasques Borges, António Quossa Ferreira da Costa, Vasco Augusto da Gama Sobreirinho, Joaquim da Conceição Mateus, Agostinho do Amaral Relha, Joaquim Gomes Pinho e Jaime Augusto Esteves de Bastos.

A Agentes técnicos de engenharia de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Ângelo Neves Casal, Amadeu José Araújo de Almeida Teixeira, José Andrade Rolão Amaral, Joaquim Coelho Marques, Leonardo de Sousa Nogueira Cardoso, Manuel Lima Santos e José Rodrigues.

A Chefes de escritório — os Subchefes de escritório, Francisco de Azevedo Ataíde de Sousa Menezes, Manuel dos Santos, Fernando Furtado de Oliveira, José Lourenço de Carvalho, Jesuíno Gomes Paiva, Manuel da Fonseca e Costa e António Martins.

A Subchefes de escritório — os Chefes de secção, Abílio dos Santos, Francisco Manuel da Franca, Isidoro Ribeiro, José Manuel da Cunha, Augusto José Lopes dos Reis, José Luís de Sousa, Alexandre Amorim Sequeira Lopes, Manuel da Silva Júnior, José Vieira da Cruz Júnior, Ulpiano Freitas dos Reis e Abreu, Luís Castanho de Matos Belo e Eugénio Dias Poitout.

A Chefes de secção — os Escriturários de 1.ª classe, António Marques Pinto, Vasco Augusto Rei, Francisco Pereira Afonso dos Santos, Manuel Fernandes de Melo Veloso, José Maria Pereira Gomes, Joaquim Barreira de Almeida, Vítor Dias de Carvalho, Homero Genaro Pimentel Correia de Almeida, Manuel Álvaro Fernandes Marques, Vasco Duarte Vaz, António Gomes Júnior, Mário Rodrigues Mateus, Raul da Silva Cascais, João Antunes Ferreira, António de Matos, Jaime Bernardino Pereira, Raul Eugénio Mendes dos Reis, António Alberto Afonso de Sousa, Joaquim Fernando Lorido Lopes, Jorge Asdrúbal Carreira Libório, José Pires Rufino, José Ribeiro Arez, Joaquim Garrido Ramos, Raul da Conceição Gonçalves, Luís José Lopes, Tomás Lavoura Candeias, Humberto Henriques dos Santos e Celestino dos Santos Amaro Júnior.

A Escriturários de 1.ª classe — os de 2.ª classe: (*Por mérito*) — José António dos Santos Martins, Vítor Hugo Alves Vergamota, Carolina Alves de Jesus, Manuel Pereira Brás, José António dos Santos, João Dias Campina, Joaquim Alves Duarte, José Jorge Carvalho da Silva, Hélder Correia Fernandes, Guilherme Duarte Fernandes, Alfredo Porto Ramos Anjos Pedro, António Antunes Micael, Firmino Augusto dos Reis Mendes, José da Costa Rodrigues Júnior, José Maria Prado, Virgínia de Oliveira e Silva Ferreira, Aline Pinto Simplício Dias Pereira, Judite Rosa Gomes Fran-

ceri, Rosa Moreira Duro, Eurico Ferreira, Diamantino Mendes da Conceição, Pedro Baptista Rocha, Adelino Jorge Coelho Veiga, Eufrosino Rodrigues Miranda de Sousa, António José Marques Anastácio, Arnaldo Marques Daniel, Manuel Rosa de Carvalho, Rui Lobão da Silva Sanches, Manuel Patrício, José Monteiro de Campos, Déner Lis de Castro e Manuel da Cruz Balseiro; (*Por antiguidade*) — Maria Pipa Torres Gonçalves Batalha, Luís José Pereira da Rosa, José Lopes Bento, António Silvério Avelino, Alexandre Martins, António Lemos Sanches, Raul Augusto de Oliveira, Fernando Eugénio da Fonseca Ferreira e João Coelho Castro Vilas Boas Monteverde.

A Escriturários de 2.ª classe — os de 3.ª classe: (*Por mérito*) — Maria José da Silva Melo de Brito, José Amado Luís, José da Conceição Pedrosa, António Manuel Bairros Areias, Maria dos Santos Barrigas Lopes Pereira, Ernesto Gonçalves Soares, Luís Maria Gonçalves de Vasconcelos, Joaquim de Matos Filipe, Júlio de Matos Filipe, António Alves Lourenço, José Francisco Matias Alves, Atélia Lina da Gama Cruz Pinto, João Eduardo de Campos Pinto Pacheco de Novais, Manuel Lopes Simões, José Neves Correia, José Carlos Ferreira Lopes, Eugénia Alves, António Rodrigues da Silva, Manuel Maria, Vítor Manuel Oliveira Dias, Amândio Miranda Sousa Rodrigues, António Lopes Marques, Carlos Manuel Sousa Elói Guerreiro, Rogério Nascimento Gonçalves, Manuel Calhau Pereira, José Francisco Toucinho Henriques, Carlos Lourenço de Oliveira, José Carlos Garção Tapadinhas, Mário Luís Ferreira Nunes Barata, António da Conceição Duarte Gil, José Dias Pereira das Neves, Tito Carolino Ganhão Rebelo da Silva, Dinis Custódio Bento Breu, Abel Rogério Luís, Virgílio Francisco Rosa da Silva, João José Ferreira Domingues, José João Arsénio Bravo, Rui Manuel Correia Fonseca e José de Matos Júnior; (*Por antiguidade*) — José Bento Machado, José de Sousa Novais, Manuel Martins Ermida, Ludgero Rocha Guerreiro, Américo Orlando Conde dos Santos, Maria Valentina Vicente dos Santos, Paulo José Ortiz Bolina, Beatriz Cândida Pereira Lobo, Joana Raquel da Cunha e Sá, Margarida Mendes Pina, Maria da Glória Lemos da Silva, António Pereira, Mário Adelino Sanches Vieira, Manuel António Esquetim Vintém, Francisco Manuel Naia Tonicher, Américo Edgar Figueiredo Mochila, Carlos Manuel de Araújo Tavares, Joaquim da Silva Barrento e Aurélio Ferreira Bernardo.

A Escriturário de 3.ª classe — o Auxiliar de escritório de 1.ª classe, Jacinto Alberto Carvalho Garcia.

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Bernardino da Cruz, Manuel António Camilo, Manuel Ventim, José Gameiro Valentim, Francisco Rocha Levezinho, Júlio Pinto, António José da Rocha e Mário da Conceição Rodrigues.

A Contínuo de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Joaquim César.

A Contínuos de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, António Ferreira Queiroz e Manuel António.

A Adido técnico de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Armando da Silva Pereira.

A Adido técnico de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Américo Ferrador.

A Adido técnico de 3.ª classe — o Chefe de secção, Francisco Rosa de Andrade.

A Desenhador de 1.ª classe — o de 2.ª classe, António de Sousa Pinhão.

A Desenhador de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Raúl da Conceição Pedro.

A Pagador — o Fiel de tesouraria de 1.ª classe, Carlos Ricardo Guerra.

A Fiéis de tesouraria de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Armando de Almeida e Daniel Teles Iglésias.

A Fiéis de tesouraria de 2.ª classe — os Escriturários de 2.ª classe, Fausto Félix Ribeiro e António Manuel Moreno.

A Chefe de armazém de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Álvaro Lourenço Palhavã Quintão Martins.

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

A Fiéis de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Maria Inácio, João Simões Tostão Júnior, António Faria e Julião Pinto Mergulhão.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José das Neves Carrão, Manuel Pinto, Luís Martins e Casimiro José Arrebenta.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — os Serventes de 1.ª classe, António Marques Saramago, Rogério da Natividade Lopes, Manuel Remígio de Oliveira, Silvino Capucho e Joaquim Alves de Brito.

A Recebedor de material de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João Duarte Azevedo.

A Recebedor de material de 2.ª classe — o Operário de 2.ª classe, José Bento Lourenço.

A Caixeiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Joaquim Silvério Furtado.

A Caixeiro de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Manuel da Conceição de Jesus.

A Capatazes de manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Manuel dos Santos e Joaquim Correia de Sousa; e o Servente de 2.ª classe, Manuel Joaquim Pereira Pinto Caeiro.

A Enfermeiros principais — os de 1.ª classe, José Borges e João Baptista.

A Enfermeiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Cidália de Almeida Rodrigues Correia e Armando Constantino Correia.

A Inspectores principais de secção de exploração — o Inspector de receitas de 1.ª classe, José Pinto de Mesquita; e o Inspector de secção, Manuel Soares Silva.

A Inspector de receitas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Fernando Pereira Garcia.

A Inspectores de receitas de 2.ª classe — os Verificadores de receitas, Albertino Teixeira de Magalhães, João da Fonseca, Américo Brás Lopes e José Baptista.

A Inspector de secção de exploração — o Chefe de estação principal, Augusto Pereira Garcia.