

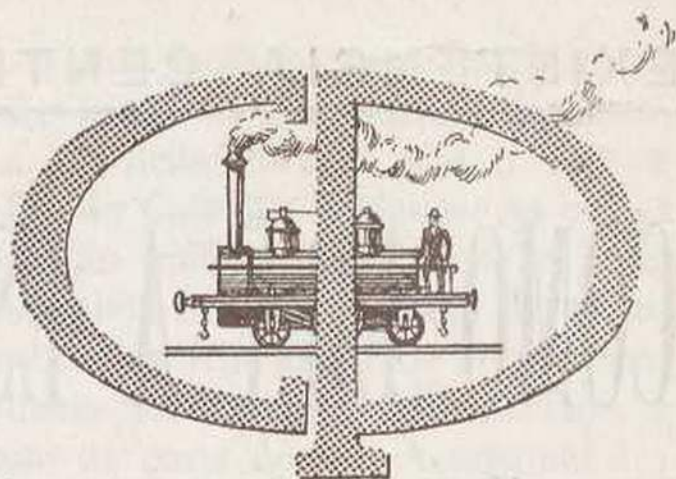
Boletim da C. P.



Número 431

Maio de 1965

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 431 • MAIO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

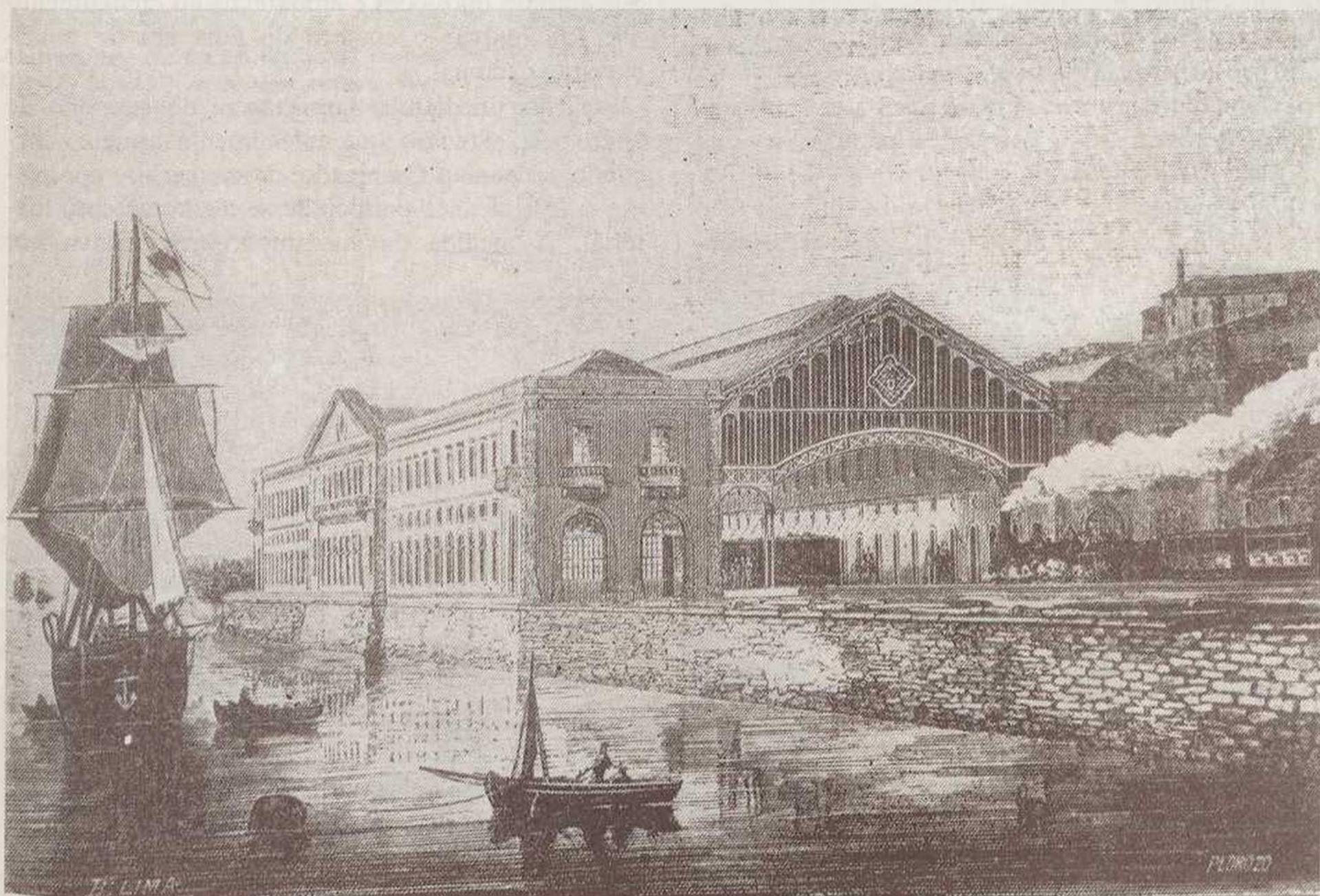
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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

No centenário da estação de Santa Apolónia



No dia 1 de Maio de 1965 perfez 100 anos de existência a estação de Lisboa-Santa Apolónia, que a nossa gravura reproduz na época áurea dos seus verdes anos. A efeméride importa assinalar com o devido jus não só por a antiga estação do Cais dos Soldados estar ligada aos primórdios da via férrea em Portugal, como pela vivência que representa para o caminho de ferro este honroso aniversário secular.

Não será preciso evocar — porque se descortina facilmente — o seu papel preponderante no historial da nossa ferrovia. Tão pouco será necessário confirmar a sua presente importância, como estação n.º 1 da capital, ligada a tantos eventos da vida citadina e nacional. Importará todavia realçar nesta data festiva, por justiça de mérito, o notável contributo prestado pela vetusta estação à causa do engrandecimento e expansão do nosso caminho de ferro, ao longo de uma existência centenária, iniciada no reinado de D. Luiz I, e consagrada ao País através de um século de serviços a Bem da Nação.

EXISTÊNCIA CENTENÁRIA

COMO ERA A ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA
NA ÉPOCA DA SUA CONSTRUÇÃO

O assentamento das primeiras linhas férreas em Portugal não teve, no seu início, a aclamação unânime que se supõe. Foram muitos os que contra ele se insurgiram apresentando razões que hoje estão arquivadas, com sabor anedótico, na história dos anos idos.

A uns, os mais cordatos, afiguravam-se-lhes temerosos os sacrifícios que era mister impor ao País para o dotar com tal melhoramento. A outros, indo mais longe nos seus temores, parecia-lhes que esses sacrifícios ficariam estéreos para a Nação. Até muitos dos próprios indivíduos, que tinham visto e desfrutado os caminhos de ferro em países estran-

macadamizadas. No seu entender os caminhos de ferro eram obras de luxo e não instrumentos de riqueza e civilização.

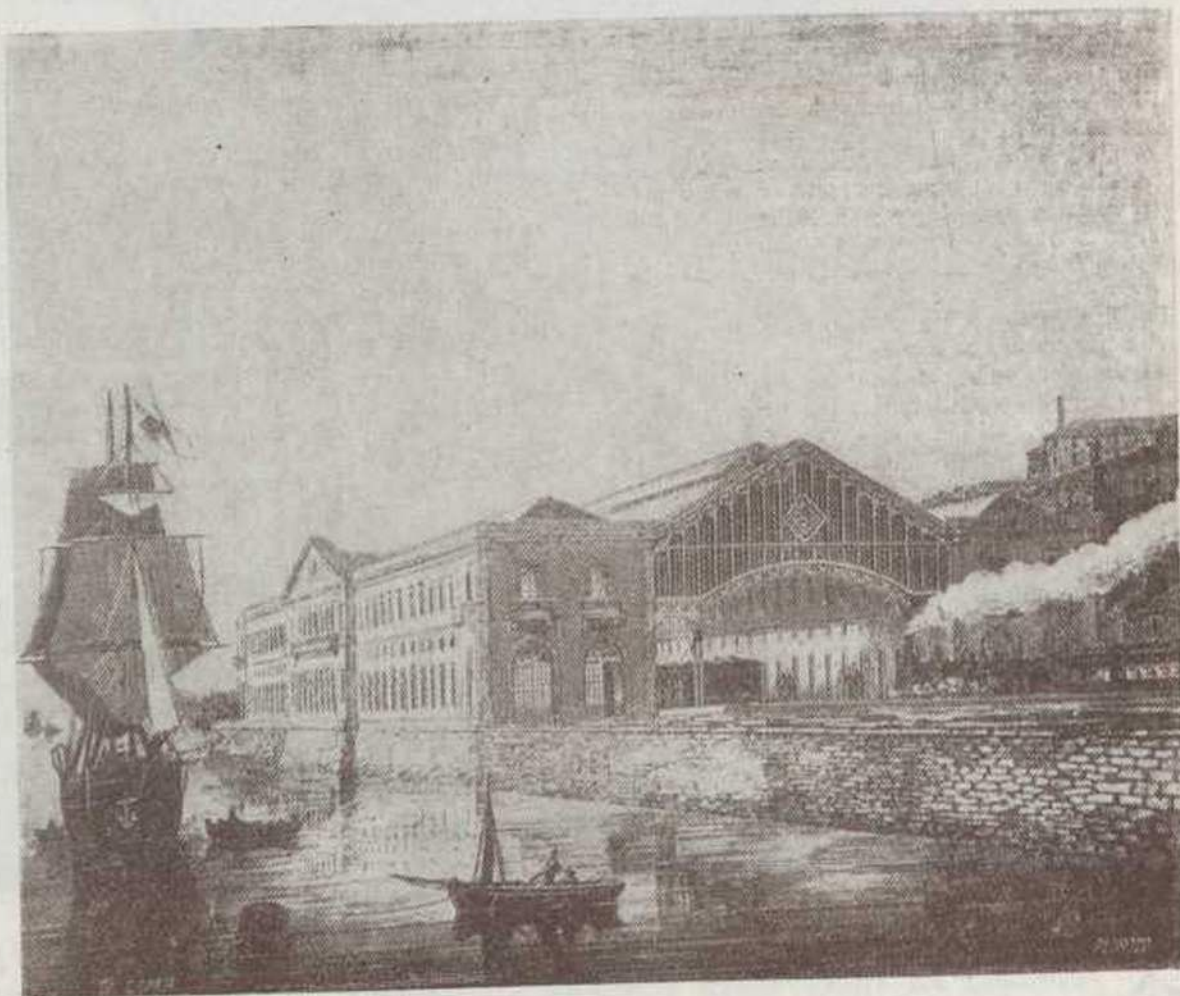
Assim se anuviou o horizonte político da época de 1856, rebentando logo a tempestade, com todo o género de oposições e embaraços ao cometimento que iria marcar o começo de uma era de renascimento nacional.

Os que mediam a importância do caminho de ferro pela extensão que inicialmente atingiu, chegando apenas ao Carregado, desconheciam completamente o alcance político desse melhoramento material. A medida da sua importância estava nos

★

A estação de Santa Apolónia — então denominada Cais dos Soldados — na época da sua inauguração. Notar, neste curioso aspecto do vetusto edifício, o Tejo que passava rente ao E. P. e que hoje dá lugar à Avenida Infante D. Henrique e às instalações adjacentes do Porto de Lisboa, em terrenos portanto conquistados ao rio

★



geiros, encarecendo com entusiasmo as comodidades e mais vantagens que tal invento representava para a humanidade, declaravam que Portugal não podia nem devia aspirar a possuí-los, e que tratasse, e se contentasse, de ir construindo estradas

efeitos morais que viria a produzir logo nos anos vindouros.

O lugar da fundação da actual estação de Santa Apolónia — antiga estação principal do Caminho de Ferro do Norte e Leste — estação de partida da

linha inaugural, era occupado pelo antigo quartel de artilharia, edificio grande mas irregular e de construção mesquinha, com um espaçoso terreiro na frente — parada do regimento — fechado com grades de ferro que o separavam da *Rua do Cais dos Soldados*, como o vulgo depois a denominou.

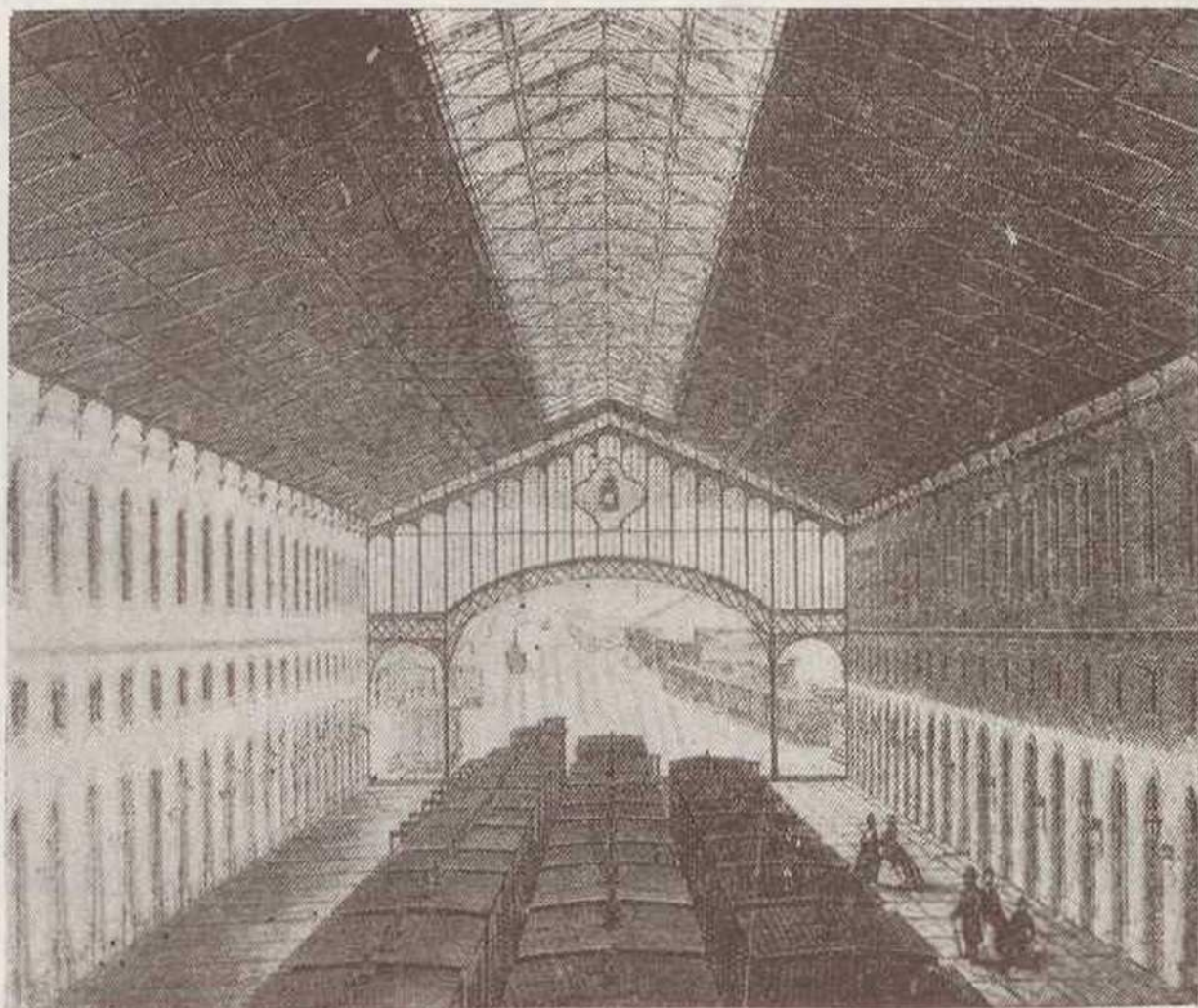
Em relatório da Direcção da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, lido aos accionistas reunidos em assembleia geral na cidade de Paris, encareciam-se as vantagens da situação do actual edificio de Santa Apolónia. Dizia-se naquele documento que ele não tinha rival entre as três

13^m de altura. As duas fachadas que formam o seu comprimento são iguais na architectura, e olham para o norte e sul, deitando esta para o Tejo, e aquella para a rua do Cais dos Soldados. As outras duas fachadas estão voltadas para oeste e leste. A primeira, construída no mesmo gosto da architectura das precedentes, tem diante de si um espaçoso terreiro, quase todo conquistado ao Tejo, e por este banhado da parte do sul. A segunda é a que dá entrada e saída aos comboios. Esta frente e a do lado do sul vêem-se representadas, com exactidão, na gravura que publicamos (fig. 1).

★

A grande nave do desembarcadero do caminho de ferro do norte e leste, como então se designava o interior da estação de Lisboa-P

★



estações principais dos caminhos de ferro da rede nacional já construída; pois que, além do magnífico panorama que lhe offerecia o Tejo, desfrutava a inapreciável vantagem de poderem atracar às suas pontes, a qualquer hora, os maiores navios que então sulcavam os Oceanos.

Fizeram o projecto e dirigiram as obras do novo edificio para a estação da via férrea os engs. Angel Arribas Ugarte, director; J. Evangelista de Abreu, engenheiro-chefe; Lecrenier, engenheiro-divisionário; Oppermann, construtor.

Vamos socorrer-nos do *Archivo Pittoresco*, de 1866, para dar aos nossos leitores uma ideia sucinta do que era a estação do *Cais dos Soldados*, nessa época.

«Lançou-se a primeira pedra nos alicerces, em Outubro de 1862. Concluiu-se o edificio e abriu-se ao público, no 1.º de Maio de 1865. Despenderam-se na construção 250 000\$000 réis.

Tem quatro frentes este grandioso edificio, medindo 135^m de comprimento, 50^m,40 de largura e

Acham-se distribuídos no pavimento térreo o salão real, cocheira para 22 carruagens, as salas do chefe da secção, de distribuição de bagagens, da saída dos passageiros, da alfândega municipal, da recepção de bagagens, de espera dos passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, da fiscalização do Governo, do serviço da saúde, do telégrafo, do chefe da estação, dos botequins e casas de pasto, etc.

No andar nobre estão as salas do conselho da administração, da direcção e secretaria, das repartições de todos os serviços do caminho de ferro, tais como repartição do movimento, via e obras, tráfego, tracção, armazéns, contabilidade geral e aposentos para todos os chefes de serviço.

A grande nave onde os passageiros entram e saem dos comboios, occupa o centro do edificio. Tem de comprimento 117^m, de largura 24^m,60 e de altura 13^m. Também não nos demoraremos a descrevê-la, porque disso nos dispensa a gravura que inserimos (fig. 2), a qual é cópia fiel de uma excellente fotografia. Portanto, limitar-nos-emos a dizer

a seu respeito, que o tecto, todo de ferro, com vidraças no centro, é de construção mui sólida e esbelta, não obstante a sua grande largura; e que este vasto recinto é claro e alegre de dia, pela abundante luz que lhe transmitem as vidraças do tecto, e que lhe entra pela frente do leste do edifício, que é aberta em toda a largura da mesma nave; e durante a noite pelos 30 candeeiros de gás que o iluminam.

É feita a iluminação a gás de todo o edifício por 143 candeeiros, distribuídos do modo seguinte: nas frontarias exteriores, 15; nas salas de espera e mais aposentos do pavimento térreo, 98; e os 30 acima referidos.

do princípio do Inverno passado, e principalmente as que sobrevieram logo depois de aberta à circulação a maior parte da via férrea, sem que lhe causasse estragos de que resultasse algum sinistro grave, deram bom testemunho da solidez da construção.»

*
* *

Hoje, após as obras de electrificação das linhas do Norte e da Cintura, a estação de Santa Apolónia — onde sempre estiveram localizados os escritórios dos Serviços Centrais da Companhia e que durante



★

Uniformes de ferroviários em serviço na estação de Santa Apolónia no terceiro quartel do século XIX. Da esquerda para a direita: chefe de estação, condutor de trens e carregador

★

O caminho de ferro corre pela beira-mar até Xabregas, onde se dirige para o interior, atravessando a estrada marginal sobre uma ponte de ferro. Antes de lá chegar, perto da estação, há grandes armazéns, edificados sobre o Tejo, e junto deles uma extensa e magnífica ponte de ferro, construída pelo mesmo sistema da grandiosa ponte do caminho de ferro de leste, que atravessa o Tejo próximo da Vila de Constância.

O caminho de ferro de norte e leste está construído com a necessária solidez, sem embargo das vozes que se espalham de vez em quando em contrário disto. As chuvas torrenciais e grandes cheias

largos anos unicamente prestou serviço de mercadorias — vê-se alindada e transformada em estação número um da capital, com o consequente movimento de comboios a servi-la a todas as horas do dia e com a espectacular afluência de passageiros nacionais e estrangeiros a animá-la, a todo o momento, de uma vida nova, buliçosa, ruidosa, colorida e cosmopolita.

Não há duvida, a velha estação do Cais dos Soldados está agora a reviver os áureos tempos que conheceu no terceiro quartel do século XIX.

ÉLIO CARDOSO



NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Quando há 100 anos se inaugurou a estação de Santa Apolónia

Por VASCO CALLIXTO

A estação de Santa Apolónia completou um século de existência. Bonita «idade» para uma estação! Cem anos não são cem dias e, naquele longo espaço de tempo, o caminho de ferro cresceu e fez-se «gente», levando progresso e desenvolvimento a todas as regiões do país.

Santa Apolónia, portanto, bem poderá considerar-se o berço do comboio em Portugal, pois, mesmo sem estação, foi dali que em 1856 partiu a primeira composição ferroviária, rumo ao Carregado. Muito se discutiu, muito se hesitou, quanto à construção da estação central de Lisboa. Havia quem a quisesse para os lados do Intendente — isto em 1852 — mas, ao fim e ao cabo, optou-se pelo actual local, então conhecido por «Praia dos Algarves», num amplo terreno onde havia existido um antigo quartel de artilharia que deu ao local o nome de «Cais dos Soldados».

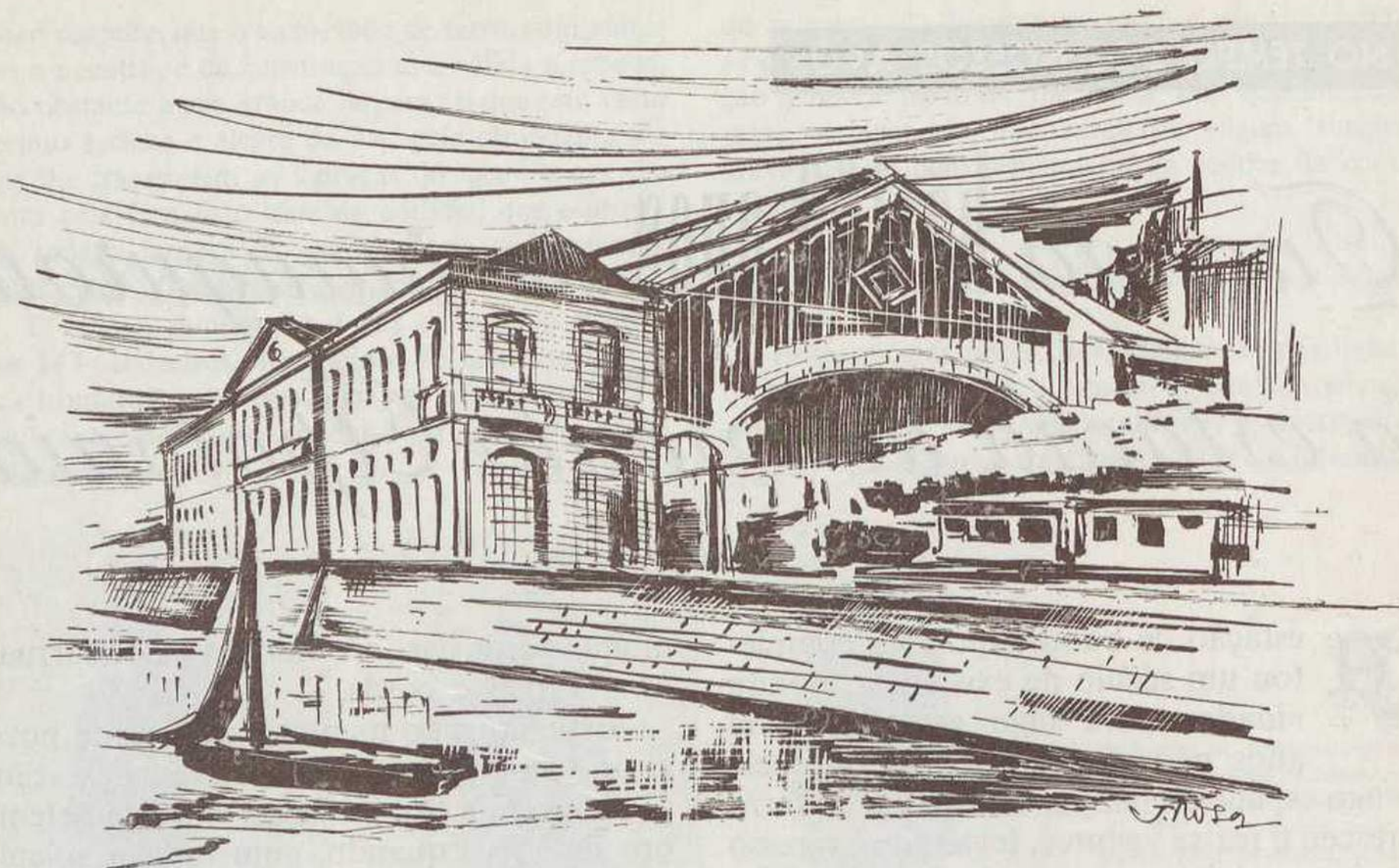
Quando, na manhã radiosa de 28 de Outubro de 1856, se inaugurou no nosso país o caminho de ferro, acontecimento que agitou toda a população da capital, Santa Apolónia viveu o seu primeiro grande dia, se bem que a estação ainda estivesse em sonhos. Foi o velho «Palácio Coimbra», um edifício do Estado, que serviu provisoriamente de estação. As oficinas de reparação estavam instaladas em barracões distantes da estação provisória e longe da linha férrea, com difícil acesso, sendo necessário fazer o transporte de

muitas peças das locomotivas e das carruagens a pau e corda.

Esta situação manteve-se durante nove anos. Quanto ao projecto da nova estação, só começou a tomar forma em 4 de Setembro de 1862, quando, com toda a solenidade, foi colocada a primeira pedra «sobre os alicerces para a construção do edifício que deve servir de estação principal das linhas de Badajoz e Porto». Em relatório da Direcção da «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses», então com três anos de existência, afirmou-se que a nova estação não teria rival, pois que, «além do magnífico panorama que lhe oferece o Tejo, disfrutará a inapreciável vantagem de poderem atracar às suas pontes, a qualquer hora, os maiores navios que sulcam os oceanos».

Que a estação de Santa Apolónia passou maus bocados, antes mesmo de estar construída, não restam dúvidas. Vejamos e meditemos, apreciando o que diz a «Portaria mandando suspender o trabalho das janelas da estação de Lisboa, e demolir a obra que não dê garantia de segurança», datada de 6 de Novembro de 1863:

«Constando a Sua Magestade El-Rei, por ofício do fiscal da construção dos caminhos de ferro de leste e norte, de 28 do mez passado, que a respectiva empresa construia voltas de tijolo sobre as ombreiras das portas e janellas do lado do desembarcadouro, na estação de Lisboa, e está construindo janellas quadradas de cantaria



Santa Apolónia bem poderá considerar-se o berço do comboio em Portugal, pois, mesmo sem estação, foi dali que em 1856 partiu a primeira composição ferroviária, rumo ao Carregado

na fachada para o Caes dos Soldados, e de tijolo nas fachadas para o embarcadouro, não obstante ter-se-lhe ordenado que substituisse o tijolo por cantaria; e constando igualmente que alguns modilhões das janellas do primeiro andar em construção teem apenas 45 centímetros de tardo, quando deveriam ter 80, que é a espessura da parede, a fim de apresentarem a precisa estabilidade; e que já estão feitos alguns peitoris de alvenaria ordinária, o que induz a crer que serão revestidos de gesso; e, finalmente, que o cordão que separa o rez do chão do primeiro andar está feito de tijolo para o lado do embarcadouro; manda o mesmo Augusto Senhor, pela secretaria de estado dos negócios das obras públicas, commercio e industria, declarar à Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, que deve suspender immediatamente aqueles trabalhos e demolir a obra que não dá garantia irrecusavel de segurança, bem como toda a obra que, pela sua pobreza, é inferior á das mais pobres habitações de Lisboa; devendo ficar na intelligência de que a esta-

ção de Lisboa lhe não será recebida, se não for construída em conformidade com o contrato, segundo as ordens do governo, e em harmonia com as regras da arte. O que, pela secretaria de estado dos negócios das obras públicas, commercio e industria, se comunica á Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para sua intelligência e devidos efeitos.»

No fim de contas... tudo se recompôs, para bem do caminho de ferro e do próprio país. A estação «foi recebida», cremos que de braços abertos, como se depreende pela carta do director da empresa construtora, datada de 3 de Agosto de 1865, dirigida ao director da Companhia: «O sr. engenheiro fiscal da construção, serviu-se receber no dia 29 de Julho último, o edificio de passageiros da estação de Lisboa. Em consequência desta recepção e de acordo com o estabelecido nos estatutos, da companhia, e na sentença arbitral de 2 de Maio do anno corrente, esse edificio fica por esse facto recebido pela companhia, cessando toda a responsabilidade a respeito d'elle para a empresa.»

Três meses antes do «recebimento», em 1 de Maio de 1865, o sítio de Santa Apolónia, quase nove anos volvidos sobre a partida da primeira composição ferroviária para o Carregado, esteve novamente na ordem do dia nos meios ferroviários. A estação central de Lisboa estava de pé, foi inaugurada e durante muito tempo chamou-se «Estação principal do Caminho de Ferro do Norte e Leste». A obra importara em 250 000\$000 réis e concluiu-se quando o caminho de ferro já chegava a Vendas Novas e a Setúbal (Fevereiro de 1861), à fronteira de Badajoz (Setembro de 1863)

Como era a então nova e hoje centenária e rejuvenescida estação? Noutra crónica inserta no presente número, em que se transcreve do velho *Archivo Pittoresco* uma saborosa prosa do tempo dos nossos avós, surge a «estação do Cais dos Soldados» fielmente retratada. Não é, pois, justo, que fantasiemos. Devemos respeitar a palavra do cronista de há 100 anos, que, estamos em crer, seria um autêntico cronista-ferroviário. Na verdade, a sua descrição da nova estação é completíssima.

E se nos debruçarmos sobre os acontecimentos ocorridos em Portugal e no

Aos quatro dias do mez de Setembro do anno de mil oito centos sessenta e dois, no Reinado do Senhor Dom Luiz, Primeiro de Portugal, no local denominado a Praia dos Algarves, e na Rua Direita do Cães dos Soldados da Cidade de Lisboa, no terreno em que foi o antigo quartel de artilheiria, expropriado pela Empresa Constructora dos Caminhos de Ferro Portuguezes, da qual é concessionário o Illustríssimo e Excellentíssimo Senhor Dom José de Salamanca, para a construcção do edificio dos caminhos de ferro de Lisboa a Badajoz e á Cidade do Porto; estando presentes o Engenheiro Director da mesma Empresa Dom Euzebio Page, o Engenheiro Chefe da primeira Secção da construcção dos ditos caminhos de ferro Nicolas Le Crenier e mais Chefes de serviço da construcção e exploração das referidas linhas ferreas abaixo assignados, teve logar com as formalidades do estilo a colocação da primeira pedra sobre os alicerces para a construcção do edificio que deve servir de Estação principal das linhas de Badajoz e Porto, e para comemorar esta solemnidade se lavrou esta acta que assignão os referidos Engenheiro Director e Engenheiro Chefe da primeira Secção bem como os demais Chefes de serviço que a ella assistiram.

e a Vila Nova de Gaia (Setembro de 1864). Refira-se, a propósito, que, há 100 anos, já Lisboa e Porto estavam ligadas por dois comboios diários.

Pelo que concluimos após porfiadas buscas, a inauguração da estação de Santa Apolónia não se terá revestido de qualquer cerimonial, nem, tão pouco, terá atraído a atenção da população da capital, pois os jornais da época, ou não lhe fazem qualquer referência, ou dão a notícia em três linhas, como fez o *Jornal do Comércio*. Mesmo sem estação, ou com esta em construção, os comboios partiam e chegavam a Santa Apolónia; quando a estação se concluiu... continuaram esses mesmos comboios a partir e a chegar. Os empregados e o público é que, por certo, passaram a dispor de bem melhores instalações, o que, em boa verdade, já não era sem tempo.

resto do Mundo, «quando há 100 anos se inaugurou a estação de Santa Apolónia»? Que mais se teria passado nesse dia já tão distante de 1 de Maio de 1865? Muito deveriam ter os jornalistas da época para escrever, já que não puderam consagrar uma ou duas colunas à abertura ao público da nova estação ferroviária da capital...

Realmente, há um século, nos últimos dias do mês de Abril de 1865, um acontecimento houve que chocou profundamente a opinião pública mundial e que, afinal, veio a repetir-se quase 100 anos depois. O Presidente dos Estados Unidos da América fora assassinado! Lincoln caíra às balas de um assassino fanático, tal como sucedeu há pouco mais de um ano a Kennedy. E, caso deveras curioso, o sucessor do presidente abatido a tiro, ontem como hoje, foi Johnson! Os nossos jornais, como

CURIOSIDADES FERROVIARIAS

PICTOGRAMAS — UMA NOVA LINGUAGEM INTERNACIONAL.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) criou recentemente um conjunto de símbolos para elucidação dos passageiros — qualquer que seja a sua língua — e que se destinam a facilitar a identificação dos principais serviços ferroviários oferecidos ao público. Assim, as informações, a arrecadação de bagagens ou os câmbios, por exemplo, passam a ser assinalados numa estação ou num comboio nosso da mesma forma que na Finlândia ou na Grécia. O passageiro, com estes hieróglifos modernos, pode assim dispensar, para viajar, os costumados dicionários de algibeira...

Na gravura: o quadro de pictogramas existente no átrio da estação de Lisboa-Santa Apolónia.



os dos demais países, dedicaram extensas colunas ao infausto acontecimento, «expressando o seu horror pelo assassinio de Lincoln» e acrescentando que o «presidente interino Johnson declarou que nenhuma modificação fará no actual gabinete».

Se dermos uma vista de olhos pela panorâmica política europeia desse tempo dos nossos avós, vemos o célebre «chanceler de ferro», Bismark, então senhor todo poderoso na Prússia de Guilherme I, ser severamente criticado pelos austríacos e outros vizinhos. Um dos vizinhos, Napoleão III, que dentro de cinco anos capitularia em Sedan, chegava a Marselha no 1.º de Maio de 1865, recebido com o maior entusiasmo, a fim de partir no dia seguinte para uma viagem à Argélia... onde ainda ninguém sonhava que viesse a nascer um famigerado senhor Ben Bella.

Quanto ao nosso país, valha-nos isso, as coisas corriam um pouco melhor. Só talvez a política não caminhasse com o pé direito, pois os jornais afirmavam que «Hoje como ontem, amanhã como hoje, a crise ministerial continua». O rei D. Luís ia receber dentro de dois dias a Ordem da Jarreteira; no domingo, 30 de Abril, tinha

havido procissão em Lisboa, com grande pompa e brilho, saindo da igreja de S. Nicolau. Tinha-se inaugurado a «Praça Popular do Salitre», no Campo Pequeno realizara-se uma corrida «cheia de episódios, com gado bravo e sanguíneo», actuando ali Salamanquino, José Cadete e Peixinho. Havia quem se queixasse dos mendigos que perseguiam os passageiros que desembarcavam dos vapores da carreira do Brasil, como havia quem reclamasse polícia para o Bairro Alto, onde «algumas mulheres em quase completo estado de nudez proferem palavras que a decência manda calar».

E por aqui ficamos. «Regressemos» a Santa Apolónia, ponto de partida para esta curta viagem ao passado, e olhemos de novo a bonita estação, orgulhosa pelos seus 100 anos de existência, mas lamentando, e com inteira razão, que não tivesse sido autorizada a emissão de um selo comemorativo, como outras congéneres estrangeiras tiveram. Esperemos que em 2065 os espíritos estejam mais esclarecidos e haja mais um pouco de compreensão pelo papel que a velha estação desempenhou na panorâmica ferroviária do país. Os nossos netos o dirão...

SANTA APOLÓNIA

no Presente e no Futuro

INAUGUROU-SE em 28 de Outubro de 1856 a primeira linha férrea portuguesa, de Lisboa ao Carregado. Como estação terminus da Capital, serviu, nos primeiros anos da exploração, o edifício onde, até 1833, estivera instalado o convento de religiosas franciscanas da invocação de Santa Apolónia, que hoje, muito transfigurado, é ocupado pelos Armazéns de Viveres da Companhia.

Logo se pensou, porém, em construir edifício mais apropriado e condigno. Assim, em 20 de Outubro de 1862, era colocada a primeira pedra da nova estação, que veio a ficar concluída em 1865, sendo inaugurada, com toda a solenidade, no dia 1 de Maio desse ano—data que agora festivamente

boa-P»; mas o pomposo adjectivo jamais logrou ser adoptado na oralidade. Talvez por mais eufónico, prevaleceu sempre na voz do vulgo o nome de Santa Apolónia, que hoje se encontra afinal oficialmente consagrado.

Com o progresso rápido do caminho de ferro, não tardou, porém, que fosse inaugurada a linha de Cintura de Lisboa e, logo a seguir, o túnel do Rossio e, com este, a Estação Central de Caminhos de Ferro—designação outrora oficial e que hoje apenas subsiste esculpida nos arcos em boca de túnel do edifício neomanuelino do Largo de D. João da Câmara.

A transferência de todo o tráfego de passagei-



Curioso aspecto nocturno da estação de Santa Apolónia, na actualidade

se celebra. Recebeu a estação a designação oficial de Estação Principal de Caminhos de Ferro. A inicial do merecido epíteto entrou, desde logo e para sempre, na composição do apelativo ferroviário «Lis-

ros para a nova estação, situada no coração da cidade, cambiou por completo a fisionomia de Santa Apolónia. Esta passou a ser uma estação de mercadorias, apenas animada, quanto a movimento hu-

mano, pelo pessoal dos Serviços Centrais e das Oficinas Gerais da C. P..

Passaram os anos. Os progressos da técnica vieram permitir a construção de locomotivas mais

para a converter no moderno terminus que serve hoje a Capital, assegurando todo o tráfego de passageiros de longo curso e algum suburbano, cumulativamente com um importante tráfego de merca-

★

Átrio principal da estação de Santa Apolónia. À direita, as bilheteiras; ao fundo, um pictograma indica os diversos serviços complementares à disposição do Público

★



potentes, capazes de rebocar comboios mais longos — o que, aliás, era requerido pelo crescente número de passageiros. Por outro lado, o desenvolvimento do tráfego suburbano e os trabalhos de electrificação impuseram o regresso do serviço de passagiei-

dorias — de que continua a ser a principal estação de Lisboa.

Entrando no espaçoso e bem iluminado átrio, logo ao passageiro se deparam as bilheteiras, enviaçadas e dotadas de modernas máquinas que



★

O interior da estação anima-se com a partida do semidirecto para o Porto. Repare-se na composição, constituída por modernas carruagens metálicas

★

ros de longo curso, com excepção do da linha do Oeste, à velha estação de Santa Apolónia.

Esta em pouco diferia então da estação inaugurada em 1865. Foram necessários morosos trabalhos de adaptação, ainda não de todo concluídos,

fazem o bilhete na própria altura da venda. À direita, situam-se os elevadores e a escadaria que conduzem aos Serviços Centrais da Companhia, que ocupam os pavimentos superiores do edifício. À esquerda, encontram-se alguns serviços comple-

mentares, muito apreciados pelo público e que, de harmonia com as recomendações da U. I. C., estão assinalados por adequado pictograma. Entre eles, cumpre destacar duas modernas instalações auto-

No interior desta nave, terminam as linhas 3, 4 e 5, das quais só a primeira e a última, servidas por cais, se utilizam para a chegada e partida de comboios de passageiros. Dada a sua proximi-



Chegada de um comboio de longo curso — o «rápido» do Porto — rebocado por locomotiva eléctrica. À direita, as iluminações do bar-restaurant

máticas: uma de consigna, em cujos armários o passageiro pode fácil e comodamente depositar a sua bagagem, em eficazes condições de segurança, e outra de obtenção rápida de fotografias.

Ainda na mesma ala Norte, dispõe o Público

dade do acesso principal da estação — pois há outro, lateral, construído já durante as obras de transformação — e o seu maior comprimento, é nestas linhas que se realiza normalmente a expedição e a recepção dos principais comboios de longo curso.

Além destas, servem também o movimento de passageiros as linhas 1 e 2, que terminam no topo da ala Norte do edifício, bem como as linhas 6 e 7, que, de modo semelhante, morrem do lado Sul.

No topo da plataforma que serve a linha 7,



de uma secção de informações bem montada e guarnecida com pessoal competente e conhecedor de alguns dos principais idiomas estrangeiros. Mais adiante, encontra-se a estação postal e, finalmente, o serviço de bagagens.

Entremos agora na estação. A velha nave coberta foi inteiramente transformada, o que lhe deu aspecto bem mais agradável.

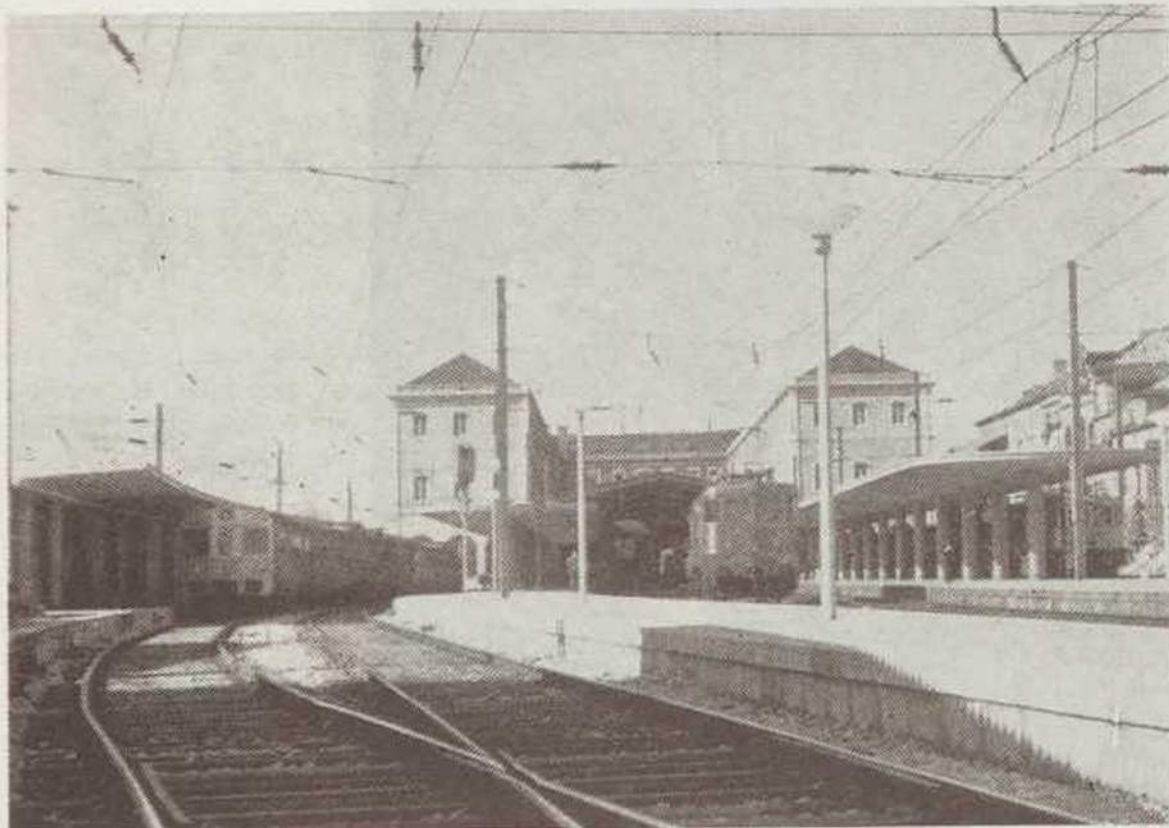


A estação de Santa Apolónia tem assistido a entusiásticas chegadas e partidas. Na gravura, vemos a partida para Madrid de um dos comboios que recentemente levaram à capital espanhola os adeptos do popular BENFICA

está em curso a construção de um cais para o novo serviço auto-cama, que será inaugurado, segundo se prevê, muito em breve.

No interior da estação, há, além das facilidades

de numeração ímpar, procede-se à sua expedição. Nestes cais, já se recorre ao emprego de *palettes*, dentro da acertada política de mecanização das operações de manutenção que a Companhia pensa



★
Vista do conjunto de linhas afectas ao serviço dos comboios de passageiros. As duas linhas à esquerda, numa das quais se encontra estacionada uma unidade tripla eléctrica, foram instaladas recentemente no local do antigo cais 2

★

usuais, um bar-restaurant, decorado com bom gosto. Projecta-se ampliá-lo, de forma a satisfazer cabalmente as crescentes exigências do Público e a incluir uma sala reservada ao pessoal da C. P., que aí pretenda tomar as suas refeições.

aplicar a todas as estações importantes da sua rede.

As mercadorias pesadas, bem como aquelas cujo manuseamento ofereça perigo, dispõem de cais próprio (cais 10), o mesmo sucedendo com a

★
Aspecto da vasta nave coberta.
Na linha n.º 3, dá entrada um comboio de passageiros

★



O serviço de mercadorias efectua-se a nascente da zona reservada ao movimento de passageiros. Os cais do lado Sul, de numeração par, recebem as remessas de detalhe; nos cais do lado Norte,

batata (cais 12). Finalmente, os vagões completos são carregados e descarregados directamente em linhas previstas para o efeito.

A estação de Lisboa-P tem ainda a seu cargo

as instalações ferroviárias do Porto de Lisboa: Entrepósito de Santa Apolónia, Alfândega, Lisboa-Tejo, Lisboa-Jardim e todas as linhas internas da 3.ª Secção do Porto.

Em parte dos cais de chegada e da batata, funcionam os serviços internacionais de mercadorias — hoje realizados por vagões de eixos intermutáveis, na parte referente ao tráfego transpirenaico. Actualmente, está em estudo a ampliação destes serviços, que cada vez mais contam com o apreço do Público.

Ainda dentro da área da estação de Santa

Serão também transferidas para Santa Apolónia as instalações que a Companhia Internacional das Carruagens-Camas (Wagons-Lits) possui em Campolide e que ficarão no local do antigo cais de Xabregas. Assim, passarão a fazer-se aqui as revisões do material dos grandes «expressos», evitando-se deste modo as marchas de e para Campolide.

Os itinerários (agulhas e sinais) da estação de Santa Apolónia e da bifurcação de Chelas são comandados por moderno posto de sinalização, de encravamentos electromagnéticos. Neste posto, po-



A estação de Santa Apolónia e o porto de Lisboa: de Lisboa-P dependem as linhas e instalações ferroviárias do porto que, como se vê na gravura, se situa na imediata vizinhança da estação. A direita, a fachada Sul desta

Apolónia, mas não fazendo propriamente parte dela, situam-se algumas outras instalações importantes, cuja descrição ultrapassa largamente o plano deste artigo. Entre elas, conta-se o antigo depósito de máquinas, já desafectado há anos; no local vão ser construídos um posto de tracção e uma pequena oficina de apoio.

Defronte deste posto, vai edificar-se um novo cais para carga e descarga de ambulâncias postais — que ficará assim no local do actual cais 10. O serviço que actualmente se executa neste será deslocado para E, para um novo cais, muito mais extenso.

No local das antigas Oficinas Gerais, hoje reduzidas à sua secção de levantamentos periódicos de carruagens, será construído um posto de revisão de material circulante, que disporá de linhas com diques para revisão das composições e de um pórtico para lavagem de carruagens.

dem seguir-se todos os movimentos de circulações na Cintura de Lisboa e no troço de Lisboa-P a Braço de Prata.

Dentro em breve, será ainda inaugurado um novo posto de manobras, localizado junto à antiga rotunda e que, sob a orientação do posto de comando, superintenderá, nas manobras da estação.

Eis, a traços largos, o panorama de Santa Apolónia do presente e do próximo futuro. Com a construção do nó ferroviário de Lisboa e das ligações à ponte sobre o Tejo, o tráfego de longo curso passará por uma nova estação central que será construída na Luz (Carnide). Santa Apolónia ficará então apenas com o serviço do Entroncamento, de Tomar e talvez com algum do Leste e da Beira Baixa. Mas continuará sempre a servir o Caminho de Ferro — e sempre com o melhor das suas possibilidades.

A. SIMÕES DO ROSÁRIO

UMA ENTREVISTA Sensacional

A Ex.^{ma} Sr.^a Dona Estação de Santa Apolónia (a centenária mais jovem e formosa de Lisboa à beira-rio) digna-se falar para o "Boletim da C. P."

TUDO começou, há dias, quando lemos a notícia de que a Estação de Santa Apolónia ia perfazer o seu esplendoroso centenário. Sem aparato, porque os tempos não vão para isso, mas com íntima dignidade.

E nós, que recentemente vieramos do burgo northeno, e a víamos, alacre e dinâmica, ficámos estupefactos, de facto, com tal facto!!!

Seria possível haver alguém com cem anos, sem rugas na face, sem óculos, sem cãs e sem dentes postiços?!

E depois tão bem ataviada e ornada com tanto bom gosto, como uma moça de «19 e pico, 20 menos tal»? Ó Céus! onde estaria o segredo de esse fenómeno real, palpável, visível, de uma eterna mocidade e de tal perene beleza?!

Seria obra de um Fausto ou de um Roberto?

Foi o que resolvemos aclarar incontinentemente.

Conhecíamos já de vista a Dona Estação de Santa Apolónia, porém nunca lhe foramos apresentados pessoalmente, visto prestarmos serviço no Norte.

Quer dizer, havíamos apreciado, como modesto funcionário da Companhia, a fachada do seu airoso edifício, sem contudo lhe aprofundarmos a alma! Sim, porque as pedras e os monumentos são tão viventes como qualquer de nós, que tem expressão própria. O facto não é visível por estar no âmago da sua estrutura, ou dos muros em que se alteia.

Assim, tal como a Terra que vibra e estremece e nos faz tremer com ela, também a apolónica estação tem colorido, som e movimento, ou melhor tem vida.

Foi desta forma que a vimos, enebriadamente, no seu bulício constante e fremente, quando chegámos, exactamente à «tabela», no Foguete para a entrevista previamente ajustada.

Foi tal a emoção, que de improviso, em verso e em vénia, lhe suspirámos:

*Eu te saúdo Estação, tão garrida
Nesse vestido cinzento que ostentas!
Quanto mais velha, vai sendo tua vida
Mais formosa e mais bela, te apresentas!*

— É de primeira...

— De segunda, minha Senhora. Sou factor de segunda!...

— Referia-me à poesia que é de primeira água, ou de primeira apanha, como os azulejos, de outras estações...

— Obrigado, Senhora minha estação. Nas horas vagas sou muito dado às musas. É o meu violino de Ingres! O meu derivativo da ensimesmação dos carris. Mas vamos presto ao que aqui me trouxe!

— É uma ordem, senhor factor?

— De forma alguma, apenas humilde pedido. De resto, segundo diz a matemática, a ordem dos factores é arbitrária!... Concedei-me apenas, Excelência, a mercê...

— Basta de formalismos e de senhorias. Sou uma estação bastante actualizada e por isso podemos e devemos falar em linguagem corrente.

Só não gosto é que me tratem por «pá», como fazem as meninas de agora, entre si.

Embora seja contemporânea da «Belle Époque», não vou dançar, o «can-can». Também a minha cultura não me permite inclinar-me para o frenesim histérico do «twist» ou do «yé-yé».

— «In medio stat virtus», como dizia Horácio.

— Exacto! A virtude está no meio termo, nada de excessos. Que diriam os meus incontáveis visitantes, os meus dedicados passageiros e «fans», se

me vissem de «blouson noir» e cabelo escorrido, à existencialista?

— Claro, esse traje escuro não seria próprio de uma estação que se preza, e de tanta e preclara linhagem. Quanto muito, o traje serviria para um túnel sujo.

— Como o do Rossio, na era em que as locomotivas se alimentavam a carvão e fumegavam voluptuosamente rolos de fumarada que faziam tossir e tudo conspurcavam!

— Pois, pois, hoje em dia acabou-se, cá nos ca-



Seria possível haver alguém com cem anos, sem rugas na face, sem óculos, sem câs e sem dentes postiços?!

minhos de ferro, com essa conspurcaria tão folclórica de antanho. Concorde!

— Sem dúvida! Os meus pequenos, os asseados comboios de hoje, estão «up to date»; devidamente «dieselizados» ou electrificados!

Vamos porém à entrevista que o tempo urge e eu tenho de me apresentar logo na Televisão!

— Então, antes de mais nada, as minhas efusivas felicitações pelas suas risonhas cem primaveras!

— Risonhas primaveras sim, mas sem cem! Ou melhor cem, com mais umas tantas... Eu explico: quem faz anos, quem é centenário é o edifício onde me albergo, o sólido arcaboço onde me instalaram em 1865. Faz um século!

Antes disso porém já eu estava alojada, a título

provisório, mais para nascente, no antigo Convento de Santa Apolónia, que me deu o nome.

— Bem sei, era defronte da Calçada dos Barbadinhos...

— «In illo tempore», era tudo barbadinho e bem barbadinho! Olhe por exemplo, o meu primeiro homem, um chefe cujo nome ignoro, mas a quem, em atenção a mim alcunharam de Apolinário!

Estou a vê-lo com a sua barba frisada e com os seus bigodes muito retorcidos, nessa manhã clara e radiosa de 28 de Outubro de 1856, quando deu a partida para o comboio para o Carregado — que, por sinal, bem carregado ia...

Lá seguiram, Suas Majestades o Rei D. Pedro V, e Seu Augusto Pai D. Fernando, as Senhoras

Infantas e os Infantes, o Corpo Diplomático, os Ministros do Reino, o Sr. Cardeal-Patriarca, o Cabido, e os convidados da Corte, que eram os melhores nomes da árvore de costado da nossa fidalguia!

Foi festa de arromba, metendo tropa de grande uniforme com charanga e girândolas de foguetório, salvas de artilharia no Castelo de S. Jorge e nos navios de guerra, embandeirados em arco.

A máquina estava decorada com duas flâmulas cruzadas à frente, na chaminé.

Foi tudo muito lindo! Bons tempos! Ai que saudade da minha fagueira meninice!

O pior foi à volta. Dizem as crónicas que Santa Apolónia é padroeira dos que sofrem dos dentes, mas nesse dia, eu é que tive dores, quando ao anoitecer, vi chegar o comboio, ao meu seio, partido ao meio...

— Credo, Dona Estação, seio partido!...

— Não, não foi o seio. O que sei é que o comboio chegou só com menos de metade da composição inicial. Trouxe a carruagem real e mais cinco com a nobreza. As restantes nove ficaram pelo caminho, em Sacavém e nos Olivais, por se ter avariado uma das duas máquinas pioneiras do trem de ferro!

A Marquesa de Rio Maior, que era muito «es-carneosa», dizia ao apear-se aos seus familiares,

elevando o véu de renda, afogueada pelo calor e pela demora: «A máquina que parece um enorme garrafão, não teve força para puxar as carruagens que lhe atrelaram! Se Lisboa fosse mais longe, desconfio que chegava só a máquina a resfolegar e o vagão real, sem a escolta da etiqueta.»

Quanto a mim, todavia, essa jornada histórica do primeiro caminho de ferro em Portugal, foi um grande dia. Gravei-a indelévelmente e a fogo nas minhas vetustas paredes.

— E como passou depois para o novo e actual edificio?

— Bem, eu comecei a ficar muito acanhada com o desenvolvimento da linha férrea. Os pequenos, os meus comboios, começaram a crescer, a crescer e já não cabiamos lá dentro.

O eterno problema do alojamento, que é sinónimo do meu progresso crescente...

Olhe que no ano de 1862, já os rapazes silvavam, dizendo pouca terra, pouca terra e chegaram a Espanha pela Linha do Leste.

De resto a do Norte em breve se transformou numa magnífica realidade!

Por alturas de Março, em 1865, deram por concluída a minha nova habitação, na sua primeira fase definitiva e eu mudei-me então sem alardes, nem festas ruidosas.

Foi quase à sucapa que vim para o Cais dos Soldados...

— Assim chamado por nele ter estado instalado um forte de artilharia...

— Sim, mas um forte que era assaz fraco, sob o ponto de vista militar. Por isso o Estado cedeu o terreno à Real Companhia dos Caminhos de Ferro, para a minha arrumação.

Uma parte da área fronteira, teve de ser assoreada e tirada ao meu querido Tejo.

Repare, ali à saída do lado esquerdo, onde está o parque dos automóveis. Era então a Praia dos Algarves, de onde se ia de bote até à Outra Banda, em cata da terra das amendoeiras em flor!

— Mas, Dona Estação embora se fixasse para sempre aqui, tenho uns zum-zuns, que esteve um tempo, um bocado na mó de baixo...

— Sim! Efeitos da concorrência e das intrigas da minha colega do Rossio, que nasceu depois!

Imagine que começou a bichanar, pelos Administradores que eu estava «demodée» e que ela era o «dernier cri» na técnica das terminais ferroviárias.

— Sempre era mais nova que a Dona Apolónia e talvez mais bem apetrechada...

— Cantigas, meu amigo! Fui considerada des centrada e lançada ao ostracismo dos passageiros, servindo só para mercadorias, para fretes, por via única da Dona Rossio.

Mas fique sabendo que os Serviços Centrais e a própria Direcção-Geral nunca me abandonaram e por fim, como observa, acabaram por me fazer justiça.

— E em muito boa hora, sim Senhora.

— Pode dizê-lo! Então fazia lá sentido, existir

uma Estação, nova-rica, sem pergaminhos, com uma guela desconforme e tétrica até Campolide, a servir comboios internacionais, com turistas, como hoje se diz.

Está a ver o que era aquilo com as máquinas a carvão, a servir estrangeiros?

Até o pessoal se queixava!

Os viajantes mais cautos fechavam as janelas, mas logo os que sofriam de claustrofobia, corriam os vidros e o fumo impetuoso entrava em vagas de assalto sucessivas. Eram seis minutos, pelo menos, de tortura lacrimogénia e esternotativa, um verdadeiro «suspense» como agora soi dizer-se...

— Felizmente tudo acabou em bem para si, fascinante macróbia.

— De facto, morreu o micróbio, e eu aqui estou, sem vaidade, remoçada e amimada pela Direcção, restante pessoal de serviço, utente e de conservação, incluindo o contramestre Maia.

Repare que fui ampliada, alindada, arejada. Já tenho voz própria com alti-falantes e espírito acolhedor, com o cosmopolita restaurante dos Wagons-Lits, em vias de maior transformação.

Aqui para nós o Sr. Director é muito meu amigo e carinhoso, a ponto de me ir vestir de cor-de-rosa pelo último modelo dos figurinos franceses.

Ouça, em breve vou ter cá dentro uma esplanada, com guarda-sóis e tudo, para maior prazer dos meus queridos frequentadores.

Isto no que se refere ao Público — que é servido já em alto nível. Quanto aos escritórios, em confiança lhe direi que se vão acabar com as rotineiras secretárias, essas múmias de vinhático. Passará a ser tudo metálico! O metal hoje em dia é tudo, mormente o vil!...

Ao lado da gare, haverá um recanto para automóveis de aluguer sem condutor. Esta inovação estará equipada com bombas de gasolina e uma pequena estação de serviço auto. Todos os pormenores relativos ao bom acolhimento dos que vêm abrigar-se ao maravilhoso «Abril em Portugal», serão devidamente cuidados; até haverá comboios auto-camas!

Servirei assim o público, português ou estrangeiro, com honra para a Nação e com dignidade para o bom nome dos Caminhos de Ferro!

E digo-lhe mais: se eu não fosse Estação de Santa Apolónia só desejaria ser Estação de Santa Apolónia! E isso fá-lo-ei, em aplicação franca e límpida da minha vontade.

— Obrigado, Senhora minha.

— Obrigada eu, pela entrevista e pelos versos. Quer repeti-los porque muito me desvaneceram?

— Com todo o gosto:

Eu te saúdo Estação, tão garrida

Nesse vestido cinzento que ostentas!

Quanto mais velha, vai sendo tua vida

Mais formosa e mais bela, te apresentas!

O FACTOR COMUM



HA quatro anos que em Lisboa comemoram os estomatologistas portugueses o Dia de Santa Apolónia, cuja festa litúrgica ocorre a 9 de Fevereiro. Ao assinalarmos com o relevo que julgamos merecer o centenário da estação que tem o nome da Santa e cuja capela, hoje sem qualquer sinal religioso, está transformada em Armazém de Víveres da Companhia, achamos curioso registar alguns dos principais passos do seu culto e devoção — até porque cremos constituir uma surpresa para muitos esta breve referência de Arte, de Ciência e de Fé, à advogada dos que praticam a arte dentária ou dos que padecem das doenças dos dentes e da boca.

Històricamente, de Santa Apolónia pouco se conhece. Dela nos fala Eusébio, o primeiro historiador da Igreja (século III), baseado em cartas de S. Dionísio, Bispo de Alexandria e contemporâneo da Santa. A história diz-nos que arrancaram à Santa todos os dentes, lhe destroçaram os maxilares e em seguida a queimaram viva.

Quais os processos utilizados no martírio? Sendo a história omissa, os artistas fixaram-se em três tipos ou técnicas de martírio. À pedrada, à pancada com escopro e martelo e ao arrancamento com o boticão.

a) à pedrada — manifesta com o maior realismo o que nos diz a história;

b) com escopro e martelo — caracteriza particularmente os artistas duma época. Frank Colyer, no seu livro *Instruments Used for Extracting Teeth* diz-nos que «este método de extrair dentes, batendo o dente primeiro dum lado e depois do outro, até estar suficientemente luxado, para então ser extraído pelo *forceps*, foi utilizado na Idade Média. É ainda utilizado pelos nativos da Rodésia; e vê-se em gravuras de Santa Apolónia de imagens de Lorraine de 1430»;

c) com o boticão, há gravuras da época que apresentam o ar grotesco dos carrascos ou pelo contrário o ar correcto e quase se diria científico da técnica da extracção, a variedade dos ferros, em que predomina o tipo alicate ou tipo turquês.

Para dar uma ideia mais clara do culto e devoção de Santa Apolónia transcrevemos, com a devida vénia, algumas das mais curiosas passagens do interessantíssimo estudo histórico e iconográfico do dr. José de Paiva Boléo — médico estomatologista e grande estudioso de Santa Apolónia a quem muito se ficou devendo a exposição iconográfica sobre aquela mártir, realizada em 1964, por ocasião do II Congresso Nacional de Estomatologia.

«Santa Apolónia, martirizada no século III, durante o reinado do imperador Décio, tornou-se no século XIV a advogada dos que padecem dos dentes e mais tarde a patrona dos profissionais da arte dentária.

Foi escolhida de entre os santos do Martirológio cristão, porque sofrera o arrancamento violento dos dentes e fracturas dos maxilares.

O seu culto espalhou-se largamente pela Europa e muitos são os documentos iconográficos existentes nos mais variados países.

Os museus públicos e particulares e muitos edifícios religiosos guardam esculturas, pinturas, tábuas, telas, ilu-



Painel de azulejos da Igreja do Pópulo, em Braga, mostrando o martírio de Santa Apolónia (ANTÓNIO BERNARDES, século XVIII)

minuras, miniaturas, baixos relevos, tapeçarias, azulejos, paramentos, custódias e tapetes, com imagens de Santa Apolónia de alto valor artístico.

O seu culto atingiu o apogeu, desde o século XV ao século XIX, havendo ainda hoje grande devoção popular a Santa Apolónia.

Os estomatologistas e os odontologistas, isto é, os profissionais da arte dentária actuais, médicos ou não médicos, muito se têm interessado pelo estudo histórico e artístico referente a esta Santa. Muitas revistas da especialidade publicam referências ao assunto e fotografias da sua Patrona. Vários agrupamentos profissionais, em diversos países, têm mandado esculpir imagens e celebrar festividades em sua honra, em 9 de Fevereiro, dia em que a Igreja católica comemora a sua festa litúrgica.

O culto a Santa Apolónia

Como começou na Europa cristã o culto de Santa Apolónia?

O Dr. Nux diz que o centro principal da devoção a Santa Apolónia parece encontrar-se em Flandres, por-

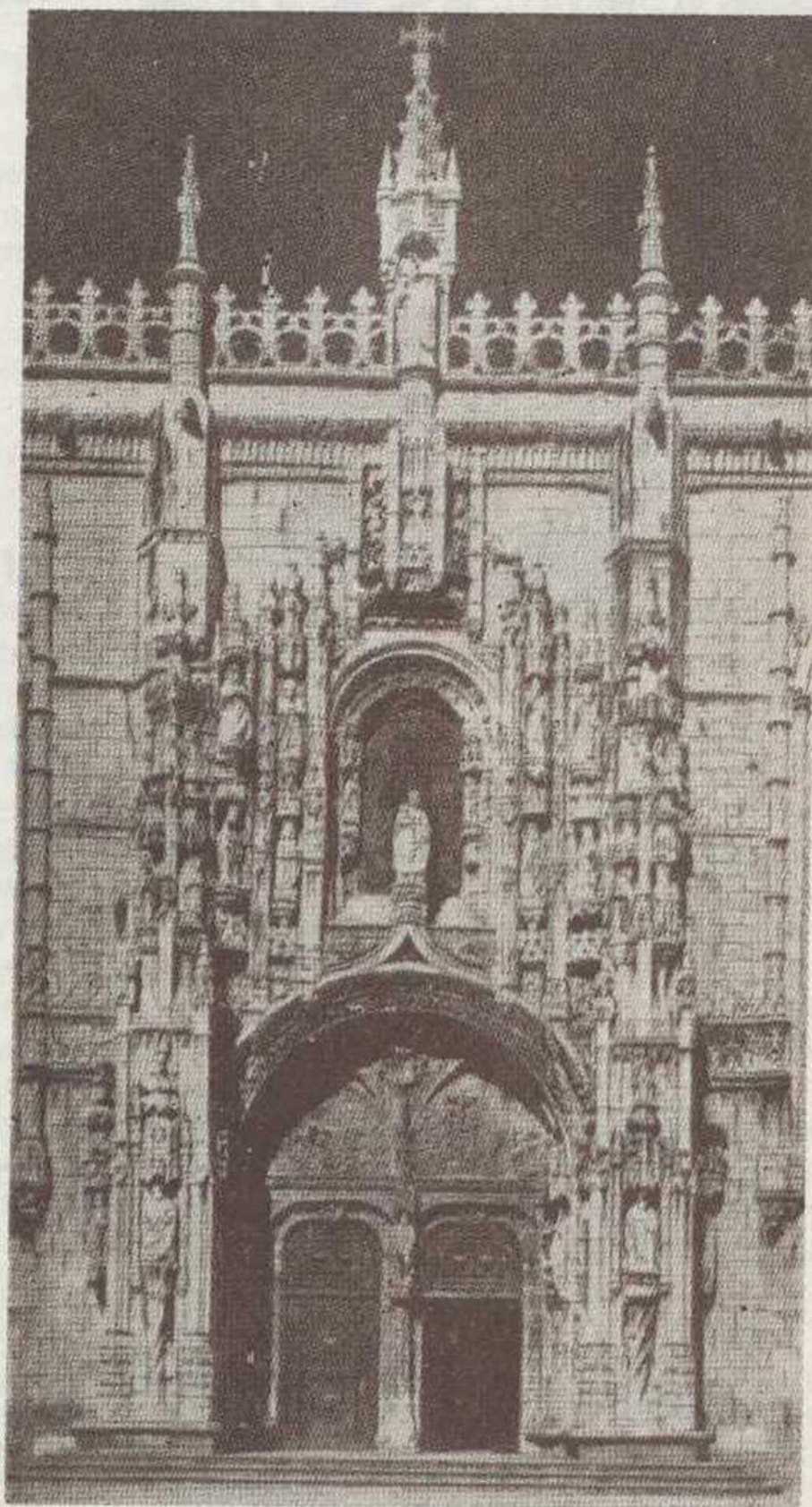
que muitos eram os santuários onde era invocada. O inquérito que fez nas arquidioceses de França assim parece indicar.

O padre Michel English (Bruges, Bélgica), afirma, por documentos que não indica, que o culto teria vindo dos países do Norte da Europa. Mrs. Lindsay, de Londres, pensa que a veneração de Santa Apolónia teria sido introduzida na Inglaterra, em 1328, pela rainha Filipa de Hainaut, quando casou com Eduardo III. Uma tapeçaria da Igreja de Coventry daria explicação do facto.

Outra corrente de devoção ganha a Alemanha.

Em Madrid existiu junto da porta do Retiro uma ermida muito antiga, talvez do século XIV, dedicada a Santa Apolónia, chamada da «corona»; e há relíquias na Igreja das Descalças Reais, em Madrid.

Em Itália, há sinais evidentes de que esta devoção existiu. Houve mesmo, em Roma, uma igreja dedicada a Santa Apolónia, mas que parece que já não existe hoje. Há todavia ainda a Piazza Sant'Apollonia. Em Florença



Porta lateral dos Jerónimos com a imagem de Santa Apolónia à mão direita da Senhora dos Reis (século XVI)

há uma igreja que lhe é dedicada. Este culto, vai-se encontrar mesmo nos países nórdicos.

Segundo refere Arquês Miarnau, teria sido o Papa

português João XXI um dos primeiros que, no livro *Thesaurus Pauperum*, ao falar da dor de dentes, teria contribuído para propagar o culto a Santa Apolónia: «*Todo o homem que tenha dor de dentes e se recomende a Santa Apolónia e faça oração, a dor desaparecerá*».

A Pedro Hispano ou Pedro Julião, o nome secular do Papa João XXI, é atribuído aquele livro de medicina popular que, durante alguns séculos, adquiriu uma larga fama e foi traduzido em várias línguas.

Nomes e insígnias

O nome de Santa Apolónia aparece com grafias diferentes, conforme as regiões em que é venerada.

O nome latino é Apollonia, determinativo feminino que deriva da palavra Apollo, deus do Sol e também da beleza, da música, médico dos deuses do Olimpo e pai de Esculápio, deus da Medicina.

Em francês aparecem os termos Apolinne, Apolline, Apollone, Pollonie, Polline. Os dois primeiros parecem ser os mais usados.

Em espanhol o nome mais vulgar é Apolónia. Também aparece o termo Polónia.

Em inglês o termo usual é Apollonia. Em alemão Apollonia, também havendo o termo Ploni.

Em português, nos livros, imagens e registos mais antigos, aparecem os seguintes termos: Apolonia, Apelonia, Appolonia, Aplonia e num registo, certamente por adulteração, a denominação estranha: Santa Pulinária.

O Senhor Dr. Avelino de Jesus da Costa encontrou num documento (ano 1337) que parece ser, em Portugal, o mais antigo, referente a Santa Apolónia, o nome de Santa Apeloinha.

Só na inscrição do busto existente na Igreja da Madre de Deus se lê o termo Pelónia e também nalguns registos populares, ainda que existam, mesmo actualmente, pessoas que tenham como nome ou sobrenome Polónio ou Polónia.

Actualmente o termo usado é Apolónia. As insígnias ou atributos de Santa Apolónia são, além da palma, comum a todas as santas martirizadas, a turquês, as tenazes, pinças ou alicates de feitios diversos, segurando um dente, podendo-se até, pelos desenhos destes instrumentos, assistir à evolução que estes ferros apresentam através dos séculos. Na imagem existente na Igreja de S. Martinho de Pousada de Saramagos (Famalicão), a Santa segura na mão o dente sem ferro, caso único na iconografia de Santa Apolónia.

Os dentes, como insígnias ou atributos, são sempre excessivamente grandes para serem bem visíveis e representam os molares.

Além destas insígnias, é frequente representarem a Santa com um livro, quase sempre aberto, símbolo de ciência ou cultura religiosa ou profana.

Relíquias

É certo que após o martírio dos cristãos dos primeiros séculos, sempre que isso fosse possível — era-o na maioria dos casos — os restos dos seus martirizados corpos eram piedosamente recolhidos e recebiam sepultura cristã. As autoridades autorizavam ou toleravam que isso se fizesse.

A crença na ressurreição dos corpos, que é um dogma do cristianismo, como já o era do judaísmo tradicional, exigia a sepultura dos restos mortais.

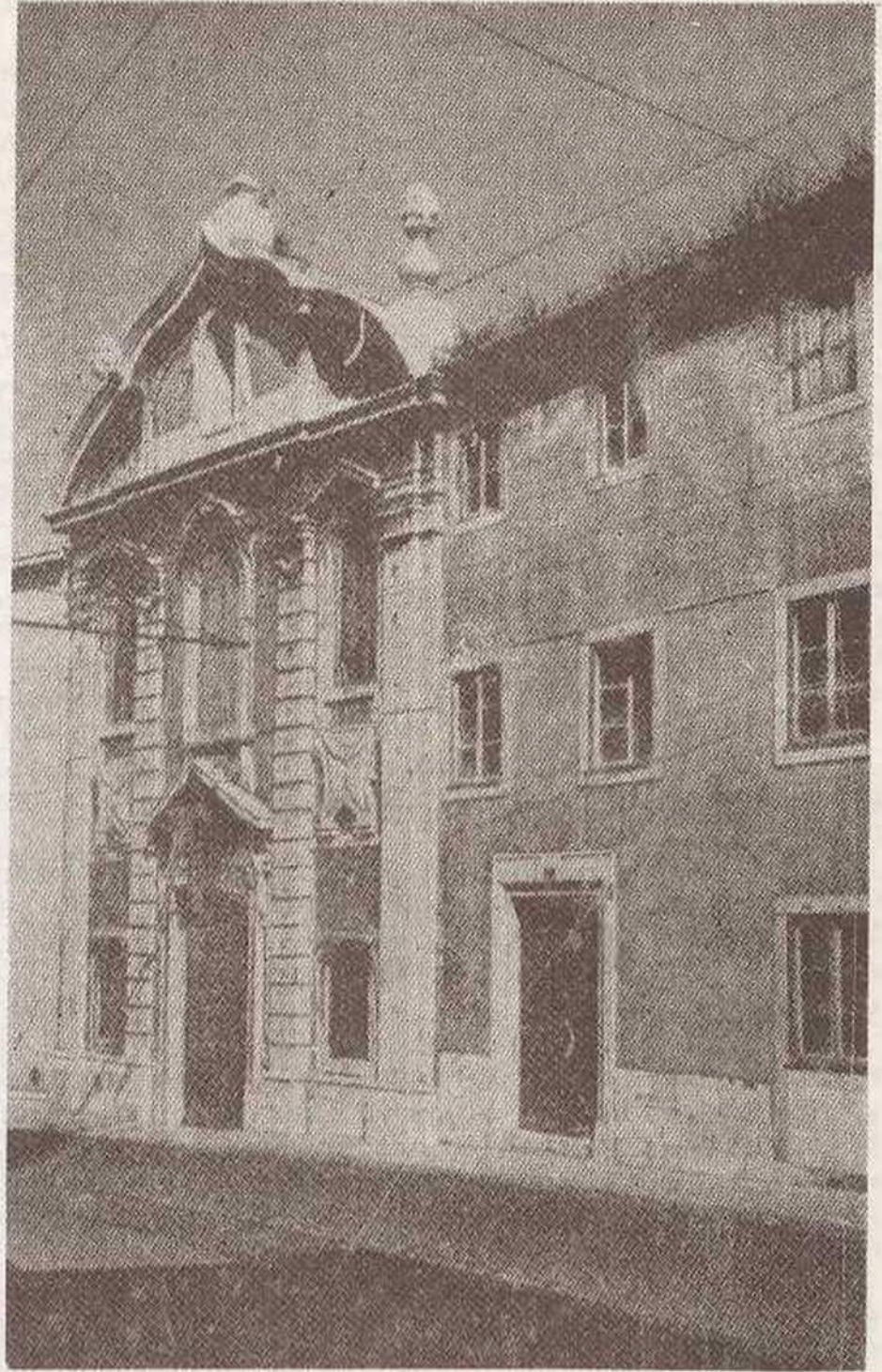
Santa Apolónia sofreu o martírio das extracções violentas dos dentes com fracturas dos dentes maxilares. E foi em seguida queimada viva.

Os restos do seu corpo dilacerado e carbonizado, foram, portanto, com toda a probabilidade, recolhidos e colocados nalgum horto tumular, como era de uso em famílias abastadas.

Várias igrejas receberam mais tarde essas relíquias, a maior parte das quais se encontra em Roma.

Em Santa Maria Maior está a cabeça; em São Lourenço, extra-muros, um braço; em São Brás, parte do maxilar inferior; e os dentes estariam espalhados por conventos diversos: Araceli, Santa Maria do Campo de Marti, Santa Cecília de Transtevere, etc..

Em Espanha existiriam dentes na Catedral de Placência, em Portugal parte do esqueleto na Igreja de São Roque. Na Madre de Deus, em Lisboa, há um busto-relicário vazio e na Igreja de São Tiago e São Martinho, de Lisboa, há também um busto-relicário melhor conser-



Fachada da capela de Santa Apolónia, em Lisboa, que foi apeada e transferida para o Arrepiado (Chamusca)

vado do que o da Madre de Deus, com uma relíquia no peito da estátua, mas não pertence a Santa Apolónia, como se pode ver pela inscrição existente no medalhão.

Procurei informar-me da existência das relíquias na Igreja de São Roque e recebi a seguinte resposta:

«Dadas as vicissitudes por que têm passado as relíquias e como não há qualquer inventário recente, torna-se praticamente impossível encontrar as relíquias de Santa Apolónia». — a) *Padre Norberto Martins*.

A quantidade de dentes espalhados pelo mundo, atribuídos a Santa Apolónia, ultrapassa de longe o normal duma pessoa. Parece que houve tempo em que os pedidos de relíquias eram tantos, que pessoas pouco escrupulosas tocavam outros dentes nos dentes de Santa Apolónia e atribuíam a estes o mesmo valor. Passavam a ser relíquias, tocadas nas relíquias dos santos.

Daí o dizer Lindsay que os dentes espalhados pela

Europa, atribuídos a Santa Apolónia, poderiam encher um tonel... E compreende-se a reacção do Papa Pio VI que, nos fins do século XVIII, ordenou que se recolhessem os dentes espalhados pelos diversos templos de Itália, que se diziam ser de Santa Apolónia. Os dentes recolhidos enchiam uma quarta de alqueire e, em seguida, o Papa mandou lançá-los ao Tibre.

A devoção a Santa Apolónia em Portugal

Foi-nos difícil saber a extensão da devoção a Santa Apolónia em Portugal. A pouco e pouco, porém, se conseguiram juntar elementos, a maior parte dos quais agora se publicam pela primeira vez.

Em Lisboa existiu um mosteiro de Franciscanas da primeira regra de Santa Clara, fundado junto do sítio onde havia já uma ermida, à qual se faz referência em documentos datados de 1337 e que era dos confeitores, dedicada a Santa Apolónia. Portanto, no início do século XIV, já havia em Lisboa devoção a Santa Apolónia. Daí o chamar-se a este sítio, Santa Apolónia, nome que persistiu até aos dias de hoje.

De Vila Viçosa, veio D. Isabel de Madre de Deus, com a família da Casa de Bragança, senhora muito venerada da Rainha D. Luísa. Professara D. Isabel da Madre de Deus a regra de S. Francisco, da regra de Santa Clara.

Recolheu-se na Ermida de Santa Apolónia, a fim de tratar da Capela e da Santa, e indo depois para Inglaterra, em 1662, regressou em 1673. Voltou para a Ermida, que fora reedificada em 1671 e, com outras companheiras, deu aquela religiosa princípio a um Recolhimento. O Papa Clemente II, «transferiu-o» em Mosteiro, onde professaram em 6 de Fevereiro de 1718. O Mosteiro ou convento sofreu estragos com o terramoto e foi restaurado.

Da capela, restava apenas a fachada, na qual se via um querubim em pedra sobre o tímpano e no alto um nicho vazio.

Esta fachada foi apeada e reedificada no Arrepiado (Chamusca). Era a capela pequena e só podia acomodar 200 pessoas. Havia na capela diferentes imagens, mas as de maior devoção eram a de Santa Apolónia e a do Senhor Jesus da Paciência.

Com a expulsão das Ordens Religiosas em 1834, as religiosas clarissas (tinham então em Portugal doze conventos) que habitavam o Mosteiro de Santa Apolónia, passaram para Santa Ana e o convento desocupado serviu aos meninos da Real Casa Pia que trabalhavam no Arsenal. Depois passou para a Real Companhia dos Caminhos de Ferro.

A Capela, no seu interior, não tem hoje sinal religioso algum e constitui um armazém da Cooperativa dos Caminhos de Ferro.

Todavia, toda aquela zona da cidade está ainda impregnada do nome de Santa Apolónia. Além da Estação de Caminho de Ferro que tem o seu nome e que, depois dos melhoramentos por que passou, se transformou na primeira estação de caminhos de ferro de Lisboa, há o Palácio de Santa Apolónia, hoje chamado dos Palhas, por ser pertença dos descendentes da família Pereira Palhas e há, por detrás do que foi o Convento, o Forte de Santa Apolónia, sistema de fortificações seiscentistas da margem de Lisboa; e ainda o nome de Santa Apolónia aparece na

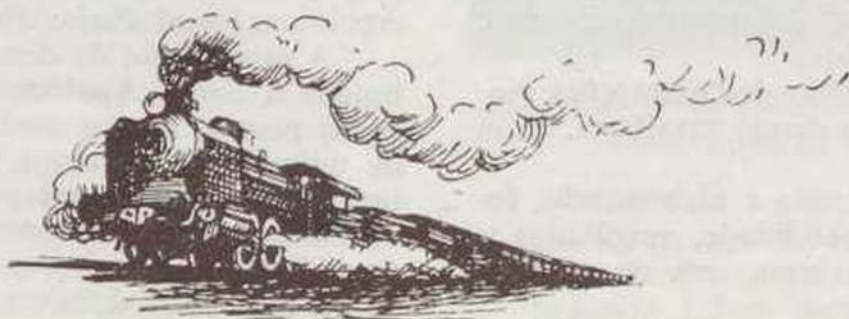
esquina de ruas diversas: Rua de Santa Apolónia, Calçada de Santa Apolónia e Rua da Cruz de Santa Apolónia. Há também o Cais de Santa Apolónia junto ao Tejo.

Na toponímia portuguesa, o nome de Santa Apolónia aparece ainda na freguesia de Alcains, freguesia de



Imagem de madeira, da Santa, existente na capela de Saim, no Gerez, Terras do Bouro (século XVIII)

Silvares, do concelho de Guimarães, e ainda no lugar de Talhadas, Ferreira do Zézere, há uma capelinha rural dedicada a Santa Apolónia.»



O CAMINHO DE FERRO ESSE SEDUTOR...



PELO PROF. DOUTOR J. FARIA LAPA

A época que atravessamos está, infelizmente, marcada pela nota materialista. Procura-se afanosamente o bem-estar, porém um bem-estar em que os anseios espirituais têm acolhimento secundário. Entristece reconhecê-lo — mas é inegável.

Neste ambiente, a Economia é levada a exigir o concurso da Técnica, para que esta lhe faculte incessantemente novos meios, novos processos, que tornem sempre e sempre menos onerosa a satisfação das necessidades e facilitem a generalização dos consumos. A Técnica tem assim de procurar não apenas inovações, mas ainda aplicações ao mundo da produção, das invenções científicas, novas combinações de factores produtivos e também, note-se, a difusão de métodos técnicos já conhecidos.

Vem isto a propósito da pretensa competição ferrovia-rodovia. Sucede que desde os primórdios deste século se reconhecem certas qualidades do transporte automóvel, frente ao transporte ferroviário, entre elas, e de grande vulto, a extrema mobilidade do veículo, no sentido de este usufruir de completa acessibilidade, de poder dirigir-se onde quer que seja, desde que exista caminho — ou mesmo, quantas vezes, sem ele existir. Mais ainda: com o veículo automóvel, são possíveis movimentos de translação, o que evita todo e qualquer problema de ordem circulatória, pois permitem, sem dificuldades, as necessárias ultrapassagens.

Pelo contrário, ao veículo ferroviário,

dada a estrita adscrição latente no binário roda-carril, origem da forte rigidez de movimentos, apenas lhe é consentido servir os pontos adjacentes à via; a circulação, por outro lado, apresenta-se mais difícil, uma vez que a natureza do trilho interdita o movimento de translação.

As duas técnicas, neste aspecto, opõem-se e não faltaram profetas que, ao ponderá-las, visionaram o breve ocaso do caminho de ferro.

Simplemente... Simplemente, desde há uma cinquentena de anos a Técnica fez incidir sobre o veículo automóvel aperfeiçoamentos espectaculares. E tão espectaculares, que se chegou ao reconhecimento de as características dos automóveis modernos, em especial as suas capacidades e as suas velocidades económicas, já não serem compatíveis com os velhos caminhos.

Daí, surgirem as aspirações consequentes: são necessárias estradas reservadas exclusivamente à circulação automóvel e tais estradas têm de ser concebidas de forma não apenas a admitir, em termos de plena utilização, o veículo moderno, mas também de proporcionar, além da comodidade, a maior segurança da circulação.

Constroem-se assim as auto-estradas, com duas faixas de rodagem, cada uma destinada a sentido único, sem qualquer intercomunicação e acessíveis apenas em pontos determinados.

Conclui-se, deste modo, que para conceder à circulação rodoviária melhores condições de velocidade, de comodidade, de segurança, houve que difundir métodos

técnicos já conhecidos: exclusividade de trânsito para automóveis na auto-estrada, tal como a via férrea se destina exclusivamente à circulação ferroviária; duas faixas de rodagem, uma para cada sentido da circulação, tal como a via dupla, no caminho de ferro; acessibilidade à auto-estrada apenas nos pontos pré-estabelecidos como são as estações, no caminho de ferro. E quanto ao traçado, planta ou perfil, a auto-estrada implica aquelas limitações já conhecidas no caminho de ferro — até o *relevé*... Aquela difusão de métodos técnicos vai mais longe: assim, por exemplo, a paragem accidental em plena via, no caminho de ferro, obriga à cobertura do veículo paralizado por sinais convencionais; na estrada, a obrigatoriedade da colocação do triângulo anunciador de estacionamento do veículo constitui método técnico semelhante.

Ora, com todas estas difusões, a tenderem para um fim homólogo daquele que é atingido pela técnica ferroviária, surge, necessariamente, na estrada, a facilitação das maiores velocidades, aliás um dos objectivos pretendidos. Há então lugar para a recomendação aos condutores da observância de regras de segurança: conheça bem os pontos de entrada e saída das auto-estradas; incorpore-se na corrente de trânsito e mantenha velocidade igual à dos outros veículos (quer dizer, siga em «comboio»...); lembre-se que se perde a noção da verdadeira velocidade pela rápida habituação a velocidades grandes, o que o obriga a dever considerar com correcção as distâncias necessárias a manobras, como a de travagem; uma velocidade elevada e constante provoca abrandamento dos sentidos, pelo que deve manter o veículo bem ventilado; ao abandonar a auto-estrada, reduza progressivamente a velocidade e tente reabilitar-se à circulação nos dois sentidos; etc., etc..

As atenções incidem agora sobre o

condutor, na preocupação de ele manter sempre bem despertados todos os seus sentidos. E com razão. Na verdade, a velocidades que chegam a exceder os 100 km/h, o facto de a condução do veículo, em especial a direcção a ele imprimida, permanecer na dependência absoluta da pessoa do condutor, envolve tão forte sujeição à contingência do humano, que se torna interminável a série de riscos a que se encontra exposta essa condução.

A técnica ferroviária, neste ponto difere. Nem poderia deixar de ser assim. Se nas excelentes linhas de França ou nos 515 quilómetros da moderníssima Linha do Tokaido, construída no Japão de 1959 a 1964 (e na qual se investiram 30 milhões de contos...), percorridas a velocidades que atingem os 200 km/h, a condução, e nomeadamente a direcção, estivessem dependentes exclusivamente dos sentidos do condutor, quantos e quão graves accidentes se teriam já registado... Mas não é assim: a direcção é imprimida pelo trilho, sem qualquer dependência do homem e, por outro lado, se o condutor fisicamente claudica, lá está o dispositivo automático de travagem.

Em vista destas excelentes qualidades da técnica ferroviária, não será fantasia visionar que, mais uma vez, se assistirá à extensão dos processos técnicos do caminho de ferro, à circulação rodoviária. E então, para evitar a extrema precariedade da segurança dos veículos automóveis, quando lançados a altas velocidades (que se procura serem sempre mais elevadas), sujeitar-se-ão esses veículos à direcção automática, ou seja, impor-se-á à circulação rodoviária o binário roda-trilho; em suma, circulação sobre carris.

Configura-se assim esta legenda: para obter do veículo automóvel a máxima vantagem, ele tem, por completo, de «virar» veículo ferroviário. Grande poder de sedução, continua a ter o caminho de ferro...



Conclusões do I Colóquio Nacional de Transportes

O sr. eng. Carlos Ribeiro, ministro das Comunicações, presidiu, no dia 19 de Março, na F. I. L., à sessão de encerramento do I Colóquio Nacional de Transportes, que durante cinco dias debateu os problemas fundamentais dos transportes da Nação — e que teve a participação de ferroviários da Sociedade «Estoril» e da C. P..

Nessa sessão final saudou o ministro o doutor Corrêa de Barros, presidente da Corporação dos Transportes e Turismo e da Comissão organizadora do Colóquio, afirmando a sua satisfação pela forma como decorreram os trabalhos, cujo interesse e utilidade se deduzem do elevado número de participantes e comunicações apresentadas e do clima em que decorreram as sessões de trabalho.

«Neste I Colóquio, cujo objecto foi a discussão dos problemas nacionais de transportes, disse, estabeleceu-se um diálogo franco em que pela primeira vez — esta a novidade mais destacada — intervieram representantes de todos os meios de transporte (ferroviários, rodoviários, aéreos, marítimos e fluviais).

Acentue-se que, também pela primeira vez, os sectores económicos utilizados dos transportes foram chamados a participar e a contribuir para a pesquisa de soluções.

Uma vez mais ficou demonstrado o papel relevante que cabe aos transportes como elemento básico do nosso processo de desenvolvimento económico. No entanto, apesar dessa importância, que ninguém contestará, verificou-se em muitos casos a limitação dos pontos de vista expressos pelos participantes aos interesses dos respectivos sectores; considera-se, portanto, como grave lacuna a inexistência de um sistema nacional de transportes funcionando como tal e que satisfaça os requisitos fundamentais que se lhe deveriam exigir; a coerência no funcionamento e a subordinação, na evolução, a objectivos definidos e compatíveis.»

Usou da palavra para encerrar o Colóquio o ministro das Comunicações, que se ocupou, durante mais de uma hora e meia, do problema dos transportes, do progresso das estruturas que não acompanharam o progresso da técnica e do esquema da política geral de transportes.

Em dado passo da sua elucidativa e oportuna intervenção, disse o eng. Carlos Ribeiro:

«Para lhes dar uma ideia um pouco mais aproximada do que está pensando o Governo em matéria de transportes, referir-me-ei a esses meios de acção que chamo coordenação de transportes e citarei os casos que penso se devam considerar prioritários no momento presente no nosso país. A primeira necessidade em matéria de transportes é a relativa harmonização do mercado. O nosso serviço de transportes não está organizado e não é harmónico. Daí o produzirem-se distorções de funcionamento que levam à ruína de empresas com uma enorme facilidade e com bastante frequência. A colectividade por outro lado suporta custos que um sistema organizado num mercado harmónico não deveria suportar.»

E mais adiante:

«Recorremos na prestação de transportes ao transporte rodoviário até 76 por cento; no ferroviário apenas 19 por cento e cabotagem, 5 por cento.

Estas percentagens são francamente indicadoras de um mau funcionamento do sistema.»

E depois de larga análise de preços, estruturas, transportes, desenvolvimento regional simultâneo, o ministro das Comunicações concluiu:

«Elogio e agradeço o trabalho que os participantes do Colóquio tiveram, discutindo aqui os problemas que entendo precisam de ser discutidos e ventilados; e agradeço à Corporação dos Transportes e Turismo a iniciativa da maior relevância de ter organizado este Colóquio, e agradeço, enfim, aos seus colaboradores a acção que nele tomaram, demonstrando que na Administração Pública já não se trata só de formalismos, mas felizmente, começam a estudar-se problemas.

E formulo um voto, um voto para que a Corporação se sinta animada a repetir os Colóquios, a fazê-lo de género diferente ou idêntico, não importa, reduzindo-lhe, se for possível, o âmbito a dados mais concretos. Eu serei o principal interessado, a colectividade será a principal beneficiada.»

Os resultados benéficos, alcançados pelo I Colóquio Nacional de Transportes, depreendem-se pela vastidão, significado e alcance das suas Conclusões, que seguidamente arquivamos:

«1 — É necessário que, no estabelecimento de planos globais de desenvolvimento económico se explicitem os objectivos a atingir no sector de transportes por forma a que seja possível planificar também a sua evolução.

2 — Além disso, devem rever-se os critérios ainda correntes entre nós no financiamento de infra-estruturas e imputações dos respectivos encargos por forma a fazer corresponder a rentabilidade para as empresas que os exploram (profissionais ou não de transportes) à rentabilidade do ponto de vista nacional.

3 — O montante dos encargos necessários correspondentes a infra-estruturas e a equipamento em transportes é muito elevado; daí decorre que é importante que se exerça o máximo, de esforços em coordenar os planos existentes por duas razões: não só a de se tratar da adscrição de verbas avultadas a fins específicos (retirada de recursos que são limitados), mas também a de depender em muito a produtividade do sistema da forma como elas foram adscritas.

4 — Reconheceu-se a existência de problemas de coordenação técnica entre os diversos meios de transporte cuja evolução contribuirá muito para diminuir custos globais de transportes.

5 — Reconheceu-se também a necessidade de incrementar os esforços incipientes entre nós já feitos no sentido da especialização do equipamento de transportes.

6 — Deduziu-se, da diversidade de políticas sectoriais comentadas ou sugeridas, a inexistência de uma política nacional de transportes, inexistência esta talvez originada num enquadramento disperso dos organismos que se ocupam dos problemas de transporte e convirá rever.

7 — Reconhece-se vantajosa a participação de todos os outros sectores da vida económica, utentes dos meios de transporte, na estruturação dessa futura política nacio-



Pelo chefe da Divisão da Via e Obras foi louvado, em 20 de Janeiro último, o assentador de 1.^a classe do distrito n.º 24, António Pinto Leitão por, quando em 8 de Dezembro do ano findo se encontrava de descanso semanal na sua residência, ao Km 7,628 da linha da Póvoa, ao notar que a cerca de 80 metros alguém dava fortes pancadas na via dirigiu-se imediatamente ao local, onde deparou com um homem que batia nos carris com um martelão de pedreiro, o qual ao ver-se descoberto e perseguido o agrediu, pondo-se depois em fuga mas deixando abandonados o martelo e uns tamancos, que vieram a permitir identificar e prender o criminoso.

Além deste louvor, o assentador foi ainda gratificado pela Direcção-Geral da Companhia com a importância de 200\$00.

nal de transportes que se preconiza pelo progresso que representará conhecer a óptica de todos os interesses de facto envolvidos.

8 — Reconhece-se que os transportes têm um papel relevante numa política de desenvolvimento regional e que esse papel, tantas vezes ignorado, pode chegar a ser o de elemento motor desse desenvolvimento.

9 — Por último, destaca-se que o aumento de produtividade do sistema de transportes carece, além de um esforço no aspecto do equipamento e infra-estruturas, de um esforço paralelo de formação e promoção profissional, que deveria ser planificado.»

Indubitavelmente, o diálogo franco estabelecido acerca destes problemas constituirá um passo gigantesco no caminho da sua solução nacional.



POR J. MATOS SERRAS

A nossa temática

INGLATERRA — Neste selo vê-se, em segundo plano, uma ponte ferroviária escocesa existente perto de Edimburgo.



VIETNAM DO NORTE — Selo comemorativo da reconstrução da ponte ferroviária de Hâm Rong.



HUNGRIA — Bloco comemorativo da inauguração da ponte ferroviária «Elizabeth», em Budapeste.



Marcofilia

ESPAÑA — Carimbo da Exposição da Moderna Técnica Francesa, em Madrid, na qual estiveram patentes as duas locomotivas eléctricas que detêm o *record* mundial de velocidade.

LUXEMBURGO — Carimbo da 1.^a Exposição dos ferroviários filatelistas deste país.





A assembleia geral do caminho de ferro Lisboa-Cascais apreciou o relatório e contas do exercício findo

REALIZOU-SE em 30 de Março a assembleia geral ordinária da Sociedade Estoril convocada para discutir, aprovar ou modificar o relatório, balanço e contas do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal, relativos ao exercício de 1964.

Segundo acentua o relatório, durante o ano de 1964, viajaram na linha de Cascais, cerca de 31 milhões de passageiros, mais 2 600 000 passageiros do que no ano anterior. Aquele número total corresponde à média de 3743 passageiros por hora, descontados, no período das 24 horas, os 96 minutos em que não circulam comboios.

Comparando com o ano de 1927, primeiro da electrificação da linha, verifica-se um aumento das tarifas de 15,5 por cento, um agravamento das despesas de 486 por cento e o aumento do número de passageiros de 4 para 31 milhões.

E prossegue o relatório:

As contas da exploração e do exercício de 1964 processaram-se de modo que foi apurado um saldo do exercício na importância de 1383 contos.

As receitas subiram de 50 049 para 55 998 contos. Foi um aumento espectacular, de 5949 contos, 12 por cento em percentagem; o maior em números absolutos, e o quinto em relatividade, desde a electrificação da linha de Cascais.

O tráfego de mercadorias contribuiu para aquele aumento apenas com 153 contos. Foi, portanto, de 5796 contos o aumento do tráfego de passageiros.

Em número de passageiros e em números comparáveis, o acréscimo traduziu-se numa subida de 28 050 047 para 30 689 488, mais 2 639 441 passageiros, mais 9 por cento em percentagem.

Este aumento tem a sua origem em causas gerais e em causas específicas. Como causas gerais cita o relatório do conselho de administração: a tendência universal para residir fora dos grandes centros populacionais; e o grande atractivo de uma linha que serve uma zona à beira-mar, confinante com uma cidade de um milhão de habitantes.

E como causas específicas salienta: a política de fomento de tráfego que a empresa seguiu, no passado, com horários estabelecidos para além das necessidades imediatas; e os preços anormalmente baixos do serviço, quer comparados com a restante rede ferroviária do País, quer comparados com os transportes suburbanos portugueses, quer comparados, ainda, com os transportes ferroviários ou suburbanos dos países da O. C. D. E..

Quase não mudaram as tarifas da linha de Cascais, a partir da sua electrificação, em 1926. Nestes 38 anos houve um aumento de 10 por cento em 1932; e em 1961, quando se mudou do regime de três classes para duas, um

31 milhões de passageiros transportados em 1964 e 1400 contos de lucro líquido do exercício

reajustamento de preços, com um aumento presumível de 5 por cento.

Desde 1927 até 1964, apenas com um agravamento de preços da ordem dos 15,5 por cento, foi possível fazer face ao agravamento dos encargos de exploração, que subiram 486 por cento, e ao investimento de 199 478 contos em despesas de primeiro estabelecimento, que têm de estar integralmente amortizadas no termo do arrendamento.

Recorda depois o relatório, que já no ano passado se salientou os embaraços que, no futuro, podem ser criados pelo crescimento desmesurado do tráfego. Em 1927 foram transportados nos comboios da Sociedade Estoril 4 273 462 passageiros, e em 1964, 30 689 488, mais 26 milhões, isto é, sete vezes mais. «A curva de aumento terá que continuar a processar-se mercê das causas gerais atrás citadas — acentua-se —, mas resta saber até que ponto será desejável incrementar esse aumento por causas específicas, ou travá-lo, na medida possível e desejável, por uma suave correcção de tarifas. Elas subirão de forma acentuada — ninguém o duvide — logo que a linha de Cascais deixe de ser explorada por uma empresa privada».

Depois de analisar o tráfego de mercadorias, diz o relatório:

«Seria difícil especificar as despesas próprias do tráfego de mercadorias. Mas não devemos andar muito longe da verdade se afirmarmos que, apesar de tão diminuto, foi este tráfego que assegurou o lucro do exercício; e que as receitas provenientes do fortíssimo tráfego de passageiros foram todas elas absorvidas pelas despesas de exploração, pelas despesas de primeiro estabelecimento, e pelos encargos financeiros.»

A propósito das despesas de primeiro estabelecimento, o relatório afirma:

«Prosseguimos na execução do plano de melhoramentos em curso, no qual despendemos 132 998 contos nos últimos catorze anos, sem que possamos ainda considerar-nos no final. Em 1964 investimos neste plano 5091 contos. A verba principal é a da sequência dos trabalhos da via elástica soldada e cifra-se em 3168 contos.»

● Atingiu a importante verba de 118 397\$60 o donativo dos ferroviários destinado à Campanha «Hora Voluntária de Trabalho», promovida pelo Movimento Nacional Feminino, a favor das famílias dos nossos militares em serviço de soberania em terras portuguesas de além-mar. A referida contribuição foi pessoalmente entregue pelo Director-Geral da Companhia.

● Em 24 de Novembro próximo faz 20 anos que a vila do Entroncamento ascendeu a concelho. A Câmara Municipal da importante vila-ferroviária, cujo ilustre presidente, o sr. Eugénio Dias Poitout, é chefe de secção do Depósito de Máquinas do Entroncamento, está preparando um vasto programa festivo para comemorar o importante evento.

● Realizaram-se de 1 a 21 de Abril findo, nas salas de Instrução Profissional de Lisboa-Rossio, sob a presidência do economista dr. Joaquim Sargaço Júnior, os exames para o pessoal de revisão de bilhetes e pessoal de trens bem como de promoção do pessoal de estação. Foram designados como vogais do júri os srs. inspectores Pimenta Velhinho, Manuel Caetano, Manuel Soares da Silva e agente técnico de engenharia Fonseca Vaz.

● Aproximando-se o termo do contrato de arrendamento estabelecido em 7 de Agosto de 1918 com a Sociedade «Estoril» — que findará em 31 de Dezembro de 1976 — e pelo qual aquela Sociedade cumprirá restituir à C. P. a linha de Cascais, em perfeito estado de conservação e de exploração, com todo o seu material fixo e circulante, seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, ou o valor das que faltarem, sem que para isso tenha direito a qualquer indemnização, o Conselho de Administração, por proposta do sr. eng. Costa Macedo, deliberou designar uma comissão constituída pelos administradores srs. dr. Malheiro Reymão, eng. Oliveira Martins, bem como pelo Director-Geral sr. eng. Espregueira Mendes, «para analisar e estudar tudo quanto diz respeito à linha de Cascais tendo em vista a aproximação do termo do referido contrato de arrendamento».

● Realiza-se em Varsóvia e Cracóvia, na Polónia, de 31 de Maio a 5 de Junho, o XIX Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários (FIATC), que associa dezanove Administrações ferroviárias europeias. Para representarem a C. P. foram designados os srs. dr. Élio Cardoso e Alberto da Silva Viana.

NOTICIÁRIO diverso

● O Conselho de Administração aprovou as linhas gerais de uma nova reorganização de serviços da Companhia, tendo sido constituída uma comissão composta pelos srs. dr. Malheiro Reymão, vice-presidente do Conselho de

Administração, engs. Costa Macedo e Oliveira Martins, administradores, eng. Espregueira Mendes, director-geral e dr. Gonçalves Henriques, chefe dos serviços da Contabilidade e Finanças, para acompanhar de perto o lançamento e a execução dessa reorganização.

● Para fazer parte de um Grupo de Trabalho, promovido pela Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Franceses, que teve lugar em Paris, de 30 de Março a 2 de Abril findos, a C. P. fez-se representar pelo sr. José de Castro Bizarro, chefe do Escritório Internacional do Serviço Comercial e do Tráfego. Assunto tratado: novo preço da Tarifa Geral Europeia para Expedições de Detalhe (T. G. E. D.) entre Portugal e a França.

● O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, procedeu à eleição dos novos corpos gerentes para 1965. Presidente da direcção, sr. José Joaquim Fernandes Canhão, agente comercial principal reformado; presidente da assembleia geral, sr. Joaquim da Silva Simplicio Júnior, chefe de circunscrição reformado; presidente do conselho fiscal, António Claudino Pereira, chefe de escritório dos Serviços da Contabilidade e Finanças; presidente da junta consultiva, o agente técnico de engenharia Lopo de Aguiar Viana, inspector da 3.ª Zona da Exploração.

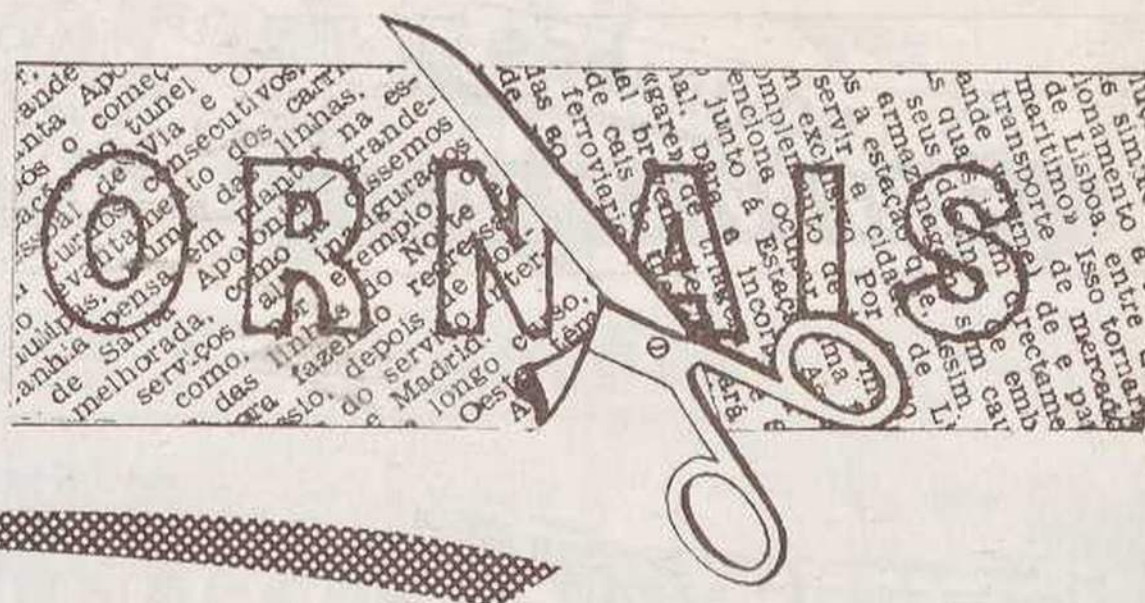
● No decorrer de uma recepção recentemente realizada em Paris, sob o patrocínio da Câmara de Comércio franco-alemã, o dr. Ludwig Hessdoerfer, na sua qualidade de Comissário-Geral, anunciou a abertura de uma exposição mundial de transportes e comunicações, a realizar em Munique, na Alemanha, de 25 de Junho a 3 de Outubro de 1965. Entre as atracções mais extraordinárias apresentadas aos visitantes, figuram uma locomotiva movida por energia atómica e engenhos de navegação espacial americanos e russos. Os dirigentes da «expo» contam que entre os milhões de visitantes procedentes de todo o mundo, muitos assistam aos 80 congressos e sessões de estudo que ali terão lugar.

● A Cooperativa de Construção «O Lar Ferroviário» que no ano transacto comemorou o seu 10.º aniversário, exarrou no seu último relatório de exercício um voto de louvor e agradecimento ao Boletim da C. P..

Prémios Governador-Geral de Angola e Guiné



Da esquerda para a direita: — Tenente Maurício Leonel de Sousa Saraiva e soldado Liberiano Rosa Miguel, contemplados com o Prémio «Governador da Guiné»; 1.ºs cabos Abílio Maria dos Anjos e Manuel Carneiro Ferreira e soldados José Araújo Azevedo e Fernando Sineira Rodrigues, a quem foi atribuído o Prémio «Governador-Geral de Angola». A todos estes militares a Companhia forneceu passes gratuitos para poderem visitar as suas famílias.

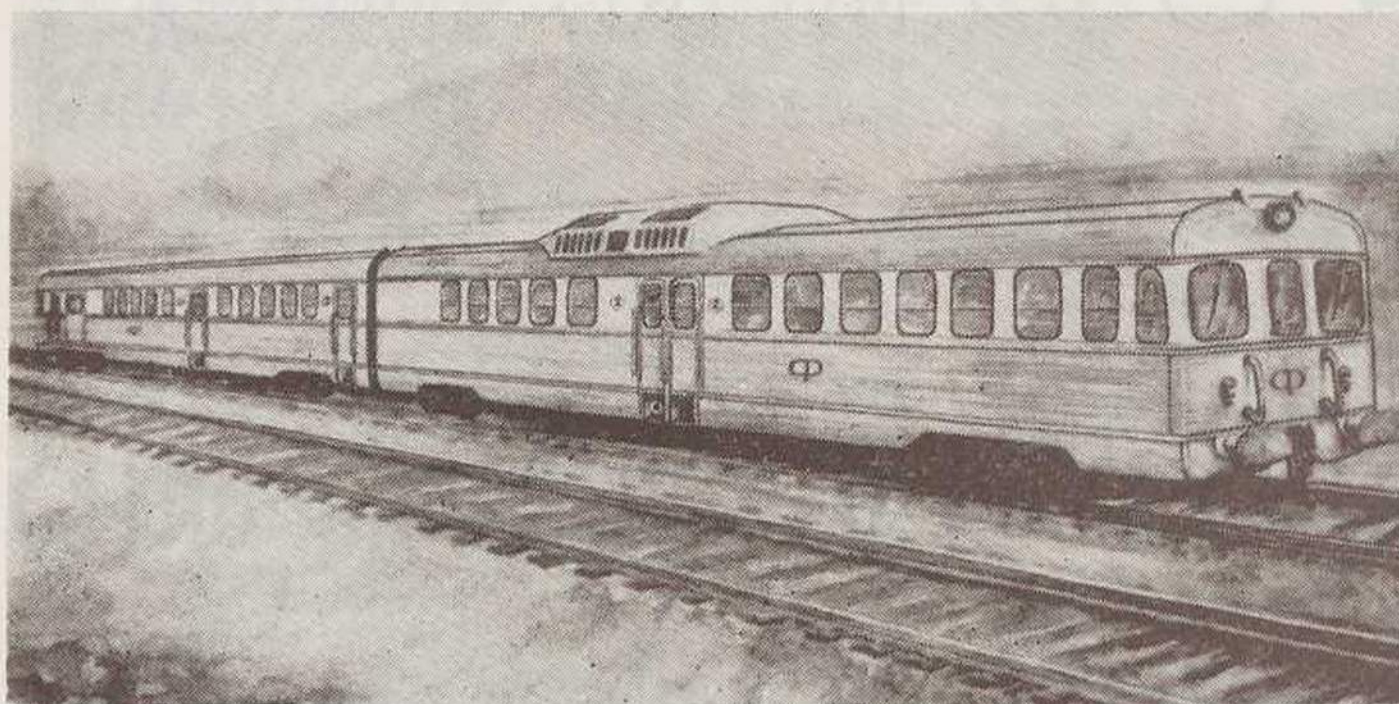


○ método do planeamento, que está a converter-se em auspicioso hábito da nossa política económico-social, constitui só por si justificação bastante para que se encarem hoje como realizações viáveis grandes projectos de empreendimentos que não era fácil conceber no passado. Foi nesse ambiente que se geraram, em anos recentes, iniciativas de vulto excepcional como os grandes aproveitamentos hidroeléctricos, a auto-estrada Lisboa – Porto, a electrificação ferroviária, a construção da ponte sobre o Tejo, a instalação da indústria do aço e tantas outras de maior ou menor monta. É na sequência da vontade planificadora que se impõe, desde já, a consideração de outras grandes realizações que se sabe serem indispensáveis ao progresso intensificado do País e que cumpre estudar e preparar com tempo para que, sobre as ideias formuladas e fundamentadas, se concentrem os recursos indispensáveis à sua execução.

Este é, sem dúvida, um dos grandes projectos

O incremento da rede ferroviária, completando as malhas que não estão ainda preenchidas e, sobretudo, relacionando-as com os programas previstos de valorização regional; a abertura do tão debatido projecto de ligação do Tejo ao Sado por um canal de que já se demonstrou à saciedade a grande projecção económica previsível; a construção da ponte de Setúbal a Tróia, abrindo um caminho de penetração turística impulsional — são, igualmente, projectos a considerar na ordem necessária do desenvolvimento nacional. Numa política sistemática de planeamento, tais projectos não são gratuitos sonhos — são imperativos da germinação de realizações necessárias.

— 27



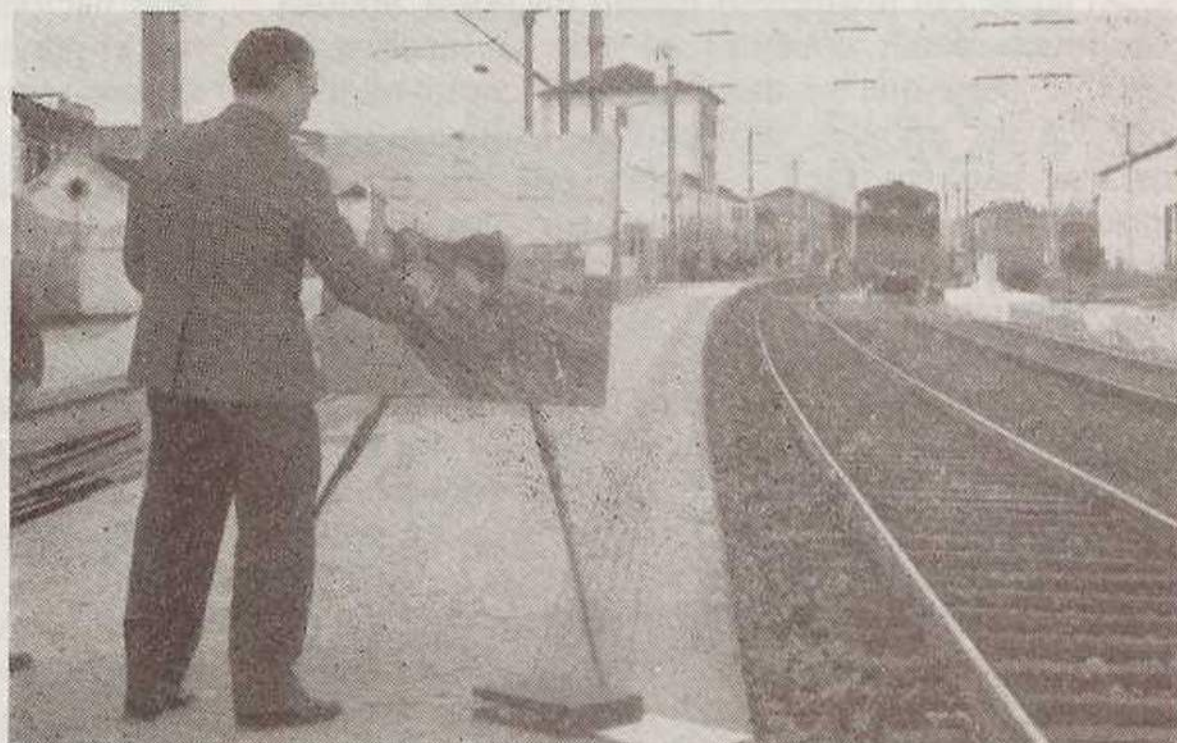
A C. P. encomendou à Sorefame um conjunto de 19 unidades duplas Diesel (U. D. D.), do tipo da que se mostra na gravura, e de que a primeira será entregue em breve.

Destinam-se estas unidades automotoras, de caixa de aço inoxidável, a melhorar o serviço de passageiros em várias linhas da nossa rede (Oeste, Minho, Douro e outras talvez).

Cada unidade consta de uma automotora (com 49,5 t de tara, lotação de 105 passageiros de 2.^a classe e cozinha-bar) e de um reboque (com 38 t de tara, lotação de 40 passageiros de 1.^a classe e de 40 passageiros de 2.^a classe e um furgão de 3,2 t). Os motores são de fabrico *Rolls-Royce*, a transmissão é hidráulica e a potência útil de 696 CV. Podem atingir a velocidade máxima de 120 km/h.

O conhecido artista Jaime Isidoro — grande amigo do caminho de ferro — está presentemente a pintar para a Companhia uma tela focando duas épocas na exploração ferroviária: o vapor e a electricidade.

Ei-lo na estação de Ovar, a ultimar o seu valioso trabalho.



Ferroviários Desportistas

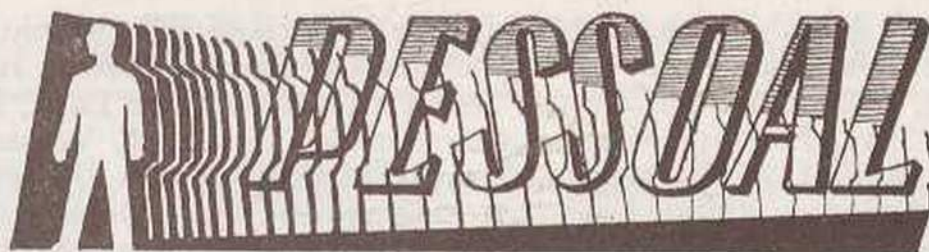
De entre os ferroviários portugueses que sabemos dedicarem-se ao jornalismo desportivo apresentamos três nomes — Manuel Joaquim Mota, chefe de escritório da Divisão da Via e Obras; António Dias, factor de 1.^a classe em serviço nas Informações da estação do Rossio e José de Matos Serras, escriturário de 1.^a classe da Secretaria da Direcção-Geral. Recentemente fizeram parte da equipa de reportagem do jornal *Mundo Desportivo* que se deslocou à capital espanhola para realizar a «cobertura» do jogo de futebol Real Madrid-Benfica.

Pela nossa parte acrescentaremos tratar-se de um trio de jornalistas com vários anos de actividade, em especial o primeiro — o qual por mais de uma vez tem desempenhado as funções de chefe da redacção daquele periódico. Têm sido apreciáveis as suas colaborações neste *Boletim*.

MANUEL MOTA — durante bastante tempo dirigiu a página dos Desportos, onde teve ensejo de abordar não só temas de interesse geral como outros relacionados com os Grupos da Companhia. ANTÓNIO DIAS — tem vindo a realizar uma série de interessantes reportagens de cunho ferroviário e a sua rubrica «Do meu postigo» é muito apreciada pelos leitores. J. MATOS SERRAS — estão a seu cargo as secções de Filatelia e de assuntos desportivos em geral, assim como os serviços de revisão e de secretaria da nossa revista.



Manuel Mota, António Dias e J. Matos Serras



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro último

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os de 4.ª classe, António Jorge Nicolau, Alfredo Dias Serras, Salvador Dias Pereira, Francisco de Oliveira, Francisco Vasco, Adelino Mora, Francisco Madeira, Manuel Amoroso, António Pinto Serra, Ângelo Rodrigues, Fernando Dias de Oliveira, Joaquim Carvalho, Manuel dos Santos Rodrigues, António José de Campos, Adriano Ferreira Torres, Artur Teixeira Silva, José Guerreiro Afonso, Fernando Monteiro Carvalho, António Gomes de Jesus, Manuel Barbosa, Amável de Melo Casaleiro, Ramiro Lopes de Sousa, Luís Madeira Mota, João Elísio Vieira, Nafetali Melro, Joaquim G. D. Galrinho, José Ferreira da Silva, António Rafael dos Santos, Joaquim Dias Mourato, Alípio Pereira dos Santos, Gabriel Jesus Fernandes, Jacques Azevedo, António da Silva Rosa, Aires Ribeiro da Silva, Manuel Salvador, José do Nascimento Nunes, Manuel Marques, Alfredo Maria S. Mineiro, Júlio Manuel P. Garcia, José de Araújo G. Santos, Fernando Carrilho Ferreira, Manuel Garcia, António Marques Caçoete, António Casimiro Dias, António da Graça Vital, José de Oliveira Rolim, António Edmundo V. Costa, Manuel da Silva Rodrigues, Isidro Martins Rodrigues, Custódio Lima, António Calado A. Sousa, João Simões Cardoso, Alfredo Carrilho dos Santos, José Gonçalves da Fonte, António Heitor, Mário Jacinto Coelho, Luís Gonçalves dos Santos, António Fernandes V. Cabrita, Pedro Alves Barros, José Teixeira e Silva, Fernando H. S. Honório, João António M. Nobre, José Pedro Mendes Martins, Torcato de Jesus P. Fraga, Abílio Ferreira Lemos, Mário Andrade Gonçalves, Gil Gomes da Cruz, José Loureiro Duarte Rolo, António José Ferreira Martins, Afonso Durão, José Amoroso, Manuel António Cordeiro, José da Silva Silvestre, António José Roxo, Manuel Caetano Rodrigues, Mário Pereira da Costa, José Luís Duarte Tomé, Virgílio da Silva Sobreira, José Francisco Estanislau, Luís António Ferreira Zorro, João Francisco Alves, Manuel Martins, Virgílio de Oliveira S. Galvão, António Ferreira Girão, João Joaquim L. Pereira, Ludgero da Glória Jesus, António Rodrigues Girão Meco, Joaquim Pimentel Faria, Manuel Marques Júnior, Mário António da Silva, Jacinto Manuel S. Alves, Francisco Joaquim Rocha, António Dias Charneira, José Manuel Coelho, Afonso A. Simão de Azevedo, Adrião Ferreira de Carvalho, Saul Carvalho Martins, José Marques da Silva, Adelino Ferreira Noro, Emílio Rodrigues Marques, Alfredo Francisco Alves, José da Conceição Marques, António Araújo Miranda, Horácio Simões Lopes, Elísio Bernardino F. C. Sampaio, Henrique Ribeiro P. Silva, Albino Monteiro Magalhães, José da Silva Júnior, António Nunes Ribeiro, João Clarimundo da Silva, Victor Manuel A. Fernandes, Abílio Augusto Rodrigues, Virgílio Machado Coelho, António de Freitas Novais, Manuel da Silva, Fradique Manuel E. V. Domingos, Francisco Pereira Mendes, Manuel Alves Henriques, António Albuquerque Silva, Joaquim Pereira da Silveira, Manuel Dias Valente, Afonso José Cardinho, José Joaquim Rodrigues e José António.

A Operário de 4.ª classe do Grupo A — o de 4.ª classe do Grupo B, José Anastácio.

A Operários de 4.ª classe do Grupo B — os Aprendizes, Gilberto Sousa Abreu, José Gaspar de Almeida, Horácio Ventura Ribeiro, Leonel Rodrigues da Silva, Doménico Bragadeste Antunes, José Riscado Prata, José Vieira Coelho, Octávio Páscoa Dias, António Isidro de Jesus, Manuel Henriques, Rui Manuel Martins Rafael, Henrique Nunes Duarte, Afonso Heitor Lercas, António Matos R. Neves, José Ferreira Dias, César Relvão Cipriano, Fernando Abel Pereira, Ermelindo Martins Dias, José Vilela Antunes, José de Jesus Matos, Joaquim dos Santos Almeida, Sílvio José Leal Maria, Luís Alberto da C. Pereira, José Fernando G. Aurélio, Simplício A. Grijó Torres, Victor Manuel R. de Melo, Manuel Cardoso Maurício, João Manuel F. das Neves, António H. Duarte Dias, António Emídio da C. Vieira, Fernando Bonito da C. Prates, Filipe E. dos Santos Aurélio, António Faria Freire, Francisco José Gomes, Ventura João R. Cantante, Isidoro Augusto D. Ferraz, Paulo Fernandes Palma, Luís Alberto dos P. Bento, António Francisco P. Sousa, José Manuel Lopes da Silva, Jorge dos Santos M. Martins, José Lopes Vivas Serpa, Arménio da Rosa C. Metelo, Paulino Ribeiro dos Santos, Artur Heitor C. da Graça, Manuel Carlos Soares, José Manuel Lopes Marques, Jesuíno Duarte Alves, Diamantino Rodrigues Alfaro, António Rosa Marques, João Joaquim A. da Conceição, José do Carmo Valverde, Rui Cardoso Maurício, Manuel Pereira Maia, Jorge Manuel Serpa e Silva, António Manuel F. Sebastião, José Querido Esteves, João Santo Subtil, Joaquim Fernandes Caetano, José Monteiro Ferraz, Manuel João Gonçalves Tomaz, José Fernando R. Serrado, Francisco Lopes de Sousa, Mário Pompeu Santos, Alberto dos S. Brochado, Joaquim Farto Pereira, Basílio Ferreira Cardoso, Alberto Gomes de Sousa, Mário Alves das Neves, Fernando Vilela Matias, António Rodrigues Redinha, Manuel Ferreira Simões, João de Matos Serrano, Victor Manuel R. Alfaro, Luís Manuel de S. Nazário, Rui Diogo Paulo, José do Rosário Gouveia, Benedito Rodrigues, Aurélio Valente da Silva, Manuel de Jesus Moreira, José Fernando P. C. Costa, Acácio Manuel de S. Cotovio, Jacinto Martins da Silva, Domingos Quintas Caramona, Francisco Santana da Cunha, Carlos Alberto S. Miranda, Luís Manuel das N. Hipólito, Carlos Alberto C. Braz, Manuel António M. S. Nuno, Fernando da Rosa M. Pio, João de Jesus Mendes, Carlos F. de Sousa Oliveira, João de Matos Machado, Camilo Araújo G. dos Santos, Elísio Barbosa Novais, Afonso António Venceslau e José António G. Domingos; os Operários eventuais, Avelino de Sousa Farias, Manuel Barreto S. Gaspar, Adelino Jacinto Martins, José Andrez Alves, António Fialho Silvério, Mário Monteiro Valente, António da Silva Martins, José Joaquim A. Ramos, Joaquim da Mota Ferreira, Fernando Rodrigues Nogueira, Francisco F. Ferreira do Couto, José Jorge Monteiro, António José Neves Estêvão, Joaquim Rama Maia, Eduardo C. de Sousa Cachado, Francisco Baptista Miguens, José António J. Martins, António Cardoso G. Artur, António Soares M. Forte, José Maria Mota Pereira, Francisco Boletto S. Pedro, José Cavaleiro de Freitas, Joaquim Cardoso S. Pimentel, Manuel Marques Ramalheite e José Marques

Lopes; o Capataz de manutenção, Aurélio Mendes Mugeiro; e os Serventes, António da Costa Lourenço, António Ferreira, António Maria Francisco, Adriano Lapo Galante, Francisco Inácio Vicente, José da Silva Caixinha, Manuel Pereira Bandeira, Augusto Mestre, João Curate Taborda, José Carlos Gonçalves Lapa, Bento Luís Gato Nobre, Francisco de Jesus Neves, Manuel da Silva, Joaquim Maria Neves, Amadeu Nunes R. Veloso, Mário Saraiva de Carvalho, João Leonardo da Silva, Domingos F. J. G. Fernandes, Manuel Mendes Pereira, Ângelo da Silva, Carlos Gonçalves Curado, José Rodrigues Irra, José Gomes Rama, Francisco Baptista Carrilho, Domingos Santos Lourenço, Prudêncio António Pinto, José Rodrigues Ferreira da Piedade, Francisco Vítor Polícia, Joaquim José da Silva, Manuel António Borrego, Arsénio dos Santos Ferreira, Manuel Gameiro Dias, Calixto Alexandre Roça, Avelino Gomes, Francisco de Oliveira, José Manuel Maia Lopes, Norberto de Almeida Chaves da Rocha, Ernesto da Rocha Pereira, Júlio Martins da Silva, Rogério dos Santos Bernardo, Manuel de Freitas Rodrigues e Henrique de Oliveira Leal.

A Serventes de 1.ª classe — os Porteiros, João Cordeiro Algarvio e Francisco Vieira do Couto; os Serventes de 2.ª classe, Artur Pinto, José Fernando Bernardes da Silva, Alfredo Alves, Artur Cabrita Gonçalves, João Luís Figueiras, Carlos Vieira de Magalhães, José Lourenço Incenso, Américo de Abreu, Mário Dias dos Santos, Artur Moreira Martins, Ludgero Rodrigues, Miguel Brás Parda, Luís José Rodrigues Couteiro, José Rodrigues Margarido, Manuel dos Ramos, Jacinto Marques, Ernesto Lopes, António Simão Gregório, José Pinto, João Ribeiro, António Gonçalves Coelho, José de Matos Raimundo, José Maria, José Marques Matias, Adriano Carramanho, José Pais Mendes, Manuel de Alegria Gavetano, Henrique Gonçalves Coelho, Arménio Leitão, Manuel Soares de Magalhães, Joaquim da Silva, Manuel Martins Ferreira da Piedade, Albano Rodrigues Meira Pinto, Artur Martins Peça, João Francisco Páscoa, Artur Ferreira, João Vilela, Carlos Nogueira Pinto, António Maria da Graça, Manuel Joaquim Mendes, Joaquim Rodrigues Pereira, António Henriques Ferreira, Virgílio da Costa Martins, António Nunes Fernandes, Alberto Machado, Luís Diogo Corado, António de Oliveira Soares, Lucas Pereira Bessa, Apolidório Pedro, Manuel Bento de Jesus, Leonildo António Bento, José Joaquim Serrão, Leonel Marques, José Bento Rebocho, Manuel da Costa, Domingos Gomes Vilaça, Jorge da Silva, João Maria da Rosa Falcão, Manuel Lourenço, José Rodrigues Martins, António Rama, Hermenegildo Mário Sequeira, Francisco Alves Maria, Augusto Francisco Lança, Duarte Beja Martins, José Maria, Augusto de Sousa, Álvaro dos Santos, José Francisco da Rosa, José Sequeira Machado, José Evangelista Luz, José da Costa Felizardo, Francisco Pires Novo, Agostinho de Matos, José dos Santos Flor, Alfredo Maria Nunes, Artur Dias Simões, José António Escolástico, Joaquim Afonso Fradique, Carlos Macedo Fernandes, José Fernando Abreu Soares Leite, Lucrécio Vital Dias, João Martinho Duarte, Joaquim Dias Barracas e Carlos Soares Montanha.

A Serventes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Joaquim Marques de Almeida Calheiros, José Miguel Lopes, Manuel Correia Baptista, José Narciso Ferreira Coelho, Manuel de Matos Martinho, José Pinto Gonçalves, Manuel de Jesus Amaro, Manuel Barbosa de Azevedo, Rodrigo de Aguiar, José Fernando Picanço, José Abílio de Sousa, Luciano António Gonçalves, José Lopes, Amândio Gomes Afonso, José Rodrigues Valente Caetano, Manuel Pescante Roque, Maximino Pinto da Silva, João Belo Valente, António Machado Dias, Francisco da Conceição Bernardo, António da Veiga Baptista, José Martinho Amorim Linhares, Guilhermino Pereira Teixeira Marques, Albano Pereira Vilaça, Manuel António Teixeira Mendes, Alfredo Babo, Domingos Pereira Gomes da Cunha, António da Conceição Mendes Narciso, José Espadinha, Diamantino Loureiro Neves, António Mendes Gomes, Álvaro Justino Marques, José Maria Pereira, Arlindo Franco Cordeiro, Francisco Gaspar Gabriel, António Lima Fernandes Mesquita, António Calado Xavier, Florindo do Carmo Cabrita, Francisco Marques das Neves Henriques, Adão do Nascimento Mateus, José de Oliveira Caranca, Francisco Aires Pereira, António Tânger Nicolau, Joaquim da Silva Lopes, Arcindo Dinis Marques, António Duarte Freitas, Ismael Bonito Claro, Aristides Gonçalves Ferreira, Sebastião Glória, Arménio Rodrigues Quelhas, António Curto Ferreira, Domingos Baptista Rodrigues, Francisco dos Santos Louro, José da Cunha Alberto, Fausto José Pires, Francisco José Nunes, José da Costa Tavares, Fernando Lopes Vilela, Miguel Leitão de Carvalho, Dionísio de Matos Gaspar, Alberto Ferreira Constantino, Henrique Chambel Gonçalves, Joaquim Soares Moreira, João Manuel dos Reis, Manuel da Silva, João Lalim, Julião António Caeiro Baptista, Artur Frias de Oliveira, Silvério Cordeiro Marques, Eleutério Silvino Madaleno, José Feiteira Fé, Fernando Chaves da Rocha, Joaquim Carvalho Estopa, Maurício Pinto, Orlandino Barros Pinheiro, António Teixeira, Edilberto Augusto Coxo, Arnaldo de Sousa, Manuel Joaquim de Oliveira, Armando dos Santos Ramires, Manuel Guerreiro, António Mestre Guerreiro, Bernardino Estivana, António Nunes Marques, António Alberto do Carmo Lima Pinto, Abílio Ferreira, Manuel da Conceição Ferreira, José Guerreiro Coelho, Álvaro José Zuzarte Pestana, Raul Martins Carvalho, Cecílio de Sousa Dias, Josué António, António Miranda Madeira, Marcelino Carrilho Baptista, Manuel Bento Alves, António Maria Pires, José António Valente de Assunção, Augusto de Oliveira Medina, Camilo Júlio Martins Pinto, Joaquim Fernando Fernandes, António Faria de Mendonça, Amável dos Santos Pavao, Casimiro Oliveira de Araújo, Joaquim Maria Neto, Aires de Araújo Ribeiro, Joaquim Araújo Pinto, José Maria da Costa Ferreira, António Faria da Silva, José Simões de Pinho, António Carvalho de Sousa, Manuel Gonçalves, António Barbosa Teixeira, António José Moreira Teixeira da Silva, Jorge Augusto Abreu Teixeira, António da Silva Ramos, António Augusto Pena Paulo, Alfredo Lopes Vieira, Domingos Oliveira Pinheiro, Manuel Pereira de Freitas, Manuel Jorge Dias, João Cesário da Rocha, Henrique Silveira, Afonso Pereira de Mesquita, Francisco Simões Gomes de Sousa, Joaquim Faria da Fonseca, Mário Moreira de Oliveira, José Guerreiro dos Ramos, António César Almeida Coelho Araújo, José Martins Aleluia, Fernando de Azevedo Magalhães, Joaquim Faisca Januário, José Maria de Moraes Salvado, António Monteiro Travaços, António Ramos de Almeida, Júlio Alves Rodrigues, Manuel Gonçalves Dias, Júlio Carrilho Barata, Alberto Pinto, José Pega Chasqueira, José Bernardes Ferreira, José Moura Ribeiro, Elísio da Cruz Marques, Valentim Ribeiro Carmona, António José Rodrigues Alves, Feliciano Leal Agante, Joaquim Martins dos Santos, Adelino Ferreira da Conceição, José Bernardes Feliciano, Ezequiel João da Silva Catarino, Manuel dos Santos Pires, Joaquim Patrício Manso, António dos Santos Pereira Lázaro, António de Jesus Santos, José Maria Prates, Arsénio Joaquim Cavaco Madeira, Francisco Miranda Frade, Júlio Correia Machado, José Maria Vieira Barbosa, Adriano Pereira e Manuel Sousa Dias.

NA CHEFIA DA EMPRESA

TÃO NEFASTO É O INDOLENTE COMO O FALSO-DINÂMICO; SE AQUELE CAUSA MARASMO, ESTE PROVOCA CONFUSÃO. — (Da filosofia do chefe de empresa — do *Boletim do Fundexport*).

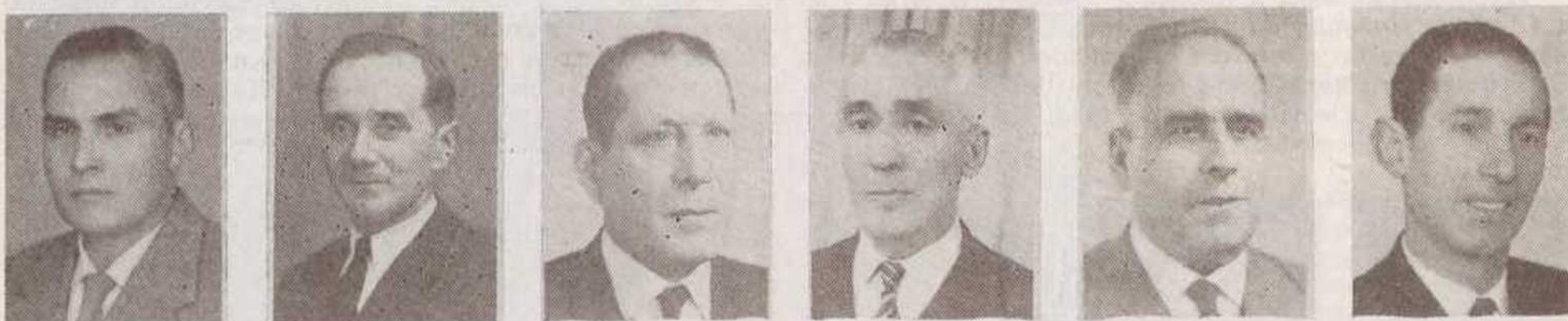
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Alfredo Nunes Soares*, contramestre principal, *Carlos Augusto da Costa*, contramestre de 1.^a classe, *Joaquim Angélico da Silva*, *Armando Nascimento Rafael* e *Manuel Lopes*, contramestres de 2.^a classe, e *José António Pereira da Azenha*, chefe de secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Horta Mendes* e *Manuel Praxedes Vidal*, chefes de secção, *Manuel Pereira Lagos*, chefe de brigada, *José de Lemos*, fiscal da revisão de material, *Francisco Matos Carita* e *Duarte Rodrigues Silva*, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Camilo de Sousa*, *Manuel Fonseca Panaca*, *Adelino Pereira*, *Afonso de Sousa* e *Inácio da Fonseca Mangona*, operários de 1.^a classe, e *José Mendes Diniz*, operário de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Pereira Beja*, *José de Barros Blanquet*, *Isidro Soares*, *Virgílio Pereira Loureiro* e *Manuel António Ferreira Mata Júnior*, operários de 2.^a classe, e *Isidro Jerónimo*, revisor de material de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Carrilho*, revisor de material de 2.^a classe, *António Lourenço*, *Eduardo Ribeiro* e *José Maia*, operários de 3.^a classe, *António Pacheco* e *José Maria Gaspar Júnior*, serventes de 1.^a classe.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *David Pereira Patinha*, chefe de lanço de 2.^a classe, *Inácio da Mota Monteiro*, chefe de distrito e *Augusto Laurentino Teixeira*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 6,085 — Sabor, quando estavam de folga ; *Francisco da Silva Filipe* e *Francisco José Pereira*, assentadores de 1.^a classe e *António Gomes Gaspar*, mandarete — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 273,000 — Norte.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Baptista Calçada*, operário de 2.^a classe, *Manuel de Carvalho*, operário de 4.^a classe, *Joaquim da Silva Portugal Nunes* e *António Faria da Costa*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 55,160 — Póvoa ; *Manuel Amado Cabelo Baptista*, assentador de 2.^a classe e *António Monteiro*, eventual (via) — gratificados pelas providências tomadas e colaboração prestada, respectivamente, depois de ao Km 51,250 — Beira Alta ter sido encontrado um calço automático colocado no carril da fila esquerda.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Gil*, chefe de lanço de 2.^a classe, *Francisco dos Santos*, chefe de distrito, *Manuel de Jesus Dias* e *Amílcar Martins*, subchefes de distrito, *Firmino dos Santos Pereira* e *António Januário Filipe*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via e carrilamento da Automotora n.º 5012, a qual havia chocado com uma camioneta na P. N. ao Km 79,390 — Minho.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Martins Forte* e *José Mesquita São João*, assentadores de 1.^a classe, *Abílio Gonçalves Duarte* e *João Albino Pinto*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via e carrilamento da Automotora n.º 5012, a qual havia chocado com uma camioneta na P. N. ao Km 79,390 — Minho ; *Manuel Duarte Rios*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um contra-carril partido ao Km 307,444 — Norte, em dia feriado ; e *José Soares Simões*, operário de 4.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 81,600 — Beira Baixa, quando estava de folga.

FERROVIÁRIO LÊ COM ATENÇÃO!

O Seguro Colectivo dos Ferroviários também cobre os desastres ocorridos fora do trabalho

SAGRES



**RAMO
ACIDENTES
PESSOAIS**

COMPANHIA DE SEGUROS

Contrato efectuado
entre a

UNIÃO DOS SINDICATOS DOS FERROVIÁRIOS
com Sede em Lisboa, na Praça dos Restauradores, 78-3.º
e a

COMPANHIA DE SEGUROS SAGRES
com Sede em Lisboa, na Av. António Augusto de Aguiar, 108

O presente contrato, emitido em duplicado e assinado
por ambas as partes, representativo da Apólice N.º 4100,
regulará para todos os devidos e legais efeitos o

«SEGURO COLECTIVO DOS FERROVIÁRIOS»

contrato.

Assim, as Condições Gerais aplicáveis ao SEGURO
COLECTIVO DOS FERROVIÁRIOS ficarão com a re-
dacção seguinte:

Rubrica A — NATUREZA E EXTENSÃO DO SEGURO

I — Esta apólice, tendo por base as Condições
Gerais que se seguem e as declarações exaradas nas
respectivas propostas, garante as indemnizações ex-
pressamente fixadas nas Condições Especiais, em
consequência dos acidentes corporais que possam
sobrevir à pessoa segura quer ocorram no exercício
da sua profissão quer fora dela.

II — Considera-se acidente corporal toda a lesão
ocasionada por qualquer força externa, súbita, for-
tuíta e violenta que possa causar à pessoa segura a
morte ou a invalidez permanente. Excepto quando
forem consequência directa ou indirecta das cir-
cunstâncias enunciadas na alínea e) da Condi-
ção rubrica B, ficam também com...

a

c.
inc.

b) os a
ques
pessoa
os acid
durante
cados r
tribun

d) o suic
suicid
ou de
xas
mar

e) or



Rubrica A

NATUREZA E EXTENSÃO DO SEGURO

I — Esta apólice, tendo por
base as Condições Gerais
que se seguem e as decla-
rações exaradas nas res-
pectivas propostas, garante
as indemnizações expres-
samente fixadas nas Condi-
ções Especiais, em conse-
quência dos acidentes
corporais que possam so-
brevir à pessoa segura
quer ocorram no exercício
da sua profissão quer fora
dela.

Ferroviário!

O Seguro fez
as suas provas:

INSCRE-
VE-TE

Desastre de viação
FORA DO
TRABALHO

A viúva do escriturário Fer-
nando Lopes, do ENTRONCA-
MENTO, recebe, em POMBAL,
a indemnização referente à
morte de seu marido:

5 anos de
vencimento

