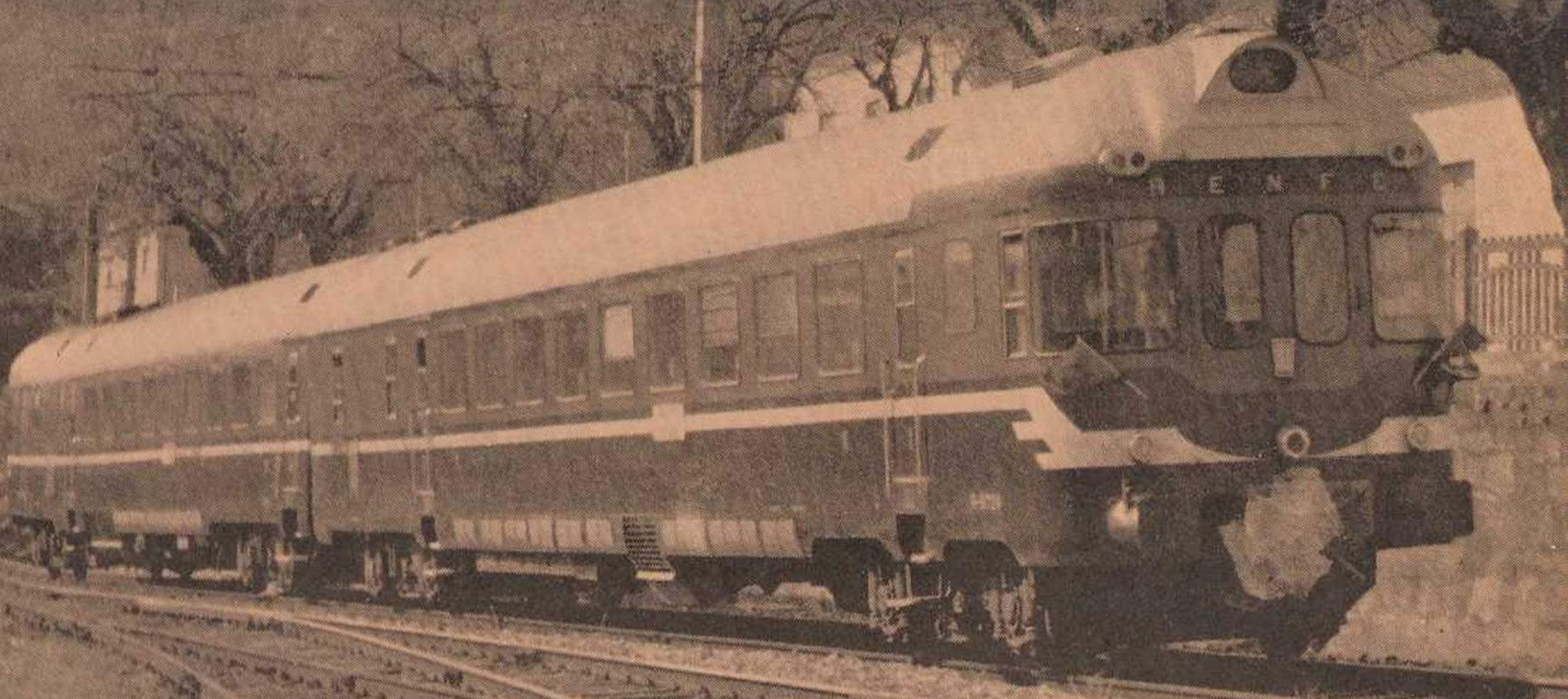


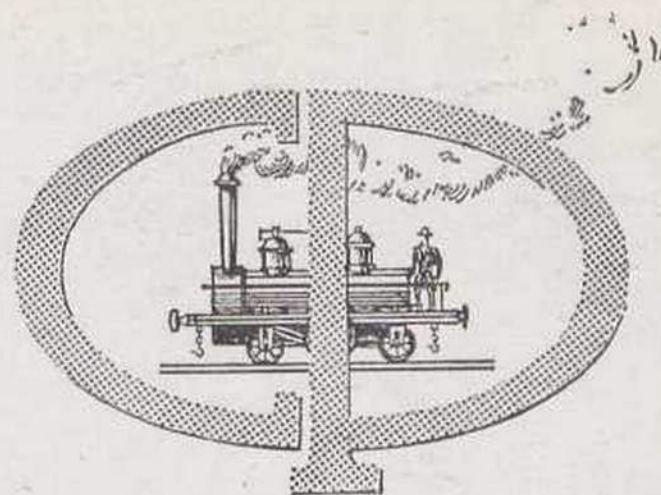
Boletim da C. P.



Número 470

Agosto de 1968

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 470 • AGOSTO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

O FUTURO DO CAMINHO DE FERRO É INTERNACIONAL

O tema «internacional» está em voga. Mas não é para se sacrificarem por isso que os Caminhos de Ferro concedem cada vez maior interesse à colaboração internacional. Nesse aspecto, eles têm uma tradição já antiga, nascida da necessidade de estabelecer circulações de comboios de um lado e do outro das fronteiras e de assegurar o melhor possível as suas ligações. Nascido à escala da província, o transporte ferroviário organizou-se primeiramente sob o plano nacional. Em breve, porém, deixou, para ele, de haver fronteiras. Hoje em dia, enquanto a Europa económica se constitui passo-a-passo, o transporte ferroviário internacionaliza-se irreversivelmente. De facto, as Redes ferroviárias, ao cabo dos anos e debaixo da pressão da concorrência cada vez mais enérgica dos outros meios de transporte, tiveram a consciência da necessidade de coordenar os seus esforços para fazerem nascer o Caminho de Ferro do futuro.

Ainda mais que o de hoje, aquele será potente, rápido, confortável, económico, preciso como um relógio, tanto para as mercadorias como para os passageiros, e será altamente cibernetizado com o recurso às técnicas mais avançadas. Com efeito, toda a gente concorda em que o Caminho de Ferro é um terreno de eleição para estas técnicas, que, da Cibernética à Informática, estão a transformar profundamente todas as actividades, desde a gestão industrial dos stocks até aos organismos jurídicos. Essa vocação especial para a aplicação da Cibernética constitui a esperança essencial do futuro do Caminho de Ferro.

Este futuro «automatizado» não pode ser, por outro lado, senão predominantemente europeu. A Cibernética exige, com efeito, campos de aplicação muito vastos, à imagem, por exemplo, da centralização num só escritório de todas as reservas de lugares da aviação comercial dos Estados Unidos. Do mesmo modo, a engatagem automática exige meios de estudo que não podem ser eficazes senão quando se situam fora do quadro de uma Rede. É, portanto, à escala da Europa que os Caminhos de Ferro devem pensar no seu futuro. Os Simpósios de Cibernética da U. I. C. apelaram para os peritos de todas as partes do Mundo; recordemos que o primeiro se efectuou em Paris, em 1963, e o segundo em Montreal, em 1967. O terceiro será organizado no Japão, em 1970.

De facto, o Caminho de Ferro do futuro modela-se a pouco e pouco e os técnicos de todos os países trazem-lhe a sua contribuição por intermédio dos diversos órgãos de trabalho da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

LOUIS ARMAND

Membro da Academia Francesa e Secretário-Geral
da União Internacional dos Caminhos de Ferro
(U. I. C.)



Em assembleias gerais de accionistas da C. P. foram aprovados o Relatório e Contas de 1967, a eleição de novos corpos gerentes e a emissão de novas obrigações

A realização do nosso Plano de Investimentos de 4110 mil contos é instrumento indispensável para que a Empresa possa satisfazer 3 dos seus objectivos essenciais: melhorar a qualidade do

serviço prestado aos seus utentes, melhorar as condições materiais de vida dos seus empregados e evoluir no sentido do equilíbrio financeiro — asseverou o administrador eng. Oliveira Martins

Sob a presidência do sr. prof. doutor Afonso Rodrigues Queiró, secretariado pelos srs. drs. Armando Vieira Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres, efectuaram-se, na tarde de 28 de Junho, as assembleias gerais extraordinária e ordinária dos accionistas da Companhia.

Estavam presentes por parte do Conselho de Administração os srs. prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente, engs. Mário Costa, Costa Macedo, Brito e Cunha e Oliveira Martins, cor. Ferreira Valença e dr. Malheiro Reyman Nogueira, administradores.

Por parte do Conselho Fiscal compareceram os

srs. eng. José Miranda Coutinho, presidente, dr. Luís Lopes da Costa, vogal-secretário e os vogais Armando Bastos e Silva e dr. Fernando de Azevedo Moreira.

Assistiram também os srs. engs. Roberto de Es-

pregueira Mendes, director-geral, Júlio José dos Santos, director da Exploração, João Bruges de Oliveira, secretário da Administração, e dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia.

Contaram-se na Assembleia 43 accionistas, representando um capital de 10 829 contos (o capital social da Companhia é de 20 000 contos, dos quais 12 000 contos são do Estado). Como nota singular, a presença entre a

massa associativa dos seguintes ferroviários accionistas da Companhia: engs. António Branco Cabral, Pedro de Brion, drs. Hélio Ureña Prieto, Fernando Lopes Pintão e sr. Tito Soares Lopes.

A ordem do dia da Assembleia Extraordinária foi a seguinte:

«Deliberar sobre a emissão de obrigações destinadas a financiar a transformação e o reapetrechamento da rede ferroviária nacional, no âmbito do III Plano de Fomento.»

Para a Mesa foi enviada a proposta seguinte do Conselho de Administração:

«Considerando que a Companhia está obrigada por força do disposto na alínea 1, do artigo 3.º, do Contrato de Concessão Única, firmado com o Governo em 14 de Junho de 1951, a transformar e reapetrechar a rede ferroviária nacional segundo plano por ela proposto ou da iniciativa das instâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros;

Considerando que o Governo fixou, no uso de competência legalmente atribuída, no III Plano de Fomento os investimentos que a Companhia deverá realizar e indicou as fontes de financiamento a que poderá recorrer;



O accionista Rui Abreu Marques no uso da palavra: «Felicitó o Conselho de Administração pela clareza do seu Relatório de exercício»



O accionista Manuel Chaves Caminha num momento da sua intervenção: «Sinto-me esperançado numa renovação rápida da exploração ferroviária»

Considerando que entre essas fontes de financiamento está incluído o recurso ao crédito interno por emissão de obrigações no montante de 1860 mil contos;

O Conselho de Administração propõe:

1.º — *Que sejam autorizadas as emissões de obrigações até ao montante de 1860 mil contos durante a vigência do III Plano de Fomento, cujo produto se destinará a financiar empreendimentos abrangidos nesse Plano, conforme os programas de execução que vierem a ser aprovados anualmente pelo Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos e nas condições que vierem a ser fixadas em portaria dos ministros das Finanças e Comunicações;*

2.º — *Que sejam concedidos ao Conselho de Administração os poderes necessários para efectuar as aludidas operações e, bem assim, assinar os documentos e escrituras respectivas.*

Admitida a proposta e aberta a discussão da mesma, na generalidade, usou da palavra o administrador sr. eng. Oliveira Martins que disse:

1. — Nos termos assinalados na proposta submetida à consideração dos srs. accionistas presentes, solicita-se autorização da Assembleia Geral para a emissão de 1 860 000 obrigações de 1 000\$00, a realizar por fases ao longo dos 6 anos que correspondem ao período do III Plano de Fomento (1968-1973).

2. — Como é do conhecimento público, o III Plano de Fomento aprovou investimentos a realizar pela C. P. que perfazem um total de 4 110 000 contos, valor calculado com base nos preços de 1966.

Conforme pode ser verificado na página 399 do II volume do III Plano de Fomento — Presidência do Conselho

(Imprensa Nacional de Lisboa — 1968) os investimentos a realizar são os seguintes:

	Contos
— Renovação da via	1 800 000
— Reforço e substituição de pontes..	120 000
— Via dupla Campanhã-Gaia e instalações complementares (incluindo a nova ponte sobre o Douro)...	140 000
— Electrificação dos ramais de Tomar, Alfarelos e Braga	45 000
— Telecomunicações	48 000
— Sinalização	105 000
— Locomotivas Diesel	130 000
— Locomotivas eléctricas	126 000
— Automotoras eléctricas	290 000
— Automotoras Diesel	30 000
— Tractores de manobras	40 000
— Barcos	40 000
— Carruagens	650 000
— Vagões	130 000
— Furgões	30 000
— Estações	154 000
— Oficinas	50 000
— Operações financeiras decorrentes do P. I. F.	182 000
	<hr/> 4 110 000



O administrador eng. Oliveira Martins responde às observações dos accionistas: «As causas dos deficits filiam-se em obrigações do serviço público que ultrapassam as próprias possibilidades da Companhia»

Como já observei, trata-se de uma estimativa com base em preços de 1966, pelo que no decurso do hexénio em causa alguma coisa haverá certamente que alterar nos valores indicados. Senão no total, ao menos na sua distribuição pelas diferentes rubricas.

De resto, a Lei n.º 2133 que aprovou o III Plano de Fomento, estabelece na alínea e) do n.º 2 da base V, que cabe em especial ao Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos, «proceder, até final de 1970, à revisão do Plano para o seu 2.º triénio».

3. — Apesar de o Plano de Investimentos representar o maior esforço financeiro jamais feito pela Companhia (investir-se-ão quase 700 000 contos por ano) pode afirmar-se que muitos e graves problemas da exploração ferroviária não poderão ser ainda resolvidos.

Na realidade, procurando a máxima rentabilidade do esforço financeiro a realizar, a Companhia viu-se forçada a concentrar os seus investimentos nas linhas de maior tráfego.

Pode afirmar-se que cerca de 75 % dos investimentos se concentrarão nos itinerários correspondentes a 1/3 da rede ferroviária.

Desaparecerão, é certo, algumas das dificuldades que hoje enfrentamos resultantes de, em determinados itinerários (por exemplo, na linha do Norte) ter de fazer-se uma exploração utilizando conjuntamente equipamento moderno e equipamento antigo, não permitindo este tirar o máximo partido daquele.

Todavia, uma vez realizado o III Plano de Fomento, permanecerá uma situação de desequilíbrio na modernização na medida em que, a par de linhas aonde é possível fazer uma exploração eficiente e económica, haverá linhas ou troços de linhas que contrastarão flagrantemente com as primeiras. Esta é a consequência inevitável de não podermos — porque incompatível com as possibilidades económicas do país, no momento que atravessamos — fazer tudo ao mesmo tempo.

Pareceu-nos então, e o Governo assim o aprovou, ser mais adequado aos interesses da Empresa e aos interesses nacionais fazer apenas o que poderá proporcionar maior rentabilidade da exploração ferroviária.

4. — O Plano de Investimentos, como disse, atinge o valor de 4 110 000 contos.

Todavia, solicitamos de V. Ex.^{as} a autorização para uma emissão de obrigações que atinge apenas 1 860 000 contos.

Isto é assim porque nos estudos realizados se concluiu não ser possível colocar no mercado financeiro nacional um volume de obrigações que ultrapasse os 310 000 contos por ano. Considerando mesmo este limite, a sua efectiva concretização implicará um esforço muito grande da parte da Empresa que terá de contar não só com o público que tradicionalmente vem tomando as nossas obrigações, mas também com a compreensão dos organismos oficiais que interferem neste problema e com as instituições financeiras que, de longa data, nos têm proporcionado o melhor apoio.

Para além de 1 860 000 contos de obrigações, o financiamento integral do Plano, pressupõe ainda uma intervenção do Fundo Especial de Transportes Terrestres, na realização do programa de renovação da via. O Plano aponta que esta intervenção se cifrará em 1 250 000 contos.

Resta 1 000 000 de contos que se prevê vir a obter através do crédito externo.

5. — A realização do Plano de Investimentos atrás apontado considera-se um instrumento indispensável para que a Empresa possa satisfazer três dos seus objectivos essenciais: melhorar a qualidade do serviço prestado aos seus utentes, melhorar as condições materiais de vida dos seus empregados e evoluir no sentido do equilíbrio financeiro.

A experiência vivida desde 1951 até hoje demonstra que os investimentos realizados ao abrigo do I e II Planos de Fomento e do Plano Intercalar permitiram — a preços constantes — uma expansão do tráfego e uma redução nas despesas de exploração que cobriram os encargos financeiros resultantes dos empréstimos contraídos para o efeito.

O excedente foi porém insuficiente para fazer face, juntamente com as alterações de tarifas, aos encargos resultantes do agravamento do custo dos materiais, dos salários e, sobretudo, dos encargos sociais.

O problema permanece em termos idênticos para o

futuro. Vamos melhorar substancialmente o nosso serviço. Esperamos melhorar as condições de vida do nosso pessoal. Esperamos melhorar a situação financeira da Empresa.

Os nossos propósitos confirmar-se-ão na medida em que o tráfego acorra ao caminho de ferro conforme as nossas previsões; e na medida em que for possível com-



Um accionista da Companhia durante o escrutínio: o dr. Hélio Ureña Prieto, economista do Departamento de Finanças e Contabilidade

pensar com as economias nas despesas de exploração esperadas e com alguns retoques nos preços praticados, os agravamentos no custo dos materiais, nos salários e nos encargos sociais.

Acreditamos em que isso seja possível.

A proposta do Conselho de Administração foi aprovada por unanimidade e por indicação do accionista

sr. Jaime Amador Pinho, foi concedido um voto de agradecimento e louvor à Mesa pela forma como conduziu os trabalhos dessa Assembleia Geral Extraordinária.

*
* *

Logo a seguir, após breve intervalo, realizou-se a Assembleia Geral Ordinária dos accionistas com as mesmas presenças da anterior, para apreciação do Relatório, Balanço e Contas de Gerência do Conselho de Administração, no exercício de 1967.

Usaram da palavra os accionistas srs. Manuel Chaves Caminha, Rui Abreu Marques e António Pião, sobre diversas passagens do Relatório e sobre alguns aspectos da actividade da Companhia.

Em nome do Conselho de Administração prestou esclarecimentos às observações expendidas por aqueles accionistas, o sr. eng. Oliveira Martins.

No final a Assembleia aprovou por unanimidade um voto de agradecimento ao Conselho de Administração, à Comissão Executiva, ao Director-Geral e ao Director da Exploração.

*
* *

O segundo ponto da agenda dos trabalhos foi a eleição para as vagas existentes nos Corpos Gerentes. Feito o escrutínio foram reeleitos para o Conselho de Administração, o sr. dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira (1063 votos); para o Conselho Fiscal, o sr. dr. Fernando de Azevedo Moreira (1063 votos) e para a Mesa da Assembleia Geral os srs. prof. doutor Afonso Rodrigues Queiró, presidente, dr. José Maria Braga da Cruz, vice-presidente, dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho e dr. Arnaldo Pinheiro Torres, secretários, e dr. José Tomás de Antas Mégre e Jaime Amador, vice-secretários, todos com 1063 votos.

A sessão terminou com um voto de agradecimento e louvor à Mesa pela forma como foram conduzidos os trabalhos da Assembleia Geral Ordinária.

*
* *

Os resultados financeiros consignados no Relatório de Exercício de 1967, apresentam-se assim:

Receitas totais	1 080 940 810\$00
Despesas de exploração	1 244 229 775\$00

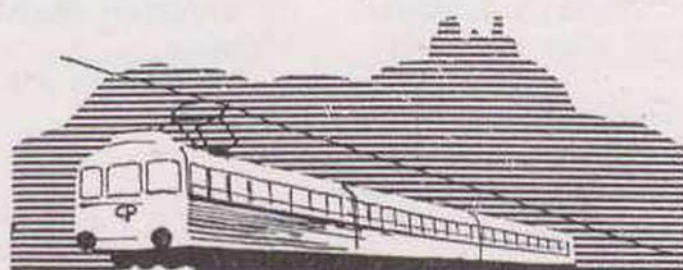
Resultado da exploração.. — 163 288 965\$00

Subsídios reembolsáveis e encargos financeiros	128 024 597\$00
------------------------------------------------------	-----------------

Resultado financeiro da gestão — 35 264 368\$00

Despesas de Primeiro Estabelecimento e Reintegração do Mobiliário e Utensílios das Colónias de Férias	11 494 482\$00
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

Resultado do exercício .. — 46 758 850\$00





José Simão e Manuel Morgado

funcionários superiores da Sociedade «Estoril»

O *Boletim da C. P.* tem a maior satisfação em publicar a presente notícia, com a qual dá conhecimento dos aniversários profissionais de dois distintos funcionários superiores da Sociedade «Estoril», que acabam de completar meio século de prestimoso labor naquela Empresa. Trata-se dos srs. José Simão e Manuel Francisco Baptista Morgado, respectivamente secretário-geral e chefe dos Serviços de Exploração.



O sr. José Simão foi admitido ao serviço da «Estoril» em Agosto de 1918, como escriturário. Sucessivamente, passou pelas categorias de chefe de secção e chefe de contabilidade. Mercê das suas qualidades de trabalho e da competência evidenciada dia após dia, foi nomeado secretário da Administração daquela Sociedade. Mais tarde, a premiar a dedicação posta no cabal desempenho das suas funções e a coroar uma carreira assaz brilhante, este distinto fer-

roviário foi escolhido para o desempenho do cargo de secretário-geral da Sociedade «Estoril».

A carreira profissional do sr. Manuel Morgado apresenta uma curiosidade digna de nota, que bem revela a sua acrisolada dedicação pelo Caminho de Ferro — é que já era funcionário da C. P. quando há 50 anos a linha de Cascais foi arrendada à Sociedade «Estoril». Depois de ser chefe de estação, subinspector e inspector, foi alvo de escolha para o lugar de tanta responsabilidade que vem desempenhando, com raro brilhantismo, desde 1946 — chefe dos Serviços de Exploração. Acrescentaremos, ainda, que o sr. Manuel Morgado detém, com inegável e compreensível satisfação, um *record* de que muito se ufana, porquanto cabe-lhe a subida honra de ser o mais antigo ferroviário em actividade na Península, ultrapassando já os 60 anos ao serviço da ferrovia nacional.

O *Boletim da C. P.* felicita vivamente estes dois «veteranos» da causa ferroviária, ao mesmo tempo que lhes apetece as maiores venturas na continuação do perfeito cumprimento das árduas e ingentes tarefas a que se dedicaram há mais de meio século.



Boletim da C. P.

DOIS EXPRESSIVOS TESTEMUNHOS DO MÉRITO DA NOSSA REVISTA

Da «SOREFAME» e da Câmara Municipal de Viseu, recebemos as duas honrosas cartas que a seguir transcrevemos relativamente ao nosso número de Junho último, as quais muito grato nos é publicar tanto pelo incentivo que constituem para o modesto labor dos nossos colaboradores — dada a elevada categoria de quem as subscreve — como para conhecimento daqueles, de entre os ferroviários, que avaliam com indiferença ou apatia a utilidade e o mérito da sua Revista.

Ex.^{mas} Senhores

Director e Editor do Boletim da C. P.
Estação de Santa Apolónia

LISBOA-2

Consintam V. Ex.^{as} que vos felicitamos pela publicação da modelar reportagem da assinatura dos contratos celebrados em 10 de Maio próximo passado e, ainda, que vos exprimamos o nosso sincero agradecimento pelo desenvolvimento dado à nossa intervenção num desses contratos.

Desejariamos aproveitar este ensejo para igualmente a V. Ex.^{as} felicitar pela excelente apresentação e pelo valioso conteúdo da vossa simpática Revista.

Subscrevemo-nos, com a mais elevada consideração,

De V. Ex.^{as}
Muito atentamente

O Presidente do Conselho de Administração
da SOREFAME

(a) Eng. Francisco Malheiro

Ex.^{mo} Senhor

Eng. Roberto de Espregueira Mendes
Dig.^{mo} Director do Boletim da C. P.

LISBOA

Para conhecimento de V. Ex.^a tenho a honra de transcrever uma proposta apresentada pelo Vereador sr. Prof. Reinaldo Cardoso Correia de Almeida, com a qual esta Câmara Municipal em sua reunião ordinária de 22 do corrente se dignou concordar:

«Com o título Viseu, cidade nobre e linda foi publicado no Boletim da C. P. extensa e mimosa poesia da autoria do sr. José Manuel Lopes do Rego.

Considerando que se trata de um autêntico hino de louvor a Viseu — cidade e algumas terras do concelho — tenho a honra de propor:

1.^o — Que se exprima ao sr. Lopes do Rego o apreço da Câmara;

2.^o — Que se comunique esta deliberação ao Director do referido Boletim, sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes».

Apresento a V. Ex.^a os meus melhores cumprimentos.

A bem da Nação

O PRESIDENTE DA CÂMARA

(a) Eng. Leopoldo de Moraes da Cunha Mattos

TEMAS PROFISSIONAIS

PORQUÊ «STAFF»⁽¹⁾ NAS EMPRESAS?

PELO ENG. ALVES RIBEIRO

CHEFE DO SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO DO DEPARTAMENTO DE VIA E OBRAS

É do conhecimento de todos que a gerência da pequena empresa é tarefa reduzida, o que não quer dizer sem valor.

Por se tratar de uma empresa, terá sempre, naturalmente, de produzir; mas se quiser acompanhar o progresso, embora pequena empresa, terá ainda de melhorar a qualidade dos seus produtos e, simultaneamente, de reduzir os seus custos.

E se ainda verificar que só progredirá realmente produzindo mais, mais, melhor e mais barato, poderemos ver um dia o que era pequena empresa transformar-se em grande empresa.

Enquanto se tratava de pequena empresa, a sua gerência podia, facilmente, administrá-la sòzinha, quer dizer:

- tratar do seu desenvolvimento
- dirigi-la
- mantê-la organizada
- proporcionar-lhe a necessária coordenação
- e exercer o necessário controlo, para eliminar erros e resolver situações imprevisíveis, sem a ajuda de mais ninguém.

Mas, grande empresa, até por ter estendido a uma maior extensão territorial as suas actividades, a gerência, para exercer sòzinha e com a mesma proficiência todas aquelas tarefas principais atrás enumeradas, vê então aumentadas as suas responsabilidades, possivelmente ainda com a exigência de maiores especializações, a que, por si só, reconhece não poder corresponder, até por manifesta impossibilidade física. Terá, então, de recorrer à colaboração, a «serviços», numa palavra ao *staff*, de delegar a execução de muitas tarefas até aí da sua competência exclusiva.

Não se julgue, no entanto, que o *staff* passará a substituir a gerência da empresa; nada disso, pois esta não poderá deixar de continuar a ser a única autoridade den-

tro da empresa, a única responsável pelo destino dos seus negócios.

E é assim que a empresa não entregará noutras mãos senão nas da sua gerência, pelo menos as seguintes funções fundamentais:

- as de direcção, decisão, e
- as de controlo, pelo menos em grande parte, por as inspecções de serviço serem também obrigação de todos os elementos do *staff*, embora a sua acção rectificadora continue a ser, por falta de autoridade, da competência única e exclusiva da gerência.

Nas grandes como nas pequenas empresas existe sempre o sector de produção: é o sector operacional, é o chamado *line*.

A produção justifica a empresa. Mas esta não poderá existir sem gerência, direcção.

Por sua vez a gerência e no caso de grandes empresas, não poderá desempenhar completamente a sua missão sem o recurso à cooperação, ao *staff*.

Eis, em poucas linhas, o significado da função *staff* dentro das empresas.

Vejamos, seguidamente, a localização do *staff* na empresa.

É também do conhecimento de todos que ao longo do tempo, quer nas grandes quer nas pequenas empresas, se verifica a sua reorganização periódica com vista, por último, à obtenção de uma cada vez maior eficiência nos resultados da sua produção.

E é assim que, no caso da C. P. e da sua especialidade de «Via e Obras», que mais de perto nos interessa, podemos encontrar várias estruturas a partir da sua reorganização de 1932.

Vamos apresentar essas estruturas por meio de organigramas em que ainda faremos sobressair o «Serviço de Conservação de Via».

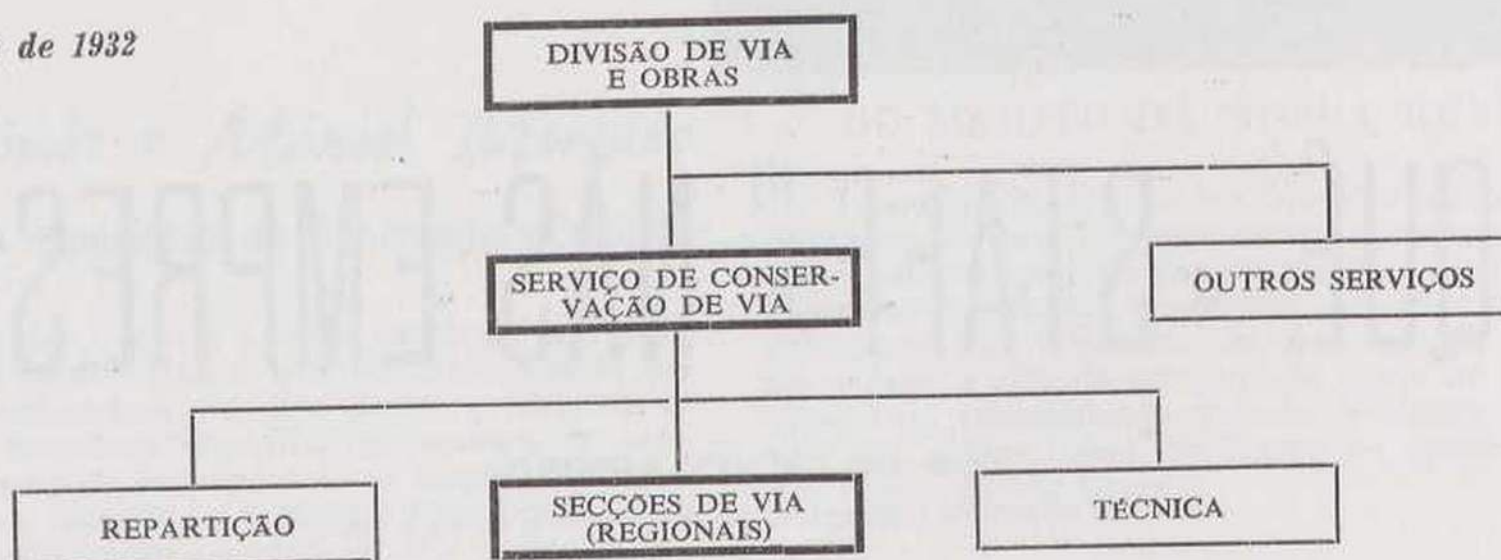
Note-se que se na C. P. há várias especialidades que poderemos fazer sobressair, uma delas é, naturalmente, a de tudo aquilo que se refira ao «carril», característica

(1) Por *staff* deve entender-se aquele conjunto de serviços que auxiliam a gerência de uma empresa; o *staff* é gerência ou melhor parte de gerência, mas sem a autoridade desta.

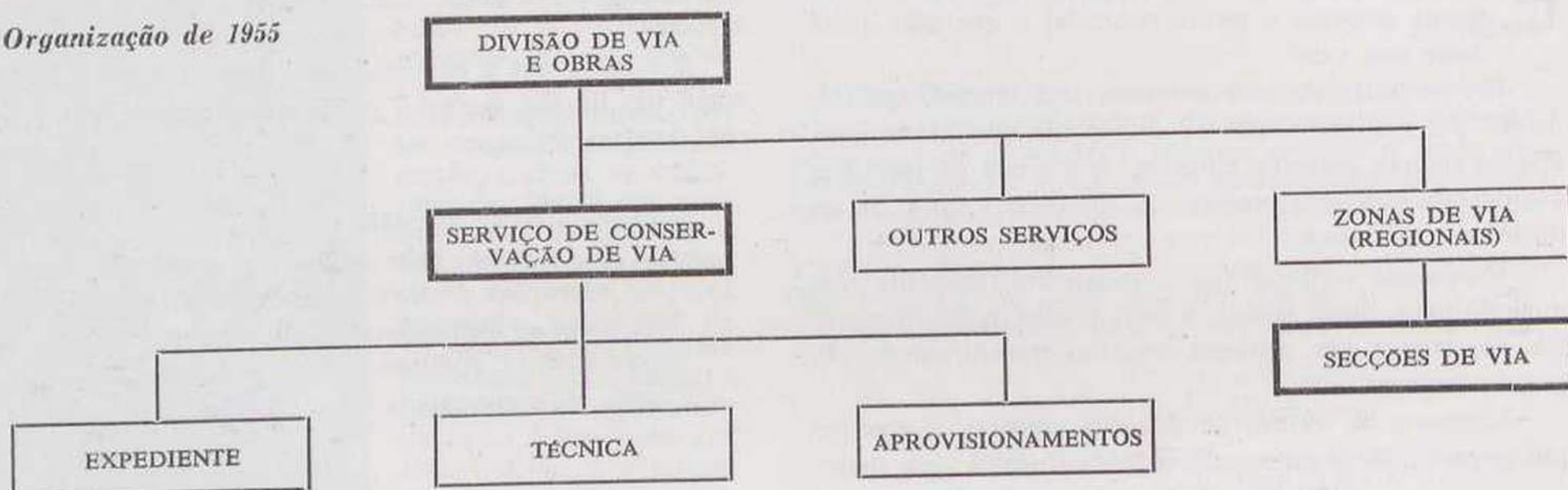
peculiar e de salientar em quaisquer organizações de caminhos de ferro.

Vejamos então cada uma das estruturas de 1932, de 1955 e de 1966, esta ainda em fase de desenvolvimento:

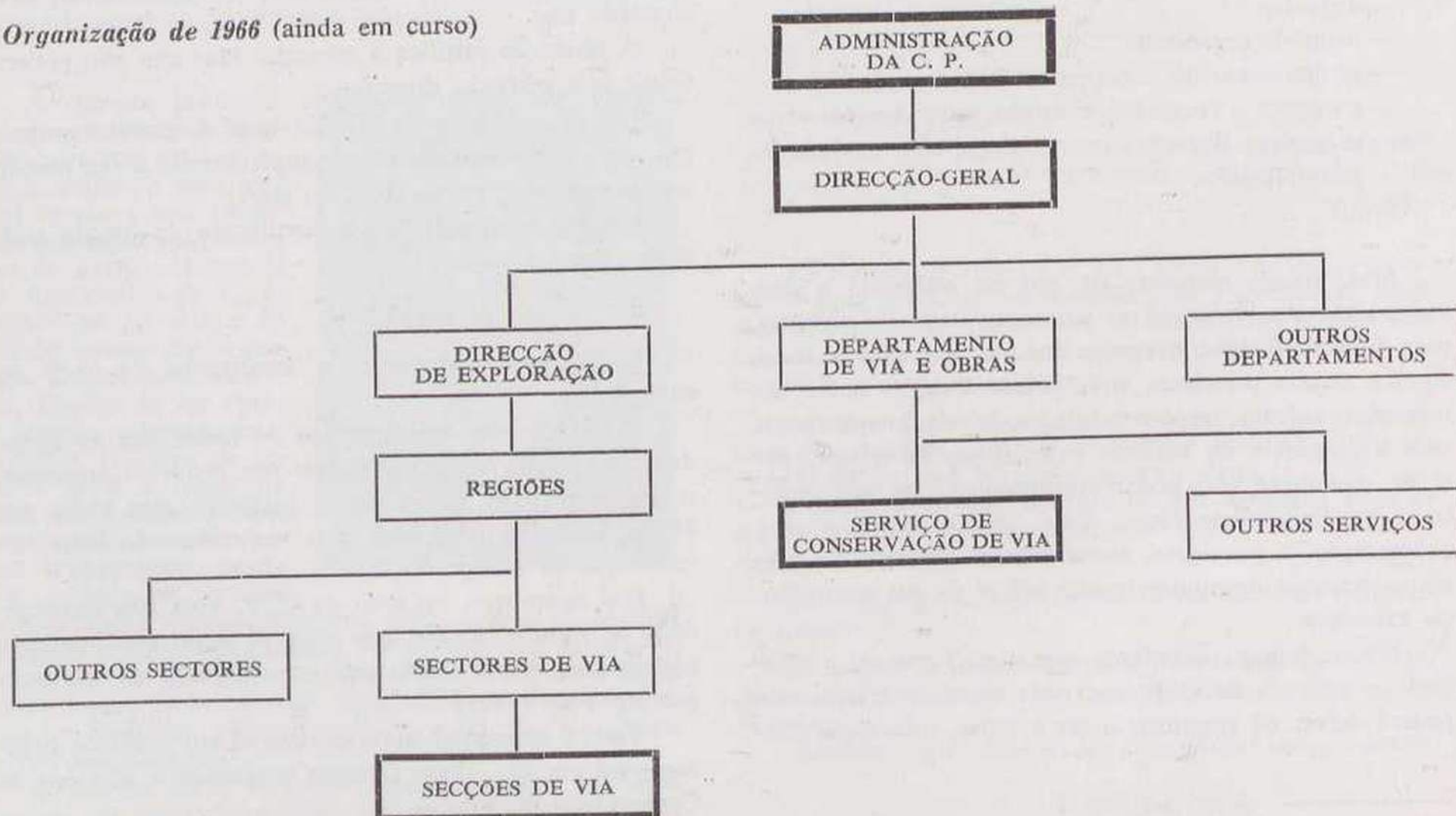
Organização de 1932



Organização de 1955



Organização de 1966 (ainda em curso)



Na evolução do «Serviço de Conservação de Via» desde 1932 até à data nota-se a sua passagem de Serviço

com preponderância da execução (*line*) a Serviço de característica *staff*, de apoio na especialidade de via.

TEMAS GERAIS

O RELATÓRIO DA C. P. NO EXERCÍCIO DE 67

PELO DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

PELAS funções que exerce, pelo âmbito da sua acção, pela qualidade e quantidade do pessoal dos seus serviços, pela projecção da sua actividade, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses é a mais importante empresa comercial existente no País, e tudo o que lhe diz respeito tem amplitude nacional. Por isso, o Relatório de cada exercício é um documento de grande interesse para todos, que obriga a leitura cuidadosa e atenta, constituindo no futuro um elemento fundamental de informação para os estudiosos da História dos Caminhos de Ferro Portugueses, que, infelizmente, ainda não se escreveu. Acresce que o Relatório se encontra sempre escrito numa linguagem clara e perfeita, boa apresentação gráfica, e, desde o centenário dos caminhos de ferro, em 1956, apresenta na capa ilustrações bastante felizes. Este ano é a de um dos novos navios da carreira de Lisboa-Barreiro, mostrando que a Companhia Portuguesa também se dedica ao transporte fluvial, o que muitas pessoas ignoram.

O arrendamento das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, realizado numa hora feliz em 1927 à Companhia Portuguesa, acabou com uma das páginas mais tristes da vida ferroviária que foram os Caminhos de Ferro do Estado. Passou a Companhia Portuguesa a ter as carreiras fluviais entre Lisboa (Terreiro do Paço) e Barreiro quando existia em Lisboa, no lado ocidental da Praça do Comércio, um vergonhoso barracão a que se dava o nome pomposo de estação. Devido à Exposição Ibero-Americana de Sevilha, em 1929, começou a construir-se a actual estação que só ficou pronta em Maio de 1932 e tem na frontaria a legenda «Caminhos de Ferro do Estado», quando nessa época havia já cinco anos que a exploração de toda a via férrea do continente de via larga, com excepção da Beira Baixa e Alta, linha de Cascais, pertencia à Companhia Portuguesa.

Julgo que deve ter sido o ódio de alguns engenheiros, que à data do arrendamento a Companhia Portuguesa não convidou para os seus quadros, que, instalados na Direcção-Geral de Caminhos de Ferro do Ministério do Comércio e Comunicações, se vingaram malévola e, iludindo a boa fé do director-geral. Uma investigação minuciosa descobriria a acção de um engenheiro bastante orgulhoso, que, ansioso por pertencer à Companhia Portuguesa, não vira as suas ambições satisfeitas...

Começa o Relatório por apresentar os resultados financeiros que constituem, principalmente desde 1930, a preocupação constante de qualquer organismo ferroviário, visto que a partir dessa época a concorrência rodoviária, e mais tarde a aérea, começaram a acentuar-se. Todavia,

existem linhas férreas que dão lucro, ou por falta de concorrência, ou pela afluência de utentes, e o exemplo encontra-se na Sociedade Estoril, que obteve em 1967 um saldo de Esc. 2 603 027\$70. Claro que, em idênticas circunstâncias, o mesmo lucro seria alcançado pela Companhia Portuguesa.

A exploração deu um prejuízo de Esc. 163 288 965\$00. O Governo interveio com um subsídio reembolsável de Esc. 414 884 067\$00; porém, os encargos financeiros e outras despesas determinaram que o prejuízo não excedesse 46 758 850\$00. Se os resultados dos exercícios de 1963, 1964 e 1965 davam esperança que se aproximaria um equilíbrio de contas e ficava esquecido o prejuízo do exercício de 1962, o acontecido em 1966 e 1967 não dá aspecto favorável para já. Em 1967, o resultado teve um agravamento de 47 900 contos.

Convém não esquecer que os subsídios concedidos anualmente são reembolsáveis, e, como o próprio nome está a indicar, a Companhia Portuguesa os terá de pagar, salvo se o Estado a dispensar. A acumulação de subsídios e outras dívidas dão um saldo devedor na conta de Ganhos e Perdas de Esc. 849 259 482\$91, pelo que a dívida da Companhia Portuguesa se aproxima do total das receitas, excedendo estas apenas em pouco mais de 150 mil contos.

Não é agradável esta situação, tanto mais que as receitas aumentam, enquanto as despesas ainda mais, pelo que é caso para perguntar se a elevação tarifária estabelecida a partir de 1 de Janeiro de 1968 e que ocasionou aumento das receitas, não será ultrapassada por um novo agravamento das despesas. Parece que um obstáculo permanente impede que a concretização dos esforços da Companhia Portuguesa para normalizar a sua situação sejam coroados de êxito.

O Relatório, com razão, entende que se deve continuar a lutar sem pessimismo, aguardando que dias melhores não-de surgir com o emprego de modernos processos de gestão da empresa, a dedicação dos ferroviários e o reapetrechamento da rede.

O número de passageiros aumenta de ano para ano, o que mostra que a confiança do público mantém-se firme no caminho de ferro, facto animador. Todavia, é necessário que os utentes sintam por parte da Companhia Portuguesa a correspondente colaboração, satisfazendo tudo o que seja útil e vantajoso, pois, por vezes, trata-se de factos de somenos importância e outros de pormenor psicológico. Um trasbordo inútil que desaparece, uma tarifa mais vantajosa, são factos que conquistam por vezes maior número de utentes para o caminho de ferro do que outros mais complexos, e que só os técnicos podem, de

preferência, alcançar. Um exemplo, são os benefícios introduzidos na linha de Sintra determinarem o afluxo dos passageiros, cujo número aumenta de ano para ano, embora em menor escala.

Seria também muito interessante estudar o resultado do tráfego nas outras linhas suburbanas de Lisboa, Porto e Coimbra, servidas por tranvias, mas nesse ponto o Relatório é omissivo, pelo que não posso fazer-lhes referência.

O tráfego de mercadorias é por princípio aquele que dá maior receita a uma empresa, salvo em certas vias férreas suburbanas, como é o caso da linha de Sintra, onde unicamente o passageiro é que predomina — e por tal forma que a mercadoria não conta. No exercício de 1967, houve um aumento de 130 349 toneladas nas mercadorias transportadas, elevando a receita de 394 mil contos para 408 mil contos, ou seja um acréscimo de 14 mil contos, passando o índice 106 em 1966 para o de 110 em 1967.

Interessante é verificar que as mercadorias diminuíram em 49 242 toneladas no serviço nacional, enquanto no serviço internacional deu-se um aumento de 179 591 toneladas, e daí a elevação das receitas. Quer dizer, o tráfego interno prefere a camionagem, enquanto no internacional, devido a maior distância e fronteiras a atravessar, aproveita o caminho de ferro.

Creio que nesta matéria há muito a fazer, como a simplificação tarifária, por forma que qualquer pessoa, sem ser ferroviária, possa despachar a mercadoria com eficiência e rapidez, sem preencher extensas requisições, muito perfeitas para técnicos, mas incompreensíveis para a maioria dos utentes. Numa época em que existem comboios expressos de mercadorias, a antiquada diferenciação de «grande» e «pequena velocidade» corresponde ao passado, e tem de se adaptar em Portugal, o sistema moderno do transporte de mercadorias de forma a produzir benefícios para todos, com a velocidade normal e a velocidade rápida.

O Plano Intercalar de Fomento tinha uma parte destinada a transformar e a reapetrechar a rede, pelo que a sua execução obrigou à emissão de obrigações, que atingiram 940 milhares de contos.

Realizaram-se diversos trabalhos, ficando concluída a electrificação do troço de Ermesinde a São Romão na linha do Minho, inaugurado a 16 de Abril de 1967.

Prosseguiu o assentamento da segunda via, de Vila Nova de Gaia ao apeadeiro de General Torres, onde se fará nova estação. Trabalhos importantes de rebaixamento e de impermeabilização dos túneis do Seminário e de São Bento estão em plena execução de modo a permitir a duplicação da via até à ponte do Douro, acabando com o estrangulamento ainda existente. Construída a nova ponte, que substituirá a actual e cujos estudos prosseguem, resolver-se-á o único problema de importância da linha do Norte.

Muitas estações foram beneficiadas na via férrea do Norte e do Minho, continuando os trabalhos de remodelação em Campanhã, agora estação principal do Porto.

Não deixa de ser interessante observar o paralelismo existente entre as duas estações de Lisboa e do Porto. A primeira estação da capital foi a de Santa Apolónia, passando a ser apenas para serviço de mercadorias, com

a construção da estação do Rossio. A primeira estação do Porto foi Campanhã e só anos depois é que seria São Bento. A electrificação fez com que a estação de Santa Apolónia voltasse ao serviço de longo curso, ficando a do Rossio para o tráfego de passageiros da linha de Oeste e tranvias suburbanos. Igualmente, devido à electrificação, a estação de São Bento passou a ser a dos comboios do Minho, Douro, e tranvias, voltando para Campanhã o serviço de longo curso.

Continuaram os trabalhos de sinalização e de telecomunicação, fundamentais para a segurança dos caminhos de ferro, de forma a permitirem um aumento de velocidade nas marchas e de se evitarem atrasos. Muitas pontes foram reforçadas e substituídas, tendo-se gasto mais 434 contos nos estudos geotécnicos referentes à projectada ponte sobre o rio Douro.

O material foi bastante melhorado, prosseguindo na orientação iniciada em 1948, pois havia-se atingido um atraso lamentável que o público muito sentia e provocava justificadamente acerbas críticas.

A remodelação atingiu também os vagões de mercadorias, há muito esquecidos.

Adquiriram-se unidades triplas eléctricas e carruagens de primeira e segunda classes; metalizaram-se outras. As carruagens de segunda classe, fornecidas pela Sorefame, merecem referência especial por serem as de maior comprimento até agora em circulação nos caminhos de ferro portugueses, não havendo melhor nas outras linhas europeias. Há muito que em França as carruagens possuíam um comprimento superior ao das carruagens portuguesas e espanholas. Em Espanha, foram postas em circulação, há poucos anos, carruagens mais extensas, e em Portugal começou agora. O defeito, quanto a nós, é serem todas de salão, quando era preferível metade da encomenda de salão e a outra metade de compartimentos. Está-se a abusar demasiadamente das carruagens de salão que são menos confortáveis para o longo curso que as de compartimentos, e que não são aconselhadas pela U. I. C. para os serviços internacionais.

Para prosseguir na transformação ferroviária e melhorar o estado da empresa, da reorganização da Companhia Portuguesa por uma entidade estrangeira muito se espera, e também da execução do III Plano de Fomento.

Devido à crise de 1930 em todo o Mundo, os caminhos de ferro sofreram graves dificuldades, e ignorantes ou indivíduos de má fé, julgavam próximo o seu fim. É falso!

Os caminhos de ferro, adaptando-se ao progresso, continuarão a exercer dignamente a sua nobre missão de elemento fundamental do transporte terrestre.

Anexo ao Relatório da Companhia Portuguesa, nos termos do art. 15.º do contrato da Concessão Única, encontra-se o Relatório da Empresa Geral de Transportes, que pertence à Companhia Portuguesa. É um documento interessante, que mostra a prosperidade e o alargamento da sua acção com a proliferação de mais centrais. E embora o saldo do exercício seja diminuto, com certeza aumentará em futuros exercícios, sob a mão experimentada e segura dos seus dirigentes.





QUEM TEM BOCA... ...VAI A ROMA

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DE RECEITAS DA REGIÃO NORTE

VIAJAR é um dos maiores prazeres do homem civilizado. Ver outras terras, conviver com outras gentes, apreciar costumes que não os nossos.

Viajar é contribuir para a paz no Mundo, e foi por isso que um organismo de altos méritos internacionais criou há tempos, o *slogan* que é um lema para orientar os homens de todas as raças e de todos os credos políticos ou religiosos — «Turismo, passaporte para a Paz».

Desde há muito que era nosso desejo visitar a Cidade Eterna, já porque quem tem boca vai a Roma, já porque, todos os caminhos a Roma vão ter.

O dia chegou e partimos. Atravessamos a Beira Alta cheia de pitorescos, e quando entramos na fronteira de Fuentes de Oñoro principiava a noite a cair. O *Sud-Express* avança por aí fora, logo que cumpridas as formalidades da Polícia e da Alfândega.

A travessia da meseta castelhana não tem história quando, como no nosso caso, é feita de noite. Antes porém que o sono chegue, contemplamos uma *féerie* de luzes, dando relevo às doiradas e venerandas pedras da catedral imensa de Salamanca, e nova arrancada sem que a sonolência nos invada.

Medina del Campo... Venta de Baños... Burgos... Miranda do Ebro... Vitória...

A manhã vem clareando e apresenta-se-nos ridente. A paisagem é diferente, agora. O sono que tarde deu sinal de si, desaparece por completo, à medida que a beleza do panorama se vai desbobinando, cada vez mais lindo, cada vez mais verdejante. Aproximamo-nos a grande velocidade dos Pirenéus.

Alsassua, Zumárraga, San Sebastian, Irun. Chegámos à última estação espanhola, e dentro de poucos momentos atravessaremos o Bidassoa, por uma das suas cinco pontes, que ligam pelo lado do Norte, a Ibéria à França.

Eis-nos em Hendaye onde teremos de permanecer umas horas, mas que decorrem rápidas. Hendaye tem que ver. É um povoado grande e bonito, limpo e bem urbanizado. Grande praia, bastante comércio, lindas perspectivas para a serra altaneira e para os vales mimosos.

À tarde, acomodados numa magnífica carruagem directa a Roma, percorremos na linha de Paris os 36 qui-

lómetros que nos separam de Bayone, onde inflectimos para a direita, a fim de seguirmos a via que corre na base dos Pirenéus.

Passamos em Pau, a grande cidade do sul da França, e depois em Lourdes, que já enxergamos fortemente iluminada. A linha margina um grande rio, e na outra margem a cidade que deve a sua importância às peregrinações que a ela afluem de todos os cantos do Mundo. A Basílica e a gruta, o casario e lá no alto da serra um grande hotel, tudo é visto a correr — na ida, já de noite, mas profusamente iluminado; mas na volta já em pleno dia.

De Lourdes e de Tarbes partem pequenos ramais ferroviários para servir no dorso da montanha pirenaica, estâncias termas de grande nomeada pelo seu valor terapêutico, como pelo clima de óptima salubridade e belezas naturais de enorme interesse turístico. Toulouse, a grande cidade que nos lembra logo a estação de rádio que a cada passo nos delicia os ouvidos com boa música. Narbonne,



Roma — A Praça de Veneza



Roma — O Coliseu

centro ferroviário importante a dizer-nos que quem vai para Barcelona, por via Cerbère, muda de comboio.

Não damos pela passagem nas cidades de Montpellier, Nîmes, Arles, mas em plena noite ainda, olhamos para o escuro exterior e vimos que, no céu, se elevavam grandes línguas de fogo. Espreitamos melhor, e mais e mais fogo enxergamos a sair de altas torres que se erguiam da terra plana. Atravessávamos uma zona industrial de grande importância, e consultado o horário, vimos que nos aproximávamos de Marselha, cidade que deveria ser um colosso, a ajuizar pela estação do caminho de ferro, enormíssima, e com linhas inúmeras e de grande extensão. Distinguem-se largos arruamentos iluminados, e ao longe, no Mediterrâneo, talvez em docas imensas, vislumbravam-se paquetes de grande porte, também iluminados.

Nova arrancada: Toulon, grande cidade também à beira-mar; San Raphael. A manhã clareava e a costa mediterrânea ia-se-nos patenteando à vista, ávida de contemplar a imensidade e beleza dos recortes. A fadiga nas viagens turísticas não conta, mas tão somente a ânsia de ver terras, de descobrir o desconhecido.

Cannes e Nice, com o dia já muito alto, mostra-nos toda a beleza de que os cartazes turísticos apenas dão uma pálida amostra. É a célebre «Côte d'Azur». Estamos a contornar as ramificações dos Alpes, e o asseio que se nota por ali fora é irrepreensível. Hotéis e mais hotéis; ruas e avenidas onde passeiam milhares de pessoas; esplanadas, praias cheias de encanto e de movimento. Ao atravessar Nice lembramo-nos do seu Carnaval famoso, e associamo-lo imediatamente ao de uma terra da Pátria distante, que também oferece todos os anos, aos forasteiros, um Carnaval de certo nível — Ovar.

Mónaco, o pequeno e famoso principado europeu, no extremo dum promontório acavalado sobre o Mediterrâneo. Monte Carlo, a capital do jogo e do prazer. Paisagens de sonho, para todos os lados, e instintivamente levamos a mão à carteira e pensamos que, tudo o que ela continha, dinheiro de quatro países, poderia aqui desaparecer, num abrir e fechar de olhos... Oh! o pano verde como é terrível...

Mais seis quilómetros percorridos e eis-nos na estação de Menton, a última da linha francesa. O fascínio desta Riviera é tal, que não o descrevemos por nos sentirmos incapazes de o fazer. Mais uns minutos decorridos, e nova fronteira atravessamos.

Estamos, agora, em Ventimiglia, onde acertamos em primeiro lugar o relógio, pela hora da Europa Oriental, adiantando-o 60 minutos.

Chegamos à Itália, pátria que é uma reunião de pátrias, e cuja unidade nacional foi conseguida a golpes de espada e de audácia, por Garibaldi, o célebre patriota que nasceu em Nice em 1807, e de quem vimos vários monumentos e ruas com o seu nome, nas cidades que visitámos, e que nos próximos artigos referiremos.

Prémios “Governador-Geral de Angola” e “Governador da Guiné”



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — 2.º sargento Manuel Lopes, 1.ºs cabos Gustavo Gomes Augusto do Nascimento e Ermezindo dos Anjos e soldado Amândio dos Santos Nunes, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola»; e soldado Manuel Aires da Costa, a quem foi atribuído o Prémio «Governador da Guiné».

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

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO HÁ 57 ANOS SE ESTREOU EM LISBOA O PRIMEIRO FILME PORTUGUÊS DE ENREDO...

POR VASCO CALLIXTO

O cinema português, ao contrário do que muita boa gente nova possa pensar, conta já mais de meio século de existência, pois foram os nossos avós que o fizeram nascer. A fotografia animada teve entusiastas e, naturalmente, foram os fotógrafos da época que mais se deixaram seduzir por uma arte que não tardaria a revolucionar o espectáculo público.

Produzidos no final do século passado e começo do actual os primeiros documentários, entre os quais se poderá apontar *A viagem do Príncipe Real às Colónias*, de 1907, recebido pelo público com agrado, o fotógrafo João Freire Correia, que havia fundado a «Portugália Film», de sociedade com Manuel Cardoso, decidiu-se a produzir filmes

de enredo. E para tema da sua primeira película de grande metragem, não hesitou em escolher a vida sanguinária do famoso salteador Diogo Alves, o célebre bandido que lançava as suas vítimas do alto do Aqueduto das Águas Livres, cujas proezas

emocionaram os espíritos alfacinhas e ainda hoje são recordadas. Enforcado no Cais do Tojo em 1841, Diogo Alves ressuscitou assim, 70 anos depois, na que foi a obra pioneira do cinema nacional.

Uma vida tão agitada como a de um facínora que amedrontou durante largos anos uma cidade inteira, tinha forçosamente que dar origem a um filme de grande

e complicada movimentação. Em 1909 o projecto começou a tomar forma e as filmagens iniciaram-se



num pequeno e improvisado estúdio da rua do Benfornoso, sob a direcção de Barbosa Júnior. Carlos Leal no protagonista, Luz Veloso na «Parreirinha», Nascimento Fernandes, Artur Rodrigues, Narciso Vaz, Lino Ferreira e João Tavares reviveram então os personagens que os folhetins já tinham popularizado. Mas o primeiro «Diogo Alves» ficou por concluir, quando já estavam filmadas três quartas partes do filme. Os principais actores partiram para uma *tournee* teatral ao Brasil e disseram adeus ao estúdio.

João Freire Correia, porém, não desanimou e confiou a João Tavares a encenação da fita, com uma nova equipa de técnicos e actores. Num novo estúdio do Bom Sucesso foram dadas as primeiras voltas de manivela e o certo é que esta segunda tentativa cinematográfica... teve o bom sucesso que todos desejavam! Os trabalhos chegaram ao seu termo, concluindo-se no prazo previsto. Realizado por João Tavares, com fotografia de João Freire Correia e Manuel Cardoso, o filme, com o título *Os Crimes de Diogo Alves*, teve por intérpretes Alfredo de Sousa (o bandido), Narciso Vaz, Artur Braga, José Clímaco e Frederico Matos.

A película apresentava numerosas cenas de exteriores, entre as quais avultavam as que foram filmadas no próprio Aqueduto das Águas Livres. Os interiores eram de construção difícil e de engenhosa movimentação, nomeadamente as sequências em casa da família Andrade — teatro dum dos mais horripilantes crimes de Diogo Alves — na taberna e no tribunal.

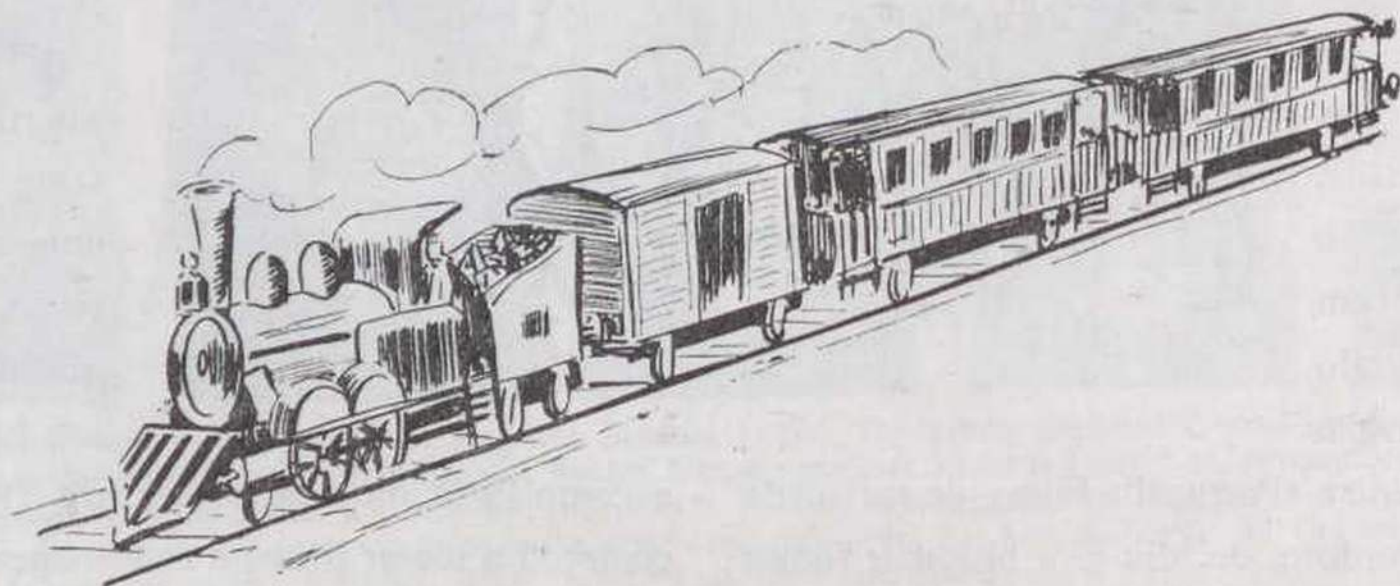
No meio de grande expectativa, *Os Crimes de*

Diogo Alves estreou-se finalmente em Lisboa, no «Salão da Trindade», na quarta-feira 26 de Abril de 1911. Nessa época, apenas mais cinco salas de cinema funcionavam em Lisboa: o Chiado Terrace, o Olímpia, o Salão de Alcântara, o Salão Foz e o Salão Avenida. A sessão da moda era ao sábado, começando os espectáculos durante a semana às 19.30 horas e aos domingos às 18 horas.

Curioso será transcrever as frases publicitárias que acompanharam a auspiciosa estreia do filme: «Reconstituição perfeita de todos os lances audaciosos da vida do grande criminoso», «Interpretação e cinematografia portuguesa» e «Fita exclusiva deste Salão». O êxito junto do público coroou a obra, pois a impressão causada foi enorme, a tal ponto que chegou a esboçar-se uma campanha contra o filme, com o fundamento que incitava ao crime.

Os Crimes de Diogo Alves conseguiu a proeza, até então nunca igualada, de esgotar durante uma semana a lotação do cinema onde a película se tinha estreado. Por fim, a 2 de Maio o filme saiu do cartaz.

João Freire Correia e a sua equipa, apesar do retumbante sucesso alcançado com o seu primeiro filme, não foram felizes com o segundo. Quando já preparavam a realização de *Carlota Ângela*, fita inspirada na obra de Camilo, as dificuldades surgiram e a «Portugália Film» foi obrigada a dissolver-se, terminando inglòriamente a sua actividade. Só oito anos mais tarde viria a produzir-se o segundo filme português de enredo, *A Rosa do Adro*.





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

TORNEIOS DA F. N. A. T.

CAMPEONATO NACIONAL DE GINÁSTICA

Realizou-se nos passados dias 22 e 23 de Junho, no Pavilhão Gimnodesportivo da Guarda, o Campeonato Nacional de Ginástica, em 1.^{as} e 2.^{as} categorias.

Concorreu a estas provas um grupo de ginastas do C. A. T. dos Ferrovários do Barreiro, cujo exemplo, esperamos, sirva de estímulo e exemplo para os restantes atletas desta tão salutar prática desportiva e educativa.

O nível técnico dos praticantes revelou franca melhoria em relação ao ano anterior, tudo levando a crer que a evolução verificada se reflectirá num progressivo aperfeiçoamento dos ginastas, alguns dos quais demonstraram aptidões para num futuro próximo atingir uma craveira bastante boa.

Os resultados foram os seguintes :

1.^a categoria — Inscreveram-se 8 concorrentes. Classificação geral :

1. ^o — António Cruz (Queluz)	33,20 p.
2. ^o — Luís Manepo (Caselas)	33,00 p.
3. ^o — Mário Vitória Santos (Ferroviários do Barreiro)	31,90 p.

O atleta do Barreiro ficou em 1.^o na prova de equilíbrio, com 7,75, e em 3.^o na prova de mãos livres, com 7,60.

2.^a categoria — Inscreveram-se 35 participantes. A classificação geral foi a seguinte :

1. ^o — Américo Afonso (Encarnação) ..	35,10 p.
2. ^o — Luís Baltasar Ribeiro (Encarn.)	34,75 p.
3. ^o — Vítor Gonçalves (Fer. Barreiro)	34,65 p.
4. ^o — Vítor Alexandre (Fer. Barreiro)	34,60 p.
5. ^o — José Almoeda (Fer. Barreiro)...	33,35 p.
6. ^o — Rafael Piçarro (Fer. Barreiro)...	33,10 p.

Bom conjunto de resultados dos ginastas do Barreiro, que inscreveram 7 atletas nesta categoria, e cujos melhores resultados nas diversas provas foram os seguintes :

Suspensão : 1.^o — Vítor Alexandre, com 9,00 ; 2.^o — Vítor Gonçalves, com 8,95 ; 3.^o — José Almoeda, com 8,95.

Equilíbrio : 2.^o — Vítor Gonçalves, com 8,80 ; 3.^o — Rafael Piçarro, com 8,65.

Mãos livres : 2.^o — Vítor Alexandre, com 8,70 ; 3.^o — Vítor Gonçalves, com 8,75.

Salto : 2.^o — Vítor Alexandre, com 9,00.

De salientar a regularidade de Vítor Alexandre que, tendo no entanto, fraquejado na prova de equilíbrio, se viu relegado para o 4.^o lugar da classificação geral.



NOTÍCIAS DE ANGOLA

ANDEBOL DE SETE

Os campeonatos distritais de andebol de sete registaram a inscrição de três equipas, tanto na categoria de seniores como de juniores : Ferroviário de Angola, Sporting de Luanda e Atlético de Luanda.

A 1.^a volta dos torneios terminou com a realização dos jogos entre as equipas do Sporting e do Ferroviário. Em juniores, a equipa do Ferroviário venceu a do Sporting por 10-8, após um jogo bastante equilibrado, encontrando-se no 2.^o lugar da classificação geral, por já ter averbado uma derrota com o Atlético. Aguarda-se com o máximo interesse a 2.^a volta, dado o equilíbrio revelado pelos três concorrentes.

Em seniores, verificou-se mais uma sensacional vitória do Ferroviário pela marca de 29-16, tendo a equipa vencedora revelado nítida superioridade técnico-táctica. Sem derrotas, o grupo do Ferroviário ocupa o 1.^o lugar da classificação geral.

ATLETISMO

Realizou-se em Luanda o «Torneio de Junho», competição que foi seguida com o máximo interesse, atendendo a que, até à última jornada, três clubes se encontravam em posição de vencer.

A vitória por equipas veio finalmente a pertencer ao Luanda e Benfica, seguido do Ferroviário de Angola, do Sporting de Luanda e, finalmente, do Atlético de Luanda.

Os tempos e marcas alcançados foram de um modo geral satisfatórios, mas merece especial realce a actuação do atleta juvenil do Ferroviário, Martin Roseira, considerado em valor relativo como o mais destacado e promissor atleta angolano, que obteve mais 2 *records* de Angola, na categoria de juvenis, a juntar aos 5 *records* que já possuía. Neste torneio, Martin Roseira saltou 3,32 m à vara, na sua primeira prova da época, e fez 34,4 s nos 250 metros barreiras.

Na prova de 3000 metros obstáculos, o recordista senior Botelho da Costa, do Ferroviário de Angola, não conseguiu melhor que 9 m 58 s, sendo batido pelo spor-

tinguista Domingos Vieira, que conseguiu a marca de 9 m 56,2 s.

FUTEBOL

Nos jogos do Distrital de futebol referentes à 12.^a jornada registou-se a vitória do Ferroviário sobre o Luanda e Benfica, por 2-1, e a do Atlético sobre o Maianga, por 1-0. A duas jornadas do termo do torneio a classificação era a seguinte :

	J	V	E	D	B	P
1. ^o — A. S. A.	12	12	—	—	61-6	24
2. ^o — Ferroviário ...	12	8	2	2	21-11	18
3. ^o — F. C. Luanda ..	12	6	3	3	31-15	15
4. ^o — Atlético	12	6	3	3	21-12	15
5. ^o — S. Paulo	12	3	2	7	15-25	8
6. ^o — Benfica	12	3	1	8	14-22	7
7. ^o — Maianga	12	1	3	8	11-41	5
8. ^o — Andúri	12	1	2	9	12-54	4



As equipas ferroviárias, constituídas por : João Louro/Manuela Águas, Ana Bela Vinagre/Fernando Bandeirinha e Nelza Madeira/António Duarte

NOTICIÁRIO DE DIVERSAS MODALIDADES

TÊNIS DE MESA

No intuito de desenvolverem as respectivas secções femininas de ténis de mesa, o Clube Ferroviário de Portugal e a Casa do Pessoal do I. N. I. I. (Instituto Nacional de Investigação Industrial) promoveram a realização de um torneio daquela modalidade, em pares mistos.

Os encontros realizaram-se pelo sistema da Taça Davies, isto é, constando de dois jogos individuais — homens e senhoras — e de um jogo de pares. As partidas tiveram lugar na sede do Clube Ferroviário de Portugal e foram disputadas com o máximo entusiasmo por todos os contendores.

Ao fim e ao cabo e atendendo a que o resultado era

o que menos interessava, o objectivo pretendido foi plenamente alcançado, pois se conseguiu não só ambientar um pouco as jogadoras ao clima dos jogos de competição, como se proporcionou a realização de uma série de jornadas que decorreram no mais franco espírito de desportivismo e amizade. Estão pois de parabéns todos os elementos que concorreram a este torneio.

As equipas da Casa do Pessoal do I. N. I. I. alinharam com a seguinte composição :

- A — Manuela Barbosa/Orlando Carrilho
- B — Zita Stocker/Carlos Florêncio
- C — Ana Maria Boto/José Almeida
- D — Joaquina Silvério/José da Cunha

Por motivos de força maior, esta última equipa, por sinal uma das que melhor comportamento revelou durante a fase preliminar do torneio, viu-se obrigada a desistir, não chegando a participar na fase final.

Foi a seguinte a constituição das equipas do Clube Ferroviário de Portugal :

- A — Romana de Freitas/Batalha Jardim
- B — Nelza Madeira/António Duarte
- C — Ana Bela Vinagre/Fernando Bandeirinha
- D — Maria Manuela Águas/João Antunes Louro

Resultados da fase preliminar :

Série A — 1.^a jornada :

Nelza/Duarte v. Manuela/Louro por 3-0
Manuela/Carrilho v. Joaquina/Cunha por 3-0

2.^a jornada :

Manuela/Carrilho v. Duarte/Nelza por 2-1
Joaquina/Cunha v. Manuela/Louro por 2-1

3.^a jornada :

Nelza/Duarte v. Joaquina/Cunha por 2-1
Manuela/Carrilho v. Manuela/Louro por 3-0

Série B — 1.^a jornada :

A. Maria/Almeida v. Zita/Florêncio por 2-1
Romana/Jardim v. Ana Bela/Bandeirinha por 2-1

2.^a jornada :

A. Maria/Almeida v. A. Bela/Bandeirinha por 2-1
Romana/Jardim v. Zita/Florêncio por 2-1

3.^a jornada :

Romana/Jardim v. A. Maria/Almeida por 2-1
Zita/Florêncio v. Ana Bela/Bandeirinha por 2-1

Nos jogos relativos à fase final obtiveram-se os seguintes resultados :

Apuramento do 7.^o e 8.^o classificados : Ana Bela/
Bandeirinha (C. F. P.) v. A. Maria/Almeida
(I. N. I. I.) por f. c.

Apuramento do 5.^o e 6.^o classificados : Joaquina/
Cunha (I. N. I. I.) v. Manuela/Louro
(C. F. P.) por 3-0.

Apuramento do 3.^o e 4.^o classificados : Nelza/
Duarte (C. F. P.) v. Zita-Florêncio (I. N. I. I.)
por 2-1.

Apuramento do 1.^o e 2.^o classificados : Romana/
Jardim (C. F. P.) v. Manuela/Carrilho
(I. N. I. I.) por 2-1.

As equipas ferroviárias, que se classificaram em 1.^o e 3.^o lugares, devem a sua posição às boas exibições realizadas nos jogos de pares, em que não perderam com nenhuma das equipas do I. N. I. I., tendo estas em contrapartida apresentado um melhor conjunto de valores individuais, o que explica o equilíbrio verificado nos jogos realizados.

REMO

Realizou-se no passado dia 7 de Julho o baptismo de mais uma unidade da frota do Clube Ferroviário de Portugal. A cerimónia realizou-se nas instalações do Clube, anexas à Estação Marítima de Alcântara, tendo o barco — um *yolle* de oito — recebido o nome de *Ferroviário*. Foram seus padrinhos, a sr.^a D. Claudina Ferreira e o sr. eng. Armando Cruz, então chefe do 2.^o Grupo do Material e Oficinas.

Efectuaram-se, entretanto, na pista da Junqueira, sob a organização do Clube Naval de Lisboa, por mandato da Federação Portuguesa de Remo, os Campeonatos Regionais de Júniores — Centro-Sul — a que concorreu uma tripulação ferroviária em *yolle* de 8.

A tripulação foi constituída pelos seguintes elementos : Carlos Nascimento, José Nascimento, Domingos Morgado, Manuel Tapadas, Serrano da Costa, António Maria Ribeiro, José Esteves, Silva Rosa e Luís Alves Augusto.

Em virtude de não terem competidor, os nossos atletas limitaram-se a correr sòzinhos, tendo portanto obtido o título de Campeões Regionais de Júniores.

*
* *

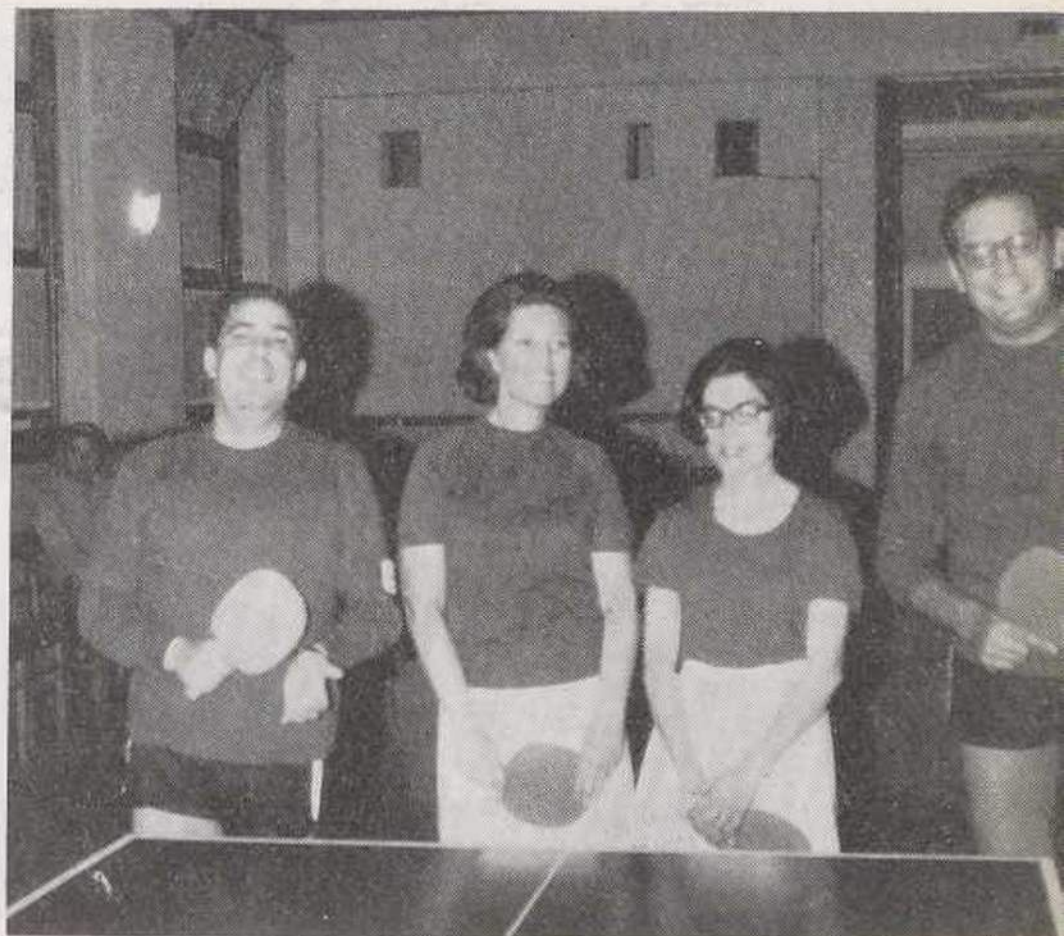
Os Campeonatos Regionais de Seniores realizaram-se na Figueira da Foz, a 21 de Julho, tendo-se inscrito o Clube Ferroviário de Portugal em *yolle* de 4 e em *yolle* de 8.

Em *yolle* de 4 competiram as tripulações da Associação Naval 1.^o de Maio, do Clube Ferroviário de Portugal e do G. D. da TAP. Triunfou a Associação Naval, que cortou a meta com meio-barco de avanço sobre os remadores ferroviários, que se classificaram em 2.^o lugar. Triunfo difícil mas justo da equipa local.

Constituição da equipa ferroviária : Manuel Bento, Filipe Junceiro, Domingos Bento, Luís Heitor Alves, Luís Alves Augusto (timon.) e José Monteiro (suplente).

Em *yolle* de 8, a equipa do Ferroviário competiu apenas com a do G. D. da CUF, tripulação de antemão favorita que venceu facilmente por cerca de 5 comprimentos.

Constituição da equipa : Fernando Lopes, Manuel



Duas das equipas concorrentes : Carlos Florêncio/Zita Stocker (I. N. I. I.) e Joaquina Silvério/José da Cunha (I. N. I. I.)

Toledo, Luís Ribeiro, Rogério Pires, José Vital, João Francisco, Carlos Alberto Silva, Luís Filipe Ferreira, Acácio Ferreira (timon.) e Alberto Coração Inácio (suplente).

*
* *

Nos dias 3 e 4 do corrente realizaram-se na pista da Barragem do Castelo do Bode os Campeonatos Nacionais de Júniores e Seniores, grandiosa organização da Federação Portuguesa de Remo, nos quais o Clube Ferroviário de Portugal se inscreveu em cinco provas : *yolle* de 4 (júniores), *yolle* de 8 (júniores), *shell* de 8 (seniores), *yolle* de 4 (seniores) e *yolle* de 8 (seniores).



Os grupos finalistas : Orlando Carrilho (I. N. I. I.), Romana Freitas (C. F. P.), Manuela Barbosa (I. N. I. I.) e Batalha Jardim (C. F. P.)



MEDIADOR FORTUITO

POR VASQUES BORGES

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA 1.ª SECÇÃO DE VIA E OBRAS

CHOVIA quando abandonava o cinema. Passava já da meia noite. Aconcheguei a gabardina, ergui-lhe a gola e dei nova posição ao chapéu para melhor me proteger. Depois, enfrentei a chuva, que era bastante fria.

Tomei o caminho habitual de regresso a casa. Porém, logo mudei rumo, enveredando por uma artéria secundária que, a poucos passos da casa de espectáculos, vira para a esquerda, o que me encurtaria em alguns metros a distância a percorrer, evitando assim molhar-me tanto. Tal artéria não era mais do que uma quelha que outrora tinha sido uma das ruas que ainda hoje recordavam as grandezas de tão antiga urbe. De pavimento primitivo, com as suas casas de arquitectura da época mas já em ruínas, estava mal iluminada. De onde em onde, cravados nas paredes dos prédios, viam-se braços de ferro com uma lâmpada protegida por um reflector de esmalte branco na extremidade, de tipo actualmente fora de uso.

Pouco mais de uma dezena de passos adiante, deparei com ela. Estava encostada a uma velha parede com os joelhos dobrados e a cabeça pendente sobre o colo.

Aproximei-me e, curvando-me, verifiquei que apenas se encontrava desmaiada, com a respiração quase normal, mas encharcada pela chuva que teimosamente continuava a cair. Resolvi prestar-lhe, sem perda de tempo, os necessários socorros a que um mínimo de sentimentos humanitários me obrigavam. Levantei-a e constatei que a ligeira indumentária que envergava, bem como os sapatos de agasalho que calçava, eram os apropriados para usar em casa e nunca na rua e muito menos com aquele tempo e àquela hora.

Não me foi difícil deduzir que alguma razão forte a obrigara a sair de casa precipitadamente.

Apoiada em mim para a conduzir a local onde pudesse ser socorrida e identificada, aprestava-me para a levar, quando ouvi, no extremo da quelha, passos rápidos e vigorosos.

Satisfeito, aguardei a chegada do providencial noctívago, pois certamente não se recusaria a auxiliar-me a dar o destino ao meu inesperado achado.

Chegado junto de nós, ao reconhecer a esposa, puxou imediatamente de uma pistola e, ao mesmo tempo que apertava o gatilho, disse-me: — «Vai pagar caro o atrevimento...».

De nada mais me lembro para além de uma chama azulada a sair do cano da arma. Quando dei acôrdo de mim, encontrava-me numa cama de hospital para onde tinha sido transportado. Por sorte, não me encontrava em risco de vida por a bala apenas ter roçado o ombro esquerdo, produzindo um profundo rasgo.

Dias antes de abandonar o hospital, fui visitado por um advogado, patrono do meu agressor, que me comunicou ter o seu constituinte, depois de ouvir a esposa, ido

voluntariamente entregar-se às autoridades. A versão da senhora, segundo o causídico, era uma acusação formal contra mim. Contava ela que, depois de eu ter batido à porta, e uma vez esta aberta, lhe pedira para descer. Como a minha voz lhe parecera familiar, descera, pensando tratar-se do marido. Quando chegara ao fundo das escadas deparara com um estranho que, sem dar ouvidos aos seus protestos, a arrastara para a quelha onde fora encontrada desmaiada. Acrescentava ainda que eu não levava a cabo os meus intentos por, no calor da luta, ela se ter cansado e desmaiado.

Providencialmente o marido tinha surgido no momento em que eu me aprestava para a arrastar comigo, mesmo desmaiada.

Acrescentou o advogado que eu iria ser pronunciado e pediu-me a minha versão dos acontecimentos. Não me fiz rogado e contei-lhe o que na realidade se passara, acrescentando que era um homem honesto, casado e com uma filha de sete anos a quem amava acima de tudo. Afirmei-lhe também nunca ter visto tal senhora até àquela noite e, de igual modo, não conhecer o marido.

Depois de me ter agradecido, abandonou o quarto, deixando-me a contas com uma dor mais forte do que a provocada pelo ferimento.

Restava-me apenas aceitar os factos e preparar uma defesa que de antemão previa vir a ser um fracasso.

Pus minha mulher ao corrente do que se passava, verificando que, pelo menos em princípio, não acreditava na minha versão. Anuiu no entanto a procurar o nosso advogado, saindo com um ar triste e compungido.

Fiquei só com a dor que a dúvida da minha mulher aumentara, até surgir o meu advogado, que não tardou. Contei-lhe o que se passara, concordando comigo que o caso não poderia ser esclarecido no meu julgamento, dada a acusação que me faziam, o que equivalia a uma condenação inevitável.

Afirmei-lhe ainda a minha intenção de envidar os maiores esforços para descobrir a razão porque a senhora se encontrava, naquele dia e àquela hora, desmaiada num local deserto, convicto de que, sem conhecer essa razão, me seria impossível provar a minha inocência e conseguir reabilitar-me.

Chegou o dia do julgamento e, como previra, o dia da minha condenação. Só nessa altura vi bem a causadora dos meus infortúnios. Nova ainda, de um loiro «picante», alta, elegante, de formas bem marcadas, era possuidora de uns olhos verdes, bonitos e irrequitos. Confesso que, depois de a analisar, me foi totalmente impossível classificá-la.

Lida a sentença condenatória, compreendi mais uma vez que, quer minha mulher, quer o meu advogado, duvidavam ainda da versão que eu de novo repetira perante o tribunal.

Embora a pena que me fora aplicada fosse leve, tive de recolher à prisão, o que me permitiu reflectir. Concluí então que algo haveria no passado da minha acusadora ou do casal que a obrigara, pela sua importância, a representar uma farsa e a sustentá-la perante o tribunal, levando-me à prisão, com o fim único de esconder algo que não lhe convinha revelar.

O que seria, porém?

Era a resposta a esta pergunta que me faltava. Logo que a conhecesse acabaria o meu pesadelo. Tracei um plano de acção e resolvi fazer polícia por conta própria. Pedi a alguns dos meus amigos e a minha mulher para procurarem informar-se sobre a vida do casal, desde a sua mocidade até ao presente. Era-me necessário, para atingir a ponta da meada em que me achava envolvido, escalpelizar intimamente essas duas figuras do meu drama.

Pedi insistentemente à minha companheira que colaborasse na busca, pois tínhamos a obrigação de defender a filha, que tanto amávamos, das consequências que sobre ela recairiam de ser filha de um indivíduo que, por veredicto de um tribunal, sofrera um castigo infamante. Concordeu comigo, parecendo, pela primeira vez, começar a aceitar a minha versão dos factos e deixando-me na cela a alegria de uma nascente confiança num futuro novamente feliz.

*
* * *

Passara já um mês e as notícias que ia recebendo eram de resultados negativos. Um ou outro elemento já conhecido mas nada de palpável que diminuísse o receio de ver terminado o meu período de prisão sem solucionar o problema. Obcecava-me o desejo de saber o motivo da situação em que me encontrava antes de abandonar a prisão.

Enquanto, qual caleidoscópio, me passavam pela mente estas e outras preocupações, aguardava com ansiedade e ternura a visita de minha mulher e minha filha, no único dia em que tinha a ventura de a ver e a beijar.

Chegaram por fim. Depois de dedicar os primeiros momentos da visita a minha filha, foi com sofreguidão que perguntei a minha mulher se me trazia quaisquer novidades com interesse.

Não respondeu imediatamente e, com um encolher de ombros, a fisionomia triste e desalentada, respondeu que, o que soubera, pouco ou nada deveria adiantar para a solução do meu problema.

Instada contou que, no cabeleireiro onde fora no dia anterior, ouvira duas damas comentar o que se passara tendo uma delas, que parecia conhecer de perto a vida

do casal, estranhado a situação por que passara a senhora que eu tão prontamente socorrera. Ouvira-a ainda afirmar que, se o irmão da minha acusadora viesse a saber do que se passara, o facto poderia vir a ter funestas consequências para os causadores do drama. A uma observação feita pela sua interlocutora, respondera que conhecia a «vítima» e um seu irmão mais velho, actualmente a residir numa das nossas províncias ultramarinas, indicando inclusivamente o nome e a cidade onde aquele trabalhava. Perante o interesse da amiga, contou que tinham ficado órfãos muito novos e que fora esse irmão que sempre a tinha acompanhado e orientado a sua educação e ele lhe dedicava

um amor e dedicação tais que atingia as raízes da idolatria. O seu afastamento verificara-se quando a irmã, contra sua vontade, casara com um indivíduo que sempre levava uma vida desregrada, perdendo-se por botequins e casas de má nota. Recendo que o cunhado, depois do casamento, continuasse a levar a mesma vida, resolvera afastar-se não sem antes dar de conhecer a tal homem o ódio que lhe votava e lhe afirmar que, apesar de longe, continuaria a velar pela irmã e não hesitaria na altura própria, se fosse necessário, a proceder contra ele de acordo com as circunstâncias de momento.

Logo que minha mulher se calou, dei-lhe mostras da minha satisfação, afirmando ser aquilo mais do que esperava obter e que, o que ouvira, vinha, até certo ponto, confirmar a opinião que formara sobre o assunto. Minha mulher olhou-me com tristeza, parecendo até duvidar das minhas faculdades mentais por nada ver no relato que me fi-

zera que pudesse contribuir para modificar a minha situação.

Logo que fiquei só, comecei a pôr em prática o plano que architectara à medida que ouvia minha mulher; tinha a convicção que era o princípio do fim.

Como na localidade em que residia o irmão da loira «picante», como a apelidara, trabalhava um médico meu amigo, servi-me dele para procurar a ponta do novelo que envolvia o mistério. Escrevi-lhe contando o que se passara e pedindo-lhe para averiguar o que pudesse sobre o indivíduo, inclusivamente se, na noite fatídica, este se encontraria na cidade ou se se ausentara para a metrópole.

A resposta não se fez esperar e, tal como previra, o nosso homem encontrava-se na metrópole no dia indicado; não fora difícil ao meu amigo, na sua qualidade de amigo do indivíduo e de seu médico assistente, «confessá-lo». Com esta resposta em meu poder, pedi a minha mulher que informasse o advogado de que necessitava urgente-



Aprestava-me para a levar, quando ouvi, no extremo daquelha, passos rápidos e vigorosos

mente de lhe falar. Este não se fez esperar e, de posse dos novos elementos que eu lhe indiquei, concordou em que o irmão da minha acusadora deveria ser o personagem-chave do caso, assentando em fazer imediatamente o pedido de revisão do meu processo, pois compartilhava agora da minha opinião.

Chegado enfim o dia da nova audiência, escassos dias antes de expirar a minha detenção, encontrei-me de novo na sala do tribunal. Esta, com os magistrados e restantes intervenientes do julgamento, tinha o mesmo aspecto que apresentava na primeira audiência. Quase o mesmo público, vendo-se porém agora, junto do meu advogado, um novo personagem, que este me confidenciou ser o irmão da jovem loira «picante», que, por sua vez, se sentava junto do marido. Soube igualmente pelo meu advogado que o irmão já tudo lhe relatara, faltando apenas a nova e autêntica versão da irmã para tudo terminar como eu esperava e ansiava.

O «nosso homem», o infeliz e impulsivo irmão da senhora, a quem um exagerado e doentio amor fraternal transtornara de modo a obrigá-lo a abandonar o único ente querido que possuía, contou então:

— Que determinada pessoa que nomeou, lhe dissera recentemente conhecer o cunhado e que este continuava a fazer a mesma vida que fizera em solteiro, sacrificando a esposa que se encontrava à beira de uma depressão nervosa que lhe seria fatal se alguém não a libertasse antes, das garras de um tal tirano. Sempre cego pelo amor que dedicava à irmã, nada mais quisera ouvir, não cuidando sequer de obter a confirmação do que ouvira, partira imediatamente rumo à metrópole e à cidade onde vivia a irmã e onde chegara precisamente no dia em que tudo acontecera. Imediatamente se dirigira a casa dela e chamara-a à porta, tendo ela descido para o receber. Ao perguntar-lhe pelo marido, recebera como resposta que não estava em casa nem sabia onde, àquela hora, o poderia encontrar. Brusca e nervosamente, mostrando as suas intenções, dissera-lhe que se deveria encontrar em qualquer antro de vício, onde teria de o procurar, e afastara-se acto contínuo, levando atrás de si a irmã que se lhe agarrara implorando que a esperasse, rogos a que não dera ouvidos. Que metera pela quelha por ser aquele o caminho que, de casa da irmã, mais rapidamente o levaria ao centro da cidade; esta, embora chovesse, teimava em segui-lo e só por alturas do meio da artéria sentira que se libertara, sem cuidar de saber como ou porquê.

Não conseguindo encontrar o cunhado, regressara a casa da irmã mas, ao assomar à entrada da quelha ouvira barulho e uma detonação; precipitara-se para o local mas, ao fazê-lo, reconheceu a voz do cunhado e constatar a presença de mais duas pessoas. Como tivera a consciência de ser o involuntário causador do drama, retirara-se para o hotel onde tomara, no dia seguinte, pela imprensa, conhecimento do que se passara. Regressara então ao ultramar na intenção de aí aguardar notícias que, finalmente, recebera por intermédio do seu médico assistente e amigo.

O resto foi simples e rápido. A confissão da minha ex-acusadora foi a confirmação absoluta da outra e, ao ser-lhe perguntado porque deixara condenar um inocente respondeu ter consciência de ter realmente procedido mal, o que lamentava, mas que tanto ela como o marido estavam prontos a reparar, na medida do possível, todo o mal que tinham causado; o motivo por que se calara residia no facto de ter de, a todo o transe, evitar um encontro entre o irmão e o marido a sós que, a dar-se, teria de certo consequências gravíssimas para ambos e, portanto, para ela por se tratar dos únicos familiares que possuía e aos quais amava doidamente; que esperava deixar, com a ajuda do tempo, serenar tudo para depois entrar em contacto com a sua vítima e reparar todo o mal que lhe tinha feito; afirmou ainda congratular-se por tudo se ter esclarecido mais cedo do que contava para tranquilidade do homem que levava à prisão e para a sua total reabilitação.

RECORDANDO O PASSADO

Poemeto alusivo a um «épico» feito de um reduzido grupo de ferroviários da C. P., em viagem de instrução e recreio por terras de Espanha, no ano de 1951

I

... O comboio partiu com a flor da comitiva,
Todo ufano pela honra de a levar;
E mais longe a levaria se não fora
O aviso urgente do chefe da gare:

II

«Heróicos ferroviários portugueses!
Sustai vossa aventura, não mais além!
Voltai para trás que ides errados,
Mudai de pronto para este trem».

III

E os nove ousados passeantes,
Valentes, destemidos, sem pavor...
Bateram em heróica retirada,
Dando provas de alto valor.

IV

Porém, ao notarem o abandono
A que foram votados p'los companheiros,
De ânimo forte cometeram a façanha
De chegar ao almoço, entre os primeiros!

V

E comendo... comendo sem medida,
Quanto lho permitia a força humana,
Chegaram a Monserrate cobertos de glória,
Quais «heróis» da Terra Lusitana.

VI

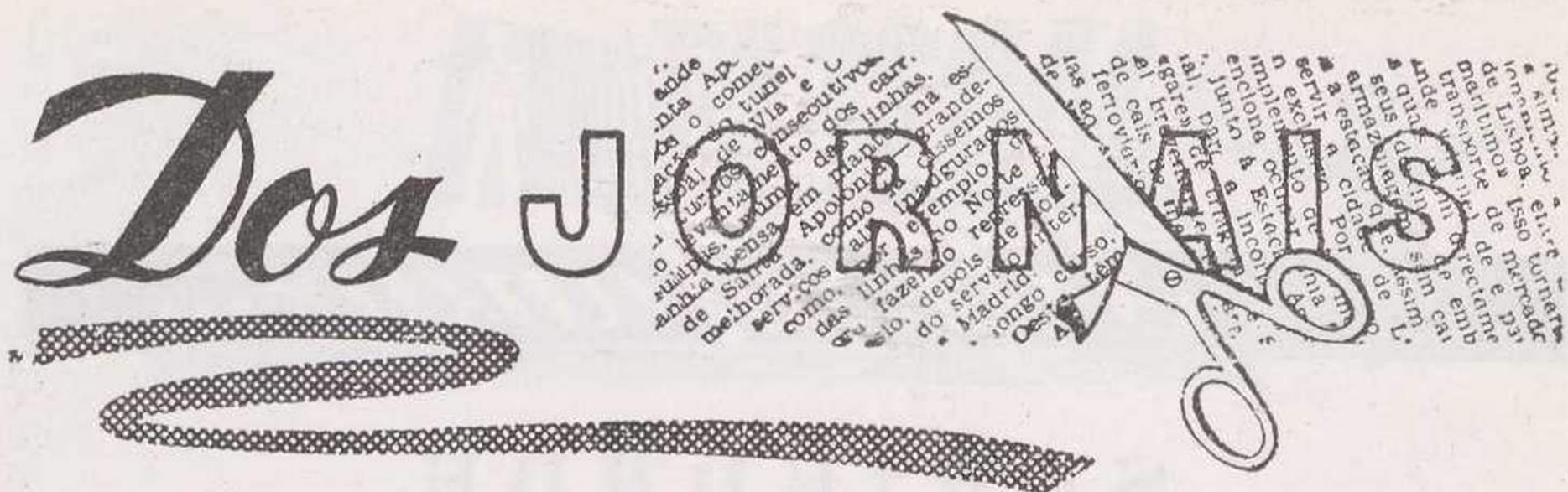
Então o Chefe Murta, corajosamente,
Exclamou: «Oh! Denodados companheiros!
De estômago forte e coração indulgente:
Qual será maior honra e glória?
Ser condutor do Mundo, ou de tal gente!»

JOÃO GONÇALVES — MÉDICO DA C. P. (Excursionista)

Mantive-me, após a libertação, em contacto com o irmão da senhora que encontrara na quelha. Tornámo-nos amigos e convidei-o a trocar o hotel pelo seio da minha família até ao seu regresso. Como aceitasse, deu-me a oportunidade de avaliar bem os seus dotes de bondade, inteligência e cultura, que o tornavam uma companhia agradabilíssima. Pude também averiguar que o seu maior desejo era ficar, como outrora, na companhia da irmã, tanto mais que deixara de duvidar da felicidade do casal. Não me foi difícil conseguir conciliar tudo e a resolução que o meu amigo tomou de aceitar a oferta da irmã e do cunhado para viver com eles foi aceite de parte a parte com grande júbilo. Com bastante pena minha e da minha mulher e, muito especialmente, de minha filha que se lhe tinha dedicado bastante, o meu novo amigo abandonou o meu lar para ocupar o seu lugar num outro que para ele representava a coroação de todos os seus anseios.

Foi ao ultramar para arrumar os seus assuntos e no regresso instalou-se definitivamente junto da sua querida irmã a fim de, como nos seus tempos de solteira, poder continuar a velar pela sua completa felicidade, o que para si próprio representava a própria felicidade.

Hoje, tal como eu, é um homem feliz. Pelo meu lado, quase esqueci o que agora me aparece como um mau sonho, por, fortuitamente, ter desempenhado o papel de mediador no seio de uma família que até então me fora completamente desconhecida.



Novas perspectivas no transporte de frutas e hortaliças a longas distâncias

UM dos obstáculos que se levanta à expansão de certas culturas, nomeadamente de frutas e produtos hortícolas, é a distância entre os centros de produção e do consumo, agravada pelas dificuldades de os conservar no estado fresco.

Quando se trate de produtos caros — como é o caso de certas primícias e dalgumas frutas — a utilização do transporte aéreo ou de camiões e vagões frigoríficos permite vencer grandes distâncias e levá-los até aos grandes centros consumidores, onde a sua cotação cobre os maiores encargos determinados pelo transporte em tais condições. Todavia, para a maioria das frutas e hortaliças frescas, o recurso ao avião ou aos transportes frigoríficos não é compatível para o nível normal dos seus preços. Isso impede que tais produtos, deterioráveis com o tempo, possam dirigir-se para mercados mais distantes, tendo de contentar-se com as possibilidades oferecidas pelos mercados mais próximos. Daqui certas flutuações nos preços, as incertezas na colocação dos produtos, factores estes que, no seu conjunto, podem comprometer o êxito económico das respectivas explorações.

Admite-se que uma boa cadeia de frio, com instalações polivalentes, possa vir, em parte, a resolver o problema. Todos os países mais evoluídos estão empenhados em estabelecer uma eficaz rede de frigoríficos e os correspondentes transportes — sempre com a ideia dominante da polivalência — para que, ocupando-se de muitos e variados produtos alimentares, baixem os encargos a ponto de poderem interessar as frutas e os produtos hortícolas mais baratos.

Entretanto, uma descoberta feita nos Estados Unidos parece vir abrir novas perspectivas no transporte e conservação desses produtos. Trata-se da descoberta ocasional, feita pelo especialista norte-americano David Dixon, sobre a conservação numa atmosfera de azoto.

Vale a pena relatar o que se passou.

Como se disse, David Dixon é um especialista em questões de conservação e refrigeração de alimentos, e, em particular, de legumes frescos e verduras. No decurso dos seus ensaios, registou-se, a dada altura um engano ou omissão num dos frigoríficos que estava a ser utilizado. Terminado um ensaio, o mecanismo da câmara frigorífica falhou e esta ficou cheia de azoto, com a total ausência de oxigénio. Dias depois, ao pretender usar novamente a câmara, verificou-se ter havido o acidente, pelo que houve necessidade de reparar a avaria e retirar o azoto que saturava a atmosfera do frigorífico. Com sur-

presa, viu-se que uma alface que ali se encontrava, esquecida do ensaio anterior, se apresentava fresca e apetitosa como tivesse sido apanhada há poucas horas; ora, passados já tantos dias, com uma temperatura e numa atmosfera normais, a alface deveria encontrar-se totalmente decomposta. O comportamento desta alface, num estado óptimo de conservação, foi o ponto de partida para uma nova linha de pesquisas que levou Dixon a investigar a fundo as propriedades do azoto, na ausência do oxigénio, como agente para a conservação de hortaliças, verduras e frutas. Enquanto o oxigénio é o principal factor responsável pelo processo de maturação, o azoto saturando a atmosfera da câmara frigorífica actuara como paralisador desse processo. O desenvolvimento vegetal suspendera-se completamente ao ponto da alface parecer ter estado submetida a uma temperatura inferior a 20° negativos, temperatura esta a que não é possível sujeitar este tipo de produtos.

No prosseguimento desta linha de investigação, Dixon conseguiu demonstrar, praticamente, a eficácia do emprego do azoto no transporte e conservação de frutas e produtos hortícolas sensíveis, e isto quer no plano técnico, quer económico. Assim, uma importante empresa de transportes norte-americana equipou 25 camiões, com um dispositivo que injecta azoto no estado gasoso durante o trajecto a percorrer, chegando os produtos a mercados afastados de muitas centenas de quilómetros como se tivessem sido há pouco colhidos.

Acrescenta o autor do artigo onde fomos colher estas informações que o processo de conservação em referência não altera, em nada, as características organolépticas, nem a apresentação dos produtos, permitindo — ao contrário do que vulgarmente sucede — colher os produtos perfeitamente maduros, sem que o tempo de espera e o transporte a longas distâncias os alterem. Mesmo os frutos mais delicados, como os morangos e as framboesas, chegam até aos consumidores nas melhores condições.

Este novo sistema de transporte, que começou a tomar incremento nos Estados Unidos há pouco mais de um ano, está já a preocupar ali as grandes companhias de transportes aéreos, pois produtos até agora transportados por avião, estão a ser levados por estrada, não obstante as grandes distâncias existentes entre os centros de produção e os muitos mercados consumidores daquele país. Inclusivamente, centros produtores mais próximos vêem-se preteridos pela concorrência de outros onde a produção decorre em condições mais favoráveis. Os primeiros 25 ca-



Filosofando...

SERIEDADE

Os tempos mudaram muito e, longe de melhorar, a natureza humana piorou. O mal não é deste nem daquele país, é universal. O homem, que se considera evoluído, não tem dado provas de perfeição moral que possam comparar-se com o imenso progresso técnico que alcançou. A falta de seriedade é o sintoma característico de uma doença que afecta gravemente a época em que vivemos. Os compromissos tomados não se respeitam. Excedem-se, por via de regra, os prazos estipulados nos contratos. O carpinteiro prometeu ir num determinado dia e não aparece senão quatro ou cinco dias depois, quando aparece. O pedreiro comprometeu-se a fazer determinada obra por um preço e vem dizer, ao cabo de uma semana, que já não a pode executar segundo o orçamento que apresentou. O pintor não garante a perfeição do trabalho se não for ele a escolher e a adquirir os materiais, o que representa, inevitavelmente, um acréscimo de despesa. Mas se tivermos de recorrer a certas actividades intelectuais, também teremos de formular algumas razões de queixa. A inteligência sofre dos mesmos defeitos de que dão provas as profissões manuais. O mal é endémico. A febre do dinheiro, a ânsia dos prazeres, o «volte-face» inesperado, o negar hoje o que ontem se afirmava, a cobardia moral, os interesses criados, as pequenas e grandes traições, o descaso que se faz da honra própria e a desfaçatez com que se ataca a honra alheia constituem os vícios mais salientes de uma época em que as sombras se sobrepõem às claridades e se perdeu a confiança em muita coisa que nos habituáramos a considerar imutável. As palavras mudam de significado e as expressões perdem

o sentido a que nos tinham habituado. A certeza é um vocábulo que já não tem cabimento no dicionário. A gratidão, o dever, a lealdade deixaram de ter o conteúdo que, geralmente, se lhes atribuíam. O carácter deixou de ser fundido em metais nobres para ser moldado em material plástico. Num coração de ouro pode enxertar-se uma válvula de polietileno. O futuro reserva-nos, certamente, grandes surpresas. Mas o presente não deixa de nos oferecer, também, algumas. E não se pode dizer que sejam de molde a alegrar a existência — e a tornar menos pesado o fardo que carregamos às costas.

(Do Jornal *A Capital*)

UM TEMA PARA MEDITAR

Só os actos humanos te fazem crescer, abrir e tornar-te mais homem.

Introduz a reflexão e a decisão pessoal onde não há senão instintiva consequência do meio, ou resignação...

É moda!

Toda a gente o faz!

Talvez, mas julga-o pessoalmente.

Gosto muito de tal filme porque os críticos são favoráveis.

Lês tal livro, porque é um prémio literário.

Ouves uma música, porque agrada a toda a gente.

Pára. Detém-te; julga e decide tu mesmo.

Quanto mais lentamente a água jorra na máquina melhor é o café.

Dá tempo a que a tua vida passe pelo filtro do teu espírito e da tua consciência e ela será um sucesso.

É vivendo mais profundamente que te tornarás cada vez menos um indivíduo e cada vez mais uma pessoa.

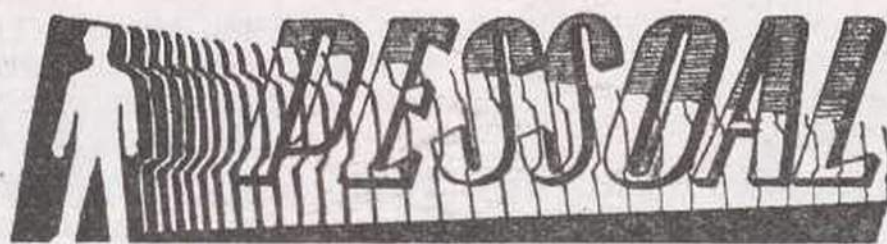
(Adaptação da obra de MICHEL QUOIST, *Construir*, extraído do *Boletim do Caminho de Ferro de Benguela*)

miões que serviram para os ensaios em escala prática estão hoje a ser ampliados aos milhares, devido a economia do transporte e aos resultados positivos alcançados.

É de esperar que, dentro em pouco, este sistema de transporte se imponha em todos os países, nomeadamente naqueles onde a produção horto-frutícola destinada à exportação representa algo na sua economia. Também no caso português, em que o factor distância a que se encontram os grandes centros consumidores europeus e as correspondentes dificuldades nos transportes têm constituído obstáculo sério ao desenvolvimento das culturas horto-frutícolas para a exportação em fresco, o novo sistema de transporte em câmaras saturadas de azoto representa uma conquista capaz de abrir as portas desses mercados a alguns dos nossos produtos.

Pensamos que se trata duma questão com interesse bastante para que os responsáveis pelo nosso sector horto-frutícola se debrucem sobre ela e analisem todas as suas possíveis perspectivas práticas, com vista ao fomento das exportações de produtos de tal origem.

(Do Jornal do Comércio)



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho findo

A Agente de tráfego de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Joaquim da Cunha Pereira.

A Agentes de tráfego de 2.ª classe — o Escriurário de 1.ª classe, José Domingos de Sousa Brazão e o Factor de 1.ª classe, António Dias.

A Adido técnico de 3.ª classe — o Preparador, Júlio Rodrigues.

A Enfermeiros principais — os de 1.ª classe, Claudino Vieira de Brito e António da Silva Cabral.

A Enfermeiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Vasco dos Reis Cruz e Cunha, Manuel de Matos Pereira e António Duarte da Silva.

A Guarda-freios de 2.ª classe — os Agulheiros de 3.ª classe, Diamantino Loureiro Neves, Diamantino Fouto Jacinto, José Francisco Pires Gonçalves, Manuel Gavancha, José Martins Aleluia, Jaime da Graça dos Santos, João Ambrósio Madeira Tonaco, Armando Rasteiro Marques, Agostinho da Silva Ferreira, Mário de Matos Heitor, Armando dos Santos Ramires, Joaquim Marques Tôco, António Monteiro Martins Raimundo, Herculano da Conceição Silvestre, Francisco Teixeira de Barros, Francisco Oliveira Sousa Pinto, Manuel Vieira Queirós, David Paixão Félix, Raul Martins Carvalho, Virgílio Marugeiro da Costa, Alfredo Lopes Vieira, Rolando Figueira, António Carvalho de Sousa, António José Aleluia e Manuel Neves Coelho; e os Serventes de 2.ª classe, Álvaro Soares de Magalhães, Augusto de Oliveira Medina, José Duarte de Oliveira, António José Galo Torradinhas, Justino António Parreirinha Ganhão, Alberto Ferreira Constantino, António Maria Fernandes, Agostinho da Silva Freitas, Manuel Machado Martins, André Amaro Lopes, Manuel da Cruz Ferreira, António Duque Pimentel, José Pereira Gomes, António Borges Almeida, Manuel Panão Girão, Mário da Silva António, Fernando Gaspar Santos Abreu, Manuel António Gonçalves, Manuel de Oliveira Gonçalves, João Pires Gravaia, João Querido Melão, António Moreira da Silva, António Duarte Freitas, António de Oliveira, Manuel Maria da Silva Rodrigues, Manuel Lopes Fernandes Margarido, Adão Pereira da Silva, Artur Candeias, António Mestre Guerreiro, José da Costa Inácio, Manuel Gil Amadeu, Abílio Girão Monteiro de Oliveira, António Amaro Pereira, João Ricardo de Sousa, José Pereira, António Ferreira Semedo, Adélio Fernandes Andrade, Mário Reis dos Ramos, José Teixeira, José António Baptista, José Coutinho Carvalho, António Sousa Lopes, Fernando dos Santos Azevedo, Joaquim Cerqueira, Arménio Antunes e José da Costa Lima.

A Fiscais do pessoal da revisão de bilhetes — os Revisores principais, Silvestre Henriques e Manuel Joaquim Cabrita.

A Revisores de bilhetes principais — os de 1.ª classe, José Carrilho Capelão e Adélio Manuel da Fonseca.

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel António Lança, José Rodrigues Barão, António Loureiro e António José Mendes.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Manuel Sousa Júnior, António Pereira Bacelar, Vitorino de Oliveira Jorge e José Augusto Coelho.

A Revisores de bilhetes de 3.ª classe — o Guarda-freios de 2.ª classe, António Guerreiro Rafael; e os Serventes de 2.ª classe, António José Moreira, Belmiro Pereira Monteiro, Manuel Correia Pinto, Manuel Guedes da Silva, Francisco Gomes da Silva, José Agante da Costa Roso, José dos Santos Olas, José da Rocha Soares Constante, Joaquim Lopes Barracas e Francisco Dias Lourenço Raimundo.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim Nogueira e José Monteiro.

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, António Bento Sousa, Eugénio Lopes Grilo, José Pinto Ferreira, Carlos Rodrigues Serrano Pimentel, Fernando Dias Bispo, Manuel Moreira de Sousa, António Lapo, Manuel Marques Breda e Manuel Ferreira Letra.

A Agulheiro de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Artur da Silva Marques.

A Agulheiros de 3.ª classe — os Serventes de 2.ª classe, José Farias Lopes, Fernando Loureiro Vieira, Vicente Farinha Mocho, Adão Oliveira da Costa, Eduardo Gomes Ribeiro e João Perpétuo Marques.

A Chefes de lanço principais — os de 1.ª classe, Rafael Cordeiro e Júlio Gaspar.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Vieira dos Santos, Abraão Rodrigues, António Joaquim Tomé da Rocha e José António da Silva Recto.

A Chefe de lanço de 2.ª classe — o Chefe de distrito, José Lopes.

