



Mário Abrantes

Alguém pode acreditar?

“Política séria!”

É este o slogan de alguém que andou pelo PSD, passou a dirigente do Chega (como quase todas figuras de proa deste partido, a começar pelo seu fundador e líder eterno) e foi eleito à condição de deputado, condição essa que o obrigou a desmentir o tanto mal que ele e os seus colegas de partido diziam deles antes, agarrando-se ao lugar e tornando-se independente, para acabar candidatando-se por uma diferente força política, importada da Madeira...

Alguém pode acreditar na seriedade da política, em tal contexto?

Tal como aqueles que bradam contra a corrupção e exigem limpezas a torto e a direito, usando essa isca para arranjar votos, mesmo que fique tudo no ar e ninguém saiba a que corrupções e limpezas específicas se referem, mas que, em concreto, preferem desviar as atenções dos mais distraídos ou dos descontentes para insultar qualquer desgraçado ou desgraçada a quem o erário público paga “para não trabalhar” e usufruir do rendimento mínimo (RSI)...

Alguém pode acreditar na seriedade política em tal contexto?

Ou como aqueles que durante três anos, falando mal deles e ameaçando rasgar acordos, viabilizaram a política do governo PSD/CDS/PPM e seguraram-nos no poder regional, para no quarto ano, já com o historial político negativo da coligação governamental das direitas cumprido, se afastarem do barco para não serem eleitoralmente contaminados pelos malefícios que ajudaram a causar...

Alguém pode acreditar na seriedade política em tal contexto?

E também como aqueles que com falsa humildade perante os eleitores tentam desinfetar as suas pústulas políticas identificadas pelo Tribunal de Contas como foi o caso das nomeações e substituições políticas abusivas de quase uma centena de dirigentes em muitas Secretarias Regionais, ou condenadas pela Comissão Nacional de Eleições, e enviadas para o Ministério Público como suspeita de crime, como foi o caso da violação dos deveres de imparcialidade e neutralidade com as suas publicações eleitoralistas nas redes sociais do governo regional já em período pré-eleitoral, com eleições regionais já marcadas para 4 de fevereiro... E isto para não falar na vontade publicamente expressa por José Manuel Bolieiro de continuar a fazer (como está a fazer) uma discricionária e igualmente abusiva campanha eleitoral à custa das estruturas e funções governativas oficiais da Região...

Alguém pode acreditar na seriedade política em tal contexto?

E finalmente como aqueles que apresentaram, com razão comprovada, 10 queixas à Comissão Nacional de Eleições, tendo como alvo o governo PSD/CDS/PPM, por quebrar as regras da imparcialidade e neutralidade a que está obrigado em pré-campanha, mas depois manipulam entidades independentes por dever estatutário como por exemplo Cooperativas Agrícolas, para convocarem para a sua sede os respetivos associados para ações de campanha eleitoral do partido de Vasco Cordeiro.

Alguém pode acreditar na seriedade política em tal contexto?



Luís Machado da Luz *

As locomotivas da Doca: algumas curiosidades

Na sequência das notícias vindas a público a respeito da recuperação de uma das duas locomotivas a vapor utilizadas na construção do porto de Ponta Delgada ainda existentes, em particular a do Açoriano Oriental de 28 de dezembro de 2023, considero pertinente a divulgação de informação adicional acerca do tema.

Deverá, desde logo, colocar-se em elevado destaque a importância da recuperação do património em apreço, que decorre do facto de se tratar das últimas locomotivas do mundo com bitola de *Brunel*¹, o que catapulta este património para um patamar verdadeiramente único. Esta bitola, criada por *Isambard Kingdom Brunel*², foi utilizada entre 1838 e 1892, sobretudo no País de Gales, tendo sido abandonada devido à uniformização da bitola em Inglaterra³, em que prevaleceu a bitola padrão ou bitola de *Stephenson*. Tal processo levou a que centenas de locomotivas, carruagens e vagões fossem destinados à sucata ou adaptados à bitola padrão. Os esforços de guerra decorrentes da I e II Grandes Guerras ditaram a sua eliminação integral em Inglaterra e, supostamente, em todo o mundo.

Durante longos anos julgou-se não existirem quaisquer exemplares desta bitola, até que, em 1981, *Colin Garratt*, um famoso fotógrafo e viajante inglês em busca das últimas locomotivas a vapor por todo o mundo, descobre as duas locomotivas existentes no porto de Ponta Delgada⁴. O subsequente interesse manifestado por diversas entidades inglesas na respetiva aquisição levou a que as mesmas fossem levadas para o museu Carlos Machado, em Ponta Delgada, sendo expostas no jardim exterior do referido museu. Expostas em condições pouco apropriadas, rapidamente se deterioraram, sendo posteriormente transportadas para as oficinas da Secretaria Regional das Obras Públicas. O seu destino como sucata estava iminente!

Foi por iniciativa diligente e louvável do Senhor Engenheiro José Manuel Pacheco Rego Costa, então Diretor do Porto e Administrador-Delegado da Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada, que se procedeu, em meados da dé-

cada de 1990, à sua devolução a essa entidade, antecessora da atual Portos dos Açores, S.A., já em elevado estado de degradação e com uma das locomotivas parcialmente desmontada e desprovida de alguns dos seus componentes.

Mais recentemente, em fase de discussão do Plano da Região Autónoma dos Açores para 2021, por iniciativa do deputado do partido Iniciativa Liberal, Dr. Nuno Barata de Almeida e Sousa, foi incluída no referido Plano a ação 8.2.22 – Restauro das locomotivas a vapor do porto de Ponta Delgada, no valor de 80.000 euros. Na sequência desta iniciativa seguiu-se a celebração de um protocolo entre a Direção Regional da Cultura e a Portos dos Açores, S.A., com vista à recuperação e musealização das locomotivas, o que permitiu ter-se chegado até aqui.

Chegados a este ponto, o que falta, entretanto, é outro tanto.

É a esse outro tanto que me dedicarei em próximo artigo.

¹A bitola é a largura da via-férrea, determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois carris. Existem várias bitolas, sendo a mais frequente a de *Stephenson*, ou bitola padrão. A bitola de *Brunel* é uma bitola de sete pés, tendo sido criada inicialmente para a linha entre Londres e Bristol (*Great Western Railway*) e, posteriormente, para grande parte do País de Gales.

²Isambard Kingdom Brunel foi um famoso engenheiro inglês do tempo da primeira revolução industrial, considerado uma das mais inventivas e prolíferas figuras da história da engenharia, autor de diversas pontes, viadutos, túneis e navios (os maiores navios até ao aparecimento do Titanic).

³Este processo é conhecido como Guerra das Bitolas (*Gauge War*).

⁴Esta descoberta foi anunciada entusiasticamente pela rádio BBC nos seguintes termos: “uma descoberta histórica foi efetuada nos Açores”.

* *Doutorado em Sistemas de Transportes pela Universidade de Coimbra, ao abrigo do Programa MIT Portugal*