

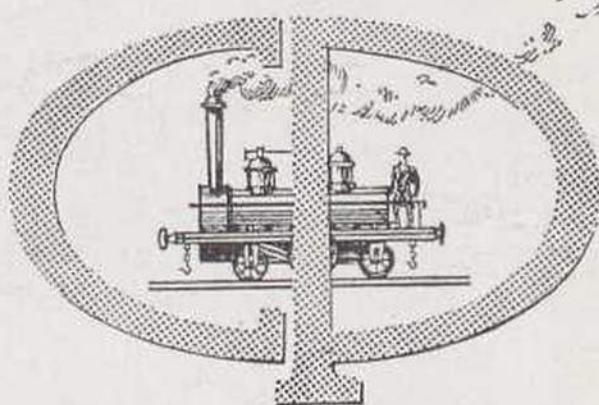
Boletim da C. P.

Número 464

Fevereiro de 1968



Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 464 • FEVEREIRO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

TEATRO PARA FERROVIÁRIOS



Por louvável iniciativa da Administração da C. P., a Companhia do Teatro Nacional Popular dedicou o seu espectáculo de 10 do mês findo aos ferroviários e suas famílias. Representou-se no Teatro da Trindade, em Lisboa, a peça A esposa trocada, drama em 2 actos de Thomas Middleton, desempenhada pelos actores Assis Pacheco, Lígia Teles e Francisco Ribeiro (Ribeirinho), nos principais papéis.

Com a ampla sala literalmente cheia — eram poucos para uma classe tão numerosa os 700 lugares disponíveis da sessão — o espectáculo, para além do seu incontestável mérito artístico, constituiu uma significativa jornada de confraternização entre pessoal dirigente e dirigido, de todos os escalões — objectivo social que domina os propósitos actuais da Administração na sua sã política de valorizar e dignificar o trabalho e a profissão do ferroviário.



À ENTREGA DOS PRÉMIOS ADMINISTRAÇÃO-1967 PRESIDIU O DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA

COM o ceremonial do estilo teve lugar, em 29 de Janeiro, a solene entrega dos prémios instituídos pelo Conselho de Administração da Companhia para distinguir e galardoar agentes que no decurso de cada ano se evidenciam na prática de actos dignos de louvor, particularmente daqueles que pela sua índole revelam a generosidade e os sentimentos humanos que caracterizam a classe ferroviária.

A sessão realizou-se na Sala de Conferências da Direcção-Geral, em Santa Apolónia. Presentes além do sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, os srs. engs. Júlio José dos Santos, director da Exploração, Perestrelo de Guimarães, chefe do Departamento da Via e Obras, Óscar Amorim, subchefe do mesmo Departamento, Alves Ribeiro, chefe do Serviço da Conservação e dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia e editor do *Boletim da C. P.*. Presente ainda em representação do chefe da Região Norte



►
O eng. Espregueira Mendes, ilustre director-geral da Companhia, enaltece a heróica acção dos agentes distinguidos com o Prémio Administração-1967, na salvaguarda de vidas que lhes estão confiadas

o sr. eng. Luís Oliveira Santos, do Sector da Via e Obras de Campanhã.

A escolha da Administração recaiu desta vez sobre os três seguintes modestos agentes, de cuja acção heróica o *Boletim da C. P.* conferiu oportunamente destacada e justa notícia, e dos quais o primeiro — infelizmente morto em serviço vítima do acto de abnegação que lhe valeu o prémio agora concedido — foi distinguido a título póstumo :

Alcina Vieira Teixeira — Guarda de P. N. de 1.ª classe, porque no dia 11 de Maio de 1967, ocupando o seu posto na passagem de nível ao km 38,614 da linha do Douro, perdeu a vida, trucidada pelo comboio n.º 6121, ao salvar uma mulher que tentou atravessar a via férrea sem obedecer ao aviso que lhe havia feito.



O marido da falecida guarda de P. N. Alcina Vieira Teixeira — o chefe de distrito da Região Norte Eduardo de Castro — recebe comovidamente das mãos do director-geral da Companhia o Prémio Administração-1967, concedido a título póstumo a sua esposa

Adão Pereira da Silva — Servente de 2.ª classe, porque no dia 27 de Setembro de 1967, nas proximidades da estação de Quintans, salvou um indivíduo que se havia deitado sobre a via com o propósito de suicidar-se, arriscando a sua própria vida, pois em tão abnegado acto chegou a ser colhido pela locomotiva do comboio n.º 331, sofrendo ferimentos.

António da Costa Silva — Servente de 3.ª classe, em serviço na estação de Rio de Mouro, porque



A entrega do prémio ao ferroviário Adão Pereira da Silva, de Quintans

no dia 3 de Maio de 1967, com risco da própria vida e evidenciando, uma vez mais, um alto espírito de abnegação e de sacrifício pelo seu semelhante, salvou de morte certa uma mulher que atravessava desprevenidamente a passagem de nível situada à saída daquela estação no momento em que se aproximava o comboio n.º 4872.

Representava a falecida guarda de P. N. Alcina Vieira Teixeira, seu marido, Eduardo de Castro, chefe de distrito, da Região Norte.

Antes da outorga dos prémios constituídos por relógios — signo da pontualidade que deve reger os caminhos de ferro — o sr. eng. Espregueira Mendes confessou o seu agrado em ser intérprete da Administração na entrega desses prémios para actos tão honrosos e prestigiantes para a Empresa. E profundamente emocionado por ter de conferir um prémio a título póstumo, o ilustre director-geral entregou ao marido da guarda Alcina um relógio de sala, com inscrição nominal e referência de prémio, bem como relógios de pulso aos outros dois agentes laureados. Simultaneamente foi-lhes entregue honrosas mensagens do Conselho de Administração conferindo-lhes eloquentes louvores.

No final da sessão, os agentes premiados foram calorosamente felicitados por todos os funcionários superiores presentes.



Os dois agentes que compareceram à sessão, com elementos das suas famílias, após a distribuição dos prémios

PROMOÇÕES

Altos cargos ferroviários

O Conselho de Administração, em sua sessão de 28 de Dezembro último, decidiu as seguintes promoções nos mais elevados quadros da hierarquia ferroviária:

Eng. *Vasco Gomes Viana* — a chefe do Departamento do Material e Oficinas

Eng. *Rogério Belém Ferreira* — a adjunto do director da Exploração.

Eng. *Fernando Lopes Guerra* — a chefe da Região Sul

Eng. *Basílio Lencastre da Veiga* — a chefe do Serviço de Compras

Eng. *José Valério Vicente Júnior* — a chefe do Serviço de Electrotécnica

Eng. *Eduardo Ferrugento Gonçalves* — a chefe do Serviço de Estudos da Exploração

João Frederico Pires — (Representante-Geral da Companhia em Paris) a subchefe de Serviço

— ★ —

O eng. Vasco de Magalhães Gomes Viana, nasceu em Lisboa em 4 de Julho de 1898. Possui o curso de engenharia mecânica do I. S. T.. Admitido na C. P. em 1927, como engenheiro praticante, no depósito de Campolide, fez toda a sua brilhante carreira de técnico e de estudioso de máquinas nos sectores diversos do Material e Tracção — o que muito contribuiu para a proficiência dos cargos que tem ocupado. Em 1929 foi colocado nas Oficinas Gerais de Lisboa-Santa Apolónia e em 1944, como engenheiro principal, passou a chefiar a 2.ª Circunscrição do M. T.. Foi depois, sucessivamente, chefe dos Serviços Técnicos e Oficinas e chefe dos Serviços Técnicos e Eléctricos. Em 1966 foi promovido a subchefe de Divisão — ou seja, segundo a nova orgânica de 1967, a subchefe de Departamento.



Eng. R. Belém Ferreira, adjunto do director da Exploração



Eng. Vasco Viana, chefe do Departamento do Material e Oficinas

acção bastante notável na escolha e aquisição de material circulante, tractor e rebocado, para a Companhia, tendo-se deslocado por diversas vezes, nessas elevadas funções, ao estrangeiro. As novas fases de reapetrechamento e modernização do parque ferroviário nacional levadas a cabo nos últimos anos, e em contínuo curso actual, com tão vivo sucesso, muito são devidas ao seu experimentado conselho e valiosa intervenção.

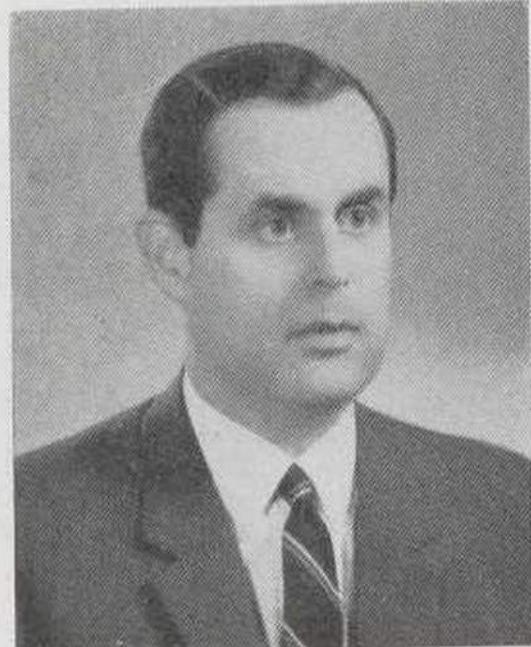
O eng. Rogério Belém Ferreira, nasceu em Lisboa em 27 de Outubro de 1918. Tem o curso de engenheiro civil do I. S. T.. Admitido na C. P. em 1945 na Divisão da Via e Obras, transitou mais tarde para o Serviço de Estudos daquela Divisão. Em 1949 foi colocado no Serviço do Movimento da Divisão da Exploração. Promovido a chefe da 3.ª Zona (Barreiro) em 1963, a subchefe do Serviço do Movimento em 1964, ascendeu a chefe do Serviço de Estudos da Exploração em 1965.

A experiência adquirida nos Serviços de Estudos da Via e Obras e da Exploração tornaram-o um técnico competente e profundamente conhecedor das estruturas ferroviárias da Empresa. Nessa qualidade foi chamado a fazer parte de vários grupos de trabalho e de missões ao estrangeiro de grande responsabilidade, para estudo e lançamento da orgâ

gânica mais apropriada à remodelação da C. P.. O eng. Belém Ferreira é, assim, um dos principais e mais entusiásticos artífices da actual reorganização dos serviços ferroviários.

O eng. Fernando Soares Lopes Guerra, nasceu na Guarda em 4 de Junho de 1921. É diplomado em engenharia electrotécnica pela Faculdade de Engenharia do Porto. Admitido na C. P. em 1949, fez toda a sua carreira ferroviária, até ao presente, na Divisão da Exploração. Esteve primeiramente no Serviço de Estudos e Aprovisionamentos transitando mais tarde para o Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Em 1956 ingressou no Serviço do Mo-

O eng. Vasco Viana tem exercido, com grande aprumo, uma



Eng. F. Lopes Guerra, chefe da Região Sul (Barreiro)

vimento. Foi promovido a chefe da 3.ª Zona (Barreiro) em 1964 e a subchefe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização em 1966. Nesse mesmo ano foi colocado no Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento.

O eng. Lopes Guerra distinguiu-se particularmente no complexo labor de gerência do movimento de comboios, onde se revelou técnico dinâmico e altamente qualificado. Nesse sector participou em missões ao estrangeiro e tem sido representante da Companhia em algumas conferências e reuniões internacionais.

O eng. Basílio Alberto Lencastre da Veiga, tem o curso de engenharia mecânica da Faculdade de Engenharia do Porto. Nasceu em Macau, em 30 de Setembro de 1915. Admitido na C. P. em 1945 na Divisão do Material e Tracção, foi nomeado no ano seguinte engenheiro praticante e colocado na 4.ª Circunscrição Oficial de Campanhã. Sucessivamente esteve na 2.ª Circunscrição Oficial de Lisboa e no 3.º Grupo Oficial do Barreiro, até que em 1959 foi transferido para o Serviço de Oficinas e Aprovisionamentos. Em 1960 ingressou



Eng. B. Lencastre da Veiga, chefe do Serviço de Compras

no Serviço de Compras e Recepção e em 1963 ascendeu a subchefe do Serviço de Abastecimentos.

O permanente contacto com os sectores oficiais de aprovisionamentos da Companhia fizeram-lhe granpear, com assinalável proveito, amplos conhecimentos e experiências na esfera dos abastecimentos onde por notável mérito ascendeu agora à superior chefia.

O eng. José Valério Vicente Júnior, nasceu em Colares (Sintra), em 19 de Maio

mérito, um dos principais e mais destacados obreiros da iniciação e prosseguimento da electrificação das nossas linhas.

O doutor eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, nasceu em Lisboa, em 12 de Agosto de 1928. É diplomado em engenharia civil pelo I. S. T. e doutorado pelo mesmo Instituto Superior (tese apresentada: A potência de transporte como elemento fundamental na moderna planificação ferroviária). Admitido na C. P. em 1956 no Serviço de Estudos da Via e Obras, foi promovido a engenheiro de 3.ª classe em 1957, a engenheiro de 2.ª classe em 1960 e nomeado em 1961 adjunto à Divisão.

Colocado, em 1963, no Serviço da Conservação foi promovido, em 1964, a chefe da 2.ª Zona da Via e Obras, com a categoria de engenheiro de 1.ª classe. Em 1965, é transferido para o Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento, onde ascendeu a engenheiro principal, em 1967.

O eng. Ferrugento Gonçalves é desde os seus tempos escolares um estudioso profundo dos temas do caminho de ferro.

Para isso muito deverá ter contribuído, certamente, a formação recebida de seu pai, prestigioso dirigente ferroviário com assinalável folha de serviços prestados à ferrovia.

Assistente de 1.ª classe do I. S. T., rege entre outras, e desde 1961, a cadeira de Caminhos de Ferro, sendo como tal e por designação do ministro das Comunicações vogal especialista em Caminhos de Ferro do Conselho Superior de Obras Públicas. Na Companhia procedeu a numerosos estudos de engenharia civil ferroviária e de planeamento da

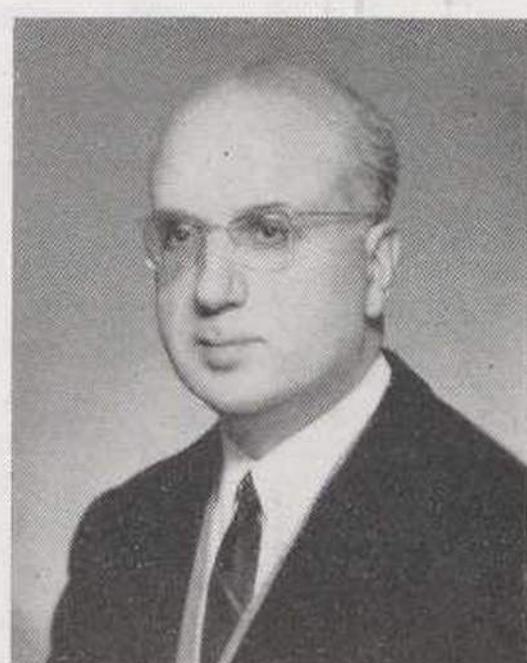
modernização da via, de apreciável valia. Em missão de serviço de via e pontes e de planeamento a estudos gerais ferroviários, visitou oficialmente algumas redes europeias. É perito de transportes terrestres para um dos grupos de trabalho da EFTA.

O sr. João Frederico Pires, nasceu no Entroncamento em 28 de Agosto de 1907. Admitido na C. P. em 1925 como praticante provisório de escritório da Divisão da Exploração, passou três meses depois a praticante. Em 1926 foi nomeado empregado de 3.ª classe, e depois de ter percorrido todos os escalões do quadro do pessoal de escritório dessa época foi transferido, em 1939, para a Divisão Comercial com as funções de subagente comercial. Em 1943, é promovido a agente comercial, em 1947 a inspector, em 1948 a inspector principal,



Eng. Valério Vicente Júnior, chefe do Serviço de Electrotecnia

de 1921. Possui o curso de engenharia electrotécnica da Faculdade de Engenharia do Porto. Admitido na Companhia em 1948, na Divisão do Material e Tracção, foi colocado no ano seguinte na 3.ª Circunscrição Oficial do Entroncamento. Em 1953, com o início dos trabalhos preparatórios da electrificação das vias férreas, foi escolhido pela Direcção-Geral para ingressar na Comissão de Estudos da Electrificação dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde teve operosa e destacada actuação, merecedora como o foi — e por diversas vezes — de elogios e citações oficiais. Com a passagem à reforma do presidente dessa Comissão de Estudos, passou a exercer funções de grande relevo e responsabilidade na organização e na condução dos principais trabalhos, de gabinete e de linha, concernentes à electrificação da linha do Norte e ramais seus afluentes. É assim, e por extraordinário



J. F. Pires, subchefe de Serviço (Representante-Geral da Companhia em Paris)



Eng. E. Ferrugento Gonçalves, chefe do Serviço de Estudos da Exploração



FISCALIZAÇÃO AUTOMÁTICA DE BILHETES À ENTRADA E SAÍDA DE ESTAÇÕES. — Como já demos notícia em edições anteriores, generaliza-se por forma crescente a utilização de máquinas automáticas de venda de bilhetes directamente ao público, e as de controle automático desses bilhetes à entrada e à saída das estações, com dispensa total do elemento humano — considerado hodiernamente encargo moroso e caro ...

A gravura apresenta um desses modernos sistemas, provido de computadores para rejeição e fiscalização de bilhetes, em uso no caminho de ferro americano do Illinois (Illinois Central Railroad), onde o afluxo de passageiros, através dele, se calcula em 70 000 por dia. Uma cancela, a meio do trajecto dentro do corredor da máquina, abre-se, para cada passageiro, na medida em que o computador aceita, perfura e devolve o bilhete ao seu portador — com a indicação, para o caso das «assinaturas», do número de viagens sobrantes.

Este sistema em uso nas vias férreas norte-americanas e no metropolitano de Londres está sendo estudado para se adoptar nalguns caminhos de ferro europeus. Foi nesse propósito que na sequência de visitas a outros países, se deslocaram recentemente a Portugal os directores da *Litton Industries*, de Londres, J. Milton e de França, Paul du Chayla e Yves Delbars, para ouvirem as impressões da técnica ferroviária nacional relativamente a estas máquinas. A reunião na C. P. foi presidida pelo eng. Francisco de

em 1955 a adido técnico de 1.ª classe e em 1961 a adido técnico principal.

Prático competente, profundamente conhecedor da língua francesa, o sr. Frederico Pires distinguiu-se especialmente no Serviço Comercial e do Tráfego no estudo e na planificação de tarifas internacionais bem como na condução dos assuntos comerciais da U. I. C., tendo-lhe sido distribuídos trabalhos de elevado nível técnico, executados com indiscutível merecimento. Desempenha actualmente — e desde 1958 — as funções de Representante-Geral da Companhia em Paris.

— ★ —

Na mesma sessão do Conselho foi superiormente resolvido transferir para a Comissão Técnica de Coordenação os srs. engs. Sebastião Horta e Costa, ex-chefe do Departamento do Material e Oficinas e José de Sousa Gomes, ex-chefe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização — este extinto pela sua inclusão no Serviço de Electrotecnia, recém-criado.



Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento e a ela assistiu o dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia.

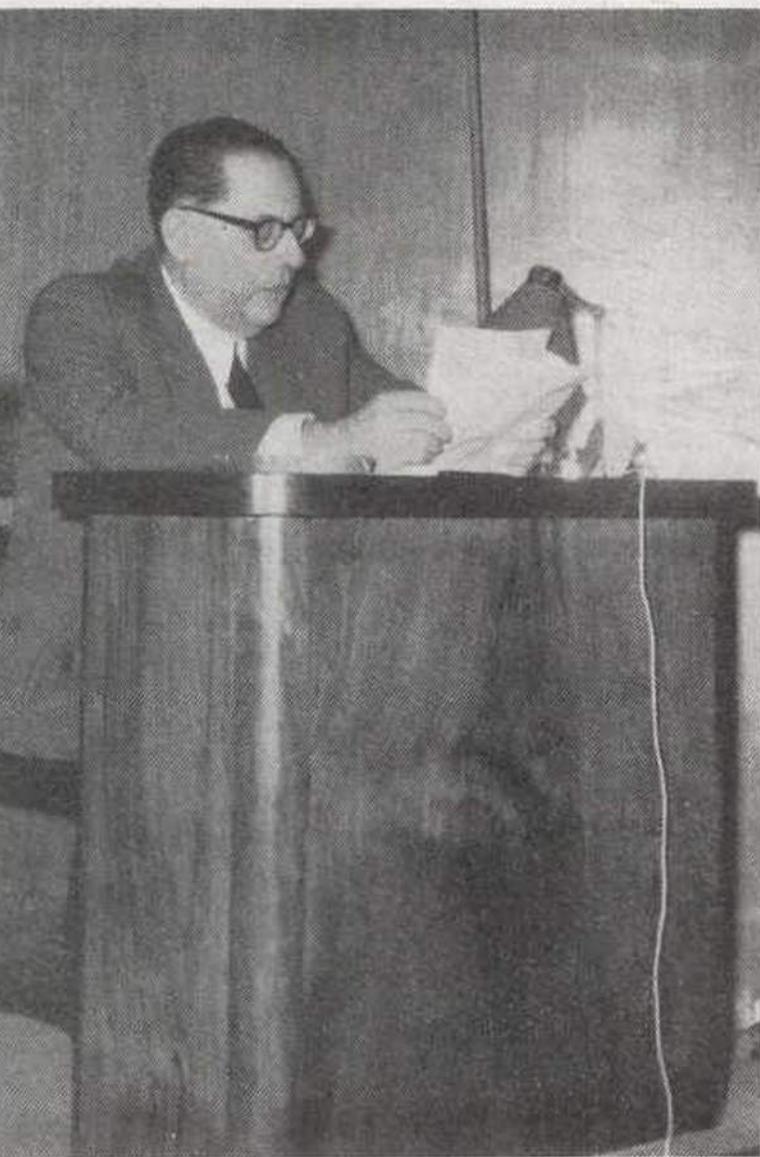
Ao que nos consta, a Sociedade «Estoril» está bastante interessada na instalação deste sistema de controle automático na sua linha de Lisboa a Cascais.

J. Bruges de Oliveira

O Conselho de Administração, em sessão de 25 de Janeiro pretérito, por proposta do seu presidente, sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, aprovou um voto de congratulação pelo êxito da operação cirúrgica a que foi submetido o chefe do Serviço da Secretaria da Administração, sr. João Bruges de Oliveira (Conde da Praia da Victória), que secretaria as sessões do Conselho.

Ao voto proposto associaram-se o Conselho Fiscal, o director-geral e o director da Exploração.

O *Boletim da C. P.* associa-se igualmente à honrosa solicitude da Administração da Companhia e saúda efusivamente o ilustre ferroviário.



AS EXIGÊNCIAS POSTAS ÀS EMPRESAS NACIONAIS PELO DESENVOLVIMENTO DO CAMINHO DE FERRO

AS INDÚSTRIAS DE MATERIAL CIRCULANTE

PELO ENG. VASCO GOMES VIANA

CHEFE DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

FOI-ME dado tratar um tema que me deixa seriamente embaraçado na orientação a seguir no decurso da minha curta intervenção, não pela vastidão ou pela dificuldade do assunto que vou tratar, mas sim pelo facto de estar falando perante uma assembleia, na sua quase totalidade, perfeitamente conhecedora dos assuntos que vou abordar.

Sei que desagradarei a alguns dos presentes mas feli-citar-me-ei se conseguir, com as minhas desataviadas pa-lavras, prender a vossa atenção e alicerçar as bases para uma amena discussão.

Posto este breve introito vou entrar propriamente no assunto que me foi proposto tratar.

1. — *Necessita o caminho de ferro possuir oficinas para a conservação do seu material circulante?*

Todas as organizações ferroviárias, quer sejam per-tença do Estado, quer sejam exploradas por empresas concessionárias ou sejam pertença de entidades particu-lares, prestam um serviço de interesse público que se pode considerar como um dos de maior responsabilidade.

Sendo assim, têm de condicionar a sua acção por forma a cumprir com o que lhes é imposto pelo serviço público, em especial cumprir um horário devidamente es-tudado e aprovado superiormente.

Para isso tem que possuir em activo serviço, um parque de unidades tractoras e de transporte que dê para cumprir o horário estabelecido e ainda para assegurar reservas, rebocar comboios de serviço e permitir a imo-bilização de um certo número de unidades para visitas periódicas e para reparações de conservação. Normalmente atribui-se para aqueles serviços acessórios e para as imo-

bilizações atrás referidas, 20 % do parque de material tractor existente. No caso da C. P., para manter em horá-rio 400 unidades é necessário possuir 500 unidades mo-toras em parque.

O serviço de utilidade pública que os caminhos de ferro têm de garantir com regularidade não lhes permite alienar para outros o encargo da conservação do seu ma-terial circulante.

De facto, as empresas particulares não ferroviárias, não podem encarregar-se de fazer a conservação de todo o material circulante ferroviário, com aquela regularidade e interesse que só o caminho de ferro pode dar, lutando quase sempre com enormes dificuldades em pessoal téc-nico especializado, tanto operário como dirigente.

Qual seria a empresa particular, não ferroviária, que não trocaria os encargos assumidos com o caminho de ferro, por um outro trabalho que lhe desse melhores proventos?

O caminho de ferro, possuindo oficinas com várias secções, pode, em caso de urgente necessidade, destacar pessoal operário de uma secção para outra dentro da mesma oficina ou entre oficinas diferentes e, por vezes, localizadas a algumas centenas de quilómetros.

Haverá alguma empresa particular, não ferroviária, que pudesse proceder de igual modo, sem prejuízo da sua produção normal e sem faltar a encargos contraídos?

Em todo o mundo ferroviário que conheço, posso afirmar-vos, às empresas ferroviárias possuem as suas próprias oficinas e não entregam a outros a conservação do seu material circulante, quer tractor, quer de transporte.

Presentemente e no caso da C. P. incumbe aos três grupos oficiais, ao do Norte, ao do Centro e ao do Sul, com uma população de 4500 operários, aproximadamente, a conservação do seu parque de material circulante, cons-tituído, em números redondos, por:

- 500 unidades tractoras;
- 1200 unidades de transporte de passageiros;
- 9000 unidades de transporte de mercadorias.

Se considerarmos que uma parte importante daquele número de operários, da ordem dos 8 %, tem a seu cargo, além de outros trabalhos que não merece a pena mencionar, a conservação das unidades e instalações da Via Fluvial, a conservação das instalações de abastecimento de combustíveis e de água espalhadas por todo o Portugal e ainda a conservação e outros trabalhos levados a efeito no material circulante de empresas particulares, verificamos que o manter em efectivo serviço e em média, o material circulante mencionado atrás, é realizado por 0,36 de operário.

Pelo que acabo de dizer, estou a pressentir nalguns dos colegas aqui presentes e mais avisados nesta matéria, uma certa ânsia de protesto por não ser comparável a mão-de-obra levada directamente e a Gastos Gerais a cada classe de veículos mencionados atrás e mesmo entre os vários tipos de veículos de cada classe.

A separação por classes e tipos, levar-me-ia longe de mais e não seria nos escassos minutos que me foi dado para ter a honra de vos dirigir algumas palavras sobre este assunto, que eu poderia elucidar-vos convenientemente.

Sem separar por tipos, mas apenas por classes, a média aproximada é a seguinte :

	Operários
— Vagões	0,08
— Carruagens	0,9
— Locomotivas e automotoras	4,5

Estes números entendem-se para Postos, Depósitos e Oficinas, incluindo o fabrico para Armazém, de peças e conjuntos destinados ao material circulante.

De considerar que na média indicada de 0,36 operários por unidade do material circulante em serviço, figura não só a mão-de-obra levada directamente à conservação, como também a mão-de-obra acessória, isto é, a que é levada a Gastos Gerais.

2. — Colaboração da indústria privada

Na conservação do material circulante tractor e de transporte, as empresas ferroviárias não podem, como

dissemos atrás, alienar para segundos essa conservação; porém, na construção desse mesmo material pode e deve entregar essa construção às indústrias privadas, quase sempre melhor apetrechadas para o efeito. No entanto e em países bem industrializados, as empresas ferroviárias colaboram vincadamente com as suas indicações e com a sua experiência, nos estudos de novas unidades motoras e de transporte.

Vem a propósito citar que presentemente e num âmbito muito vasto, existe a efectiva e eficaz orientação da O. R. E. (Office de Recherches et Essais), departamento técnico da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro).

A C. P. que faz parte destes organismos, tem dado a colaboração que lhe tem sido possível com os limitados recursos, em número, do seu pessoal técnico. No entanto já fizemos parte como peritos de algumas Comissões da O. R. E. e da U. I. C. e mantemos uma frequente correspondência de colaboração com aquelas entidades, fazendo-nos representar nas reuniões anuais das Comissões da U. I. C. onde são aprovados os estudos levados a efeito por Subcomissões e com o objectivo de serem publicadas normas técnicas e de orientação geral.

Tudo o que acabo de dizer serve para corroborar a activa colaboração, orientação e até a activa interferência que tem o caminho de ferro na concepção do material circulante.

* * *

No caso português, a limitação das suas necessidades em material circulante e as dificuldades por que tem passado a C. P., especialmente desde que tomou a seu cargo as linhas do «Sul e Sueste» e do «Minho e Douro» em 1927, situação que se agravou com a incorporação da Beira Alta e das linhas de Via Reduzida em 1947, levaram a nossa indústria a não se interessar pela construção de material ferroviário, dada a irregularidade com que se poderiam estabelecer encomendas, sempre bastante limitadas.

Assim e durante muito tempo o pouco que se fez no nosso País foi feito nas próprias oficinas do caminho de ferro, que para isso tinha instalações e tinha experiência, mas com limitações quanto a quadros de pessoal operário pelas necessidades de manter a conservação do material circulante. Vem a propósito dizer que está para muito breve o início da construção de 175 vagões fechados do tipo U. I. C.; porém, este trabalho extra vem ocasionar uma paralisação de uns cinco meses na grande reparação de vagões que estamos realizando na cadência de 2 vagões por dia, mas mantendo os levantes periódicos em 16 por dia útil.

* * *

Facilidades de créditos externos e dos concedidos pelos Planos de Fomento, tornaram possível uma bastante rápida modernização do material circulante, especialmente tractor.

As primeiras automotoras e locomotivas diesel chegaram a Portugal em fins de 1948 ainda sem auxílio externo e, passados 20 anos, isto é, em 1968, deve estar substituída por motorização diesel e eléctrica, quase toda a tracção a vapor, na via larga e no serviço normal.

Ficarão possivelmente com tracção a vapor dois pequenos troços da linha do Douro e linha do Minho por deficiências das pontes existentes nesses dois troços.

A nossa indústria animada por esta renovação e pelas possibilidades dadas pelos créditos externos e pelos Planos de Fomento, começou a interessar-se pelo caminho de ferro. Porém, presentemente, apenas podemos contar para uma produção que interesse, com uma única firma e esta mesmo vê-se na necessidade de importar uma percentagem importante de matéria-prima e acessórios por falta de



O autor num momento de exposição do seu notável trabalho

recursos próprios e de apoio da indústria nacional. No caso do material motor, só pode satisfazer as encomendas feitas, e não é de espantar dado o nosso apetrechamento industrial e o nosso fraco mercado neste ramo da indústria, com o apoio de categorizadas firmas estrangeiras.

Podia citar alguns casos onde temos sentido a falta de apoio eficaz da nossa indústria para a resolução de casos de emergência.

Para vos dar uma ideia aproximada das necessidades anuais da C. P. em material circulante e quando esteja anulado o atraso em que estamos, apontam-se os seguintes números, aproximados:

Via Larga e Via Estreita:

— Locomotivas diesel e eléctricas	9
— Composições automotoras duplas ou triplas	7
— Carruagens	30
— Vagões	200

Pelos números que acabo de mencionar, verifica-se a pobreza do mercado nacional para material ferroviário e daí o cuidado que se deve ter no criar novas empresas que para se manterem necessitem do caminho de ferro da Metrópole, dado que será duvidoso poder-se contar com os caminhos de ferro das nossas Províncias Ultramarinas e que será impossível contar com a exportação para o estrangeiro, pelo menos com uma regular exportação para além-fronteira metropolitana.

As quantidades de material mencionadas atrás para a renovação do parque, anualmente, terão que ser agrupadas dado que o factor série tem grande importância, e assim, por exemplo, teremos:

- Nos anos pares, 18 locomotivas, ou eléctricas ou diesel, mais 30 carruagens;
- Nos anos ímpares, 14 automotoras duplas ou triplas, mais 30 carruagens;
- Todos os anos, 200 vagões.

Terá assim a C. P. que contar anualmente com a verba aproximada de 300 000 contos, para aquele efeito.

Para o fornecimento de 250 000 contos de material circulante correspondente às locomotivas, automotoras duplas ou triplas e às carruagens, com ou sem colaboração estrangeira, chega a firma já constituída e com o apetrechamento que possui.

Há pois que contar com uma outra firma ou com a que já apontei anteriormente para a construção anual de uns 200 vagões que não devem atingir os 50 000 contos.

Permitimo-nos porém, chamar a atenção que nos anos mais próximos deverá existir uma certa perturbação no programa que cito, a título puramente informativo e apro-

ximado, uma certa perturbação, dado que há que ganhar atrasos, especialmente de carruagens e vagões e ainda, para as unidades motoras, o facto de se ter levado a efeito a motorização quase total da Via Larga em muito pouco tempo. De facto, mais de metade das unidades motorizadas entraram em serviço nos últimos 10 anos e até meados de 1969 serão entregues mais umas 100 unidades motorizadas.

Pelas informações que prestei parece-me que já será fácil planear o programa de construção do material circulante para o manter nas devidas condições e mantendo-se nas respectivas empresas, um certo número, sensivelmente constante de operários em efectivo serviço.

Dão-se todas estas indicações para que, dado o atraso em que estamos e as necessidades que temos presentemente, não sirva esta situação de base para o estabelecimento de grandes empresas com o investimento de avultados capitais, que, passado bem pouco tempo não se possam manter por falta de trabalho. Será uma perda para a economia nacional que verá capitais imobilizados sem rendimento, quando aplicados noutras indústrias teriam rendimento assegurado.

Para algumas peças ou conjuntos que se consomem em quantidade, já a colaboração da indústria nacional pode ser bastante proveitosa para o caminho de ferro, não só na construção do material circulante como na sua conservação.

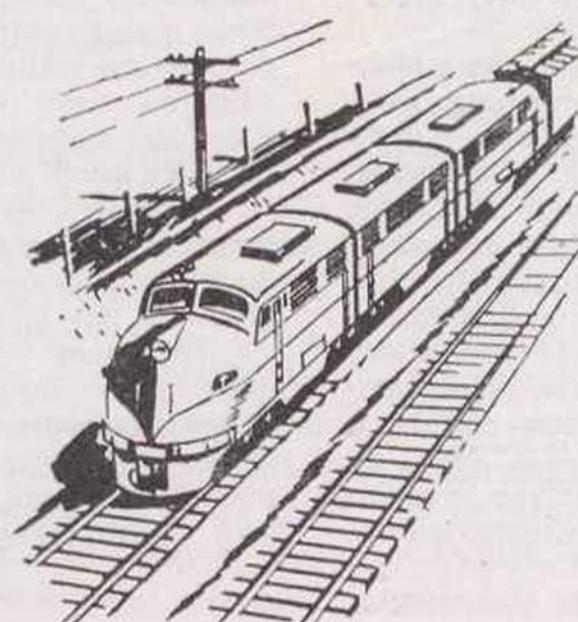
É do conhecimento de todos que já hoje a C. P. dá à indústria nacional uma avultada contribuição que se cifra em algumas dezenas de milhares de contos por ano, contribuição que pode aumentar se para o efeito se apetrechar devidamente.

3. — *O que se deve exigir da indústria privada na sua colaboração oficial com o caminho de ferro?*

É bem simples. Limita-se apenas a planear a sua estruturação humana e técnica numa conjugação de esforços que garanta ao caminho de ferro um exacto cumprimento de prazos e o fornecimento de material de qualidade e a preços aceitáveis.

* * *

Para terminar resta-me apenas agradecer a atenção que os colegas dispensaram a esta minha pequena palestra, imprópria, pela qualidade e valor, do local e da ilustre assistência.



● Veio a Portugal uma missão do Banco Mundial que recebeu no Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, está analisando a evolução da nossa política de transportes, face ao contemplado no III Plano de Fomento. A missão foi assistida, por parte da C. P., pelo sr. eng. Francisco de Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento.

● A Emissora Nacional, através do seu programa «Para o progresso do País», produzido pelo Gabinete de Divulgação Económica, tem transmitido notícias diversas, em colaboração com as Relações Públicas da Companhia, referentes à modernização e reequipamento da rede ferroviária nacional.

● A Companhia vai beneficiar do estudo internacional da U. I. C. sobre «Gestão centralizada do tráfego de mercadorias». Os encargos a repartir pelas redes europeias aderentes ao empreendimento é calculado na proporção da extensão das linhas de cada Administração ferroviária.

● A importante revista inglesa Railway Gazette insere num dos seus últimos números destaca a notícia da nomeação como administrador da Companhia, do sr. coronel Fernando Ferreira Valença.

● O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres em cumprimento de despacho do Ministério das Comunicações, fez um projecto da variante de Espinho prevendo a quadruplicação da linha. O projecto tem o parecer favorável da Companhia.

● O assistente do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, sr. dr. Mário Madureira em seguimento a um curso de «Matemáticas Base» que lecionou na Companhia a um grupo de 20 engenheiros e economistas, foi contratado pelo Serviço de Organização, Métodos e Formação para reger um novo curso, para os auditores do primeiro, sobre «Programação Matemática».



● A Cooperativa «Lar Ferroviário» distribuiu mais uma casa a um seu associado: o sr. Manuel Macedo, sócio n.º 371-A do 4.º escalão. A construção foi feita na Travessa da Rua da Costa, em Ermesinde.

● Para a substituição das pontes do Cávado e do Neiva, e do viaduto de acesso à ponte do Lima na linha do Minho, a Administração adjudicou os referidos trabalhos à SOREFAME. A outra firma concorrente foi a MAGUE.

● Foi nomeado médico da 96.ª Secção Sanitária, com sede em Belver, o sr. dr. Fernando Júlio de Mascarenhas Loureiro. Ocupa a vaga deixada pelo falecido médico, dr. Manuel Tropa.

● Entrou no quadro como «Solicitador» da Companhia, o sr. Fernando Joaquim Ribeiro de Matos, cuja prestação de serviços fica dependente do Contencioso.

● Para o fornecimento de 24 unidades triplas eléctricas (U. T. E.) o Conselho de Administração escolheu o grupo Sorefame-Groupement. O outro grupo concorrente era o Sorefame-English Electric.

● O sr. eng. João Carlos Marques Bela, do 3.º Grupo Oficial do Barreiro, foi eleito presidente da direcção do Clube Ferroviário de Portugal.

● Continuando a apresentar-se altamente deficitária, quanto a passageiros, a exploração ferroviária na linha do Corgo, é possível que se suprimam uma ou duas das actuais circulações de comboios (são actualmente três em cada sentido) e se substituam as mesmas por uma carreira complementar por estrada, entre Chaves e Régua, de acordo com o art. 9.º do Contrato de Concessão e com o art. 76.º do Regulamento de Transportes em Automóveis.

● A contribuição anual da Companhia para a Cooperação dos Transportes e Turismo foi elevada de 15 000\$00 para 30 000\$00, a pedido daquele organismo oficial.



SINGULARIDADES DO NOSSO MUNDO

«Façam investimentos», recomenda-se frequente e insistentemente aos dirigentes de empresa, sem, por outro lado, se cuidar de saber se o podem fazer com segurança. É certo que o responsável que não investe — e judiciosamente, para modernizar o seu equipamento e as suas instalações — cedo é ultrapassado e, em breve, arruinado. Mas também é verdade que os progressos da técnica são tão rápidos, que também se arruinam alegremente os que adquiriram material novo antes do precedente ter sido amortizado!

«Juntem-se, fortaleçam-se, concentrem-se», diz-se também aos responsáveis pela economia. E, sem dúvida, a época impõe unidades de produção potentes. Mas, ao mesmo tempo, diz-se a esses mesmos responsáveis, e muito legítimamente: «não despeçam ninguém — evitemos a calamidade do desemprego!». Como proceder?

Nas estradas e nas cidades, a circulação dos veículos

automóveis quase se vai tornando impossível; de umas férias para as outras, no mesmo trajecto urbano, os tempos de percurso aumentam de um quarto ou até de um terço. «Tem de se pôr ordem nisto!». Mas se fosse dificultado o uso das viaturas automóveis, se a Madame não pudesse ter o seu carro lado-a-lado com o do marido, menos carros se venderiam... E fatalmente se criaria o desemprego numa indústria de que vive um número importante de trabalhadores. As soluções são contraditórias — que é como quem diz: não têm solução!

Há povos — com centenas de milhões de almas — a quem falta abrigo, vestuário e alimentos. Entretanto, outros povos despendem somas astronómicas para se informarem sobre o que se passa na Lua ou na Estrela Polar.

São assuntos da alta política, dir-se-á. Mas são também singularidades deste nosso mundo!

PIERRE MAYEUX
(da Revista Transmondia)



**Honrosa e expressiva
manifestação de apreço
da Administração à acção de valia
do eng. Alfredo Garcia na reor-
ganização dos serviços da C. P.**

O Conselho de Administração da C. P., em sua sessão de 28 de Dezembro pretérito, pelas vozes unâmes dos seus membros, manifestou em termos extremamente laudatórios o seu maior apreço e reconhecimento pela actuação zelosa, inteligente e profícua do chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, eng. José Alfredo Garcia, na preparação e no lançamento das sucessivas tarefas da reorganização dos Serviços em curso.

Porque não desejariamos diminuir, com referências nossas, o brilho honroso de tão elevadas citações, transcrevemos da própria acta daquela sessão as menções integrais em causa.

Resta-nos felicitar muito cordialmente o eng. Alfredo Garcia — a quem o Boletim da C. P. dedica o maior apreço e simpatia pela verticalidade das suas qualidades morais e profissionais — por esta tão justa como merecida distinção que lhe é conferida pelo mais alto escalão da hierarquia ferroviária.

Extracto da acta n.º 927 do Conselho de Administração,
de 28 de Dezembro de 1967

— ★ —

Reorganização dos Serviços — Louvor

O SR. ENG. COSTA MACEDO — observando que se trata da última sessão do ano, em que tradicionalmente se fazem promoções e conferem louvores a alguns funcionários da Companhia que passam à situação de reforma, chama a atenção do Conselho para o esforço que se vem despendendo há alguns anos no domínio da reorganização dos Serviços com o objectivo de adaptar a respectiva estrutura às necessidades de uma gestão moderna. Agrada reconhecer que, de uma maneira geral, todos os dirigentes têm contribuído para o fim em vista e, quanto a alguns, com reconhecido sacrifício pessoal, já que é sobre as exigências

do dia-a-dia que muitos deles têm feito, por acréscimo, a frequência de cursos, a preparação de palestras, a intervenção em reuniões e tudo o mais que se tem julgado necessário para o lançamento com êxito das sucessivas acções da reorganização em curso. Considera tal esforço de todos, pois se revela não só quando se concebe e se faz, como quando se colabora activa e sinceramente para a realização de objectivos superiormente determinados ainda que nem sempre se esteja plenamente identificado com os respectivos conceitos.

A sala do Conselho de Administração será a melhor testemunha desse esforço generalizado, pois por ela têm passado centenas de funcionários superiores da Empresa para ao longo dos últimos anos fazerem palestras, participarem em reuniões, discutirem problemas, enfim, darem o seu contributo, directo ou indirecto, para o êxito da reorganização. É uma sala onde se trabalha diariamente. E tal facto, em seu entender, deve ser registado, já que o trabalho de grupo constitui um dos mais elevados sintomas de uma forma de trabalhar moderna. Como exem-

plo, a própria Comissão de Reorganização, a que tem presidido com ponderada eficiência e sempre com grande interesse o colega da Administração dr. Malheiro Reymão.

O sr. eng. Costa Macedo, prosseguindo, volta a referir que o comportamento dos funcionários da Empresa merece o apreço da Administração, apreço esse que, quanto a alguns, se tem concretizado na entrega de missões de responsabilidade, representando algumas delas uma ascensão no nível hierárquico. Será difícil indicar nomes, já porque seriam muitos, já porque se correria o risco de praticar a injustiça de alguém omitir. Mas, sem desprezar para quem quer que seja, afigura-se-lhe oportuno apontar como exemplo flagrante, que é, e acto de reconhecida justiça, o do funcionário superior, que tendo ascendido por mérito próprio à chefia do Serviço de Organização, Métodos e Formação, tem tido à sua responsabilidade a preparação e o lançamento das sucessivas acções da reorganização em curso. Tarefa difícil, se bem que apoiada nos consultores externos a que se tem recorrido; tarefa ingrata, porque, representando um duro combate contra a «resistência à mudança», poderia suscitar maus julgamentos e comentários desagradáveis. Mas, tanto quanto se sabe, nada disso se tem verificado, dada a sua acção reflectida e a sua boa formação moral e profissional. A actuação do eng. José Alfredo Garcia, se bem que bem acompanhada por tantos outros altos funcionários da Companhia, constitui um belo exemplo de colaboração sincera, de esforço inteligente e de isenção pessoal que justo se torna destacar num momento em que se queira ter uma palavra de elogio para todos aqueles que têm sido chamados a dar o melhor do seu esforço para se levar a cabo a reorganização que se está processando.

Seguiu-se uma larga troca de impressões sobre o assunto, todas concordantes com o que havia sido exposto pelo sr. eng. Costa Macedo, tendo intervindo sucessivamente os srs. administradores eng. Oliveira Martins, eng. Mário Costa, dr. Malheiro Reymão, este exteriorizando a opinião de que se devia ir mais longe na forma de compensar o eng. Garcia mas reconhecendo não ser, agora, o momento azado para o fazer, o eng.º Brito e Cunha e o coronel Ferreira Valença que, corroborando quanto se disse, chamou a atenção para a conveniência

de também se melhorarem as condições de trabalho do Serviço chefiado pelo eng. Alfredo Garcia poupando-o a esforços esgotantes que não podem prolongar-se sem prejuízo para a sua saúde.

O SR. PRESIDENTE — rematando essa troca de impressões, disse que do que se tratava, afinal, era de uma proposta de louvor ao eng. José Alfredo Garcia, pela sua acção, como chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação. Não queria limitar-se a colher os votos; queria intervir na votação do conteúdo da proposta, votando-a expressamente. Tinha, de há muito, grande consideração pelo sr. eng. Alfredo Garcia: consideração pela sua inteligência e pela sua capacidade de trabalho. Conhecia a sua devoção pelos caminhos de ferro e o seu empenho na busca das soluções para os seus graves problemas. Desejaria ser ele mesmo a propor o louvor. É, pois, com o maior prazer que o vota.

O CONSELHO — deliberou, por unanimidade:

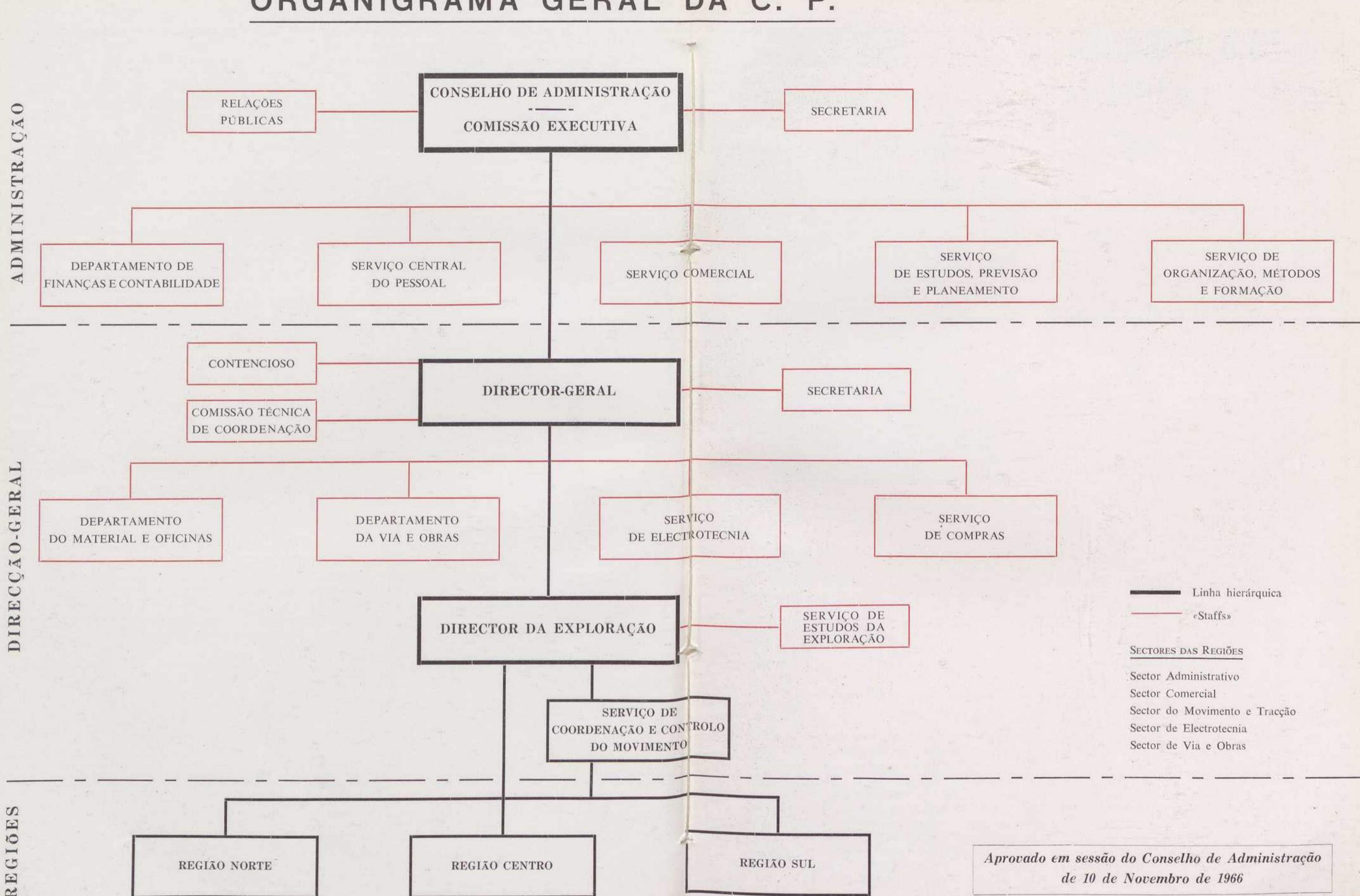
1. Exprimir a sua satisfação pela boa colaboração que tem sido dada pelos funcionários superiores e demais agentes da Companhia a todas as tarefas relacionadas com a preparação e lançamento da reorganização dos Serviços;
2. Louvar o eng. José Alfredo Garcia, na sua qualidade de chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, pela maneira reflectida e eficiente com que se tem dedicado à preparação e lançamento das sucessivas acções da reorganização em curso, dando mostras de excepcional dedicação à tarefa que lhe está confiada e revelando qualidades pessoais de inteligência, de reflexão, de isenção e de trabalho, que o tornam credor do maior apreço.

O SR. DIRECTOR-GERAL — disse que embora não lhe fosse dado votar, por a tal não ter direito, pedia licença para se associar inteiramente ao louvor conferido ao eng. José Alfredo Garcia, pois reconhecia-lhe desde há longos anos, todas as qualidades que foram postas em realce.



ORGANIGRAMA GERAL DA C. P.

ADMINISTRAÇÃO



REFORMAS

ENGENHEIRO

Conde de Almada



PASSOU no dia 1 de Janeiro findo à situação de reformado, em virtude de ter atingido o limite de idade regulamentar, o sr. eng. D. Lourenço de Jesus Maria José Vaz d'Almada — Conde de Almada — chefe do Serviço de Abastecimentos.

Foi admitido ao serviço da Companhia em 30 de Julho de 1923, como engenheiro efectivo, e colocado nas Oficinas Gerais de Lisboa, onde se manteve até Julho de 1926, data em que transitou para os Serviços Centrais, com a categoria de engenheiro adjunto.

Em Janeiro de 1945 foi promovido a engenheiro principal, passando, dois anos depois, da Divisão do Material e Tracção para a de Abastecimentos, então criada, onde tomou o lugar de chefe do Serviço de Aprovisionamentos e Armazéns.

Em 1 de Janeiro de 1960 foi-lhe confiada a chefia do Serviço de Compras e Recepção, e aquando da reorganização da Companhia, em 1961, ascendeu ao cargo de engenheiro chefe do Serviço de Abastecimentos.

O sr. eng. D. Lourenço Vaz d'Almada, no desempenho de todos os cargos que lhe foram confiados no decorrer da sua longa vida ferroviária, teve sempre oportunidade de demonstrar as suas exemplares qualidades de trabalho e de competência profissional, grangeando, justificadamente, o respeito, a estima e a admiração de quantos com ele tiveram o condão de privar.

Como representante, que o foi durante anos, da Com-

AGRADECIMENTO DE REFORMADOS
DA SOCIEDADE "ESTORIL"

Um grupo de ferroviários reformados da Sociedade «Estoril» pede-nos a publicação do seguinte agradecimento, manifestado em carta datada de 8 de Janeiro pretérito :

*Ex.^{mo} Senhor
Director do Boletim da C. P.*

Os signatários, ferroviários aposentados da Sociedade «Estoril», em seu nome e no de todos os restantes funcionários daquela Empresa em idêntica situação, vêm solicitar a V. Ex.^a se digne autorizar que, por esta forma e através do Boletim da C. P., manifestem publicamente às Ex.^{mas} Administrações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Sociedade «Estoril», o seu reconhecimento pelo benefício que lhes foi recentemente concedido, ao serem equiparados ao pessoal do serviço activo no que respeita às facilidades de transporte nos comboios daquelas empresas.

À Ex.^{ma} Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários prestam igualmente a sua homenagem pelos esforços desenvolvidos, que culminaram na obtenção de tão útil regalia.

Apresentando a V. Ex.^a, Senhor Director, os protestos da mais elevada consideração, subscrevem-se.

Muito Atentamente

Filipe Nascimento Monta
Maquinista Principal — Reformado

Francisco Pereira
Chefe de 1.^a classe — Reformado

Bento Tolentino
Fiscal dos Revisores — Reformado

Manuel Rodrigues Sobreira
Chefe de 3.^a classe — Reformado

panhia junto da U. I. C., tomou parte em várias reuniões do «Groupe de Travail des Aprovisionements» realizadas em vários países da Europa, e no decorrer das quais sempre deixou bem vincada a sua elevada personalidade, conquistando pelos seus dotes de carácter e trato fidalgo, muitas e firmes amizades — tanto pessoais como para a Companhia.

Da matrícula deste ilustre engenheiro, consta um louvor do Conselho de Administração, pelo zelo e dedicação postos na orientação das Colónias de Férias no ano de 1957, e um outro louvor da Direcção-Geral, na ocasião da sua passagem à situação de reforma, em reconhecimento da valiosa colaboração prestada durante a longa carreira profissional — cerca de 45 anos — e pela competência, dignidade e inteligência demonstradas em todas as missões que lhe foram confiadas, nomeadamente a chefia do Serviço de Abastecimentos.

O Boletim da C. P. expressa os seus maiores respeitos ao sr. Conde de Almada com os votos de uma tranquila e venturosa aposentação.

REFORMAS

ENGENHEIRO *Manuel Bruschy*

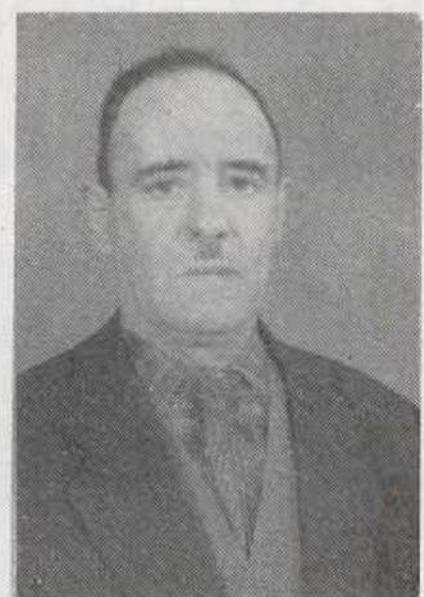
O sr. eng. Manuel Maria da Luz da Silva Bruschy, chefe da Região Sul, passou à situação de reformado em 1 de Janeiro findo, por ter atingido o limite de idade.

- Diplomado em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior Técnico, foi admitido ao serviço da Companhia, na Divisão de Construção, em 6 de Julho de 1926.
- Em 1927 foi colocado na Divisão do Material e Tracção, onde, em Campolide, fez tirocínio em locomotivas e na linha, e findo o qual foi colocado nos Serviços Técnicos da mesma Divisão.
- Em 1929 ascendeu a engenheiro ajudante.



- Em 1932 foi transferido para as Oficinas Gerais de S.ª Apolónia, e em 1934 para as do Barreiro.
- Continuando a exercer a sua actividade no Barreiro, em 1947 é promovido a engenheiro principal e a chefe da 1.ª Circunscrição do Material e Tracção.
- Em 1955 foi-lhe atribuída a categoria de engenheiro de 1.ª classe, data a partir da qual passou a chefiar a 3.ª Zona de Tracção no Barreiro.
- Em princípios de 1966, já dentro da nova Organização Regional, foi nomeado engenheiro chefe de Serviço Regional — 3.ª Zona da Exploração e Tracção.
- Foi, por último, nomeado chefe da Região Sul, em Setembro de 1966.

No decurso de cerca de 42 anos de vida ferroviária, foi incumbido de importantes missões, destacando-se as que desempenhou no Grupo de Organização (G. O.) junto



JOSE NUNES e JOÃO MARTINS

Temos a grata satisfação de apresentar aos nossos leitores mais dois ferroviários que contam 50 anos de serviço.

Trata-se do chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª classe, José Nunes, e do chefe de distrito João Martins, admitidos nos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, respectivamente, em 30 de Abril de 1917 e 1 de Fevereiro de 1916, os quais ingressam, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Empresa.

O Boletim da C. P. tem o maior agrado em registrar a longevidade profissional destes dois agentes, ao mesmo tempo que os saúda e felicita, muito cordialmente.

da Organização «Paul Planus» e no Grupo de Apoio à Organização Regional (G. A. O. R.), em que, com outros engenheiros, estudou a nova Organização Regional, tendo visitado as redes ferroviárias da Suíça, França e Espanha.

Constam da sua matrícula os seguintes louvores :

«Louvado por proposta da Comissão Executiva, em sua sessão de 22 de Maio de 1940, por se ter distinguido nos trabalhos de transformação de carruagens recentemente executadas nas Oficinas do Barreiro.»

«Louvado. Acta n.º 2552 da Comissão Executiva, de 27 de Março de 1940, quando da visita do sr. presidente do Conselho de Administração às novas Oficinas do Barreiro, manifestou Sua Ex.ª a sua melhor impressão, não só das excelentes instalações, mas também da organização dos serviços, ordem e bom aspecto que em todos os locais notou, tendo sido este funcionário um dos dirigentes que mais interferência teve nos referidos trabalhos.»

«Louvor da Direcção-Geral, nos termos do n.º 4.º do Art. 43.º do R. G. P. em reconhecimento da valiosa colaboração prestada durante a longa carreira profissional — cerca de 42 anos — pelo melhor do seu esforço e dedicação ao serviço dos Caminhos de Ferro, e, em especial, pelo comprovado escrúpulo, zelo e inteligência demonstrados no desempenho dos vários cargos de chefia que lhe foram confiados.» (Aquando da passagem à situação de reforma).

Pelo Conselho de Administração, em sua sessão de 4-1-1968, foi-lhe igualmente concedido um merecido louvor.

Tendo passado no Barreiro a maior parte da sua vida ferroviária, gozou sempre do maior prestígio entre o pessoal seu subordinado, que por ele tinha verdadeira amizade, mercê das suas qualidades de aprumo, ponderação e bom-senso, aliadas a um notável espírito de justiça.

O Boletim da C. P. saúda muito cordialmente o sr. eng. Silva Bruschy a quem deseja feliz e longa reforma.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

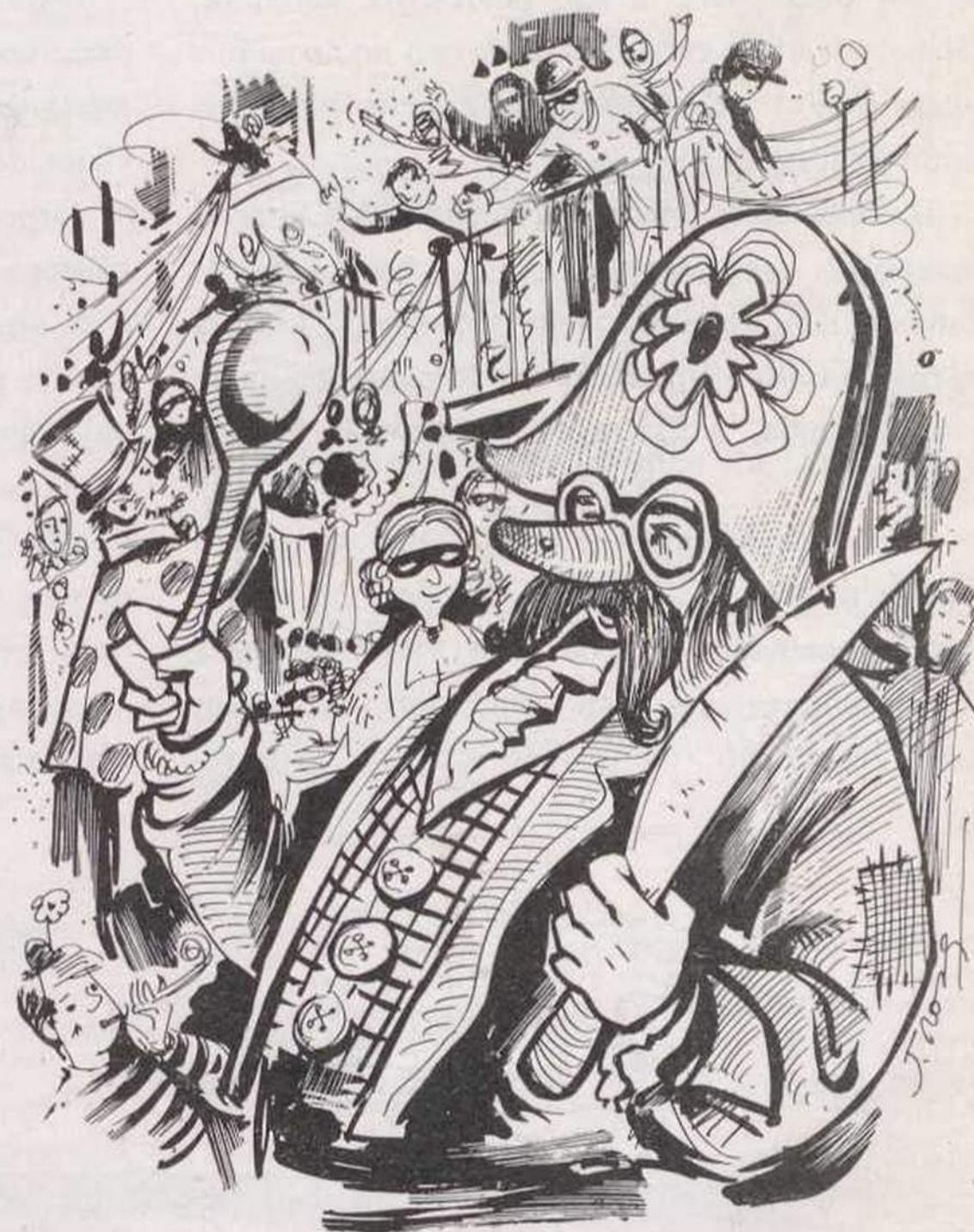
O "saudoso" Carnaval do ché-ché, dos ovos e da serradura

POR VASCO CALLIXTO

OCarnaval dos nossos avós, folião e lutador, pertence a um passado cada vez mais distante. Começou a decair há um bom par de anos, teve umas curtas ressurreições, mas um dia veio que se foi de vez. As terríveis «carnificinas» do Entrudo acabaram e não poderemos deixar de dizer... ainda bem! Hoje, como diz o povo, é outra loiça. O nosso Carnaval é internacional, é chique e discreto, os cartazes de propaganda dão a volta ao Mundo e o vistoso corso dá voltas e mais voltas em redor do parque do Estoril. O público aplaude, lança serpentinas e os mais endinheirados divertem-se à noite no Casino.

Apesar de todas as versões com o seu quê de tétrico com que se descreve o antigo Entrudo, a verdade é que os festejos carnavalescos já há muito são regulados na nossa Lisboa, pois os primeiros editais proibindo os abusos e aconselhando prudência aos foliões datam de 1817. Com o advento do século XX começou a civilização do Carnaval, a qual, porém, se operou com grande lentidão, até que um dia nos vimos livres da vassourada e da bordoadada, dos ovos e da serradura.

Deixou fama e ainda hoje é recordada a folia nas casas de espectáculos e nos bailes públicos e particulares frequentados pelos nossos avós. Os primeiros bailes chiques realizaram-se em 1823, para as bandas do Bairro Alto e aí apareceram



as primeiras damas mascaradas. Festas carnavalescas como as das Laranjeiras, do Conde de Penafiel ou do Marquês de Viana, nunca outras se lhes compararam. Os teatros e as salas de baile primavam pelas organizações, dançava-se a polca e a valsa, aparecia sempre a popular «Saloia dos Carnavais» com os seus raminhos de violeta e em toda a parte o alfacinha dava largas à sua alegria.

Quando o Entrudo se anunciaava, surgiam os editais, severos e esclarecedores, apareciam os mascarados, enfeitavam-se as montras e nas cocheiras começava a tarefa de embelezamento das galeras que iriam tomar parte no vistoso corso.

Domingo Gordo chegava finalmente, ufano e prazenteiro, e, com ele, «mestre» Carnaval fazia a sua entrada triunfal nas ruas da velha Lisboa. Os avisos lá estavam nas paredes, mas facilmente o alfacinha, esquecendo aborrecimentos e pondo de parte paixões políticas, se entregava à folia, por vezes louca e impressionante. Usava-se e abusava-se dos ovos podres e não podres, da serradura, das batatas e das castanhas, andavam no ar muitos outros projécteis... e ao calabouço iam parar uns tantos foliões!

Durante certa época, os festejos do Carnaval na capital estendiam-se desde a praça Luís de Camões, iam Chiado abaixo, assentavam arraiais na rua do Carmo e no Rossio e alcançavam a então新颖 Avenida, sucessora do tão chorado Passeio Público.

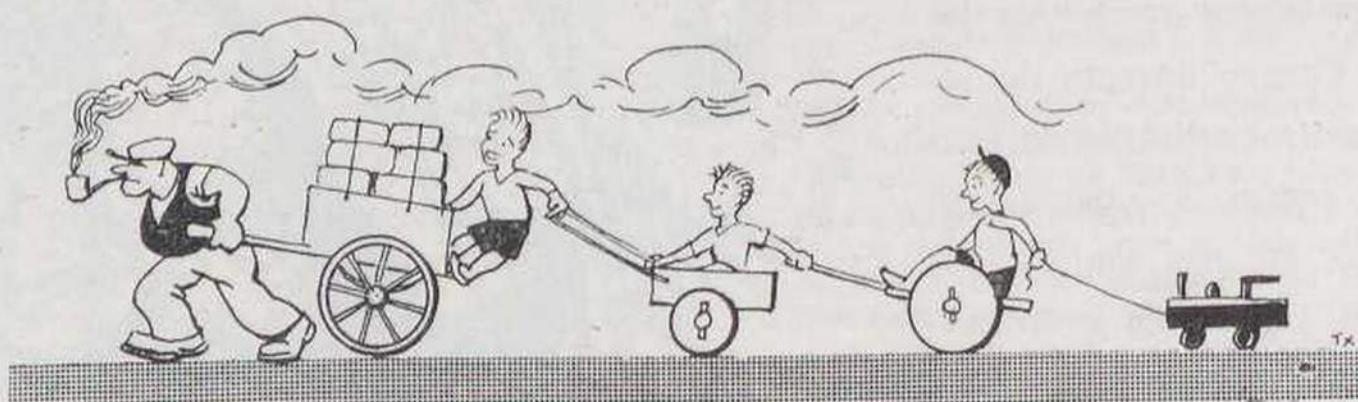
O povo aglomerava-se compacto nos passeios e pelas ruas circulava-se aos apertos. As janelas estavam coalhadas de gente, animados brincalhões e brincalhonas, das suas trincheiras, arrojavam sobre a multidão «inofensivos» caixotes de serra-

dura, o terrível ché-ché, com o seu facalhão em riste, entrava em cena e, quanto a gritaria, o adjetivo infernal ajustar-se-á perfeitamente para qualificar a forma como o lisboeta se expandia. Feijões, tremoços, confeitos, castanhas piladas, pós de todas as cores e cheiros, batatas e ovos, tudo andava no ar, tudo servia de objecto de arremesso, para gáudio dos que os lançavam e para revolta dos que serviam de alvo, não faltando os pastéis de nata que os pândegos mais ousados esborrachavam nas faces delicadas das meninas casadoiras da época.

No corso da Avenida tomavam parte os mais vistosos carros alegóricos. Arautos tocando trombetas, variadas e magníficas cenografias, galeões ornamentados a primor e a capricho, um grandioso trono onde se sentavam o rei e a rainha do Carnaval, pagens e damas de honor que lançavam bombons e pôsinhos, tudo marchava no meio da maior alegria da numerosa assistência.

Mascarados, havia-os em grande número pelas ruas, vendo-se respeitáveis cidadãos com as mais extravagantes indumentárias. Uns vestiam-se com «fatos de caracóis», outros de arlequim, uns tantos de farpelas de mil estrelas, aparecia um ou outro pândego de casaca e chapéu alto feitos de cautelas e de vigésimos ou de cartas de jogar e havia até aqueles que se vestiam de urso, fazendo figura daquilo que possivelmente eram.

Toda esta folia durava os três dias do Entrudo. O alfacinha divertia-se à grande e vivia feliz com os seus hábitos e as tradições da sua cidade. Carnaval onde não entrasse o ché-ché, a serradura e as seringas portadoras de líquidos suspeitos, não era Carnaval.



Leccão PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

FUNDAMENTOS PSICO-SOCIOLOGICOS DA COMUNICAÇÃO

(Continuação do número anterior)

3 — Atitudes e comportamento nas comunicações

Considerando-se :

COMPORTAMENTO — o nível superficial, as acções ; o que se faz e diz ;

ATITUDE — o nível mais profundo, as intenções ; conduz o comportamento.

Há que analisar estes aspectos e fomentar ou substituir os comportamentos e atitudes, na medida em que facilitem ou inibam os processos da clarificação, aceitação e pertinência. Há que analisar igualmente este aspecto, de acordo com a estrutura do grupo e a função de cada membro.

A análise dos diferentes tipos de comportamento tem uma importância muito grande nas comunicações.

Podem classificar-se :

- 1 — decisão
- 2 — conselho
- 3 — ameaça
- 4 — avaliação
- 5 — encorajamento
- 6 — compreensão
- 7 — interpretação
- 8 — inquérito

No que respeita aos efeitos dos comportamentos :

Decisão	— desenvolvem a dependência
Conselho	— intensificam o conflito individual
Ameaça	— reforçam mecanismos de defesa
Avaliação	— diminuem ansiedade
Encorajamento	— diminuem comunicações
Compreensão	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">diminuem</div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px; margin-right: 10px;">dependências</div> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px; margin-right: 10px;">conflitos individuais</div> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px; margin-right: 10px;">mecanismo de defesa</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px; margin-right: 10px;">aumentam</div> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px; margin-right: 10px;">ansiedade</div> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px; margin-right: 10px;">comunicações</div> </div> </div>
Interpretação	— depende da justeza da interpretação
Inquérito	— pode igualmente ter efeitos diversos

Os comportamentos são cada vez mais baseados nos sentimentos e são muitas vezes um misto de vários.

4 — O comando como função de grupo

Dada a problemática atrás exposta, relacionada com os aspectos de grupo, verifica-se que a noção de comando

baseado nos mitos e estereótipos deu lugar a uma concepção totalmente diferente.

Assim, propõe-se como concepção de comando toda a acção ou actividade tendente a desenvolver a eficiência do grupo nos seus aspectos de coesão ou progressão.

A função comando aparece como uma função de grupo, uma função colectiva. Para além do chefe, que representa o grupo e que deve naturalmente exercer esta função com mais frequência e ascendência, qualquer membro do grupo, pela sua competência, sua personalidade, seu bom senso, pode exercer a função comando em maior frequência na medida em que contribui para desenvolver a eficácia do grupo.

Aparece assim, a par da chefia formal, uma noção de chefia informal.

Verifica-se, pois, uma variedade de funções de comando dependente das diferentes variantes que se podem analisar e que contribuem para a eficiência do grupo em direcção aos seus objectivos.

EXAMES

PROVAS DE FREQUÊNCIA DE PRATICANTES DE FACTOR

Terminaram em 17 de Novembro p. p., as provas de 3.ª frequência às quais foram sujeitos 196 Praticantes de Factor em estágio para a classe de Factores de 3.ª

Segue-se a transcrição dos pontos escritos saídos em 14/11/1967 :

Prova escrita de Segurança da Circulação

Teoria

I

1 — No comboio n.º 9181 deu-se uma quebra de engates entre Pinhal Novo e Palmela, verificando-se que o material desligado se encontrava parado ao alcance da vista e que os engates ficaram em condições do socorro ser dado pela frente. Esclareça como devem proceder os agentes do comboio.

2 — No que respeita a duplas tracções pela cauda, diga :

a) — Qual a sua finalidade ?

b) — No caso de a dupla tracção ser dada até determinado ponto entre duas estações e o telefone deixar de funcionar depois do comboio ter partido, como deve proceder o chefe da estação imediata à estação expedidora, para expedir qualquer comboio em sentido contrário ?

3 — Como deve proceder o Chefe de uma estação ao notar que um comboio, sem paragem na sua estação, nem na estação imediata, seguia sem farol de cauda ?

4 — Indique para que servem os seguintes modelos :

- a) — M 113 ;
- b) — H 116.

II

1 — No que respeita aos sinais usados nas linhas de cantonamento automático, responda :

- a) — Como se classificam ?
- b) — Como se distinguem ?
- c) — Como deve proceder o maquinista ao encontrar um sinal apagado ?

2 — Quando houver necessidade de determinar paragem extraordinária a um comboio numa estação que possua sinais avançado e principal, previstos no Novo Regulamento de Sinais, diga como deve proceder.

III

1 — Sobre os postos de sinalização «Siemens» diga :

- a) — Quais são os possíveis regimes de funcionamento ?
- b) — Qual o significado das iniciais I. F. ?

IV

1 — Se na sua estação for deixado um vagão com remessas de detalhe, para descarga, transportando também remessas para outros destinos na mesma direcção, como deverá proceder ?

2 — Indique as linhas ou ramais a percorrer por uma remessa procedente de Sines para Eixo.

3 — Em que linhas ou ramais ficam situadas as seguintes estações :

- a) — Loivos ; b) — Cacia ; c) — Cacela ; d) — Fareja ; e) — Ribeirinha.

Prova escrita de Serviço Comercial

Teoria

I

1 — Sobre o transporte de passageiros conduzidos em maca ou cadeirinha, responda :

- a) — Quais os requisitos exigidos aos passageiros que viajam nestas condições ?
- b) — É sempre obrigatório o pagamento de bilhetes por estes passageiros ? Justifique a sua resposta.

2 — Explique as condições em que é feita a regularização, em trânsito, dos Livretes Quilométricos, quando os passageiros não tenham cumprido esta formalidade na bilheteira das estações.

3 — Diga para que serve o Capítulo II da Tarifa Especial n.º 6-P e indique as formalidades exigidas para que os requisitantes possam beneficiar da sua aplicação.

4 — Indique os prazos de validade dos bilhetes vendidos ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8-P.

II

1 — Indique os mínimos de cobrança por cada remessa, quando despachadas ao abrigo das bases 10.ª, 11.ª e 12.ª

2 — Enumere algumas mercadorias que são aumentadas de 50 % no preço de transporte, quando despachadas como recovagem.

3 — Diga por quem é feita a conservação e reparação dos vagões particulares inscritos na Companhia.

III

1 — Qual o destino a dar aos volumes ou objectos esquecidos nas estações ou comboios, pelos passageiros ?

2 — Como é feita a entrega de bagagens, quando os passageiros aleguem ter perdido a senha ?

IV

1 — Quais os cuidados a ter em vista na conferência de bilhetes recebidos da fábrica ?

2 — Que operações de contabilidade realizava na sua estação se fornecesse indevidamente um bilhete de preço inferior ao do que correspondia fornecer ?

3 — Qual o procedimento a adoptar quando seja recebida na estação uma bagagem para a qual não tenha sido feito o despacho definitivo ?

Prova escrita de Serviços Práticos

I

Segurança da Circulação

1 — Na marcha do comboio n.º 1211 verificou-se o seguinte :

- Cruzou em Oliveirinha com o comboio n.º 1004 ;
- Ultrapassou em Nelas o comboio n.º 1391.

Observe com atenção a marcha do comboio n.º 1211 no livro-horário e responda :

a) — Em que posições devem estar os discos avançados das estações desde Santa Comba Dão até Oliveirinha, inclusivé, para a recepção do comboio n.º 1211 ?

b) — Que modelos de circulação devem ser fornecidos aos três comboios pelas estações entre as quais se verificaram as referidas alterações ?

2 — Indique o peso frenado — manual e contínuo — a atribuir a um comboio de mercadorias directo ligado, com 640 toneladas, à partida de Abrantes para Fratel, rebocado pela máquina n.º 508.

Serviço Comercial

1 — Indique a importância a cobrar, por armazenação, da bagagem n.º 6386, de Coimbra para Lisboa (Santa Apolónia), constituída por 3 malas e 2 sacos com roupa, 158 quilos, chegada pelo comboio respectivo às 15-30 horas de 12-11-967 e retirada às 15-00 horas de 13-11-967. (Apresente na pauta todas as operações efectuadas).

2 — G. V. — de Bombarral para Coimbra :

5 caixas com fruta fresca (maçã) 2 680 kg

3 — P. V. — de Porto (Campanhã) para Guarda :

15 caixas com fósforos (acendalhas) 270 kg

4 — P. V. — de Mangualde para Mafra :

1 vagão com 8 vacas e 4 vitelas 4 500 kg

(Requisitado vagão. Carga e descarga pelos donos).

O tempo de prática atribuído a estes agentes é de 12 meses, mas a actual orientação permite prepará-los em 6 meses e meio, o que contribui para um aumento de produtividade que excede os 1600 contos.

Esta economia baseia-se já no espírito da nova organização, graças à actividade e coordenação dos Serviços de Organização, Métodos e Formação, Estudos da Exploração e Regiões.

O Desporto NO CAMINHO DE FERRO

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

TORNEIOS DISTRITAIS DA FNAT

TÉNIS DE MESA

O torneio distrital de Lisboa de ténis de mesa, por equipas, teve o seu início a 5 de Fevereiro, com a participação de 17 equipas divididas por duas séries.

Na série B, além da equipa dos Ferroviários de Lisboa, concorrem o Bairro da Encarnação, Carris, Laboratório de Engenharia Civil, Banco Totta Aliança, I. N. I. I., Parry Son e Companhia das Águas.

Nesta fase preliminar serão apuradas as quatro primeiras equipas de cada série, que disputarão entre si a fase final numa *poule* a duas voltas.

BASQUETEBOL

Tem prosseguido com extraordinário interesse o torneio distrital de Lisboa de basquetebol, para cujo título as equipas da Regina e da Cidla são as mais sérias candidatas; atendendo a que o grupo dos Ferroviários do Barreiro, mercê de inesperada derrota frente à turma do Banco Espírito Santo, viu as suas aspirações comprometidas.

Entretanto, a equipa dos Ferroviários de Lisboa conseguiu averbar a sua primeira vitória derrotando concludentemente o grupo da Guérin.

Nas últimas jornadas as equipas ferroviárias obtiveram os seguintes resultados :

Ferrov. Lisboa ..	22 — Sacor	45
Ferrov. Barreiro ..	42 — Banco E. Santo ..	45
Ferrov. Barreiro ..	60 — Ferrov. Lisboa ...	33

Ferrov. Lisboa ..	40 — Banco E. Santo ..	66
Ferrov. Barreiro ..	52 — Guérin	36
Ferrov. Lisboa ..	51 — Guérin	42
Ferrov. Barreiro ..	54 — Cidla	64
Ferrov. Lisboa ..	33 — Cidla	62
Ferrov. Barreiro ..	55 — Regina	45
Ferrov. Barreiro ..	58 — Sacor	47

— ★ —



A equipa de basquetebol feminino do Clube Ferroviário de Portugal

Ao fim da 9.ª jornada, a classificação geral era a seguinte:

	J.	V.	D.	B.	P.
1.º — Cidla	9	8	1	549-375	1
2.º — Regina	9	7	2	502-377	2
3.º — Ferrov. Barreiro ..	9	6	3	482-385	3
4.º — Banco E. Santo ..	9	5	4	482-537	4
5.º — Guérin	8	2	6	293-392	6
6.º — Sacor	8	1	7	245-399	7
Ferrov. Lisboa	8	1	7	288-476	7

ATLETISMO EM LUANDA

Ao contrário do que se passa na metrópole, em que nos meios desportivos ferroviários o atletismo não tem conseguido uma projecção condigna, em Angola o pedestranismo tem permitido ao Ferroviário de Angola marcar uma posição de relevo nas provas da modalidade.

Assim, no Grande Prémio do Natal, prova organizada pelo Clube Atlético de Luanda com um percurso de 18 500 metros em sistema de estafetas, previa-se cerrado duelo entre as equipas do Sporting de Luanda e do Ferroviário.

Afinal, um erro táctico da equipa «leonina» permitiu que, a partir do terceiro percurso, os corredores ferroviários ganhassem terreno, abalançando-se para uma indiscutível vitória em que o Ferroviário de Angola veio a registar o tempo de 56 minutos e 56 segundos, o que ficou a constituir novo *record* da prova.

A equipa ferroviária alinhou: Pedro André, Horácio Juventus, Germano de Sousa, Ângelo Nunes, José de Almeida, João Pascual e Fabiano Afonso.

Para início da época, realizou-se também uma prova de preparação em estrada, na distância de 5300 metros, feitos em percurso muito desnivelado, com a meta situada umas boas dezenas de metros acima do local da partida. Os três primeiros classificados individuais foram respectivamente, Joaquim Morais (Sp. Luanda), Domingos Vieira (Sp. Luanda) e Horácio Juventus (Ferroviário de Angola). Por equipas venceu o Sporting de Luanda.



Como nasceu a União Desportiva Internacional dos Ferroviários (U. S. I. C.)

Quando em 8 de Maio de 1945, após uma luta sangrenta que durou 6 anos, as armas foram finalmente depostas na Europa, imensas extensões férteis encontravam-se transformadas em deserto, as habitações arrasadas, a economia dos países definhante e milhões de seres humanos haviam perdido a vida.

A humanidade sobrevivente, fisicamente marcada pela fome e moralmente pelo medo, encontrava-se dominada pela desconfiança, o que a impedia de renovar tão rapidamente quanto seria possível as relações culturais e económicas destruídas pela guerra.

Entretanto a vida continuava e as necessidades quotidianas impunham o apaziguamento. Os ferroviários estabeleceram as bases do abastecimento dos produtos vitais

e os laços de aço dos carris prontamente uniram «amigos e inimigos». Os caminhos de ferro regressavam pois à sua finalidade habitual podendo novamente servir a reconstrução pacífica e o progresso humano.

As relações materiais puderam assim ser restabelecidas relativamente depressa. No entanto, os elos ideológicos que, como consequência de relações culturais milenárias, existiam entre os povos, esses haviam sido destruídos pela segunda guerra mundial e renová-los era tarefa considerada impossível durante muito tempo.

Reunir todos os esforços possíveis para sobrelevar este estado de coisas era o mais importante problema do momento. E, novamente, foram os ferroviários que utilizando as suas relações profissionais trilharam o caminho do estreitamento das relações de amizade e conseguiram relativamente depressa retomar contacto uns com os outros, para lá das fronteiras nacionais.

Ainda em pleno 1945 algumas competições desportivas ferroviárias entre países vizinhos se realizaram aqui e ali. No entanto, as dificuldades eram ainda demasiado grandes para se ultrapassar a fase de simples ensaios episódicos. Faltavam condições orgânicas para o estabelecimento e progresso das relações internacionais desportivas entre ferroviários. Este facto foi constatado com pesar durante um encontro entre desportistas húngaros e austriacos.

No Outono de 1945, durante uma reunião de desportistas vienenses, o eng. Ellor Fischer, presidente do desporto ferroviário húngaro, emitiu a ideia de que sómente a existência de uma organização internacional possibilitaria o estreitamento das relações desportivas entre ferroviários. Nos desportistas ferroviários austriacos despertaram então antigas ideias semelhantes, apagadas pela miséria da época. Não sucedeu pois por acaso serem os austriacos a retomar a ideia da fundação de uma federação internacional desportiva para ferroviários, já nascida antes da segunda guerra mundial, mas que esta havia impossibilitado de realizar.

A 30 de Julho de 1946, os delegados da Checoslováquia, da Áustria e da Hungria reuniram-se na Direcção dos Caminhos de Ferro Austriacos para deliberar a organização de um Congresso europeu do desporto ferroviário, relativamente ao qual a Bélgica, a Finlândia, a França, a Itália, a Polónia, a Suécia e a Suíça haviam demonstrado o maior interesse. Foi assim aprovada com o maior entusiasmo a proposta do delegado austriaco de organizar em Salzbourg, em Outubro de 1946, o referido Congresso.

Neste primeiro Congresso, cuja importância ficou bem marcada pela presença do ministro federal dos Transportes, V. Übeleis, de funcionários superiores do Ministério dos Transportes e da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Austriacos, foram tomadas importantes decisões, entre as quais as seguintes:

- Discutiu-se o problema das facilidades de circulação para participação em competições.
- Estabeleceu-se que os encontros internacionais se efectuariam segundo as normas olímpicas.
- A Áustria encarregou-se dos preparativos da criação de uma federação desportiva europeia.

- A Itália ofereceu-se para a organização do 2.º Congresso em 1947, e a França para a realização do 3.º em 1948.
- A Hungria aceitou organizar em 1947 um campeonato internacional de futebol entre desportistas ferroviários.

Estava assim lançada a primeira pedra da *Union Sportive Internationale des Cheminots*.

De acordo com as resoluções tomadas no Congresso de Salzbourg, o campeonato internacional de futebol realizou-se em Budapeste, de 13 a 27 de Julho de 1947, patrocinado pelo próprio Governo húngaro na pessoa de Lajos Dinnyes, presidente do Ministério, e tendo ainda na presidência de honra funcionários superiores do Ministério dos Transportes húngaro e da Direcção dos Caminhos de Ferro. Desta forma teve extraordinária importância esta primeira manifestação desportiva internacional entre ferroviários. Além disso, como consequência da sua proverbial hospitalidade, da sua alegria de viver e juventude de espírito, conseguiram os húngaros demonstrar aos seus convidados que as graves feridas, então ainda abertas, poderiam rapidamente ser curadas graças à coragem e vontade dos povos.

Sendo o futebol uma modalidade que, tal como actualmente, possuia então milhares de simpatizantes na Hungria, o campeonato teve necessariamente de se revestir de enorme êxito. A ele concorreram a Áustria, Bulgária, Checoslováquia, França, Hungria, Itália, Jugoslávia, Polónia e Roménia, tendo-se a Jugoslávia classificado em primeiro lugar, seguida da Hungria e da Roménia.

Nunca uma manifestação desportiva ferroviária havia assumido tal importância, nem tido uma tão forte participação internacional. Após ela, a necessidade da organização de uma associação desportiva internacional de ferroviários fez-se sentir mais do que nunca.

Seguiu-se um ano de trabalho assíduo durante o qual foi preparado o projecto dos estatutos da associação, a par de uma longa série de resoluções que constituiriam a ordem do dia para o 2.º Congresso internacional, realizado em Florença de 28 de Setembro a 5 de Outubro de 1947.

No Congresso de Florença fizeram-se representar as administrações dos caminhos de ferro e organismos desportivos dos seguintes países: Áustria, Bélgica, França, Hungria, Itália, Luxemburgo e Suécia (esta, representando a Dinamarca, a Finlândia e a Noruega). Devido à extensão e à importância e diversidade dos assuntos a tratar, verificou-se ser aconselhável organizar subcomissões especializadas. Nasceram assim a Comissão dos assuntos gerais, a Comissão financeira e a Comissão técnica, entidades que, pela eficiência que demonstraram, justificaram a sua manu-

tenção até à actualidade como organismos da Associação.

Finalmente, em 3 de Outubro de 1947, foi criada a Associação Desportiva Internacional dos Ferroviários que tomou o nome de *Union Sportive Internationale des Cheminots (U. S. I. C.)*. Para a presidência foi eleito Marc Pernot (França), cabendo à Checoslováquia, Itália e Hungria nomear os candidatos à vice-presidência, e à Áustria a designação do secretário-geral.

De acordo com as bases do projecto apresentado pela Áustria foram elaborados os estatutos e ultimado o regulamento interno da U. S. I. C., cuja finalidade consiste em promover o desenvolvimento do desporto amador e fomentar a colaboração leal e amigável entre ferroviários.

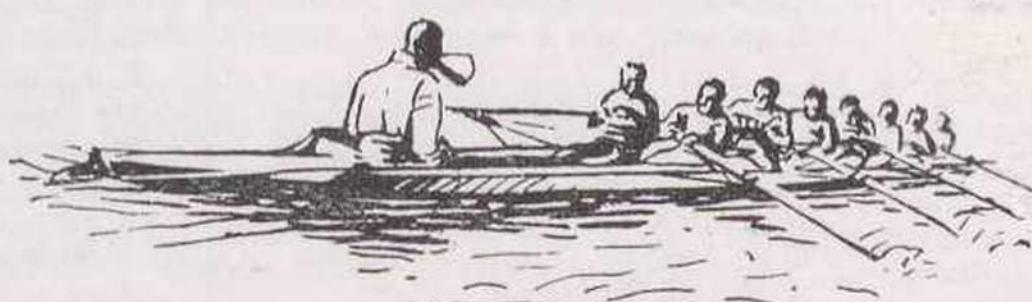
Logo que a U. S. I. C. foi criada, a Bélgica, a Checoslováquia, a Áustria, a França, a Hungria e o Luxemburgo declararam imediatamente a adesão incondicional das suas Associações desportivas; a Itália e a Suécia (esta, representando ainda a Dinamarca, a Finlândia e a Noruega) comprometeram-se a enviar por escrito a sua adesão logo que possuissem o acordo formal das respectivas Associações desportivas. Assim, a adesão da Itália foi homologada durante o Congresso de 1948 (Paris), enquanto que a da Suécia se verificou juntamente com a dos Países-Baixos no Congresso de 1949 (Bruxelas).

Durante o Congresso de 1951, realizado em Estocolmo foram admitidos por unanimidade como membros da U. S. I. C. a Alemanha Ocidental, a Jugoslávia, a Suíça e a Turquia. Entretanto, já em 1951 Portugal participou no campeonato internacional de basquetebol realizado em Paris, ao qual concorreram também delegações da Bélgica, França, Itália e Suíça.

O Congresso de 1952 realizou-se em Munique. Nele participou pela primeira vez um delegado português na qualidade de simples observador. Foram entretanto admitidos como membros a Dinamarca, a Finlândia, a Grécia, o Luxemburgo e a Suécia. A admissão de Portugal verificou-se em 1955 durante o Congresso de Viena, tendo logo em 1955 o nosso País organizado o torneio de Basquetebol em Lisboa.

Actualmente, a U. S. I. C. conta com 27 membros, a saber: Alemanha Ocidental, Alemanha Oriental, Áustria, Bélgica, Bulgária, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Índia, Inglaterra, Irão, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, Rússia, Suécia, Suíça e Turquia.

A esta extraordinária expansão não é certamente alheio o facto de ter sido reconhecido que o desenvolvimento das relações desportivas entre ferroviários, estabelecendo laços de sincera amizade e camaradagem entre trabalhadores da mesma profissão, de um grande número de nações, poderia contribuir notavelmente para assegurar uma paz duradoura entre os povos.



POESIA



POESIA

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

Mirandela — eu vou cantar-te,
Embora coides que não ;
Falta-me «o engenho e a arte»,
Mas sobra-me o coração...
Cantar-te será razão
De bem minha alma te abrir,
Para que eu possa sorrir
E te não lembrar em vão...
Pois que de tanto falar-te,
No pensamento que anima,
Não t'ria já que contar-te
Deste amor que me domina...
Mas quero, de viva voz,
Dar-te conta de meus ais,
Ó terra de meus avós,
Minha terra e de meus pais :

Lembro-me dos teus encantos,
De recantos invulgares ;
E, de teus heróis e santos,
Lembro o bom Doutor Soares...
Lembro-me da Praça Velha,
Onde dei primeiros passos,
Lembro beijos e abraços,
Debaixo da minha telha...

Lembro as Escolas Sup'rior
E a de Artes «João Pessanha»,
Onde, por graça tamanha,
Se buscava mais valor...
Lembro a Avenida, o Cardal
E o passeio que o afama,
Lembro também o Canal
E seu belo panorama...

A velha Ponte Romana

E o Arco, porta da Vila,
São passado que cintila,
E de que a terra se ufana...
Mas lembrar riqueza sua
Que lhe engrinalda o brasão,
Eis «a bela sem senão» :
A Ponte do Rio Tua...

Vem-me os P'lames à lembrança,
O Parque, a Azenha, o Açude
E, relegando a quietude,
Feira, Mercado — a fartança...
Mas na fé, na devoção,
Lembro o S'nhor da Boa Morte,
Onde, alguém que não tem sorte,
Faz fervorosa oração...
Porém, corações contritos,
Por mais dura provação,
Buscam, em Deus, redenção,
Aos pés do S'nhor dos Aflitos...

Lembro o S. Sebastião,
Mais o seu Campo da bola,
Lembro as tardes de verão,
Com prazer que nos consola...
Lembro as Festas do Amparo
E o culminante arraial,
Cujo brilho, em Portugal,
É do mais rico e mais raro...

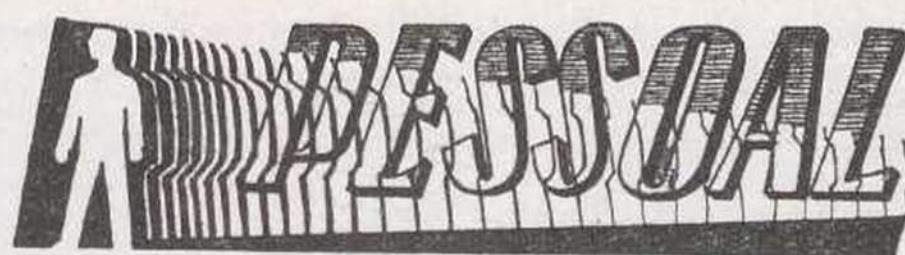
Lembro Golfeiras em festa,
Com bailarico e com pó,
Numa saudade que resta
De Nossa S'nhora do Ó...
E ao lembrar Quinta da Rocha,
A Rocha lembra-me alguém

Que a Vila ainda lá tem
E que é firme como rocha...

Dos Távoras lembro o Paço
Que, no píncaro da Vila,
Se ergue, e por longa fila,
A envolve em perene abraço...
Lembro os vales e os montes
E o Campo de Aviação,
Lembro o Retiro e as fontes
E a noite de S. João...

Lembro o Choupim, lembro o Tua
E a «linha» que o serpenteia ;
Lembro o chão da minha rua,
Em noites de lua cheia...
Lembro serenatas belas,
No silêncio da noitada,
E a donzela, recatada,
Muito perto das estrelas...
Lembro a Páscoa, o Carnaval,
O folar e as alheiras,
Lembro as famosas lareiras
Que crepitam no Natal...

Lembro a Igreja Matriz
Que me deu nome e casou,
Lembro beijar em petiz,
A mão que lá me levou...
Lembro a «via reduzida»
E a Estação que, na verdade,
Me gastou parte da vida,
Me levou a mocidade...
Lembro toda a Santa gente,
A vida de meus iguais,
A terra que no seu ventre,
Abre o regaço a meus pais...



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro do corrente ano

A Engenheiro Chefe do Departamento do Material e Oficinas — o Engenheiro Subchefe do mesmo Departamento, Vasco de Magalhães Gomes Viana.

A Adjunto do Director da Exploração — o Engenheiro Chefe de Serviço, Rogério Belém Ferreira.

A Chefe da Região Sul — o Engenheiro principal, Fernando Soares Lopes Guerra.

A Engenheiros Chefes de Serviço — os Engenheiros principais, Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves, José Valério Vicente Júnior e Alberto Lencastre da Veiga.

A Engenheiros principais — os Engenheiros de 1.ª classe, José Correia de Sá, Joaquim José Trindade Pereira de Almeida, Franklin Soares de Matos Torres e Joaquim Vicente Duarte das Neves.

A Engenheiros de 1.ª classe — os Engenheiros de 2.ª classe, Abílio Pires Lopes, Carlos Eduardo Mendes Castanheira, Eugénio Mendes Lopes de Campos Godinho, Américo António Capelo de Azevedo Batalha e João Carlos Marques Bela.

A Engenheiros de 2.ª classe — os Engenheiros de 3.ª classe, Jaime Patrício de Brito Neto, Aníbal João Ferrão de Gomes Ferreira, Joaquim de Sousa Lopes e Carlos Adelino Segarra Marques.

A Subchefe de Serviço — o Adido técnico principal, João Frederico Pires.

A Agente técnico de engenharia de 2.ª classe — o Agente técnico de engenharia de 3.ª classe, Dionísio Casimiro Martins Barbosa Ferreira.

A Inspector de contabilidade — o Chefe de escritório, António Claudino Pereira.

A Adido técnico principal — o de 1.ª classe, Arcelino Nogueira Faria.

A Adido técnico de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Ângelo Faria Rodrigues.

A Adido técnico de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Amaro de Andrade.

A Adido técnico de 3.ª classe — o Desenhador principal, Mário Claro Lopes.

A Desenhador principal — o de 1.ª classe, Abílio Alves Amorim.

A Desenhador de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Domingos Oliveira Gomes.

A Desenhadores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António da Costa Geraldes Aires, Manuel Oliveira Simões e Gervásio Brito Guerreiro.

A Chefes de escritório — os Subchefs de escritório, Jaime Correia da Silva Cecílio, Bento Esteves, António Eusébio Pereira Neto, Leonídio Ferreira Proença, José Joaquim Lourenço, Ricardo Joaquim da Silva, Carlos António Dinis, Maciel Coelho Veiga, Francisco Manuel da Franca Isidoro Ribeiro e Fernando da Cunha Pedreira.

A Subchefs de escritório — os Chefes de secção, Henrique Plácido dos Santos, Daniel Ferreira, António Manuel de Brito, António do Nascimento Pinto, Manuel Alves Dias Monteiro, Virgílio Dias Lopes, António Gonçalves de Oliveira, Manuel Ferreira Purgatório Júnior, Manuel Carlos do Vale, Luís Duarte de Carvalho Moreira e Artur Zagalo Gomes Coelho.

A Chefes de secção — os escriturários de 1.ª classe, Carlos Augusto Teixeira de Lemos, José Martins da Ponte, Carlos Garcia Cohen, Loubet Moreira Bravo, José da Silva Correia, Alfredo Alves de Amorim, Rui Guimarães Fernandes, Luís Gomes da Silva, César Vieira Machado, Alvarim Francisco da Silva Correia, Torcato Pires Figueiredo Leitão, António Nunes, José Francisco de Matos Franco do Carmo, Alberto da Encarnação Paulino, Alexandre Ferreira Lobato, Francisco Fernandes Ângelo e Francisco José Lopes Ribeiro.

A Escriturários de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Manuel Carreira de Sousa, Agostinho Alves, Cândido António Luís, António Joaquim Gouveia, Domingos da Conceição Teodoro, José Maria da Franca, José Luís Freitas Maia, Francisco Gomes Machado, Maria Manuela Pereira Marques, Manuel da Costa, Filipe Amoreira Nunes, Leonilda Jónatas Matoso, Abelina Freitas Baptista, Rosa Amaral Bico Borges, Joveniana Augusta Ferreira Soutelinho, Irene Pereira Saraiva, Maria Cândida Palma, Manuel João Gonçalves, Aida Mendonça Cruz e Silva, Alexandrino da Conceição Dias, José Cardoso de Oliveira, João Paulino dos Santos, Jorge Augusto Cortes Grácio, António Leite de Carvalho, Samuel Duque Simões dos Reis e Manuel Pedro Patrício.

A Escriturários de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Maria Manuela Guimarães da Silva Borges, Maria Sónia Vieira Barros Lobo, Maria de Lourdes Rodrigues Cláudio dos Santos, Catarina Maria Vinagre Preto Correia, Suzete da Purificação Nunes Oliveira, Carlota Maria de Sousa, Madalena Lourenço Zagalo Gomes Coelho, Maria Rosete Simões Ribeiro, Maria Helena Freire Matias Simões Dias, Maria Celina Pereira, Maria Paula das Dores Fonseca da Conceição Flores, Abílio Lapa, Maria de Lourdes de Matos Martins, Emilia da Conceição Fernandes de Carvalho, Emerenciana Bailadeira Valentim, Manuel Duarte Alberto, Maria da Graça Alves Ferreira de Carvalho, José da Silva Duarte, Joa-

quim Soares, Francisco Gomes Moleiro, Mário da Piedade Costa, João dos Santos Barrocas, Alfredo dos Santos Fernandes, Joaquim Adelaide Sitima Tapiço Correia, Maria Fernanda Oliveira Calafate, Júlio Rui Leite de Carvalho, Maria da Conceição da Silva Fortunato, Nelza Maria Aleixo Madeira, Martinho Nunes Camarão Júnior, Maria Eliete Dores Cabrita, Maria Geni Veloso das Neves, José da Silva Paulino, Maria Beatriz de Assunção Ferreira Baptista, Maria de Lourdes Cardoso Tavares Semedo, Maria Fernanda da Silva Tavares Lopes Castelo, Arlindo das Neves Lopes, Maria José Peres Leal Santos, Maria Vitória Rodrigues Gandarela Mota, José Fernando Araújo e Cunha Baptista, José de Oliveira Marques, Maria Fernanda de Jesus Seixas e Maria Manuela dos Santos Águas.

A Escriturários de 3.ª classe — os Auxiliares de escritório de 1.ª classe, José da Visitação Oliveira Júnior, António Mário da Silva, Eduardo de Almeida Soares Rodrigues, Armando Simões e Armando Gomes da Silva.

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Ribeiro Maia, Maria Luísa de Carvalho, Amadeu de Oliveira Ruas, Felizardo da Costa Lopes e Luís Simões.

4. *Resador*—O Fiel de tesouraria de 1^a classe, Filipe Inácio Murta das Neves.

4. Fiel da tesouraria de 1^ª classe — o de 2^ª classe. Humberto Ferreira da Silva.

4. Servente de 2.ª classe — o Servente de 2.ª classe, António Martins de Figueiredo.

— Morais, da 2^a classe, o da 3^a classe, Armindo Rodrigues Ventura.

A Motoristas de 3.ª classe — o Condutor de dresina, António Luís ; o Servente de 2.ª classe, António Brites e Francisco Soares Vieira.

— Assentador de 1.ª classe, Francisco António.

— o Assentador de 1.ª classe, Francisco Antunes, e o Assentador de 2.ª classe, Domingos Pereira Louro e Isaias Maria de Almeida.

A Soldadores de fiadores de 2.ª classe — o Operário eventual, José Carlos Moreira Pinto e o Eventual José Benevides.

³ Botelho. ⁴ 1a classe. Eudécio dos Santos e José de Oliveira Rosa.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Alfredo Joaquim Bacalhau, António da Graça e José Lopes

cto. 5º, o Dr. António Marques, António Pinto e Marcos Afonso

A Chefs de distrito — os Subchefs de distrito, Américo Martins, João de Assunção Simões, Domingos Martins da Costa, Manuel Joaquim Sedas, Diamantino Sebastião, Albino dos Reis, Augusto Laurentino Teixeira, Gregório António Góis, Manuel da Sousa Lourenço, Manuel Fernando Vieira, Joaquim Namorado Zacarias e Manuel Roque Leal.

A Subchefe de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, João Ramos Nogueira, Honorato José Martins, Joaquim Miguel Pereira Aguincha, João António Bonito dos Santos, Joaquim Carrilho Martinho, José Maria Guerreiro Miguel, João Maria Junceira, Fernando da Silva Domingues, José João Louçã, Américo dos Santos Diniz, Diniz Dias Marques, João Maria Araújo, Álvaro da Silva Capote, António Gonçalves Lázaro, José Salvador, Manuel de Magalhães Aguiar, Carlos Maria Belo, Manuel João Henriqueto, Alexandre Moreira, Jacinto Raposo, António Augusto Barbeiro e Manuel Francisco Dias.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Luís Baldeante, Manuel Pereira Queirós, António Almeida, António Limede Lourenço, Júlio António Mâncio Calhau, Félix Pereira Macedo, Leandro António Gil Mateus, Júlio Pires Esteves, António Vieira dos Santos, Fernando Catarino, Manuel Martins, José Maria, Carlos Oliveira Silva, José Gavancha Mousinho, António Gaspar Anselmo, António Augusto Prazeres Madeira, António Tomé, Francisco Augusto Teixeira, José Francisco, António da Silva Perdigão, José Luís, Semião Alberto Abreu, Agostinho Cardoso, Joaquim Teixeira, Justino Vieira Pereira, Américo António Borges, Augusto Leite, Manuel Francisco Vilhena, José Joaquim Barbado Eduardo, Fortunato Maria Valério, Abel Fernandes Vieira, João Augusto Ferreira da Silva, Abílio Augusto da Costa, José Maria Pereira, Coriolano Augusto Sequeira, Isaac Oliveira Barbosa, Serafim Vieira de Sousa, António Caetano Palos, Manuel José Joaquim, António Pereira Miguel, António Joaquim Miguel, José Nunes Correia, José Oliveira Domingues, Urbano Rodrigues Caetano, António Silvestre Coelho, Adelino Maria Carolino, José Pereira da Silva, Manuel Rosa Horta, Joaquim dos Prazeres Perdigão, António Maria Luís, António Carvalho, Amílcar Augusto de Jesus, Salomão Mário Basaréu, Gregório José Oliveira, Gregório José Barradas, Manuel Martins Faria, José Luís Cotovio, João Manuel Mota, Manuel Gregório, Joaquim António Galveias Gonçalves, Fernando Andrade Padeiro, Hermenegildo Jerônimo Moreira, José Domingos Lança, José Lourenço Tavares, João Albino Pinto, Agostinho da Costa Alves Ribeiro e Carlos Ferreira Cunha.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, Francisco Alves dos Santos, Emílio João Rebelo, Avelino Rodrigues de Moura, António Raposo, Francisco Gomes Figueiredo, Joaquim Ramos da Cruz, José Maria, Francisco Fernandes, José Ramos, António Brites Fradique, Ernesto Melo, António Albino, João da Pena Álvaro, David Vicente, Nicolau Pinto de Oliveira, Armindo da Silva Carneiro, Miguel de Sousa, José Pinto Cardoso, Fernando Correia, Abílio Sequeira, Augusto de Albuquerque, Francisco Oliveira, António Pereira, Adelino Marques dos Santos, Vital Francisco, António Joaquim, João da Graça Pereira Vaz, António José Sebastião Martins, João Monteiro, Rodrigo Pereira Anselmo, Armindo Castanheira Bento, Joaquim Gois Anjo, Manuel Maria Nunes, João Baptista, António Fernandes, Américo Augusto Simões, Joaquim Cândido da Costa, Manuel Monteiro, José dos Reis, António dos Santos, Américo Augusto Paredes Baptista, Manuel Rodrigues Ferreira, Virgílio de Almeida, José Paulino Salvado, João Fernandes Borges, Agostinho Cambezes, Francisco Geraldes Baptista, Luís Gomes, Eduardo de Oliveira, Joaquim Pereira Dias, Manuel Nascimento Júlio, Luís Martins de Melo, Diamantino Rama Tinoco, José Augusto Azevedo Pinheiro, Augusto Rodrigues, António Mendes Gois, António Maria dos Reis, José Fernandes da Silva, Domingos José Capelo Leal, Vitorino de Guedes de Carvalho, Albino Pinto, Valdemar Teixeira da Fonseca, Davide Faustino, Manuel Maria Ramos Bernardes, Domingos das Neves Abrantes, António Gonçalves Monteiro, Manuel António Alves, António Lopes, José Caldeira de Sousa, Carlos Bastos e Delfim Soares Ramos.