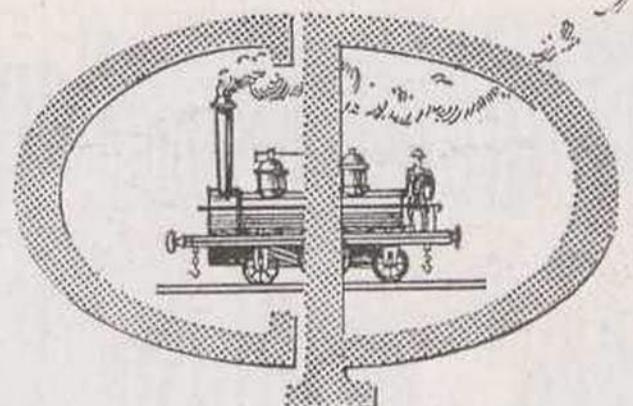


Boletim da C.P.



Número 466
Abril de 1968

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 466 • ABRIL 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

Comboios de «Fim de Semana» para militares



COM vista a facilitar as viagens de militares do Exército, Marinha e Aeronáutica, que nos fins de semana se deslocam de Lisboa para o Norte e inversamente, em visita aos seus familiares, a C. P. está organizando comboios especiais, de marcha acelerada e tarifários bastante reduzidos, às sextas-feiras, sábados e domingos.

Esta iniciativa da Companhia — que sem deixar de constituir um empreendimento comercial representa uma homenagem de apreço do Caminho de Ferro às Forças Armadas do País — posta em vigor a título experimental desde 9 de Fevereiro e únicamente na linha do Norte — por se tratar de uma linha electrificada em que as disponibilidades do material e o mais baixo custo da tracção possibilitam a realização de comboios especiais adequados ao transporte das grandes massas — foi coroada do mais vivo sucesso, pelo extraordinário interesse e aplausos mesmo que suscitaram nos meios militares. Em seu complemento foram já criadas outras facilidades de transporte em algumas linhas affluentes à linha do Norte, a venda de bilhetes especiais directos abrangendo o ramal de Braga, linha do Minho e linha do Douro até à Régua e o lançamento de novas circulações no sentido descendente Porto — Lisboa.

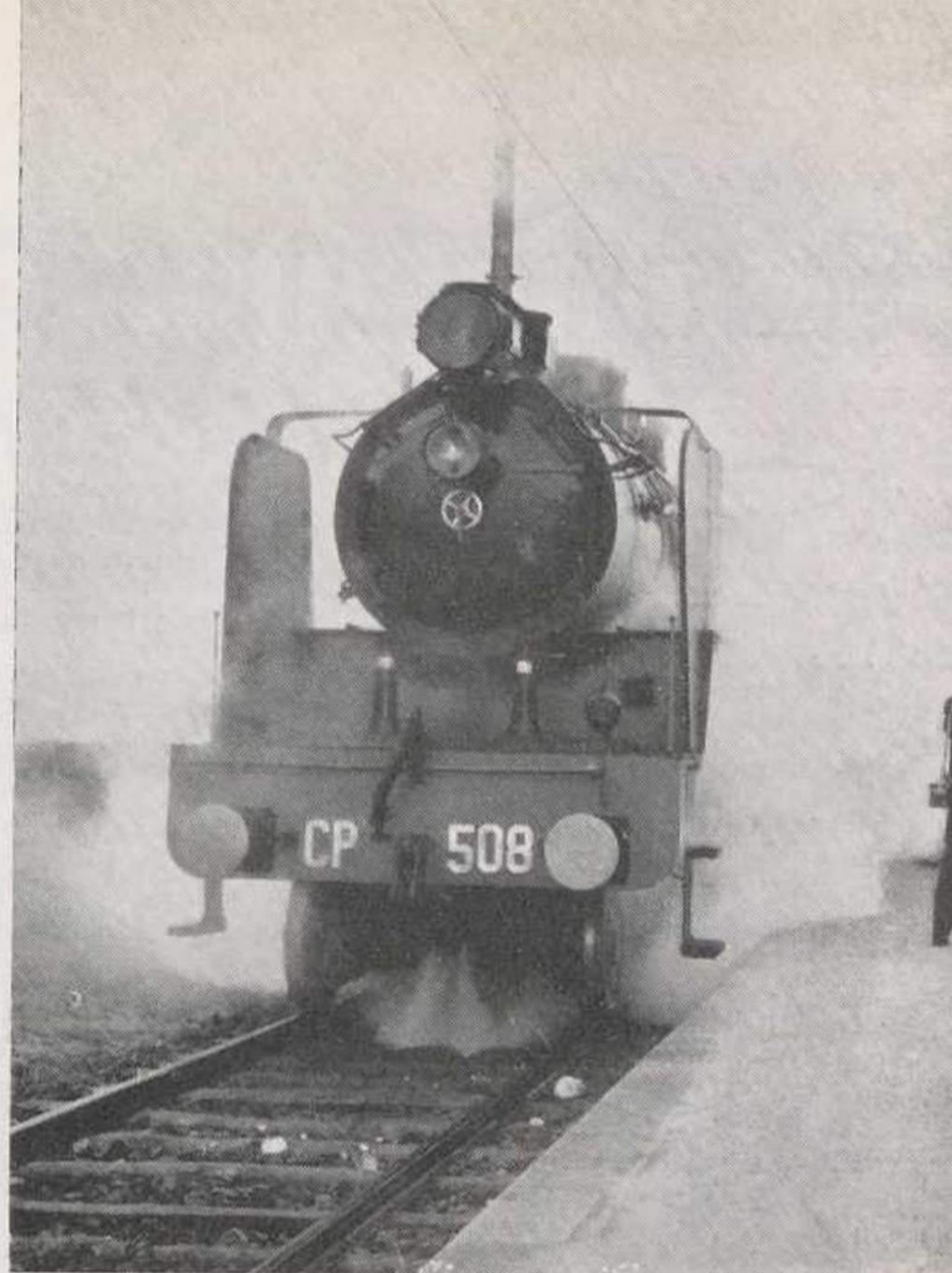
Os ministros das Comunicações e das Obras Públicas

visitaram instalações da Companhia no Setil e no Entroncamento e assistiram à cerimónia simbólica da supressão da tracção a vapor nas linhas de via larga da Região Centro

Os titulares das pastas das Comunicações e das Obras Públicas, respectivamente srs. engs. Carlos da Silva Ribeiro e José Machado Vaz, acompanhados por um numeroso grupo de técnicos ligados ao sector dos transportes ferroviários, visitaram no pretérito dia 15 de Fevereiro algumas das modernas dependências de selecção e formação profissional e os núcleos oficiais da Companhia instalados nas estações do Setil e do Entroncamento, inteirando-se assim das últimas realizações empreendidas pela C. P. no campo da sua reestrutura e modernização.

E aproveitando tão honrosa visita, a Empresa promoveu, numa cerimónia festiva efectuada no Setil, um desfile de material tractor dos mais diversos tipos, a marcar uma evolução histórica, assinalando a despedida simbólica da tracção a vapor, na via larga de toda a Região Centro — ou seja na zona entre o Douro e o Tejo, a maior e a mais movimentada da rede ferroviária nacional.

Os convidados — dos quais faziam parte representantes da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, da «Sorefame», da Sociedade «Estoril», da «Wagons-Lits» e de outras empresas ou departamentos oficiais ligados ao caminho de ferro, além dos delegados da Imprensa nacional e estrangeira, Rádio e TV — embarcaram em comboio especial, acompanhados pelos administradores, directores e funcionalismo superior mais representativo da Companhia.



«Na evolução dos transportes que o País precisa de viver, este esforço de modernização da C. P. é um bom exemplo para todos nós!» — disse o ministro Carlos Ribeiro.

No decurso da viagem, a C. P. obsequiou os seus noventa convidados com um almoço ligeiro — excelentemente servido pela «Wagons-Lits».

Na estação do Setil foi visitado o C. T. C. e o Laboratório Psicotécnico

Na estação do Setil, os dois membros do Governo e comitiva receberam as saudações das entidades locais. Prestava guarda de honra a Banda de Música dos Ferroviários Portugueses, regida pelo maestro tenente Silvério Marques e constituída por quarenta e sete elementos. Depois de executado o hino ferroviário, o titular das Comunicações passou em revista aquele notável conjunto artístico de renome internacional — que é detentor de um primeiro prémio conquistado num concurso de Bandas ferroviárias europeias, em Nancy, em 1967 —, e que se encontrava impecavelmente formado e uniformizado.

Foi seguidamente visitada a direcção-única do Comando de Tráfego Centralizado da linha Setil-Vendas Novas. Prestou completos esclarecimentos aos visitantes o eng. Duarte Neves.

Depois, coube a vez da visita à carruagem onde se encontra instalado o laboratório psicotécnico itinerante da Companhia, para exames psicomotores (de reacção visual, fadiga normal, auditivos e outros) do pessoal. A visita atenta fez-se sob as explicações precisas do nosso psicotécnico, dr. Jaime Velho de Oliveira.

Um desfile de material a assinalar a despedida do vapor

Na plataforma do edifício principal da estação do Setil — elegantemente decorada com plantas dos nossos serviços agrícolas — deu-se então início à cerimónia da despedida da tracção a vapor — cerimónia que à semelhança do que acontece em todas as Administrações ferroviárias progressivas de além-fronteiras que conseguem libertar-se da obsoleta e dispendiosa tracção a carvão, ou fuel foi festivamente assinalada.

Utilizando os microfones da estação, o sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, proferiu o seguinte discurso :

Senhores ministros:

Tem um significado especial a cerimónia, bem simples, a que V. Ex.^{as} se dignaram presidir e acerca da qual, por delegação da nossa Administração, vou proferir breves palavras.

Foi em 1948, quando o nosso parque de locomotivas a vapor, de via larga, era constituído por 431 unidades às



O comboio especial que de Lisboa-Santa Apolónia conduziu os convidados da Companhia ao Setil e ao Entroncamento



A chegada ao Setil, actuou com grande brilhantismo a Banda dos Ferroviários Portugueses, notável conjunto artístico de renome internacional — que é detentor de um primeiro prémio conquistado num Concurso de Bandas Ferroviárias europeias, em Nancy, em 1967

quais se juntavam apenas as primeiras automotoras diesel e 6 pequenos tractores de manobra, que chegou a Portugal a primeira locomotiva diesel-eléctrica «Alco» de grande linha fazendo parte de uma encomenda de 12 unidades de 1820 C. V. construídas nos Estados Unidos.

Outras encomendas se seguiram e assim, foram recebidas em 1951, mais 5 unidades de igual potência e em 1952 doze locomotivas «Whitcomb» de 1300 C. V. também construídas nos Estados Unidos.

Foi a partir de 1961 que a indústria nacional, através da «Sorefame», começou a colaborar na construção de locomotivas diesel tendo-nos sido fornecida no período de 1961 a 1964 uma série de 25 locomotivas diesel-eléctricas de 825 C. V. «Brissonneau»-«Sorefame».

Simultaneamente várias encomendas de pequenas locomotivas de manobra foram lançadas e assim o parque inicial de 6 comporta hoje 72 unidades deste tipo de locomotivas.

Finalmente, quanto a locomotivas diesel-eléctricas de grande linha, foi lançada em 1966 uma grande encomenda de 50 locomotivas de 1370 C. V. a construir em colaboração pela «Sorefame» e «English Electric». Esta encomenda está em curso e dela já recebemos 30 unidades.

Quanto à parte electrificada foi em 1957 que começamos a receber as primeiras locomotivas eléctricas «B'oB'o» de grande linha, de 2700 C. V. de potência, das quais a primeira série de 15 foi construída no estrangeiro pelo «Groupement» adjudicatário da nossa electrificação e as 20 restantes cuja entrega se iniciou em 1963 foram já construídas em colaboração pela «Sorefame» e «Groupement», com as caixas em aço inoxidável.

Desta forma o nosso parque diesel e eléctrico atingiu hoje :

- 84 locomotivas diesel-eléctricas de grande linha
- 35 locomotivas eléctricas também de grande linha
- 72 locomotivas de manobra diesel e diesel-eléctricas

além de

- 66 automotoras diesel e diesel-eléctricas
- e de
- 59 unidades triplas eléctricas (U. T. E.)



O eng. Duarte Neves presta esclarecimentos aos visitantes sobre o funcionamento da direcção-única do Comando do Tráfego Centralizado da linha Setil - Vendas Novas

É pois um parque de 316 unidades motorizadas, diesel e eléctricas, aquele que actualmente possuímos.

Foi assim que se tornou possível a enorme transformação operada nos últimos 20 anos para o que basta dizer que em 1947 se realizou um percurso de 17 milhões de quilómetros com locomotivas a vapor enquanto que em 1967 num percurso total de 26 milhões e quinhentos mil quilómetros, coube às locomotivas de vapor apenas 5 milhões e quatrocentos mil ou seja 20% do percurso total.

→ É-nos por isso possível anunciar que a partir deste momento nenhuma locomotiva a vapor é necessária na rede de via larga na Região Centro que abrange a zona do País compreendida entre o rio Douro e o rio Tejo e que é a maior e mais movimentada da rede ferroviária portuguesa.

Podemos ainda anunciar que com a chegada das 20 locomotivas que completarão o fornecimento das 50 locomotivas «Sorefame»-«English Electric» será extinta durante o corrente ano a tracção a vapor na Região Sul, restando assim para os anos seguintes, a Região Norte na qual ainda há que vencer certas dificuldades técnicas, nomeadamente o reforço das pontes e viadutos de Nine a Monção, na linha do Minho, e da Régua à Barca de Alva, na linha do Douro. No entanto, através do III Plano de Fomento, novas encomendas já em curso de 27 locomotivas diesel-eléctricas, 10 das quais de grande potência (2700 C. V.) e de 24 unidades triplas eléctricas e ainda a electrificação de São Romão a Braga virão permitir também a extinção do vapor na Região Norte.

Muitos são no entanto os melhoramentos de que carece ainda a nossa rede em especial a remodelação da

infraestrutura da via e a conclusão da via dupla da nossa principal linha até Porto (Campanhã), trabalhos cujo início está previsto para o corrente ano.

É também interessante notar como exemplo de resultados já obtidos que no ano de 1947 a despesa total em combustível para um percurso de 17 milhões de quilómetros na via larga foi de 226 mil contos ou seja 13\$34 por quilómetro andado, enquanto que em 1967 para um percurso de 26 milhões e quinhentos mil quilómetros foi apenas de 134.000 contos ou seja 5\$00 por quilómetro andado; verifica-se, pois, que o custo quilométrico desceu de 13\$34 para 5\$00 e que na despesa global de combustível, em via larga, houve uma economia de 91 400 contos apesar do percurso ter aumentado de 9 milhões e meio de quilómetros ou seja 56% do seu valor em 1947.

Com estes percursos o tráfego movimentado passou de 1947 para 1967, quanto a passageiros de 1 555 278 milhares para 2 609 957 milhares de passageiros-quilómetro ou seja mais 61% e quanto a mercadorias de 730 169 milhares para 726 911 milhares de toneladas-quilómetro ou seja praticamente sem alteração.

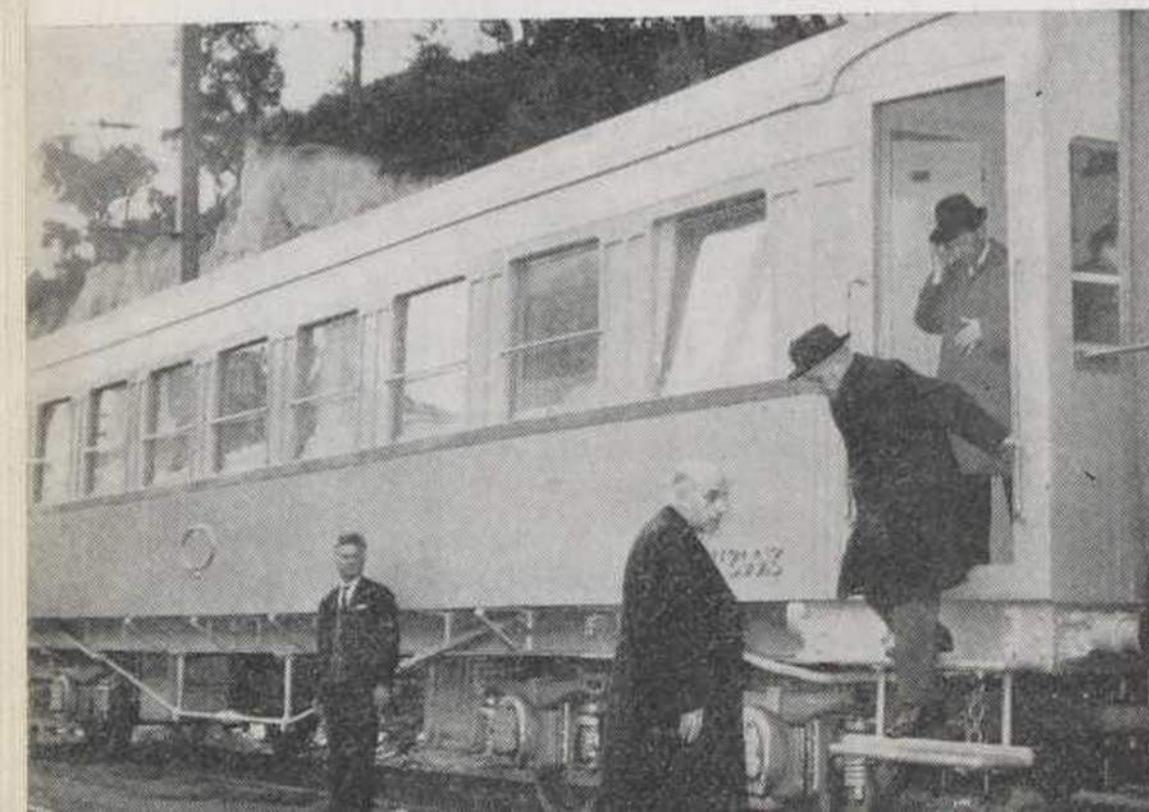
— Valeu bem a pena que sob a orientação e apoio do



O eng. Espregueira Mendes, ilustre director-geral da Companhia, proferindo o seu importante discurso alusivo à supressão da tracção a vapor na Região Centro — e às perspectivas futuras da exploração ferroviária

Ministério das Comunicações e da Administração da Empresa esta transformação se tivesse efectivado, dieselizando e electrificando a nossa rede, tornando assim possível que o transporte por caminho de ferro se possa realizar em condições de competência e, muitas vezes, de preferência em relação aos outros meios de transporte, todos úteis à Nação quando devidamente estruturados e coordenados.

Não posso esquecer, porém, todo o trabalho já realizado e ainda em plena actividade para a adaptação dos que trabalhavam com o tradicional vapor aos novos sistemas de tracção que exigem sem dúvida maior aprendizagem, competência técnica e atenção.



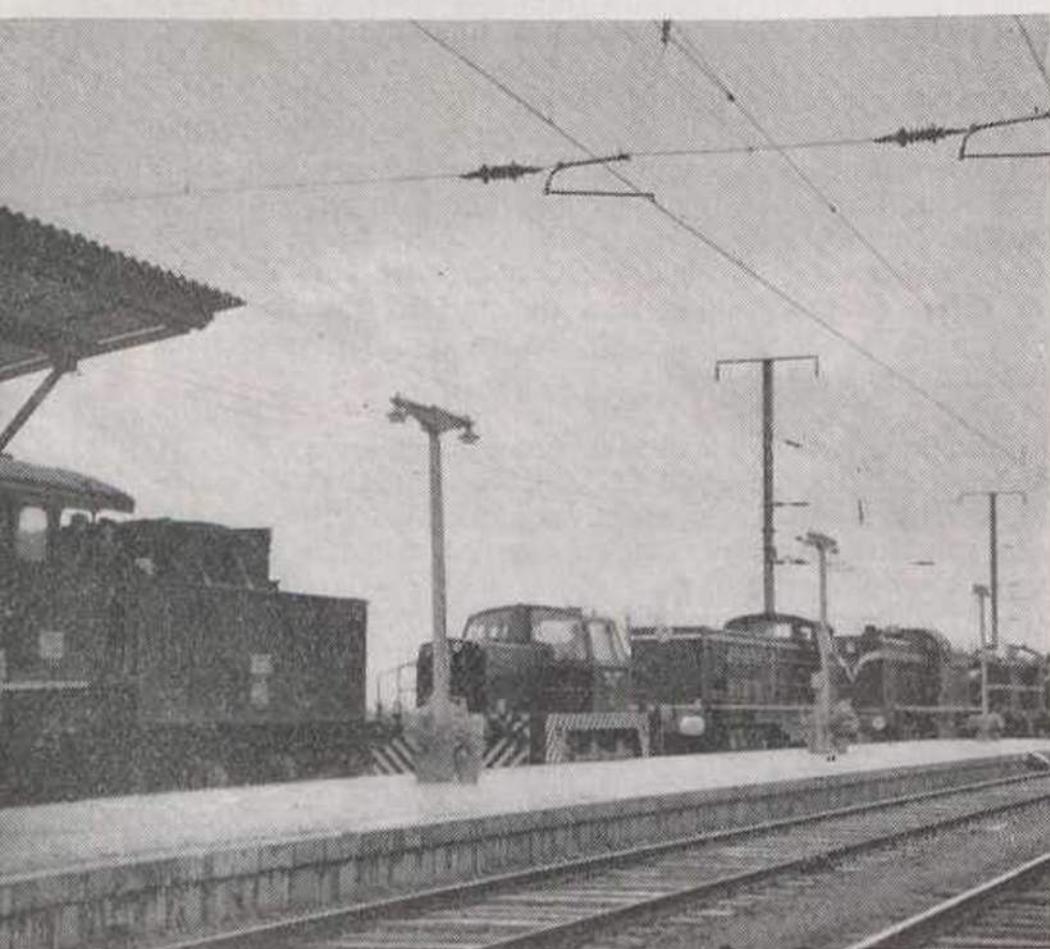
Um aspecto da visita ministerial ao laboratório psicotécnico itinerante instalado numa carruagem resguardada na estação do Setil

Este reconhecimento e agradecimento vai para todos quantos nesta tarefa têm trabalhado e não posso esquecer que o actual ministro das Obras Públicas, aqui presente, pertenceu à comissão para o lançamento da electrificação dos caminhos de ferro quando se hesitava ainda no sistema de electrificação a seguir e da qual resultou, felizmente, a adopção do tipo de corrente industrial 25 000 volts, 50 periodos, que por muito mais económica nas instalações fixas permite a electrificação de linhas de menor tráfego como é o caso português.

É curioso assinalar que fomos dos primeiros, logo a seguir à França, a adoptar este sistema hoje consagrado pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes e pela União Internacional dos Caminhos de Ferro e actualmente seguido por todos os países que não tenham de electrificar apenas complementaridades de redes.

No serviço suburbano, com muitos problemas a resolver, foi Portugal o pioneiro.

Termino dirigindo a Sua Ex.^a o ministro das Comunicações os melhores agradecimentos, em nome de todos os ferroviários — pelo muito que lhe devem os caminhos de ferro, e todos os que trabalham dedicadamente nesta Casa.

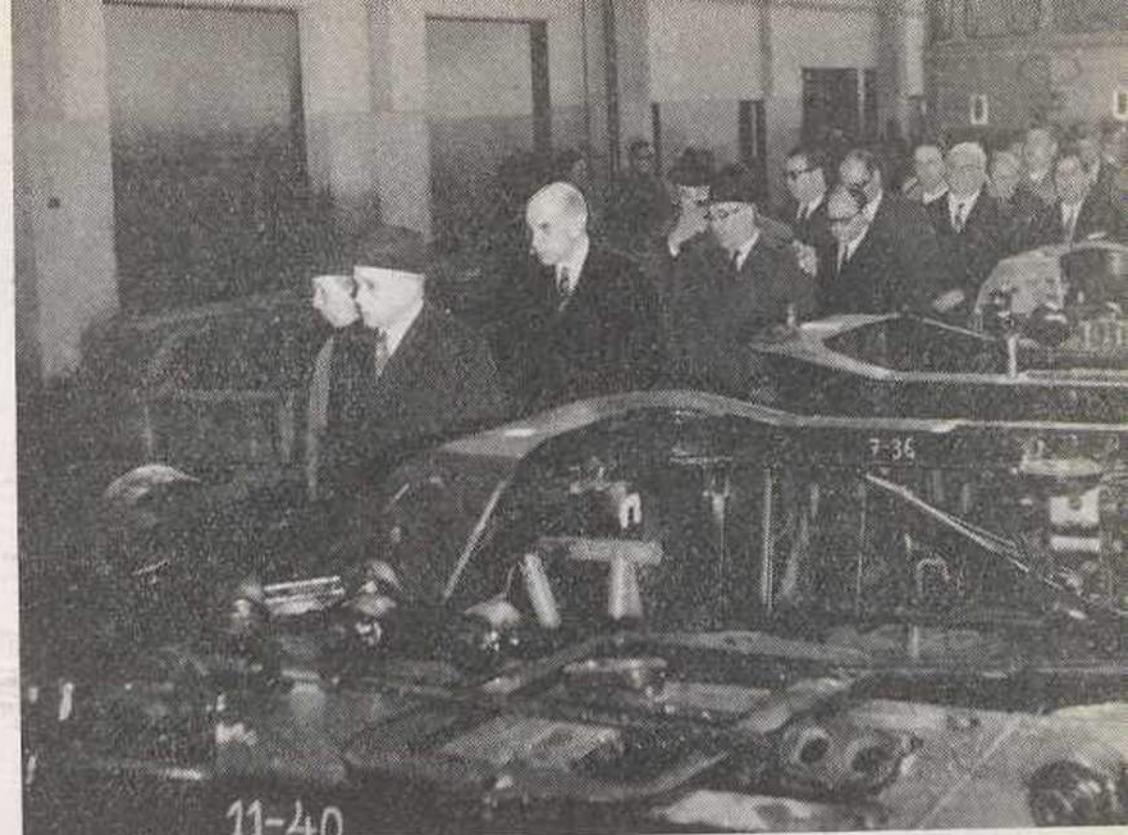


Durante o desfile de material tractor no Setil

Calorosos aplausos da assistência que enchia por completo a estação sublinharam este importante discurso do ilustre director-geral da Companhia.

Assistiu-se depois ao desfile do material tractor, alinhado em formação de parada, numa linha de resguardo, fronteira ao edifício principal. Organizado e dirigido com notável proficiência pelo agente técnico de engenharia principal Manuel de Carvalho, da Região Centro, o desfile, impecável no seu desenvolvimento, processou-se da seguinte forma, com a leitura das características do material

Outro aspecto da visita ao novo complexo oficinal da C. P. no Entroncamento



Visita às novas oficinas de Grande Reparação do Entroncamento

em cortejo feita pelo eng. Francisco António Carapinha, entre os silvos ruidosos das locomotivas em movimento, os acordes da Banda de Música e as palmas da assistência :

Locomotiva 001

De uma série de 4 locomotivas construídas por «Machinenfabrik e Cockeril» postas ao serviço em 1882. São designadas na gíria ferroviária pelas «ratinhas» e têm prestado serviço de manobras no depósito de máquinas de Entroncamento. Destina-se a fazer parte do Museu Ferroviário, em vias de criação.

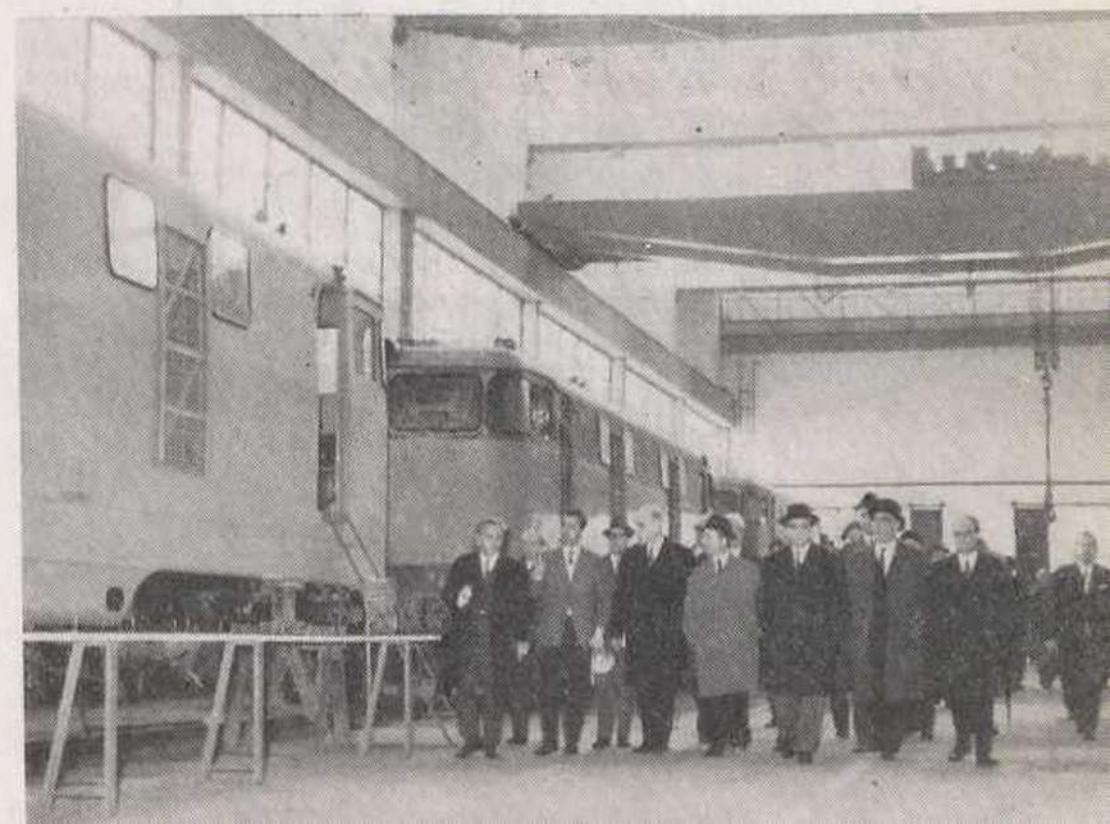
Locomotiva 508

Locomotiva tipo «Pacific» construída pela «Henschel», de uma série adquirida pela C. P. em 1925, era destinada a rebocar os comboios rápidos de Lisboa ao Porto.

Pode atingir uma velocidade de 120 km/h. O diâmetro de rodas conjugadas é de 1.900 m e o timbre de caldeira de 16 kg/cm². Foi equipada nas oficinas da C. P. com o dispositivo para queimar óleo. Após a electrificação da linha do Norte, tem sido utilizada no reboque do «Lusitânia-Expresso» entre Entroncamento e Valência de Alcântara.

Locomotiva 0184

Fazia parte de uma série construída pela «Henschel», adquirida em 1924 pelos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. É uma locomotiva de grande potência destinada a rebocar comboios pesados de mercadorias. Tem quatro





No Centro de Formação do Pessoal no Entroncamento. O instrutor J. Mendes da Silva, no decurso de uma lição

rodas conjugadas, um *bogie* à retaguarda e um *bissel* à frente e pesa em ordem de marcha 98 000 kg.

Foi transformada nas oficinas da C. P. para queimar óleo. O timbre da caldeira é de 12 kg/cm².

Locomotiva 836

Fazia parte de uma série de locomotivas adquiridas pela C. P. em Espanha, em 1947, à casa construtora — «La Maquinista Terrestre e Marítima».

É a locomotiva, queimando carvão, de maior potência do actual parque de vapor da C. P. Faz serviço de mercadorias rebocando comboios lentos.

A locomotiva pesa em ordem de marcha 91 500 kg, e tem como peso aderente nas quatro rodas motoras com 1,600 m de diâmetro 67 000 kg. O timbre da caldeira é de 14 kg/cm².

Tractor «Sentinel» 1152

Faz parte de uma encomenda de 36 tractores feita à «Sorefame»-«Sentinel» dos quais já estão em serviço 34 unidades. São destinados a manobras e equipados com um motor diesel «Rolls-Royce» de 8 cilindros, 348 C. V., com transmissão hidráulica, para uma velocidade normal de 31 km/h e mínima de 4 km/h.

Locomotiva 1220

É uma locomotiva diesel-eléctrica com a potência de 825 C. V.

Foi construída na «Sorefame» em colaboração com a «Sociedade Brissonneau et Lotz», de França, e posta a circular nas nossas linhas no decorrer dos anos de 1961 a 64. São destinadas a rebocar comboios ligeiros não podendo exceder a velocidade de 80 km/h.

Locomotiva 1307

É uma locomotiva de motor diesel de transmissão eléctrica. Foi adquirida nos Estados Unidos à casa construtora «Whitcomb», em 1952.

Pode rebocar comboios rápidos, pois atinge a veloci-

dade de 120 km/h e também comboios de mercadorias leves. Está equipada com 2 motores diesel de 6 cilindros desenvolvendo uma potência de 1350 C. V.

Locomotiva 1430

Pertence à série de locomotivas diesel de transmissão eléctrica mais recente do parque da C. P.

Foi construída na «Sorefame» em colaboração com a «English Electric» e faz parte de uma encomenda de 50 locomotivas, estando já em serviço 30 unidades.

Está equipada com um motor «English Electric» de 1370 C. V., podendo atingir a velocidade de 105 km/h.

Estão generalizadas no serviço de passageiros e mercadorias em todas as linhas da Região Centro.

Podem ser acopladas duas a duas com um comando único.

Locomotiva 1509

As locomotivas deste tipo foram construídas nos Estados Unidos pela casa «Alco» e postas ao serviço nas nossas linhas em 1948.

Faz parte de uma série de locomotivas inicialmente utilizadas a rebocar comboios rápidos entre Lisboa e Porto e mais tarde à medida em que mais unidades foram sendo recebidas, generalizadas aos comboios pesados de passageiros nas linhas do Leste e Oeste.

Após a renovação das pontes da linha da Beira Alta estão sendo utilizadas naquela linha no reboque do comboio «Sud-Express» e também nas linhas do Sul em reboque de comboios de mercadorias pesados dadas as suas características de potência. Estão equipadas com um motor diesel de 12 cilindros com transmissão eléctrica, com uma potência de 1820 C. V., podendo atingir a velocidade de 120 km/h.

Finalmente desfilou uma locomotiva eléctrica «B'oB'o» de grande linha, de 2700 C. V. de potência. Fazia parte de uma série de 35 locomotivas, tendo as primeiras 15 sido construídas no estrangeiro e as 20 restantes em Portugal, em colaboração, pela «Sorefame» e «Groupement».

A primeira série de 15 unidades foiposta em serviço em 1957.



O administrador eng. Costa Macedo usando da palavra, agradece a presença dos ministros nas instalações da Companhia

A segunda série, de caixa inoxidável, entrou ao serviço em 1963, e está generalizada ao reboque de todos os comboios, rápidos e de mercadorias que circulam na linha Lisboa-Porto já electrificada.

*
* *

As quatro primeiras unidades do cortejo — as máquinas a vapor — após desfilarem, afastaram-se, entre grossos rolos de fumo das suas chaminés, a perder na distância, rumo a Muge, através do ramal de Vendas Novas. Espectáculo de grandiosidade emotiva este, sentido por muitos ferroviários da Velha Guarda, o do derradeiro adeus à tracção a vapor — que constituiu no seu tempo, um autêntico símbolo e que marcou e caracterizou uma época que morreu... Nos nossos dias, essa «destruição criadora» imposta pelo progresso, e de que tanto nos apontam os economistas como necessária, fez passar à reserva ou à vala comum da sucata essas máquinas velhinhos — que foram lindas e rápidas. Que foram festejadas com foguetes e repicar dos sinos. E que até foram cantadas pelos poetas... O progresso as trouxe — e o progresso as levou... no seu ciclo criador, irreversível e dominante.

A visita às Oficinas e ao Centro de Formação de Pessoal do Entroncamento

Do Setil, e no mesmo comboio especial, os dois membros do Governo e os restantes convidados seguiram para o Entroncamento. Durante a viagem observou-se o comportamento das duas novas carruagens-salão de 2.ª classe, de longo curso, equipa-



Um aspecto da viagem de regresso no «Lisboa-Expresso» (TER)

das com bogies e suspensão por molas helicoidais, fabricadas pela «Sorefame» — as da série B^{SYP} 1400.

No Entroncamento seguiu-se uma rápida visita às oficinas de vagões e ao posto de manutenção diesel — conduzida pelo eng. Pereira de Almeida — bem como às novas oficinas de grande reparação, visita esta feita sob os esclarecimentos do eng. Matos Torres.

Seguiu-se uma passagem à ampla cantina do pessoal e às instalações provisórias do Centro de Formação de Pessoal — sob explicações precisas do eng. Correia de Sá — , e ainda exame local do terreno e do grandioso projecto para as instalações definitivas do Centro, em conformidade com os estudos da autoria do arquitecto Lucílio Cruz.

*
* *

Na cantina do pessoal, numa breve pausa da visita, o administrador sr. eng. Costa Macedo, em nome da Comissão Executiva, pronunciou algumas palavras de saudação aos membros do Governo e agradeceu as suas presenças — que todos ali consideravam encorajante. Referindo-se ao Centro de Formação do Entroncamento, o orador considerou a visita dos ministros como o lançamento simbólico da primeira pedra nessa grandiosa obra — que bem comprova a preocupação e o esforço da Administração da Companhia pela valorização humana de quantos a servem, por essa grande máquina da Empresa, que é o «Homem».

Em resposta, o ministro das Comunicações agradeceu em seu nome e no do seu colega das Obras Públicas o amável convite que a Administração da C. P. lhes tinha dirigido para aquelas



O ministro das Comunicações eng. Carlos Ribeiro, no uso da palavra, enalteceu o esforço de modernização levado a cabo pela C. P. nos últimos anos

tão proveitosas visitas — que se distinguiram, acen-tuou, pelo seu carácter nítidamente instrutivo e pe-los reduzidos discursos que ouvira... Isso justificava bem o princípio construtivo de que as acções são preferíveis às palavras...

Afirmou depois que a ideia da formação do pessoal merecia o seu inteiro aplauso — o que bem comprova que a Empresa sabe acompanhar a evolução que se tem necessariamente de viver. Tempos houve, sublinhou o ministro, em que pouco se fazia pelo «Homem» — mas isso mudou. Os tempos são diferentes e a máquina ferroviária virou-se também para esse aspecto. A atenção dada aos problemas humanos dará seus frutos num futuro próximo. Por isso, os seus parabéns e louvores à C. P. E a terminar: *Oxalá que na evolução dos trans- portes que o País precisa de viver, possamos cor- responder a este magnífico esforço dos Caminhos de Ferro — que constitui um bom exemplo para todos nós!*

*
* *

Os ministros e restante caravana regressaram à capital no «Lisboa-Expresso» (TER), que procedente de Madrid, chegou precisamente à tabela ao Entroncamento.

Na altura do embarque, a estação encontrava-se apinhada de povo, numa homenagem de simpatia e apreço das entidades civis e militares do concelho pela visita dos dois ilustres ministros. Presentes também todos os vereadores da Câmara Municipal do Entroncamento — com o seu dinâmico presidente sr. Eugénio Poitout, que para ufania da classe, é também um ferroviário qualificado



Outra equipa da «Wagons-Lits» que assistiu, com grande proficiência, ao serviço de mesa do comboio especial

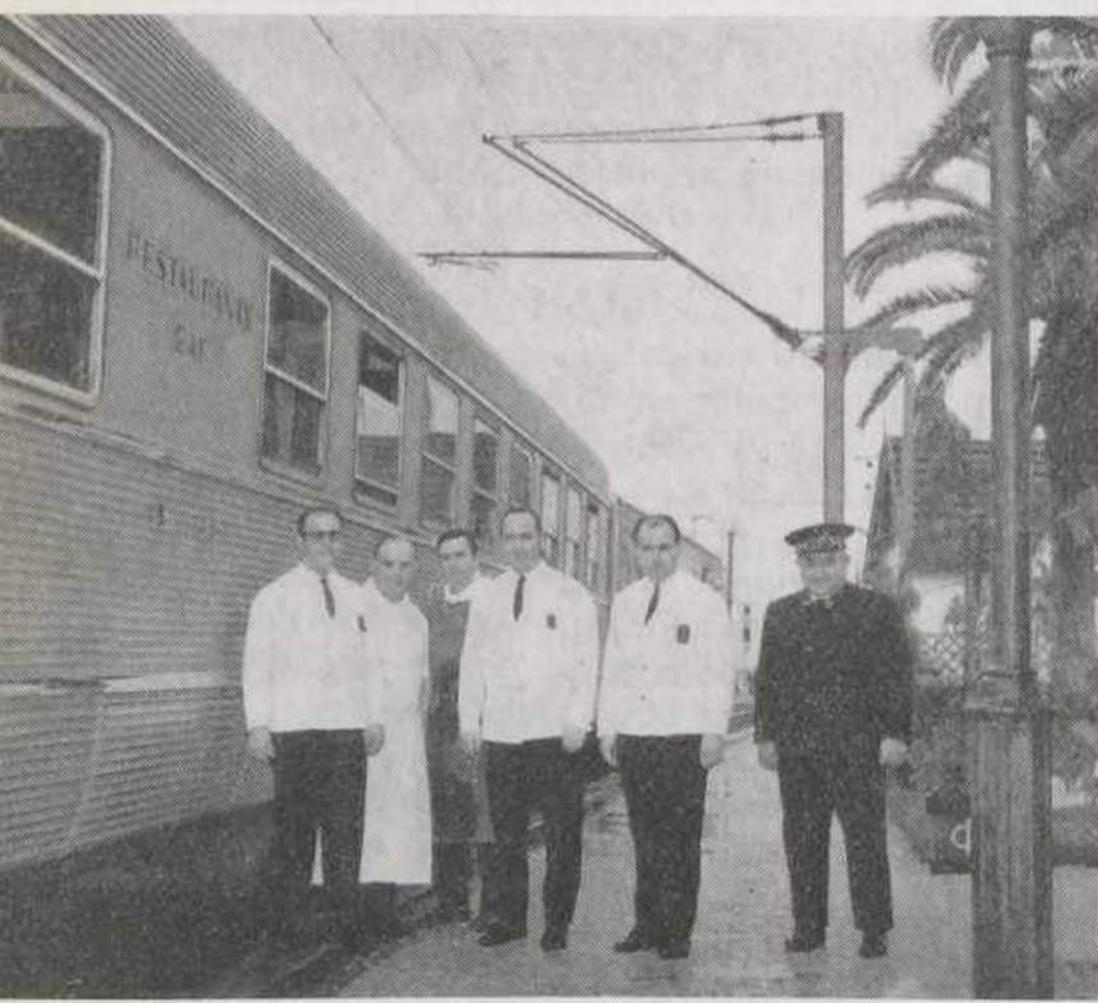
— corporações de bombeiros, deputações de estu- dantes, autoridades eclesiásticas, director do jornal *Entroncamento*, etc., etc.

*
* *

Durante a viagem — em que se observou o ex- celente comportamento da composição espanhola, particularmente no capítulo do conforto e da como- didade oferecida pela sua suspensão — a Adminis- tração da «Wagons-Lits» em Portugal, representada pelo seu director Conde de Penalva de Alva e pelo inspector-superior José Feijó, distinguiu todos os convidados e passageiros procedentes de Madrid com um magnífico beberete.

E a fechar, uma referência bem expressiva da cordialidade das relações luso-espanholas, no do- mínio da ferrovia. O «TER» que entretanto partira com doze minutos de atraso do Entroncamento, devido à afluência do público e às manifestações e cumprimentos de despedida aos ministros e comitiva, era tripulado pelos maquinistas da Renfe, D. Felix Braz Mateus e D. Jesus Rico Martinez. Ao serem saudados pelo dr. Élio Cardoso, em nome das Relações Públicas da Companhia, quiseram distinguir a C. P. dedicando-lhe a marcha que con- duziam, como muitas vezes se procede segundo uma nobre tradição ferroviária. Apesar do atraso, já de difícil recuperação — e sem deixar de se obe- decer estritamente aos regulamentos da circulação — o comboio chegou a Lisboa à tabela, nos preci- sos segundos do seu tempo.

Daqui cumprimos, com amizade, os dois amáveis maquinistas espanhóis — a quem testemu- nhemos o nosso apreço.



Uma das equipas do pessoal de «Wagons-Lits» que excelentemente serviu os convidados da Companhia

TEMAS PROFISSIONAIS

PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

PELO ENG. FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO

CHEFE DO SERVIÇO DE ESTUDOS, PREVISÃO E PLANEAMENTO

Na programação do futuro, a C. P. vai jogar na qualidade do serviço, procurando assim atrair ao caminho de ferro os tráfegos que constituem a sua real vocação, mas procurando simultaneamente libertar-se de outros que só pode realizar com prejuízo para a Nação — porque é das contas da Nação que realmente se trata. Para isso vai assumir pesados encargos financeiros, pois os investimentos possibilitados pelo III Plano de Fomento não são donativos!

UMA das razões da relativa estagnação do Caminho de Ferro entre nós está na insuficiência dos investimentos que lhe têm sido dedicados. Não só as somas que foram investidas nos últimos 20 anos totalizam apenas cerca de metade do que em devido tempo se considerou indispensável para pôr o nosso Caminho de Ferro à altura do que dele se deveria exigir, como ainda, se o comparamos com outros países nomeadamente os que constituem a Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (C. E. M. T.), verificamos que o montante dos investimentos no período 1961/65 atingiu nestes países uma média de 312 contos por km de linha, não chegando entre nós a atingir 70 contos — menos de metade do que a Espanha investiu por km de linha ferroviária no mesmo período (156 contos anuais) — não esquecendo que todos os países fizeram importantes remodelações das suas infra-estruturas quando as reconstruiram depois da guerra.

O III Plano de Fomento vai permitir um início de recuperação pois os montantes previstos para 1968/73 correspondem a cerca de 220 contos por km e por ano e é justamente sobre o que se pode e o que se não pode esperar do esforço de actualização agora iniciado que desejariamos falar-vos.

Há, decerto, uma questão prévia que muitos querem lançar nesta altura: Mas vale a pena investir no

Caminho de Ferro somas tão elevadas para o nosso meio? Não é este um sistema de transportes definitivamente condenado a desaparecer cedendo o passo ao automóvel, ao avião e até às vias navegáveis interiores?

Para obter a resposta bastará porém olhar em redor: por toda a parte se constroem ou modernizam caminhos de ferro, tanto em regiões subdesenvolvidas como em áreas altamente industrializadas ou urbanizadas. É um facto assente que o caminho de ferro existirá no ano 2000: não só existirá como terá parte activa na vida social e económica do futuro.

Que papel lhe caberá? Os técnicos que se têm debruçado sobre a questão são unânimes em apontar os campos em que as suas características essenciais — guiamento da roda pelo carril e possibilidade de formação de comboios com veículos não tripulados — o tornam imbatível, visto proporcionarem a máxima produtividade da energia, do homem e do espaço ocupado:

Tráfego de passageiros

Serviço suburbano em torno dos grandes aglomerados populacionais (problemas de congestionamento da circulação urbana);

Ligações rápidas intercidades a média distância (entre o automóvel e o avião).

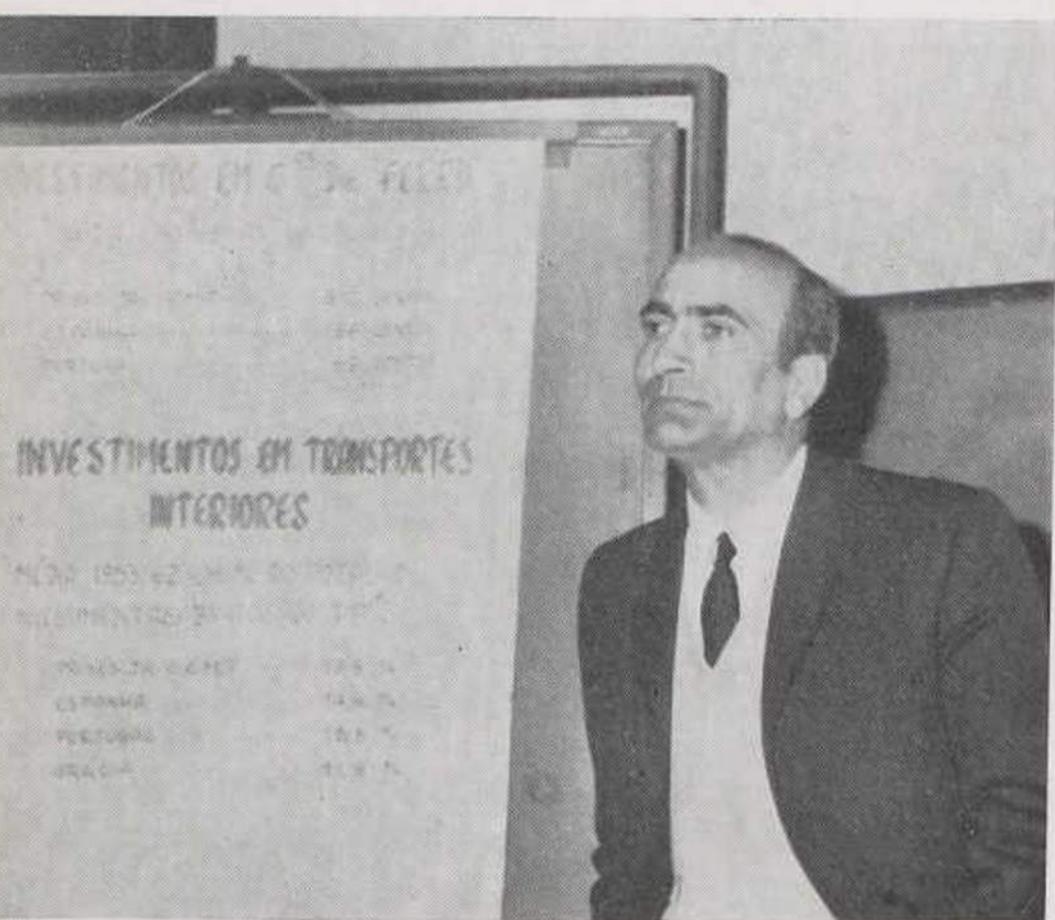
N. R. — Texto da palestra proferida na Faculdade de Engenharia do Porto, na Semana de Engenharia Electromecânica (Março-1968).

Tráfego de mercadorias

- Transportes maciços directos a grandes distâncias (p. ex. relações internacionais);
 Transportes integrados em circuitos de produção industrial (minérios, materiais de construção, produtos químicos, cereais, etc.).

Já que falei em produtividade, talvez não seja descabido apresentar alguns números ilustrativos:

a) Consumo médio de energia por 1000 PK na linha de Sintra, com um coeficiente de ocupação de 70 % (lugares sentados)	50 KW
b) Consumo de gasóleo por 1000 TK de minério de ferro para os comboios previstos na linha do Douro (incluindo retorno em vazio) ...	10 litros



O autor numa passagem da sua brilhante dissertação

c) Tripulação necessária a um comboio de minério com 1000 ton. de carga útil	3 homens
d) Capacidade da linha de Sintra numa hora «de ponta», em cada sentido	12 000 passag.
e) Número de comboios por hora .	15
f) Tripulação correspondente	90 homens
g) Número equivalente de autocarros (2 pisos)	170
h) Tripulação correspondente	340 homens

Os números indicados em b) e c) mostram bem a influência da dimensão do transporte, pois hoje este está a fazer-se com comboios de 500 toneladas transportando apenas cerca de 300 toneladas de minério. Em particular o consumo de gasóleo indicado significa que com 2000 litros de combustível se poderá levar um comboio vazio daqui a Moncorvo e fazê-lo voltar carregado com 1000 toneladas de minério. E note-se que 1000 toneladas é uma dimensão bastante modesta pois já hoje se fazem regularmente comboios de minério de 18 000 toneladas, o que chega largamente para bater a capacidade oferecida por muitas vias navegáveis, mesmo naturais, e contribui para embaratecer o transporte ainda mais. No caso português não se poderá ir tão longe, visto terem de coexistir na mesma linha circulações de mercadorias e de passageiros, mas com 1000 a 2000 toneladas úteis por comboio a produtividade do transporte já será apreciável à nossa escala.

Os números indicados em d), e), f), g), h) também não se referem a qualquer caso extremo, mas apenas à linha de Sintra tal como se encontra hoje. De facto, se não fossem as condições particulares da estação do Rossio que não permitem obter o que é corrente tirar de qualquer linha de via dupla deste tipo, isto é, entre 20 e 22 comboios por hora, teríamos facilmente 18 a 20 000 passageiros transportados em cada sentido.

Mesmo assim, com os modestos números apresentados já se pode fazer uma ideia da flagrante diferença de produtividades do espaço ocupado num serviço deste género. É corrente, aliás, nos países mais industrializados considerar que, em tráfego suburbano, uma linha férrea de via dupla equivale em capacidade de escoamento a uma auto-estrada com 8 faixas de rodagem.

Vejamos agora quais as dificuldades que em Portugal têm dificultado o pleno desenvolvimento do Caminho de Ferro nos campos em que se revelaria a sua verdadeira vocação.

1. Tráfego de passageiros suburbano

Este tipo de serviço exige grande concentração de meios, não sendo geralmente lucrativo, devido ao baixo coeficiente médio de utilização (concentração do tráfego em certas horas «de ponta» e predominância das deslocações num único sentido a essas horas) e também em resultado das tarifas de carácter social praticadas (assinaturas, estudantes, etc.). Em Lisboa, da simples electrificação da linha de Sintra com introdução de sinalização automática e moderno material circulante resultou a triplicação do tráfego em 10 anos mas já se começam a pôr problemas de capacidade das infra-estruturas (está por isso prevista a quadruplicação da via Campolide - Cacém e o lançamento de uma nova estação urbana de apoio à estação do Rossio); também a falta de uma travessia ferroviária do Tejo não permitiu até agora diversificar as vias de expansão da área suburbana. No Porto há a notar que todas as direcções são servidas por linhas de via única, inclusive a linha do Norte que «sofre» o estrangulamento da ponte Maria Pia e também é notória a incapacidade de certas estações para acompanharem o cresci-

mento contínuo das necessidades (prevê-se para breve a construção de uma nova ponte sobre o Douro em via dupla, uma terceira via Campanhã - Contumil, a electrificação e o desafogo do itinerário Porto - Braga e instalação de sinalizações adequadas).

São estes os dois principais pontos de concentração urbana do País; pode-se acrescentar ainda, embora em nível mais modesto, o eixo Coimbra - Figueira (que vai ser electrificado integralmente). Também, em conjugação com a futura travessia do Tejo, a ligação Setúbal - Lisboa poderá vir a assumir certa importância, mas talvez não seja propriamente de carácter suburbano.

2. Ligações rápidas intercidades

Há algumas limitações que resultam da fraca concentração urbana fora dos dois polos já mencionados (Lisboa e Porto). Em Espanha há 105 aglomerados de mais de 20 000 habitantes. Relativamente à população, Portugal deveria ter cerca de 30, mas só tem 10, o que dá a medida exacta da assimetria urbana do País, excessivamente polarizada em torno de Lisboa e Porto e demasiado pulverizada nas outras regiões. Na ordem de grandeza dos 50 000 habitantes: Braga, Coimbra e Setúbal — a primeira ligada ao Porto por via única e a terceira aguardando a travessia ferroviária sobre o Tejo. Na ordem dos 20 000 só temos Guimarães (ligada à rede geral por uma via estreita), Covilhã (também mal servida pela linha da Beira Baixa), Évora (metida num ramal desviado da linha do Sul e sofrendo também da falta da travessia ferroviária do Tejo) e o conjunto Faro - Olhão (afectado pelas deficientes condições das linhas do Sado e Sul). De notar ainda duas capitais de distrito (Viseu e Vila Real) unicamente servidas por linhas de via estreita de traçado insatisfatório. Não estando à vista qualquer solução para as vias estreitas, fixou a C. P. como objectivo imediato a melhoria do armamento e do traçado nos itinerários onde se poderão a curto e médio prazo praticar velocidades compatíveis com as exigências modernas e que são também aqueles em que já hoje se verifica maior procura de transportes rápidos: Porto - Coimbra - Lisboa e Barreiro - Setúbal - Faro. Nestes itinerários vão poder praticar-se velocidades até 140 km/h com material convencional, o que permitirá portanto lançar comboios rápidos entre Gaia e Lisboa em menos de 3 horas, beneficiando de passagem Coimbra e Aveiro; esta operação envolve a aquisição de material circulante adequado e também a instalação de dispositivos de segurança mais avançados. Ficará o caminho aberto para uma futura aplicação de turbinas a gás, combinada com a nova concepção das suspensões pendulares e que dentro de poucos anos possibilitará nestes trajectos a realização de velocidades mais elevadas sem quebra de segurança.

Note-se de passagem que, dentro da exploração ferroviária dos serviços de passageiros, o sector «comboios rápidos» é o único que cobre as despesas; por isso a própria C. P. tem todo o interesse em desenvolver este tipo de serviço — o qual porém tem de ser proporcionado às potencialidades de tráfego realmente presentes. A exis-

tência de 500 estações na nossa Rede, todas querendo ser servidas igualmente por todos os comboios é um obstáculo ao desenvolvimento do transporte rápido. Outra limitação seria vem da existência de 7700 passagens de nível de todas as categorias; este problema, que lá fora é resolvido com repartição de encargos entre o Caminho de Ferro e a Estrada, vai tomar mais gravidade, pois com as maiores velocidades que se vão praticar as P. N. constituirão também perigo para os próprios comboios.

Quanto ao tráfego internacional, se bem que algumas das dificuldades se situem fora do campo de actuação da C. P., estão previstas melhorias importantes de tracção e sinalização na Beira Alta e de via no Leste, além de certas medidas de organização que se impõem.

3. Tráfego de mercadorias

A geografia económica do País não é a mais favorável ao pleno emprego do Caminho de Ferro. Salvo raras exceções, os grandes centros produtores são igualmente os



Um aspecto da assistência na Faculdade de Engenharia do Porto, durante a semana de estudos de electromecânica

maiores consumidores e por sua vez coincidem também com os principais portos de mar por onde circula afinal a quase totalidade do nosso comércio externo. O débil equipamento ferroviário destes portos não facilitando o enlace do transporte marítimo com o Caminho de Ferro; o alheamento de muitos industriais, significando talvez desconhecimento dos seus próprios interesses nesta matéria; o carácter «doméstico» de grande parte das nossas actividades económicas; a deficiente imputação aos utentes dos custos das infra-estruturas rodoviárias; e a relativa anarquia do nosso mercado de transportes — reduziram entre nós o Caminho de Ferro ao papel de transportador de «miudezas», pois outro nome não se pode dar a menos de 3,5 milhões de toneladas anuais repartidas por mais

de 250 000 combinações possíveis origem-destino. Muitas destas «miudezas» são inadequadas para o transporte ferroviário, mas como o C. F. as não pode recusar — «obrigação de transportar» — elas vão onerar a exploração de forma sensível. A camionagem não está sujeita a esta obrigação e por isso, escolhendo os transportes que mais lhe convêm, pode praticar melhores preços nestes casos. Em particular o tráfego de detalhe ocupa quase 20 % da totalidade, com um peso médio por remessa de 88 kg e uma carga média por vagão de 2,5 toneladas, mobilizando mais de metade dos vagões do nosso parque. Não é decerto para transportes deste género que o Caminho de Ferro existe! O tráfego de vagão completo, com um peso médio por remessa de 13,5 toneladas, já é mais apropriado mas mesmo assim não consegue cobrir os custos do detalhe, especialmente porque mais de $\frac{1}{3}$ destes transportes são realizados a preços inferiores à tarifa geral (trigo e adubos, devido à influência que se julga terem no custo da vida). Exceptuando a relativamente modesta produção nacional de minérios e carvões não há transportes de carácter industrial a cargo do Caminho de Ferro.

Assim, o transporte não deixa de ser relativamente caro (os encargos indirectos não são absorvidos por um volume suficiente de transporte) além de moroso (a excessiva pulverização não permite dimensionar o transporte para comboios directos). Certas deficiências acumuladas contribuem também para agravar a situação: instalações acanhadas nas principais estações, limitações de carga impostas pelas pontes, insuficiente comprimento dos resguardos em via única, carência de material circulante especializado e de grande capacidade, deficiente transmissão de informações e ordens. A muitas destas se vai dar remédio, pelo menos nos itinerários mais importantes, para além de medidas de reorganização de transporte (no sentido da sua concentração), do estabelecimento de um sistema de telegestão (visando acelerar a rotação do material) e de revisão tarifária (no sentido da sua flexibilidade).

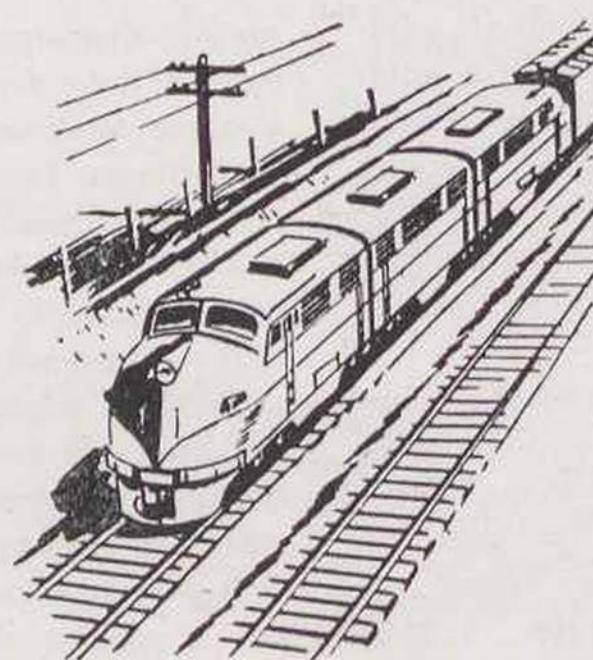
O problema da concentração é um dos de maior influência na produtividade do transporte. Consiste fundamentalmente em reduzir o número de estações de mercadorias para um número compatível com a cobertura do País; no nosso caso serão algumas dezenas, talvez não

mais de 50. Essas 50 estações-centro serão devidamente equipadas com meios mecanizados de carga, descarga e transbordo e entre elas se processará o transporte ferroviário em condições de produtividade muito melhores que as actuais, quer pelo equipamento das estações, quer pelas maiores massas a transportar (o número de combinações será assim dividido por 100); o transporte terminal, isto é, a distribuição em superfície entre a estação-centro e os muitos postos de entrega e recolha, será então efectuado por estrada, tirando-se partido da melhor flexibilidade da camionagem para este género de trabalho.

Quer dizer, a C. P. vai jogar na qualidade do serviço, procurando assim atrair ao caminho de ferro os tráfegos que constituem a sua real vocação, mas procurando simultaneamente libertar-se de outros que só pode realizar com prejuízo para a Nação, porque é das contas da Nação que realmente se trata. Para isso vai assumir pesados encargos financeiros, pois os investimentos possibilitados pelo III Plano de Fomento não são donativos! Já hoje os encargos financeiros absorvem cerca de 25 % das receitas e estão a aumentar, quer em valor absoluto quer relativo.

Como já se acentuou, no hexénio agora iniciado vão ser investidos cerca de 220 contos por km de linha e por ano, o que, se não é muito atendendo aos atrasos acumulados, é já alguma coisa de notável para os nossos hábitos. Estratégicamente foi decidido concentrar as realizações nos grandes itinerários, para se obterem médias verdadeiramente europeias, embora por essa razão se não possa atender comprehensivamente às linhas de tráfego reduzido, cuja própria existência se terá de pôr em causa nas condições actuais e à luz dos modernos critérios de desenvolvimento. Mas o que se fizer procurar-se-á que seja completo e integrado numa planificação global de modernização, procura de eficácia e estabelecimento de bases seguras para ir mais além no período seguinte.

Grandes tarefas se vão executar e novas técnicas se vão colocar ao serviço da Nação. Mais do que nunca o engenheiro ferroviário será solicitado a realizar-se numa actividade fascinante e — acima de tudo — de interesse eminentemente nacional.



● O Conselho de Administração, em sessão de 7 de Março, exarou um voto de profundo pesar pelo falecimento do sr. eng. Sebastião Horta e Costa, que foi chefe do Departamento do Material e Oficinas e que serviu a Companhia durante mais de 46 anos com muita dedicação e competência.

● A Eurofima vai lançar novos empréstimos nas seguintes bases: 40 milhões de francos suíços, a 5,5 %, durante 17 anos; 5 milhões de francos suíços, a 6 %, durante 8 anos, e 15 milhões de marcos alemães, a 6,25 %, durante 8 anos. É provável que a C. P. se candidate a um desses empréstimos, para um montante equivalente a 50 000 contos ou seja parte considerável do preço de 24 unidades triplas eléctricas.

● A pedido do Ministério do Ultramar (Grupo de Missões do Projecto Mineiro de Cassinga) a C. P. vai ceder, pelo prazo improrrogável de um ano ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, um inspector de exploração e um maquinista.

● O Conselho de Administração, em sessão de 29 de Fevereiro, apreciou as propostas apresentadas pelas firmas AGMEL, SOMAFEL e SOMAPRE para a renovação da via e resolveu:

1. Anular o concurso realizado em 16-10-1967, uma vez que nenhuma das propostas apresentadas respeita integralmente às condições gerais do concurso e às normas fixadas no caderno de encargos;
2. Reconhecer a inconveniência e a inutilidade de abrir novo concurso;
3. Averiguar, com base nas propostas apresentadas, se é possível a realização dos trabalhos previstos, em condições aceitáveis para a Companhia.

● Realiza-se em Veneza, de 6 a 8 de Maio, a Reunião Anual do Bureau do filme de Caminho de Ferro (B. F. C.). A representação da Companhia foi confiada ao administrador sr. eng. António da Costa Macedo.

● Foi nomeado médico especialista de radiologia em Coimbra o sr. dr. Manuel Vieira de Carvalho que preenche a vaga aberta pelo pedido de demissão do sr. dr. Joaquim Moura Relvas.

● O sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, deslocou-se a Paris, para participar em 12 de Março na reunião trimestral do Comité de Gerência da U. I. C.

● Com o pedido de demissão apresentado pelo director-geral da Renfe, sr. eng. Carlos Roa Rico, os Caminhos de Ferro Espanhóis remodelaram o quadro directivo daquela Companhia. Assim foram designados: director-geral, eng. Alfredo Les Floristan (45 anos de idade), antigo subdirector de Obras Hidráulicas do Ministério das Obras Públicas; director-geral adjunto, eng. António Carbonell Romero (46 anos), antigo director da Exploração; secretário-geral, dr. Alberto Oliart Saussol (39 anos), que continuará a desempenhar o cargo de director administrativo da Renfe.

O ex-director-geral eng. Carlos Roa Rico foi colocado na presidência da Administração dos Caminhos de Ferro de Via Estreita (FEVE).

● Efectua-se em Faro, no Hotel Eva, de 24 a 26 do corrente, mais uma conferência internacional França-Espanha-Marrocos e Portugal, conhecida pela sigla F.H.P.M.

NOTICIÁRIO diverso

e Carlos Joyce Diniz, drs. Francisco Cândido dos Reis, Torroais Valente e José Gonçalves de Pina.

Como observadores estarão presentes representantes da Sociedade «Estoril», Companhia «Wagons-Lits» e Empresa Geral de Transportes.

A organização da Conferência, com o programa social a ela inerente, está a cargo das Relações Públicas da Companhia.

● A revista francesa *La Vie du Rail*, de 10 de Março, dedica um importante artigo à U. I. C. e ao futuro do Caminho de Ferro. O artigo elaborado com a colaboração financeira das Administrações ferroviárias do CIPCE (Relações Públicas), abre com palavras do académico Louis Armand, sobre os grandes problemas da actualidade ferroviária.

● Com vista ao estudo de tarifas directas de mercadorias entre a Alemanha e a Suíça com Portugal e a Espanha, estiveram em Berna, de 16 a 19 de Fevereiro, os srs. dr. Torroais Valente e Luís da Costa Parente, do Serviço Comercial e do Tráfego.

● O sr. eng. Abreu e Silva, director-geral dos Transportes Terrestres foi nomeado presidente efectivo, em regime de acumulação de serviço, do Conselho Superior de Transportes Terrestres.

● A convite do ministro das Comunicações e com o patrocínio do Conselho de Administração da C. P., foi convidado a deslocar-se a Portugal para visitar alguns troços da rede ferroviária portuguesa, o ministro das Obras Públicas e Comunicações da Espanha. É provável que essa viagem oficial de 3 dias se efectue no final de Abril, entrando o ministro espanhol, em viagem de comboio, pela fronteira de Barca de Alva, rumo ao Porto.

● Realizaram-se em Paris, de 4 a 8 de Março, no quadro da 3.ª Comissão da U. I. C., as seguintes reuniões internacionais em que estiveram presentes os seguintes representantes da Companhia: Subcomissão do Controle de Receitas, dr. Francisco Cândido dos Reis; Subcomissão de Finanças e Contabilidade, dr. Manuel da Fonseca e Subcomissão de Tratamento da Informação, dr. Francisco Chaves Brilhante.

● Deslocaram-se a Paris, de 4 a 6 do corrente, os srs. eng. Francisco de Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento e dr. Helio Ureña Prieto, economista principal do Serviço da Contabilidade para participarem dum Grupo de Trabalho de peritos da 6.ª Comissão da U. I. C. — Estudos Gerais.

● O Clube Ferroviário de Portugal, marcando o regresso do seu Grupo Cénico à actividade, levou à cena, com grande êxito, no pretérito dia 9 de Março, a peça teatral Diálogo com a morte, de Fernando Martínez Beltran, com encenação de João Sarabando. Para o efeito promoveu-se uma récita de gala que teve larga assistência da massa associativa do Clube.

● Realizou-se em Paris, em 7 de Março, a 22.ª reunião do Comité director das Relações Públicas do CIPCE, em que participaram, como representantes da Companhia, os srs. dr. Élio Cardoso e João Frederico Pires. A sessão de trabalho abriu com uma alocução do secretário-geral da

U. I. C., sr. Louis Armand, enaltecendo o valor crescente das Relações Públicas no Caminho de Ferro, particularmente na sua missão de informação e esclarecimento público dos propósitos e intenções da ferrovia e das suas potencialidades face ao futuro.

● A Sociedade «Estoril» fez à General Electric de Londres uma vultosa encomenda de material de tracção eléctrica no valor de 400 mil libras (cerca de 27 600 contos) destinado a melhorar e ampliar o serviço da sua rede de exploração. A encomenda, conseguida entre grande competição internacional, refere-se a 10 automotoras, 13 carruagens-piloto e 6 carruagens-reboque. A General Electric já fornecera em 1951 à Sociedade «Estoril» o primeiro equipamento de tracção eléctrica construído por uma firma inglesa para os caminhos de ferro portugueses.

● Para participar na elaboração, por parte da Companhia, na tarifa directa de mercadorias Alemanha-Espanha-Portugal e Suiça-Espanha-Portugal, deslocou-se a Karlsruhe, na Alemanha, de 25 de Março a 10 de Abril o sr. Luís da Costa Parente, chefe do escritório internacional do Serviço Comercial e do Tráfego.

● Um grupo de ferroviários do sector de Via e Obras prestou homenagem de apreço, respeito e admiração, ao Agente técnico de engenharia, sr. Armando Vasques Borges, chefe da 1.ª Secção do referido sector. A simpática iniciativa teve lugar em 17 de Fevereiro, em Viana do Castelo, num restaurante típico da cidade, sendo oferecida ao homenageado uma significativa lembrança.

● A Sociedade «Estoril» está efectuando importantes obras de consolidação na encosta da Gibalta. Os trabalhos a cargo do empreiteiro sr. Teixeira Duarte são dirigidos pelo sr. eng. Edgar Cardoso, professor catedrático de Pontes e Estruturas do Instituto Superior Técnico.

● Estão frequentando o curso de Informação Internacional Ferroviária de 1968 promovido pela U. I. C., em Bruges, no Colégio da Europa, os srs. eng. José Valério Vicente Júnior, chefe do Serviço de Electrotecnia e dr. Carlos Folque Gouveia, economista do Serviço Comercial e do Tráfego. Instituído em 1963, este curso anual então iniciado com 28 estagiários de 13 Administrações ferroviárias, contou já em 1967 com 73 participantes procedentes de 23 Administrações.

● Iniciou-se em 20 de Março, no Barreiro, o curso sobre navegação e radar para o pessoal da via fluvial — mestres e marinheiros. É professor o comandante da Armada sr. Nuno do Vale Almeida Pinto, professor de navegação da Escola Náutica. A duração provável do curso é de 3 meses.

● No âmbito da U. I. C. e do seu Comité de gerência, estão sendo intensificados os estudos de engatagem automática, de cibernética e da definição de carruagem internacional ideal bem como o estudo do conforto considerado óptimo para o passageiro.

No que respeita a cibernética, vai realizar-se em Paris, em princípios de Abril corrente, uma reunião de peritos de todas as Administrações ferroviárias, com apresentação de modelos de simulação feitos na Bélgica e controlados na Alemanha e na Itália e que dirão respeito sobretudo a problemas de gares de triagem e distribuição de vagões.

● O Sindicato dos Ferroviários do Norte de Portugal, de Campanhã, está organizando, na sua sede, com vivo sucesso, sessões diárias de teatro experimental. O ciclo de sessões iniciou-se em 21 de Março, «Dia do Teatro Amador», com a peça *Os Fantasmas*, de Eduardo Filippo. É provável que se constitua, sob a égide do Sindicato, o Teatro Experimental dos Ferroviários, com a realização

de colóquios semanais. Outras peças a apresentar: *Já aqui estive*, de J. B. Priestley; *Yerma*, de Garcia Lorca; *Quando a verdade mente*, de Costa Ferreira; *Casa da Boneca*, de Ibsen; *Tempestade*, de Strindberg e *Sol na floresta*, de Romeu Correia.

● Vai realizar-se em Bâle, na Suíça, de 1 a 3 de Maio próximo, a reunião do Grupo de Trabalho dos Aprovisionamentos da U. I. C.. A C. P. estará representada pelo chefe do Serviço de Compras, sr. eng. Basílio Lencastre da Veiga.

● O Relatório e Contas de Gestão dos Armazéns de Viveres da Companhia no exercício de 1967 — presente ao Conselho de Administração pelo presidente da Comissão Executiva sr. eng. Mário Costa — assinala o importante montante de vendas de 49 812 135\$00, ou seja uma diferença para mais, relativamente a 1966, de 2 252 573\$30.

● O Conselho de Administração, baseado no contrato-tipo para a prestação de serviços por estranhos à Companhia, nas estações satélites das linhas de Exploração Económica, resolveu a partir de 1 de Abril corrente aumentar-lhes variavelmente a retribuição de serviço e promover uma acção de formação junto dos encarregados com vista a integrá-los no espírito da Empresa.

● Para participar, em 27 de Março findo, na assembleia geral ordinária da Empresa Editorial Electrotécnica EDEL, L.ª, de que a C. P. é sócia, o Conselho de Administração designou o administrador sr. eng. Costa Macedo.

● Realizou-se em 26 de Março pretérito a assembleia geral ordinária da «Prevenção Rodoviária Portuguesa» de que a Companhia é associada. O Conselho de Administração nomeou o administrador sr. eng. Costa Macedo para representar a C. P.

● Os srs. engs. Carlos Adelino Segarra Marques e Luís Alda Leão Ferreira Alves, do Serviço de Electrotecnia, deslocam-se a França, em fins do corrente mês, acompanhados pelo sr. eng. Valério Vicente Júnior, chefe do respectivo Serviço, a fim de visitarem instalações e oficinas de sinalização da S. N. C. F.

● O Grupo de Trabalho para estudo de problemas referentes à via, particularmente da renovação integral das linhas de Braga a Faro, após ter estagiado em Março findo na Renfe, vai visitar a rede da S. N. C. F., de Abril a Junho, para recolha de ensinamentos e experiências aplicáveis à C. P.

O Grupo, presidido pelo sr. eng. Óscar Amorim, é formado pelos engs. António Mateus Venceslau, Luís da Fonseca Cavaleiro, Luís de Oliveira Santos, Alfredo de Sousa Costa e Fausto Pereira da Fonseca e ainda pelos Agentes técnicos de engenharia Leopoldo Maurity Bragança, José Manuel da Silva Fonseca e Heitor Marreca Ruivo.

● O sr. eng. Alves Ribeiro, chefe do Serviço da Conservação do Departamento da Via e Obras, deslocou-se a Paris, de 1 a 3 de Abril corrente, para frequentar um curso técnico na S. N. C. F. sobre a organização do serviço de via nos caminhos de ferro.

● A C. P., à semelhança dos anos anteriores vai colaborar no «Dia do turista», iniciativa do S. N. I. a comemorar em 20 de Abril corrente, concedendo 3 livretes quilométricos de 1500 km cada, em 1.ª classe, para serem utilizados por turistas estrangeiros.

● Foi nomeado médico substituto do Posto Sanitário do Entroncamento o sr. dr. José Moreira, que ocupa a vaga deixada por reforma do sr. dr. Luiz Augusto Nunes Morgado de Magalhães.



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

As empresas de organização e os demais con- sultores externos

PELO ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

CHEFE DO SERVIÇO DE ORGANIZAÇÃO, MÉTODOS E FORMAÇÃO

FALEI-VOS aqui há dias sobre os aspectos de maior relevo da reorganização dos serviços em curso na C. P.

Como complemento do que então dissemos é devida uma palavra acerca da colaboração prestada a esta acção por empresas de organização ou especialistas exteriores, como também se lhes costuma chamar.

Começaremos por referir impressões de índole geral adquiridas com a experiência do trabalho em comum com especialistas exteriores e citaremos em seguida alguns dos casos concretos em que os mesmos têm actuado.

Em primeiro lugar entendemos conveniente chamar a atenção de que o nosso ponto de vista e a nossa experiência são os de uma grande empresa, com características e meios bem diferenciados dos de outras empresas, mesmo de grandes dimensões, o que condiciona bastante o tipo das possíveis intervenções dos especialistas exteriores.

Para bem situar o problema da colaboração das empresas de organização importa não perder de vista dois pontos fundamentais :

- 1.— A organização é uma acção permanente — adaptação permanente das políticas, da estrutura, dos métodos, a necessidades sempre em evolução.

TAYLOR — *A organização não se instala como uma caldeira; cultiva-se como uma planta.*

- 2.— Acções parcelares de reorganização só podem dar resultados duráveis num organismo estruturalmente só.

Antes, portanto, de lançar qualquer acção parcelar, há necessidade de efectuar uma *análise geral da situação*, para a qual consideramos útil o recurso ao especialista exterior. Com efeito, para o diagnóstico geral da situação, que consiste num exame sucinto ao funcionamento dos diversos sectores da empresa, o especialista exterior dispõe de técnicas rápidas e eficientes e possui simultaneamente a independência e a objectividade que lhe vêm de ainda não conhecer as pessoas. Terá também possibilidade de ver o problema no seu conjunto, o que é mais difícil a elementos da empresa, numa fase em que ainda não existe um Serviço de Organização.

No caso da C. P., o diagnóstico encomendado a uma empresa de organização forneceu elementos valiosos que permitiram definir a orientação que conviria adoptar, a qual consistiu essencialmente em dar prioridade ao problema da reforma da estrutura e atacar de seguida os problemas de organização sectorial. Por outro lado, tendo em atenção, como se disse, que a organização é uma acção permanente, houve que pensar desde logo na criação de um serviço próprio, para estudo dos problemas de organização. É a este serviço que compete examinar as acções em que a actuação de especialistas exteriores poderá vir a ser útil, procurando no caso desta se concretizar proporcionar-lhes o apoio indispensável dentro da empresa.

A reforma da estrutura, exigindo um conhecimento muito detalhado do funcionamento da empresa, foi estu-

dada internamente por um Grupo de Trabalho expressamente constituído para o efeito, compreendendo elementos pertencentes a vários sectores. Há dias, mostrámos já as alterações fundamentais introduzidas na estrutura.

Relativamente ao recurso a especialistas exteriores para o estudo de problemas de organização sectorial, vamos considerar, em primeiro lugar, o que se refere às técnicas específicas da empresa. Neste campo, somos de opinião que os melhores resultados se obterão mantendo actualizados, mediante adequada formação, os especialistas da própria empresa. Cabe aqui assinalar, que, neste particular, os Caminhos de Ferro têm uma situação talvez única, pois na medida em que entre eles não há concorrência mas sim complementaridade de interesses, existe vasto campo de cooperação que permite intenso intercâmbio técnico ao nível internacional. Esta circunstância não pode deixar de ser tida em conta, quando o problema em causa tem características especificamente ferroviárias.

Tratando-se porém de problemas de organização sectorial de características mais ou menos comuns à generalidade das empresas pode haver vantagens em recorrer-se ao apoio de especialistas exteriores.

* * *

Feitas estas considerações de carácter geral, vamos referir alguns exemplos de casos concretos de problemas cujo estudo se tem feito em colaboração com empresas de organização:

a) *Estudo dos circuitos administrativos relacionados com a função pessoal*



O autor num momento da sua conferência

Esta intervenção tornou-se necessária em virtude da modificação da estrutura ter colocado sob comando regional único, pessoal anteriormente repartido por 3 Divisões, cada uma das quais adotava documentação e circuitos próprios para esta função. Havia pois não só que promover uma unificação de métodos como ainda aproveitar a oportunidade para realizar todas as possíveis simplificações.

b) *Reorganização da estrutura do Serviço Central do Pessoal*

Também com o apoio de uma empresa especializada está a proceder-se à instalação de um sector de gestão central do pessoal, de um laboratório psicotécnico, de um sector de assistentes sociais e de um sector de medicina no trabalho.

c) *Modernização dos métodos de formação*

Esta acção inicialmente prevista para o pessoal de condução das unidades motoras, permitiu obter interessantes resultados, quer no que diz respeito à duração da formação, que foi sensivelmente reduzida, quer quanto à eficiência do ensino, que foi bastante melhorada. Tal foi possível, principalmente, por uma melhor adaptação dos programas às exigências das funções e pela aplicação de técnicas pedagógicas modernas.

O reconhecimento das vastas necessidades de formação exigidas pela dimensão da Companhia e pela fase de modernização que atravessa, conduziu, com o apoio dos especialistas exteriores, ao estudo da criação de um Centro de Formação no Entroncamento, cujo projecto está sendo elaborado.

d) *Outras acções de formação*

Ainda no campo da formação temos recorrido a especialistas exteriores para a realização de cursos de matemáticas modernas para o pessoal superior e ainda de cursos de aperfeiçoamento para chefes de escritório.

e) *Criação do sector de Estudo do Trabalho no Serviço de Organização, Métodos e Formação*

Destinado fundamentalmente a incentivar a melhoria da produtividade e a apoiar as acções de reorganização foi criado este sector, constituído por elementos escolhidos em vários sectores especializados da Companhia (técnicos e administrativos).

Estes elementos, seleccionados pela própria empresa de organização exterior, foram posteriormente por ela formados, num estágio de carácter teórico e prático, nas técnicas de estudo do trabalho.

A primeira tarefa atribuída a este Sector foi o estudo de funções. Este estudo, no qual virão oportunamente a participar a «Psicotecnia» e a «Medicina no Trabalho», proporcionará elementos que são indispensáveis à eficiente gestão do pessoal e sua conveniente formação.

*
* *

Vou terminar com algumas conclusões que a experiência já vivida nos permite apresentar, embora como mera opinião pessoal :

- 1.— Na medida em que um especialista exterior pode ver os problemas com novos olhos, mais de longe, mais globalmente e com mais independência, tem possibilidades de descobrir deficiências que passam despercebidas a elementos da casa ;
- 2.— Dado que uma vez decidida a intervenção e para a aproveitar as empresas têm que criar condições para o êxito dessa intervenção, reunindo com a necessária rapidez os indispensáveis meios humanos e materiais, as empresas de organização actuam como catalizadores de acções que, de outro modo, seriam difíceis de arrancar ;

3.— Não havendo receitas de antemão preparadas para os problemas das empresas, mas sim técnicas que o especialista conhece melhor e que terão de ser convenientemente adaptadas, haverá sempre que contar com importante colaboração por parte de técnicos da casa.

Essa colaboração apresenta não só a vantagem de ajudar a formação do pessoal da casa nas novas técnicas como ainda interessar este no resultado das intervenções, aliás condição indispensável ao êxito ;

- 4.— Importa, consequentemente, que o trabalho seja realizado em equipa pelos especialistas e os técnicos internos. Mas é fundamental que essa colaboração se processe tendo sempre em vista o interesse da Companhia. Quer dizer os técnicos da casa devem proporcionar aos especialistas exteriores informações completas e exactas, dar-lhes facilidades para estes actuarem nos seus respectivos sectores e não tentar influenciá-los a apresentar soluções que ponham os seus interesses particulares à frente dos interesses da empresa.

Considera-se que a existência dum Serviço de Organização destinado a acompanhar as acções de reorganização nos vários sectores contribuirá para a criação de um indispensável clima de objectividade.

HOMENAGEM AO CHEFE DE SERVIÇO DA CONTABILIDADE

Os colaboradores do sr. dr. Manuel da Fonseca decidiram assinalar a passagem do décimo segundo aniversário do seu ingresso no Serviço da Contabilidade e homenagear o distinto economista.

Na tarde de 3 de Janeiro, reuniram-se para almoçar com o homenageado, num dos restaurantes da cidade, cerca de três dezenas de amigos, entre os quais alguns dos seus antigos colaboradores, presentemente reformados. O sr. dr. Gonçalves Henriques e o sr. Nunes da Mata associaram-se à homenagem. Algumas senhoras davam à reunião uma nota de discreta elegância. No decurso do almoço, chegaram numerosos telegramas de felicitações e adesão à homenagem.

Aos brindes, diversos convivas salientaram os traços da personalidade do homenageado que imprimem cunho à sua chefia e a tornam verdadeiramente exemplar — o entusiasmo, o bom humor, a simpatia, a ponderação. E assinalados foram também a inteligência sólida e esclarecida, a capacidade de trabalho e o interesse do homenageado pelos progressos das disciplinas que no seu ofício tem de aplicar.

O sr. dr. Manuel da Fonseca, no agradecimento, atribuiu ao grupo que chefia a parte maior do valor apontado à sua actuação e revelou ser muito importante e favorável a influência exercida no seu trabalho pelos srs. dr. Gonçalves Henriques e Alfredo Nunes da Mata.

Caía a tarde quando a reunião findou e houve então oportunidade para assentar as bases sobre que vai tornar-se frequente — a confraternização dos colaboradores do sr. dr. Manuel da Fonseca.



Um aspecto do almoço em honra do homenageado



Grandioso

CONCURSO FOTOGRÁFICO FERROVIÁRIO INTERNACIONAL

PROMOVIDO PELA BÉLGICA

A FISAIC — Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários — de que Portugal é associado, confiou este ano a organização do 12.º Salão Internacional de Fotografia aos Caminhos de Ferro Belgas.

O salão terá lugar, de 15 a 22 de Setembro próximo, em Ostende, no Grande Palácio de Festas do Centro Cultural do Município, e do júri farão parte ferroviários de Portugal, da França, da Itália e do Luxemburgo.

O concurso abrange as categorias seguintes :

I — *Fotografias a preto e branco* (30×40 cm ou 30×30 cm) sem margem, montadas em cartão

II — *Fotografias a cores* (entre 24 e 40 cm, como limites mínimo e máximo, respectivamente)

III — *Diapositivos a cores* (5×5 cm ou 7×7 cm, montados)

Subordinadas aos temas :

A — *Os nossos Caminhos de Ferro e os nossos ferroviários*

B — *Tema livre, fora do domínio ferroviário.*

Podem concorrer todos os ferroviários portugueses da C. P. e da Sociedade «Estoril» — no activo ou reformados, assim como os membros das suas famílias a seu cargo (isto é com direito a concessões de transporte) — os quais poderão apresentar até a um máximo de quatro produções por cada um dos grupos A e B atrás assinalados, com trabalhos devidamente legendados.

Os prémios a atribuir constarão de medalhas de ouro, prata e bronze, e de diplomas de honra para o 1.º, 2.º e 3.º classificados, além de diplomas de menção honrosa para os trabalhos merecedores.

Será editado um catálogo da exposição a entregar a cada expositor.

Os trabalhos dos concorrentes portugueses deverão ser entregues até ao prazo máximo de 30 de Junho próximo, com as seguintes indicações exteriores nas suas embalagens :

*Salão de Fotografia FISAIC
Relações Públicas da C. P.
Calçada do Duque — Lisboa-2*

Não há qualquer encargo de inscrição para os concorrentes.

Os Caminhos de Ferro Belgas estão a promover uma recepção festiva, de 13 a 15 de Setembro, em Ostende e Bruges, a todos os ferroviários da Europa e suas famílias que desejem visitar a exposição. O excelente programa que inclui refeições e banquete de gala, hospedagem e excursões turísticas em Ostende e Bruges, custa 800 frs. belgas (468\$00) para os delegados oficiais de cada país e 1500 frs. belgas (877\$50) para os outros participantes.

Prestam-se informações na Secretaria do Boletim da C. P.. Inscrições para esta viagem até 15 de Junho.

AGRADECIMENTO

Aurelino dos Reis Trocas, assentador de 1.ª classe no distrito n.º 282 (Benfica), vem por intermédio do Boletim da C. P. manifestar o seu profundo agradecimento ao sr. dr. Ramos Dias, ilustre director do Hospital do Trabalho, assim como ao distinto operador sr. dr. Mak Chung Tak, e ao respectivo pessoal de enfermagem, pelas atenções recebidas aquando da intervenção cirúrgica a que foi submetido, reconhecimento que vai igualmente para o médico da Companhia sr. dr. Jeremias da Silva, a quem está muito grato pela prontidão com que providenciou para o seu internamento.

«FERRO-ESTORIL»

O Grupo Desportivo do Pessoal da Sociedade «Estoril» — o «Ferro-Estoril» — insere no seu Relatório e Contas do Exercício de 1967, recentemente publicado, um expressivo voto de louvor e agradecimento ao Boletim da C. P. e, em particular, ao seu editor dr. Élio Cardoso. Os nossos penhorados agradecimentos.

Actualidades Ferroviárias

Organizado pelos alunos finalistas, efectuou-se, de 9 a 17 de Março preterito, na Faculdade de Engenharia do Porto, o 1.º ciclo de Conferências e Exposições de Engenharia Electromecânica, que teve a participação de importantes firmas industriais do País. A C. P. esteve presente nessas jornadas, que alcançaram elevado êxito, com o pavilhão que a nossa gravura parcialmente reproduz e com participação, nas conferências, de dois qualificados técnicos dos seus quadros: os engs. Francisco de Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento, e Eduardo Ferrugento Gonçalves, chefe do Serviço de Estudos da Exploração, que desenvolveram, com notável perícia, os temas, «As perspectivas de desenvolvimento dos Caminhos de Ferro Portugueses» e «O Equipamento Intelectual e a Engenharia Ferroviária».

A organização da representação da Companhia neste ciclo de Exposições e Palestras, esteve a cargo do administrador eng. João de Brito e Cunha. Contou-se, para o efeito, com a participação do 1.º Grupo Oficial e das Relações Públicas da Companhia.

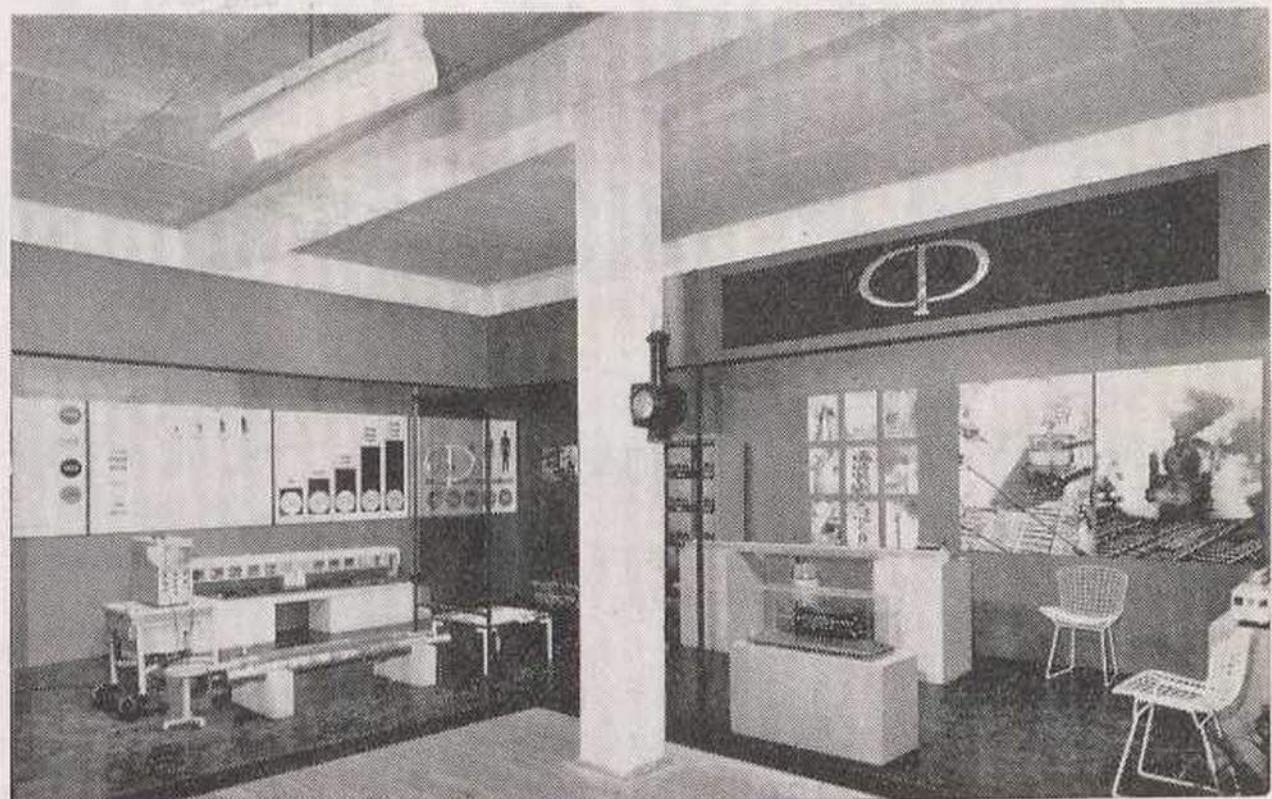


A Direcção-Geral do Centro Oficial do Turismo Alemão, promoveu no passado dia 18 de Março, no Hotel Mundial de Lisboa, uma recepção seguida de cocktail para despedida do sr. Hugo Herbst, director do Turismo Alemão na capital,

recentemente transferido para Viena de Áustria, no desempenho de idênticas elevadas funções.

A recepção, que reuniu numerosas e destacadas personalidades do foro diplomático, imprensa e turismo do país e do estrangeiro, assistiu o embaixador alemão dr. Herbert Müller-Roschach.

Representando a C. P. estiveram presentes os srs. drs. Torroais Valente, do Serviço Comercial e do Tráfego, e Élio Cardoso, das Relações Públicas, que vemos na gravura acompanhados pelo director-cessante sr. Hugo Herbst.



NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

A tragédia do balão "Lusitano" e os sucessos e insucessos do balão do "Ferramenta"

POR VASCO CALLIXTO

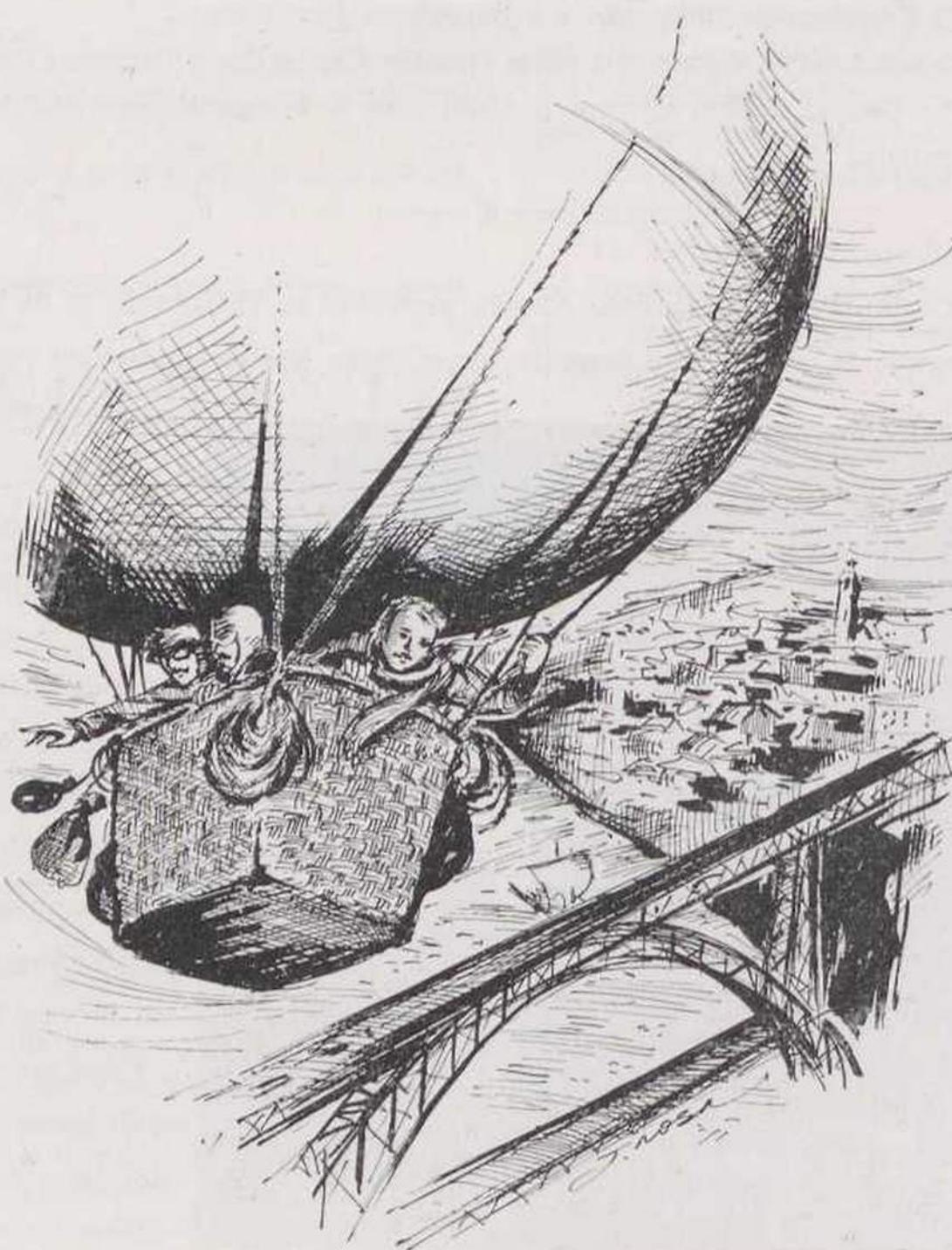
No começo do século, quando a locomotiva já fazia ouvir o seu silvo agudo por esse país fora e os automóveis ensaiavam os primeiros passos pelas velhas estradas de Portugal, alguns portugueses houve que se sentiram atraídos pela arte de voar. O balão era uma tentação e foi o balão, afinal, que causou as primeiras vítimas entre os nossos heróis do ar, como mais tarde viria a suceder com o avião. A tragédia do «Lusitano» ainda hoje será recordada, principalmente pelos portuenses que já ultrapassaram os setenta anos de idade. Estas linhas constituirão, pois, uma singela homenagem aos pioneiros cuja vida foi sacrificada por um ideal: voar.

Belchior Fernandes da Fonseca, farmacêutico de Vila Nova de Gaia, com estabelecimento na Rua Direita, cremos que natural de Castro Daire, onde residiam seus pais, era um entusiasta pela en-

tão nascente aeronáutica, tendo-se dedicado durante mais de dez anos ao estudo dos balões. O seu sonho era construir uma grande aeronave que o elevasse nos ares. Persistente, sabendo que podia triunfar, soube também esperar a melhor oportunidade para levar por diante o seu empreendimento.

Em 1 de Setembro de 1903 o aeronauta francês Emile Carton realizou no Porto, nos jardins do Palácio de Cristal, uma sensacional ascensão em balão. Acompanhou-o, como oficial do mesmo ofício, Belchior Fernandes da Fonseca. Toda a cidade seguiu emocionada os preparativos da largada da aeronave, que se elevou nos ares perante o delírio —e o pasmo—da multidão. Viagem curta, foi, porém, triunfante. O balão de Emile Carton desceu suavemente em Matosinhos.

Este acontecimento, naturalmente, contribuiu para que Belchior Fernandes da Fonseca



acelerasse os seus trabalhos e procurasse capitalistas, entusiastas como ele, que financiassem a construção do seu balão. E em escassos dois meses tudo se arranjou. O balão «Lusitano» — balão esférico, com a capacidade de 1200 metros cúbicos — estava pronto para a ascensão. O sonho do farmacêutico-aeronauta concretizara-se.

Subiu o «Lusitano» pela primeira vez em 1 de Novembro, largando da esplanada da serra do Pilar. O Porto aplaudiu Belchior e Belchior rejubilou com o seu feito, que fora coroado do êxito que tanto ambicionava. Mais duas vezes a façanha foi repetida e uma quarta ascensão se preparou. Seria a última. Realizou-se em 21 do mesmo mês de Novembro de 1903.

Nesta derradeira ascensão do «Lusitano», acompanharam Belchior Fernandes da Fonseca os seus amigos e financiadores César Marques dos Santos e José de Almeida. Cerca de duas centenas de pessoas aglomeraram-se no Palácio de Cristal para assistir à subida do balão e desejar boa viagem ao seu valoroso timoneiro e aos seus companheiros de aventura. E o «Lusitano» subiu aos ares ao meio-dia menos dez minutos, entre aclamações, vivas e felicitações. Dizia-se que Belchior pensava descer triunfalmente em Lisboa.

O balão ganhou rapidamente altura, cruzou o Douro e seguiu para os lados de Vila Nova de Gaia. Mas como o vento soprava de nascente para poente, o «Lusitano» não tardou a inflectir para o lado do mar. Visto ainda por quem se encontrava na Foz, rapidamente o aerostato se perdeu na neblina. Se bem que muita gente confiasse nos conhecimentos de Belchior Fernandes da Fonseca, o alarme não tardou a espalhar-se por toda a cidade.

Receando o pior, fizeram-se ao mar dois rebocadores e um vapor, procurando incessantemente os tripulantes do «Lusitano». O Porto viveu horas de ansiedade e as notícias vindas de diversos pontos do litoral apresentavam-se cada vez mais contraditórias. Chegou a dizer-se que o balão tinha caído próximo da Figueira da Foz e que os três aeronautas estavam salvos; pouco tempo depois a boa nova era desmentida. De Aveiro, porém, garantiram que o balão passara ali à 1 hora e meia da tarde, em direção ao Sul. Seria verdade? Os técnicos em aeronáutica afirmavam que o «Lusitano» desceria no dia seguinte numa ilha dos Açores e houve até quem dissesse que, não surgindo contrariedades, o balão alcançaria... Pernambuco!

Os dias passaram e não mais houve notícias concretas

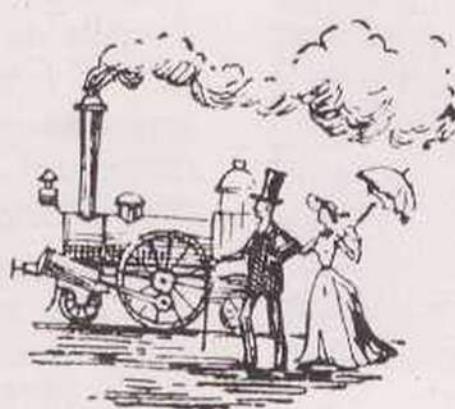
do balão «Lusitano» nem dos seus tripulantes. As águas do Atlântico sepultaram Belchior Fernandes da Fonseca e os seus dois companheiros de aventura. A tragédia consumou-se sem testemunhas. Mas os entusiastas não desanimaram.

* * *

António Bernardo foi outro herói dos ares, que escolheu também o Palácio de Cristal portuense para as suas experiências aéreas. Mais conhecido por «Sr. Ferramenta» — e influenciado certamente pelas façanhas do farmacêutico Belchior — conseguiu construir um balão a que deu o nome de «Português». Bem sucedido nas primeiras tentativas, realizou no domingo de Páscoa de 1904 uma ascensão sensacional, que o Porto aplaudiu entusiasticamente, se bem que ainda estivesse bem latente a tragédia do «Lusitano». O «Português», porém, desceu sem novidade em Gondomar e logo foram dirigidos convites a António Bernardo para se exibir em Lisboa.

A ascensão na capital foi marcada para 17 de Abril daquele ano, levando-se a efeito na praça de touros de Algés, cujo empresário tinha contratado os aeronautas «Ferramenta» e Magalhães Costa, constituindo o espectáculo um complemento da corrida que ali devia realizar-se. O enchimento do balão começou às 9 horas da manhã e às 15 horas já estava mais de meio cheio.

Com os montes vizinhos repletos de público entusiasta e a praça fraca de assistência, ultimavam-se os preparativos para a largada do «Português», quando o administrador do concelho de Oeiras entendeu dever proibir a ascensão, por afirmar que o vento estava desfavorável e soprava com violência. Protestou o público, indignaram-se os aeronautas e gerou-se a confusão, enquanto o balão do «Ferramenta» oscilava no meio da praça, arrastando com o peso das sacas de areia, que não o fixavam. E, de repente, o «Português», em consequência dum forte rajada de vento, escapou-se pela rede envolvente e elevou-se nos ares... sem tripulantes! Os aeronautas ficaram em terra, boquiabertos, a assistência soltou estrepitosas gargalhadas e o aerostato realizou uma viagem solitária até às proximidades de Sesimbra, onde caiu, ficando inaproveitável. Um conto de réis — bom dinheiro há 64 anos — foi o prejuízo suportado pelo «Sr. Ferramenta» com a destruição do «Português», pois era quanto lhe custara o balão.



40 ANOS DE SERVIÇO

F. N. A. T.

Eng. Joyce Diniz

Completou 40 anos de serviço na Companhia o sr. eng. Carlos Joyce Diniz, chefe do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento.

Engenheiro electro-técnico pelo I. S. T., foi admitido na C. P., como engenheiro-praticante, no depósito de Campolide, ingressando mais tarde nas oficinas gerais de Lisboa-P e nas do Entroncamento.

Promovido em 1946 a subchefe de Serviço da 2.ª Circunscrição de Material e Tracção (Entroncamento) ascendeu, em 1966, a

chefe do Serviço de Tracção e Material Circulante.

A larga experiência técnica e humana grangeada, durante tão largos anos, em direções oficiais do departamento de Material e Tracção, tornaram o sr. eng. Joyce Diniz um dos mais ilustres e qualificados dirigentes ferroviários do seu sector — e nessa qualidade lhe têm sido confiadas missões de elevada confiança no país e no estrangeiro, que tem desempenhado com ponderado saber e alta noção do dever. Entre essas honrosas missões destacamos a de tripular as locomotivas dos comboios presidenciais.

No seu actual cargo — chefe do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento — estão-lhe atinentes funções de avultada responsabilidade e importância, face à actual reorganização da Empresa com notável repercussão pública, como seja a complexa gerência dos horários e das circulações de toda a nossa rede.

Felicitamos muito cordialmente o sr. eng. Carlos Joyce Diniz por esta sua tão honrosa longevidade profissional em prol do Caminho de Ferro — a comprovar uma notável dedicação de 40 anos de relevantes serviços pela Companhia que galhardamente serve.

RECTIFICAÇÃO ORGANIGRAMA GERAL DA C. P.

Na separata que o Boletim da C. P. publicou na sua edição de Fevereiro último, elaborada em conformidade com a resolução do Conselho de Administração de 10 de Novembro de 1966, indicou-se como fazendo parte das Regiões o «Sector Administrativo».

Cumpre-nos esclarecer que por decisão posterior do mesmo Conselho de Administração — de 15 de Fevereiro findo — deixou de existir na estrutura das Regiões esse «Sector Administrativo».

TURISMO SOCIAL

Os associados da F. N. A. T., dos Sindicatos Nacionais, das Casas do Povo e dos Pescadores, os beneficiários das Caixas de Previdência e os respectivos agregados familiares, poderão inscrever-se nas diversas excursões que a F. N. A. T. realizará no corrente ano e cujo programa se encontra em distribuição na 2.ª Secção — Calçada de Santana, 180, em Lisboa.

Quaisquer informações poderão ser pedidas pelo telefone 53 88 71.

Dentre todas, merecem especial relevo as seguintes :

Peregrinação a Fátima, em 27 e 28 de Abril; *Festas das Cruzes em Barcelos*, de 2 a 5 de Maio; *Minho e Trás-os-Montes*, de 18 a 21 de Maio; *Innsbruck* (7 dias na Áustria) com partida a 23 de Junho; *Terra Santa* (11 dias com visitas aos Lugares Santos e Grécia) com partidas a 21 de Julho e 4 de Agosto; *Montreux* (7 dias na Suíça) com partidas a 4 e 11 de Agosto; *Brunnen* (7 dias na Suíça) com partidas a 25 de Agosto e 1 de Setembro; *Itália* (6 dias em Roma) com partida a 1 de Setembro e regresso a 30.

«AS RODAS DA CAPITAL»

um novo livro de Vasco Callixto

O nosso prezado colaborador Vasco Callixto publicou recentemente um novo livro *As Rodas da Capital* focando a história dos meios de transporte da cidade de Lisboa.

Descrevendo com muita profundidade e leveza literária os mais diversos e variados meios de transporte que caracterizaram as diferentes épocas «e que rolaram por ruas, becos e travessas da urbe lisboeta», desde a «sege» do final do século XVIII ao «metropolitano» dos nossos dias, esta excelente edição da Junta Distrital de Lisboa, de grande valor histórico, recomenda-se em particular a todos aqueles — estudiosos ou simples curiosos — que se interessam pelos palpitantes temas dos transportes.

Eng. João Neves Noronha

Passou à situação de reforma, a seu pedido, após 43 anos de bons serviços prestados à Companhia, o sr. eng. João Neves Noronha, chefe do Serviço de Programação e Controlo do Departamento do Material e Oficinas.

Ao ilustre engenheiro que teve a amabilidade de nos apresentar cumprimentos de despedida dedicará o Boletim da C. P., no seu próximo número, como é da norma, circunstanciada notícia sobre a sua vida profissional ao serviço do Caminho de Ferro.

TEMAS TÉCNICOS

Uma viagem na "loco" 2502

POR MANUEL DA FONSECA VAZ

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 1.ª CLASSE

APROXIMA-SE a hora da partida do *Rápido*. Oito carruagens e um furgão com o peso de 350 toneladas estendem-se ao longo do cais. À cabeça, a locomotiva eléctrica n.º 2502, tripulada pelas mãos seguras do maquinista Joaquim Martins Pires, coadjuvado pelo fogueiro Joaquim da Cruz Vitorino.

Enquanto este último passa em revista os níveis de água e óleo dos diferentes órgãos da pesada locomotiva, o maquinista coloca no devido lugar o livro-horário, aberto na página da marcha do comboio, e atentamente examina os instrumentos instalados na mesa de comando, verificando que :

- a tensão no voltímetro da catenária está normal;
- a lâmpada branca está apagada;
- a bateria está a receber carga;
- a pressão do ar é normal, bem como os valores indicados no vacuômetro.

O pantógrafo já está levantado e encostado ao fio de contacto da catenária a 25 000 volts e 50 Hz. Por meio de um transformador, esta tensão é baixada para 998 volts e, como se torna necessário rectificar a corrente alternada, ela é lançada nos ignitrôes onde sofre uma primeira modificação, passando então de corrente alternada a pulsante, a qual, por sua vez, antes de ser lançada nos motores de tração montados sobre os rodados, vai passar pelas bobinas de alisagem que a torna menos ondulada.

Enquanto o meu pensamento voga pela complexa anatomia da máquina, os ponteiros do relógio aproximam-se da hora da partida.

O sinal principal de saída já está aberto e os altifalantes anunciam que o comboio vai partir. Finalmente soa o apito do chefe de linha da estação de Santa Apolónia e logo a seguir ouve-se a corneta do condutor.

O maquinista dá o entendido com um silvo breve e logo apoia as mãos no manipulador rodando-o ligeiramente no sentido contrário dos ponteiros do relógio, metendo um ponto de força para segundos depois voltar à posição de *stop*. A corrente aflui aos motores e a *B'o-B'o* estremece largamente. Depois, um golpe de vista ao amperímetro e vendo que o limite de carga não foi excedido, mete outro ponto de força. Lentamente o comboio põe-se em movimento e, à medida que se metem mais pontos de força, o comboio acelera para atingir num curto espaço a velocidade autorizada.

O «trem de ferro» pisa agora a agulha da bifurcação de Xabregas e encaminha-se para Braço de Prata, onde passa livremente, entrando-se assim no regime de canto-namento automático.

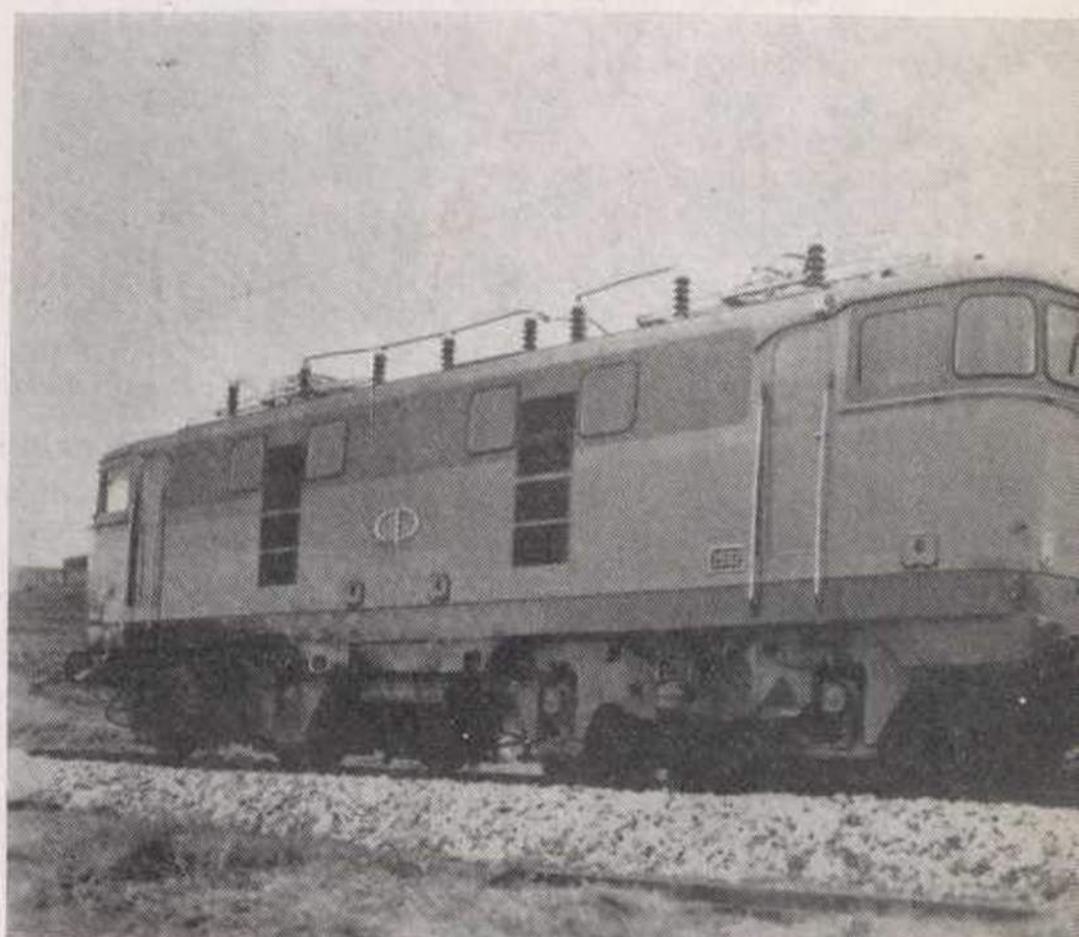
Um após outro vão surgindo os sinais e sempre que o fogueiro os avista dita em voz alta a cor que eles apresentam.

O comboio aproxima-se de Olivais quando súbitamente o fogueiro anuncia : amarelo intermitente ! O ma-

quinista dá o entendido e pouco depois começa a frenar por forma a ultrapassar o sinal permissivo a 80 km/h. Mais uns hectómetros trilhados e surge o amarelo em sinal idêntico, confirmado pelo somido da buzina, ao mesmo tempo que o *Rápido* diminui de velocidade pela ação do freio de vácuo, de forma a entrar no cantão a 30 km/horários, velocidade que se mantém até se deparar o vermelho no sinal permissivo seguinte.

Novamente soa a buzina e o comboio freia por forma a parar junto do sinal. Decorrido um minuto a composição põe-se em movimento com «marcha à vista» e poucos metros andados aparecem os sinais de pré-aviso e de corte de corrente, que obriga o agente de condução Pires a desligar o disjuntor. Os motores deixam de trabalhar e a inércia não é suficiente para evitar que a n.º 2502 pare na zona neutra. Sem corrente, o comboio não anda e é preciso retirá-lo desta pequena zona.

Para tanto, o ajudante do maquinista sai da locomotiva e vai à subestação avisar do sucedido. O electricista, munido dum chave quadrangular, vai até junto do poste do seccionador e introduz-a numa fechadura a fim de levar o seccionador de facas à posição de fechado, restabelecendo-se assim a corrente eléctrica na máquina e consequente saída da zona neutra, entrando o comboio no subsector imediato com marcha moderada até atingir o

A locomotiva eléctrica *B'o-B'o* 2502

sinal seguinte dando luz verde, e a partir do qual o *Rápido* retoma a velocidade autorizada.

Outros sinais com esta cor em postes, nas P. N. e nas estações vão sendo ultrapassados, dando o maquinista o respectivo sinal sonoro.

O rio Tejo, que nos acompanha de perto desde a grande refinaria da Sacor até à saída da estação de Vila Franca de Xira, afasta-se agora para o sul e o *Rápido* penetra na extensa lezíria, onde, de longe em longe, se vêem grandes manadas de gado bovino e cavalos, vigiadas por campinos a cavalo.

Na sua marcha veloz pela planície o comboio atravessa o nó ferroviário de Setil, onde entra a linha de Vendas Novas, explorada agora em regime de C. T. C.

Ao longe já se avista a cidade de Santarém, erguida numa elevação de terreno a dominar a vasta planura ribatejana, separada pelas águas do rio Tejo que, espreguiçando-se sem pressas, vêm lambendo a via férrea.

O comboio vai-se aproximando da estação e, antes de a atingir, observamos com um misto de receio e de curiosidade a barreira que tantas preocupações tem dado à Companhia e onde activamente se trabalha no sentido de proteger as inúmeras circulações que ali passam. Ao atingir a Ribeira de Santarém, avista-se o sinal principal de entrada com luz verde, permitindo assim que Santarém seja ultrapassada a 100 km/h.

Os sinais apresentando via livre vão perpassando até que, já perto de Entroncamento, o fogueiro anuncia: amarelo!

O maquinista faz soar a buzina e por intermédio do freio de vácuo vai apertando suavemente o comboio até atingir a velocidade de 40 km/h no momento de ultrapassar o sinal principal de entrada.

Os tripulantes da *loco* redobram de atenção ao entrar no maior nó ferroviário de Portugal e, verificando que o sinal principal de saída se encontra fechado, o Pires faz uso do freio de vácuo e o *Rápido* efectua paragem extraordinária no local apropriado, onde o chefe apresenta uma bandeira desenrolada.

Em seguida, este agente vai ao furgão e à máquina e entrega um documento onde consta que o cantonamento automático se encontra suspenso entre Entroncamento e Lamarosa por a via descendente estar interditada, após o que dá a partida.

O maquinista, depois de ouvir o som da corneta, dá o entendido e arranca suavemente a composição pela forma já descrita, para depois acelerar até atingir os 80 km/h impostos pela tabuleta verde colocada mais adiante.

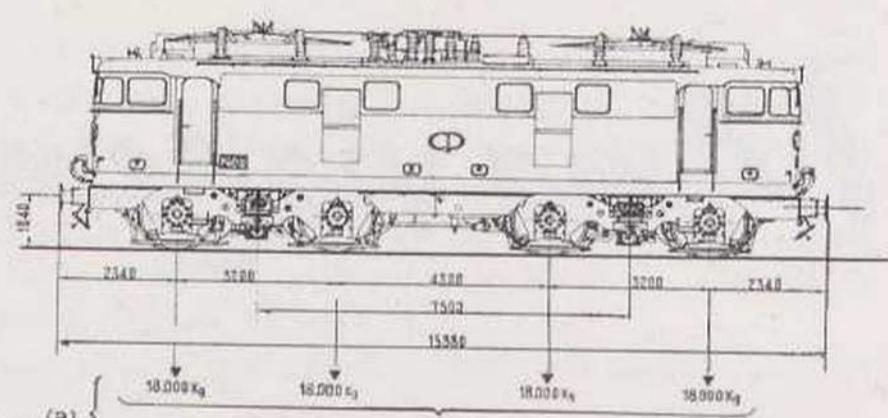
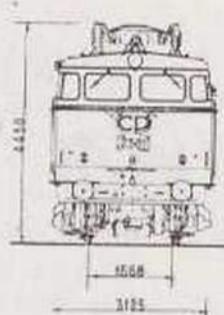
Durante o trajecto para Lamarosa surgem dois sinais permissivos com luz vermelha, mas o *Rápido* não abrange a velocidade, e passa por eles como se dessem luz verde...

Em Lamarosa o comboio entra novamente no regime de cantonamento automático e ao aproximar-se da estação de Fátima, por altura da pedreira de Vale dos Ovos, o maquinista a pouco e pouco vai frenando e pára na estação em conformidade com a marcha do horário.

Recordo-me de há uma dezena de anos, quando havia via única entre Chão de Maçãs e Albergaria dos Doze, ter presenciado, na primeira destas estações, o estacionamento dumha marcha durante quinze horas à espera de passagem de outras circulações prioritárias...

Hoje, felizmente, o panorama é bem diverso, especialmente a partir da data em que foram concluídos os com-

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS SÉRIE BB 2501 a 2515



Peso em ordem de marcha (a) Peso da locomotiva sem bogies 40.000 kg
Peso dos bogies 16.000 x 2 = 32.000 kg

CARACTERÍSTICAS

Construtores: SIEMENS, AEG, Henschel, ALSTHOM, JEumont, SFAC, SCHNEIDER-WESTINGHOUSE, BROWN, BOVERI & CIE, LOKOMOTIVE	Alsthom-Belfort ... Corrente ondulada, tipo TAO 545 - AT
Data da construção 1956/1957	Tensão máxima 580 Volts
Número de locomotivas 15	Número de rotações por minuto 580
Disposição das rodas 2 bogies de 2 rodados motores cada	Freio... Ar comprimido e manual na máquina e devacuo para a compaia
Diâmetro das rodas 1300 mm	Em regime contínuo 10300 kg
Velocidade máxima 120 km/h	Em regime unihorário 11800 kg
Potência nominal contínua (UIC-6101) 1760 kW	Em regime máximo 20400 kg
Potência unihorária (UIC-6102) 2000 kW	A velocidade máxima 42000 kg
Número de motores de tração 4	Areeadores Ejectores comandados a ar comprimido
Caixas de lubrificação Rolamentos de rolos	Iluminação Eléctrica
	Potência de referência (UIC-614) 27000 kw

plicados trabalhos no túnel de Albergaria, levados a cabo por hâbeis e engenhosos técnicos da Companhia.

Enquanto tem lugar o embarque e desembarque de passageiros, o chefe entrega ao maquinista e ao condutor o modelo M 126, anunciando uma circulação extraordinária em sentido contrário e em seguida, depois de ter verificado que o serviço se encontra concluído e que no lado esquerdo do cabeçote da locomotiva foi colocada uma bandeira verde, dá o sinal de partida, imediatamente transmitido pelo condutor.

O maquinista faz soar a buzina, dá o entendido e ao pretender pôr o comboio em marcha não consegue meter pontos de força.

Presenteindo o motivo do sucedido, Pires vai ao quadro dos fusíveis, onde verifica que o fusível do circuito do servo-motor do graduador está fundido. Imediatamente procede à sua substituição, após o que se senta no seu lugar e, rodando o manipulador da forma já descrita, o comboio arranca e acelera até o velocímetro marcar 105 km/h.

Estamos já na famigerada rampa de Albergaria e o maquinista não consegue manter esta velocidade que a pouco e pouco vai decrescendo até se fixar em 70 km/h.

E a esta velocidade percorre o túnel de Albergaria, donde presentemente não escorre uma gota de água da abóbada reconstruída.

O comboio já se encontra na pendente e dentro em breve o ponteiro do velocímetro está nos 80 e a esta velocidade passa pela estação de Albergaria dos Doze para um pouco mais adiante se fixar em 115 km/h.

Outros sinais, outras passagens de nível, outras estações vão passando e a cor menos restritiva à marcha rápida do comboio vai sendo apresentada quer automaticamente quer pessoalmente por agentes vigilantes.

E a tripulação vai tão atenta à linha, aos sinais e aos seccionadores de lâmina de ar que não se apercebe: dos choupos e salgueiros que marginam os ribeiros; do gorjeio dos pássaros que saltitam de ramo em ramo; do murmúrio do arvoredo sacudido pelo aquilão e dos grupos de mulheres que, donde em onde, cavam a terra com pesadas enxadas.

O comboio penetra agora na formosíssima veiga do Mondego e ao longe já se divisa a linda vila de Montemor-o-Velho, situada na margem direita do rio Mondego e assente, parte dela, numa vasta planície, e a outra parte

numa encosta bastante escarpada, em cujo cume se vê um vetusto castelo.

A 70 atravessamos a estação de Alfarelos, importante entroncamento ferroviário. Daqui em diante a circulação faz-se em regime de cantonamento telefónico em consequência de ainda não se encontrar concluído, na estação de Coimbra-B, o posto central de sinalização e manobras de agulhas, tipo Alsthom, com teclas de itinerário, idêntico aos postos já em funcionamento em Alfarelos e Pampilhosa.

Ora entre o casario das povoações de Formoselha, Pereira do Campo, Amial, Vila Pereira do Campo, Taveiro, Espadaneira e Bencanta, ora entre os arrozais en-sopados em água, o comboio circula a 105 km/h, baixando para 90 a partir do km 215,500, até que ao desenrolar duma curva nos aparece, ainda distante, a famosa cidade de Coimbra, também conhecida por Lusa Atenas e onde deixaram rasto Camões, Sá de Miranda, Garrett, Castilho e tantos outros.

Mais adiante a composição ultrapassa o disco na posição de aberto e suavemente afrouxa, mantendo-se a tripulação muito atenta ao sinal seguinte, cuja palheta se encontra inclinada para baixo, permitindo a sua entrada na estação de Coimbra-B, onde efectua paragem no local conveniente.

O chefe faz entrega dos modelos M 126 e M 111 e depois de verificar que o serviço está concluído dá o sinal de partida, transmitido pelo condutor e confirmado pelo maquinista, que põe o comboio em movimento para mais uma tirada de 56 km.

O ajudante do maquinista mantém-se à janela e atentamente olha para a retaguarda para se certificar se tudo está normal e assim se mantém até a última carruagem ultrapassar a plataforma, onde os familiares dos passageiros que embarcaram, se mantêm acenando com as mãos e lenços até as carruagens desaparecerem a caminho de Souzelas.

A velocidade de 110 km/h o comboio ultrapassa esta estação, mas pouco depois, devido a forte rampa, a velocidade vai decrescendo até o ponteiro do velocímetro se fixar em 60.

Com um certo esforço é vencida a rampa e a 70 km/h, é percorrido o importante entroncamento de Pampilhosa, onde convergem as linhas do Norte e da Beira Alta.

A partir desta estação vamos encontrando sinais de cantonamento fora de serviço, conforme indica a cruz de Santo André, pontificando agora, certamente por pouco tempo, os discos e os semáforos.

Um após outro estes sinais vão aparecendo na posição invertida e o comboio ao passar pelas estações e por outros comboios, circulando em sentido contrário, emite um som prolongado com a buzina.

Ao longe já se avista Aveiro, cidade plantada à beira-mar, banhada pela encantadora ria que recebe as águas de cinco rios e de outras tantas ribeiras, comunicando com o Atlântico por formosa barra.

Os sinais que protegem a estação de Aveiro estão abertos, mas como o comboio tem paragem prescrita, o maquinista reduz a sua velocidade por forma a parar ao longo da plataforma.

O embarque e desembarque dos passageiros faz-se sem perda de tempo e a composição, depois de cumpridas as praxes regulamentares já descritas, arranca docemente, acelera e atinge a velocidade máxima admissível.

Já ficaram para trás Estarreja, Ovar... e o Rápido aproxima-se agora do Oceano Atlântico para, num ápice, atravessar a linda vila de Espinho.

E, entre vivendas graciosas, o comboio avança a 100 à hora, descontando-se de quando em quando o mar fortemente ondulado nas proximidades da costa.

O oceano agora esconde-se e dentro em pouco avista-se o sinal avançado de Gaia na posição de aberto que, ao ser ultrapassado, impõe a frenagem do comboio por forma a efectuar paragem na estação, dentro da plataforma.



José Cabrita Júnior, Américo Sebastião Coelho e José Pinto de Mesquita

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

Trata-se do chefe de estação de 2.ª classe José Cabrita Júnior, do inspector de secção de exploração Américo Sebastião Coelho e do inspector principal de secção de exploração José Pinto de Mesquita, admitidos, respectivamente, em 21 de Agosto de 1917, 21 de Setembro de 1917 e 4 de Outubro de 1917, os quais ingressam, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremeneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Empresa.

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

Desembarque de passageiros, alguns dos quais se dirigem para o Porto através da ponte D. Luís, pois sentem vertigens em atravessar, de comboio, a ponte Maria Pia.

O chefe mostra o bastão-piloto e depois de entregar os modelos M 118, M 127 e M 111, dá o sinal de partida.

O maquinista, ao ouvir também o som da corneta do condutor, buzina, mete pontos de força com o volante sem, contudo, ultrapassar os 20 km/h, em consequência de, à saída das agulhas, estarem implantados os sinais que limitam a velocidade para 10 km/h.

Lentamente, o comboio aproxima-se da ponte Maria Pia e isso permite-nos contemplar com êxtase a famosa Cidade Invicta, construída ao longo da margem direita do pitoresco rio Douro.

Após a travessia da grandiosa ponte surge-nos o sinal avançado que apresenta amarelo intermitente a limitar a velocidade do comboio para 60, velocidade que vai decrescendo até se fixar em 30 ao passar pelo sinal principal dando luz amarela.

Moderadamente o comboio aproxima-se do termo da sua longa viagem e suavemente pára dentro da plataforma da estação de Campanhã, terminos do seu curso e onde os silvos estridentes das locomotivas a vapor em manobras ou rebocando composições repletas de passageiros, atroam os ares.

Os altifalantes anunciam a chegada do Rápido bem como a de outros comboios que em breve seguirão para o Minho e Douro em ligação com este. E os passageiros tranquilamente saem das carruagens para seguirem rumos diferentes daqui em diante, mal se apercebendo da extrema atenção e dos cuidados havidos por todos os agentes que interferiram na circulação do comboio em que viajaram, tão segura e confortavelmente!

O Desporto NO CAMINHO DE FERRO

PELO ENG. JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM

DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

JOGOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS DE 1968

TEM prosseguido com toda a regularidade os torneios de basquetebol e de ténis de mesa dos Jogos Ferroviários de 1968, tendo a fase preliminar atingido já o seu termo.

Damos a seguir breve resumo dos últimos jogos disputados.

BASQUETEBOL — Série do Norte

Figueira da Foz, 124 — Sernada, 18

Jogo realizado a 20 de Fevereiro, em Sernada. As equipas apresentaram a seguinte constituição :

Sernada — Marques Oliveira (cap.), Fernando Tavares, João Transmontano, Firmino Tavares, Arménio Cunha, Aarão Soares e Jorge Moreira.

Figueira da Foz — Hermínio Domingos (cap.), António Girão, João Victor, Armando Lopes, Virgílio Galvão, José Girão, Aleixo Campos, António Tarrafa e José Mesquita.

O encontro não teve história, dada a superioridade da equipa da Figueira da Foz. Ao intervalo, o marcador acusava já 61-6. De salientar o facto de João Victor ter obtido neste jogo 72 pontos para a sua equipa, e de registar mais uma vez o desportivismo e simpatia da equipa da casa.

Campanhã, 99 — Sernada, 16

Encontro efectuado a 28 de Fevereiro no campo de Sernada, tendo as equipas alinhado :

Sernada — Marques Oliveira (cap.), Arménio Cunha (1), Firmino Tavares (3), João Transmontano, Jorge Moreira (10), Armando Rocha, Aarão Soares (2) e Fernando Sousa.

Campanhã — José Varela (cap.) (3), Abílio Sera-

fim (14), Joaquim Morgado, António Matos (30), José Viseu (33), Felisberto Ferreira (17), Nelson Gomes (2), Fernando Pinto, Fernando Leão e José Alberto.

Primeira parte moderada da equipa de Campanhã, que ao intervalo vencia por 39-9. No segundo tempo a equipa visitante foi mais concretizadora e, sem ter a preocupação de forçar o andamento, quase atingiu a centena de pontos.

Campanhã, 58 — Figueira da Foz, 47

O encontro foi disputado no dia 6 de Março, no Campo Eng. Sousa Pires, em Campanhã. Constituição das equipas :

Campanhã — José Varela (cap.) (13), Joaquim Morgado, Abílio Serafim (14), José Viseu (12), António Matos (19), Felisberto Ferreira, Jorge Milheiro, Fernando Leão, Nelson Gomes, José Nunes e Fernando Daniel.

Figueira da Foz — Hermínio Domingos (cap.) (6), António Girão, Armando Lopes (7), Virgílio Galvão (2), Victor Costa (31), Ramos Costa (1), José Mesquita, José Castelhano, Aleixo Campos, José Girão e António Tarrafa.

Superioridade da equipa de Campanhã que apresentou melhor conjunto e imprimiu boa velocidade ao jogo, especialmente na 1.ª parte, em que terminou vencendo por 32-21.

Na equipa da casa não há nomes a destacar, dado o bom comportamento de toda a equipa ; nos vencidos, Victor Costa, embora longe dos seus melhores dias, actuou em bom plano.

Figueira da Foz, 83 — Sernada, 19

O jogo teve lugar no Campo Eng. Horta e Costa, do G. D. da Figueira da Foz, no dia 12 de Março. As equipas apresentaram os seguintes jogadores :

Figueira da Foz — Hermínio Domingos (cap.) (6), António Girão, José Castelhano, Virgílio Galvão (18),

Victor Costa (28), Armando Lopes (29), Aleixo de Campos, José Mesquita, António Tarrafa (2), José Girão e Ramos da Costa.

Sernada — António Oliveira (cap.) (2), João Transmontano (10), Aarão Soares, Jorge Moreira, Firmino Tavares (2), Arménio Cunha (5), Fernando Sousa e Armindo Oliveira.

Ao intervalo o marcador acusava 30-10. Jogo despreocupado dos jogadores da Figueira e exibição do grupo de Sernada a acusar nítidos progressos relativamente ao início do campeonato.

Classificação final :

	J	V	D	Cestos	P
1.º Campanhã	4	4	—	307-109	8
2.º Figueira da Foz	4	2	2	292-139	4
3.º Sernada	4	—	4	61-412	0

Ficaram assim apuradas para a fase final os grupos de Campanhã e da Figueira da Foz.

BASQUETEBOL — Série do Sul

Lisboa, 41 — Entroncamento, 28

Encontro disputado no dia 24 de Fevereiro, no campo do Clube Ferroviário de Portugal. Os grupos alinharam :

Lisboa — Aníbal Jorge (cap.) (1), Faria Ferreira (6), Marcelino Eusébio (21), José Manuel (2), João Canaverde (11), Ramiro Ruivo, António Geraldo, José Espadinha, Manuel Bastos, Joaquim Mota, José Caeiro e José Carlos.

Entroncamento — Adelino Seragoila (cap.) (8), António Amoroso (4), José Baldeiras (2), António Martins (10) e Amílcar Ferraz (4).

Sem poder contar com suplentes, a equipa do Entroncamento deu no entanto réplica bastante animosa, nunca permitindo que os lisboetas se distanciassem muito no marcador. Ao intervalo Lisboa vencia por 18-8. Entre os vencedores destacamos Marcelino Eusébio e João Canaverde, e entre os vencidos, Adelino Seragoila e António Martins.

Uma referência especial para a arbitragem, que agradou a jogadores e espectadores. Parabéns pois ao sr. Henrique Correia.

Lisboa, 28 — Barreiro, 77

Este jogo, que estava marcado para o dia 17 de Fevereiro teve de ser adiado para o dia 28 do mesmo mês, por virtude do mau tempo que se fez sentir na data inicial. Campo : do C. F. Portugal.

Lisboa — António Faria (cap.) (2), José Bastos (7), Ramiro Ruivo (6), Aníbal Jorge (6), José Manuel, António Geraldo, Marcelino Eusébio (7), José Caeiro e José Espadinha.

Barreiro — José Valente (cap.) (17), Rui Pacheco (8), Manuel Jorge (40), Augusto Cordeiro, William Landeiro (4), António Soares (6), Tito Silva, José Gonçalves (2), Carlos Piteira e Carlos Maria.

Exibição muito agradável de seguir por parte dos jogadores barreirenses, bem concretizada pelo poder realizador de Manuel Jorge, muito feliz a encestar. Nos vencedores toda a equipa jogou bem; entre os vencidos merecem referência José Bastos e Ramiro Ruivo. Ao intervalo o Barreiro vencia por 37-7.

Entroncamento, 18 — Barreiro, 50

Encontro efectuado no dia 2 de Março no campo de jogos do Entroncamento, ao Bairro Camões.

Entroncamento — Adelino Seragoila (cap.), António Amoroso (4), Amílcar Ferraz (4), João Santana (8), José Fernandes (2) e Morcela.

Barreiro — José Valente (cap.) (16), Tito Silva (2), António Soares (3), William Landeiro (8), Rui Pacheco (12), Carlos Maria (2), Carlos Piteira (7), José Gonçalves e Augusto Cordeiro.

Jogo que a equipa do Barreiro, bem impulsionada por José Valente, aproveitou para rodar todos os seus jogadores. Na equipa da casa sobressaíram Adelino Seragoila e João Santana. Ao intervalo o marcador acusava 7-16.

Barreiro, 64 — Lisboa, 37

Jogo disputado no ginásio do Barreirense, a 9 de Março de 1968. Constituição das equipas :

Barreiro — José Valente (cap.) (31), William Landeiro, António Soares (13), José Gonçalves (2), Augusto Cordeiro, Tito da Silva, Carlos Piteira (8), Rui Pacheco e Carlos Maria.

Lisboa — António Faria (cap.) (10), Aníbal Jorge (8), Ramiro Ruivo, Manuel Bastos, José Carlos, João Canaverde (10), José Manuel, Marcelino Eusébio (9), João Geraldo, Joaquim da Mota e José Espadinha.

Mais uma vitória fácil da turma barreirense, a que não foi alheia a boa exibição de José Valente. Réplica interessante da equipa lisboeta, onde António Faria pareceu estar em recuperação de forma. Ao intervalo o marcador acusava 26-15 a favor do Barreiro.

Classificação final :

	J	V	D	Cestos	P
1.º Barreiro	4	4	—	231-101	8
2.º Lisboa	4	2	2	132-194	4
3.º Entroncamento	4	—	4	89-157	0

Barreiro e Lisboa ficaram apurados para a final.



A equipa de ténis de mesa do G. D. dos Ferroviários da Figueira da Foz ; Carlos Santos, Victor Proa e Gustavo Rodrigues

TÉNIS DE MESA — Série do Norte

Sernada, 5 — Figueira da Foz, 3

Jogo realizado na mesa de Sernada em 20 de Fevereiro.

Sernada — Arménio Cunha (cap.), António Oliveira e Firmino Tavares.

Figueira da Foz — Carlos Santos (cap.), Victor Proa e Armando Lopes.

Resultados parciais :

A. Oliveira (Sernada) v. Victor Proa por 10-21, 21-14 e 21-7; Arménio Cunha (Sernada) v. Armando Lopes por 21-7, 19-21 e 21-10; Carlos Santos (Figueira) v. F. Tavares por 16-21, 21-14 e 21-17; Arménio Cunha (Sernada) v. Victor Proa por 21-12 e 21-9; Carlos Santos (Figueira) v. A. Oliveira por 21-11 e 21-13; Firmino Tavares (Sernada) v. Armando Lopes por 21-9 e 21-12; Carlos Santos (Figueira) v. Arménio Cunha por 21-19 e 22-20; Firmino Tavares (Sernada) v. Victor Proa por 21-11 e 21-8.

Bom comportamento de Carlos Santos, Arménio Cunha e Firmino Tavares.

Sernada, 4 — Campanhã, 5

Vitória inesperada de Campanhã na mesa de Sernada, em jogo realizado a 28 de Fevereiro.

Sernada — Arménio Cunha (cap.), Firmino Tavares e Soares de Oliveira.

Campanhã — José Araújo (cap.), José Mota e Manuel Soares.

José Araújo (Campanhã) v. S. Oliveira por 21-11 e 21-11; Arménio Cunha (Sernada) v. José Mota por 21-17 e 21-15; Manuel Soares (Campanhã) v. F. Tavares por 6-21, 21-16 e 21-14; Arménio Cunha (Sernada) v. José Araújo por 24-22, 16-21 e 21-16; Manuel Soares (Campa-

nhã) v. S. Oliveira por 21-17 e 21-17; Firmino Tavares (Sernada) v. José Mota por 21-15 e 21-9; Arménio Cunha (Sernada) v. M. Soares por 21-14 e 21-17; José Araújo (Campanhã) v. F. Tavares por 21-18, 18-21 e 21-16; José Mota (Campanhã) v. S. Oliveira por 21-17 e 21-15.

Campanhã, 3 — Figueira da Foz, 5

Jogo realizado no dia 6 de Março na mesa de Campanhã.

Campanhã — José Araújo (cap.), José Mota e M. Soares.

Figueira da Foz — Carlos Santos (cap.), Victor Proa e José Dias.

Boas exibições de Carlos Santos e de José Araújo. Os resultados parciais foram os seguintes :

José Dias (F. Foz) v. José Mota por 21-6 e 21-11; José Araújo (Campanhã) v. Victor Proa por 21-6 e 21-8; Carlos Santos (F. Foz) v. M. Soares por 21-15 e 22-20; José Araújo (Campanhã) v. José Dias por 12-21, 21-16 e 27-25; Carlos Santos (F. Foz) v. José Mota por 21-7 e 21-13; M. Soares (Campanhã) v. Victor Proa por 21-11 e 21-15; Carlos Santos (F. Foz) v. J. Araújo por 21-18, 17-21 e 21-17; José Dias (F. Foz) v. M. Soares por 21-16 e 21-19.

Figueira da Foz, 5 — Sernada, 4

Jogo realizado a 12 de Março na mesa de Figueira da Foz.

Figueira da Foz — Carlos Santos (cap.), Armando Lopes e José Luís.

Sernada — Arménio Cunha (cap.), Firmino Tavares e António Oliveira.

Firmino Tavares (Sernada) v. Armando Lopes por 21-5 e 21-18; Carlos Santos (F. Foz) v. A. Oliveira por 21-18 e 22-20; Arménio Cunha (Sernada) v. José Luís por 22-20 e 21-16; Firmino Tavares (Sernada) v. Carlos Santos por 21-19, 20-22 e 21-17; Arménio Cunha (Sernada) v. A. Lopes por 21-10 e 21-15; José Luís (F. Foz) v. A. Oliveira por 21-14 e 21-14; Carlos Santos (F. Foz) v. A. Cunha por 21-17 e 21-12; José Luís (F. Foz) v. F. Tavares por 12-21, 21-18 e 21-19; Armando Lopes (F. Foz) v. A. Oliveira por 21-19, 18-21 e 22-20.

Boa recuperação da equipa da Figueira da Foz que chegou a estar a perder por 1-4.

Classificação final :

	J	V	D	Jogos	P
1.º Figueira da Foz	4	3	1	18-14	6
2.º Sernada	4	2	2	18-15	4
3.º Campanhã	4	1	3	12-19	2

As equipas da F. da Foz e Sernada passam à fase final.

TÉNIS DE MESA — Série do Sul

Lisboa, 5 — Barreiro, 0

Encontro efectuado na mesa do C. F. Portugal, no dia 17 de Fevereiro.

Lisboa — Batalha Jardim (cap.), Joaquim Barrento e António Duarte.

Barreiro — Sim-Sim Laurêncio (cap.), António Rolão e Fernando Pio.

Os jogadores convocados para escolha da equipa portuguesa que participará no torneio de basquetebol da U. S. I. C., cuidam da sua preparação física

Resultados parciais :

J. Barrento (Lisboa) v. Sim-Sim Laurêncio por 21-15 e 21-13; A. Duarte (Lisboa) v. A. Rolão por 12-21, 21-7 e 21-8; B. Jardim (Lisboa) v. F. Pio por 21-17 e 21-9; J. Barrento (Lisboa) v. Rolão por 21-15 e 21-10; B. Jardim (Lisboa) v. S. Laurêncio por 21-12, 13-21 e 22-20.

Lisboa, 5 - Entroncamento, 3

Jogo realizado no dia 24 de Fevereiro na mesa do Clube Ferroviário de Portugal.

Boas exibições de Diogo Silva nos vencedores e António Morais nos vencidos. As equipas apresentaram a seguinte constituição :

Lisboa — António Duarte (cap.), Diogo Silva e Joaquim Barrento.

Entroncamento — Francisco Seragoila (cap.), António Morais e Victor Saldanha.

Victor Saldanha (Entroncamento) v. A. Duarte por 21-8 e 21-16; Diogo Silva (Lisboa) v. A. Morais por 21-18 e 21-15; J. Barrento (Lisboa) v. F. Seragoila por 21-9 e 21-18; Diogo Silva (Lisboa) v. V. Saldanha por 21-16 e 21-15; F. Seragoila (Entroncamento) v. A. Duarte por 21-15 e 21-15; A. Morais (Entroncamento) v. J. Barrento por 21-13, 14-21 e 23-21; Diogo Silva (Lisboa) v. F. Seragoila por 13-21, 21-17 e 21-13; J. Barrento (Lisboa) v. V. Saldanha por 10-21, 21-12 e 25-23.

Barreiro, 1 — Lisboa, 5

Jogo efectuado a 9 de Março em Barreiro.

Barreiro — Sim-Sim Laurêncio (cap.), Fernando Pio e Luis Zeferino.

Lisboa — Diogo Silva (cap.), Batalha Jardim e António Duarte.

Resultados parciais :

B. Jardim (Lisboa) v. F. Sim-Sim por 21-14, 15-21 e 21-12; A. Duarte (Lisboa) v. Fernando Pio por 21-8 e 21-18; Diogo Silva (Lisboa) v. L. Zeferino por 21-14 e 21-5; Francisco Sim-Sim (Barreiro) v. A. Duarte por 21-9, 18-21 e 21-14; Diogo Silva (Lisboa) v. Fernando Pio por 21-16 e 21-12; B. Jardim (Lisboa) v. L. Zeferino por 21-7 e 21-12.

Entroncamento, 5 — Barreiro, 1

Mesa : Entroncamento. Data : 2 de Março.

Entroncamento — F. Seragoila (cap.), A. Morais e V. Saldanha.

Barreiro — F. Sim-Sim (cap.), Rolão e F. Pio.

Resultados :

F. Sim-Sim (Barreiro) v. V. Saldanha por 21-17, 21-23 e 21-13; A. Morais (Entroncamento) v. Rolão por 21-11 e 21-14; F. Seragoila (Entroncamento) v. F. Pio por 21-13 e 21-12; V. Saldanha (Entroncamento) v. Rolão por 15-21, 21-15 e 21-19; F. Seragoila (Entroncamento) v. Sim-Sim por 21-14, 16-21 e 23-21; A. Morais (Entroncamento) v. F. Pio por 21-14 e 21-7.

Classificação final :

	J	V	D	Jogos	P
1.º Lisboa	4	4	-	20- 6	8
2.º Entroncamento	4	2	2	15-12	4
3.º Barreiro	4	0	4	3-20	0



Os basquetebolistas ferroviários treinando com vistas à formação da equipa que representará Portugal no torneio de Strasbourg.

NOTICIÁRIO DIVERSO

G. D. Ferroviários do Entroncamento

As várias secções desportivas deste Grupo encontram-se em pleno funcionamento. Assim, além das secções de basquetebol e ténis de mesa que acabaram de disputar a fase preliminar dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1968, continuam em actividade as classes feminina e masculina de ginástica.

Começam também a disputar-se brevemente os campeonatos distritais da F. N. A. T. nas modalidades de Ténis de Mesa, Andebol e Voleibol, concorrendo o Clube com um equipa em cada uma das referidas modalidades.

Em futebol, a equipa de juvenis classificou-se em 3.º lugar no Campeonato Regional da A. F. Santarém. Na categoria de seniores, para o Campeonato Regional da 1.ª Divisão daquela Associação, os Ferroviários do Entroncamento encontram-se em 1.º lugar, ex-aequo com o União de Almeirim, ambos com 35 pontos. Concorrem a este campeonato 14 equipas, faltando apenas duas jornadas para o termo da prova. Nestas duas jornadas, os jogadores ferroviários defrontarão o Atlético Riachense (10.º classificado) em casa, e a U. Operária de Santarém (7.º classificado), fora.

Nos seus últimos jogos, a equipa principal de futebol obteve os seguintes resultados :

Coruchense	1 — Ferroviários Entronc.	2
Ferroviários Entronc. ..	4 — Vitória Mindense ..	0
União de Almeirim	1 — Ferroviários Entronc.	1
Ferroviários Entronc. ..	3 — S. L. e Cartaxo	0

*
* *
*

Clube Ferroviário de Portugal

A equipa feminina de basquetebol encontra-se disputando simultaneamente o Grande Torneio de Lisboa, e o Campeonato Nacional de 2.ª Divisão.

Para o Campeonato Nacional, a equipa ferroviária defrontou já o grupo do Atlético num jogo muito equili-

brado em que, não obstante a boa exibição efectuada, foi derrotada com certa infelicidade pela diferença mínima : 22-23.

Para o Grande Torneio de Lisboa, coube ao Ferroviário defrontar na 1.ª jornada a equipa do Internacional, um dos melhores grupos femininos do País, tendo sido derrotado pela marca de 55-10. Na 2.ª jornada, o grupo azul-amarelo defrontou o Moscavide, no campo deste, tendo vencido por 28-19 mercê de uma boa ponta final à qual o adversário não pôde resistir e em que as jogadoras ferroviárias, estando a perder por 1 ponto, obtiveram 5 cestos consecutivos sem resposta.

*
* *

A secção feminina de ténis de mesa do C. F. Portugal é já uma realidade. O clube conta com meia dúzia de assíduas praticantes que treinam duas vezes por semana e que, não obstante a sua recente iniciação nesta modalidade, registam já apreciáveis progressos.

Todas as interessadas na prática deste salutar desporto, quer o tenham ou não praticado já, são convidadas a comparecer na sede do Clube às 3.ªs e 6.ªs-feiras, cerca das 18 horas.

*
* *

Estão também em organização as secções masculinas de andebol de sete e de lawn-ténis, tendo em vista a participação de equipas ferroviárias nos campeonatos distritais da F. N. A. T.. Solicita-se a todos os elementos interessados em se inscrever nestas modalidades que enviem o seu nome e morada à secretaria do clube.

————— ★ —————

TORNEIOS DA F. N. A. T.

Porto

BASQUETEBOL

Terminou a fase preliminar do torneio distrital do Porto que permitiu o apuramento das seguintes equipas finalistas: Banco Borges & Irmão e Douro Leixões (série A); Banco Português do Atlântico e Ferroviários de Campanhã (série B).

Estas quatro equipas estão disputando entre si a fase final, para apuramento do campeão distrital e representante da região no campeonato nacional. São favoritas as equipas do Banco Borges & Irmão e dos Ferroviários de Campanhã que, nas primeiras jornadas efectuadas, registraram os seguintes resultados :

1.ª jornada

Ferrov. Campanhã ...	53	—	Douro Leixões ...	50
B. Borges & Irmão ...	45	—	B. P. Atlântico ...	30

2.ª jornada

B. P. Atlântico ...	41	—	Ferrov. Campanhã ...	71
Douro Leixões ...	28	—	B. Borges & Irmão ...	54

3.ª jornada

B. Borges & Irmão ...	44	—	Ferrov. Campanhã ...	52
B. P. Atlântico ...	37	—	Douro Leixões ...	40

4.ª jornada

Douro Leixões ...	35	—	Ferrov. Campanhã ...	52
B. P. Atlântico ...	32	—	B. Borges & Irmão ...	39

A duas jornadas do final a classificação geral é a seguinte:

	J	V	D	Cestos	P
1.º Ferrov. Campanhã ...	4	4	—	228-170	0
2.º B. Borges & Irmão ...	4	3	1	182-142	1
3.º Douro Leixões ...	4	1	3	153-196	3
4.º B. P. Atlântico ...	4	—	4	140-195	4

Aguarda-se com o máximo interesse o jogo entre os dois primeiros classificados que decidirá a vitória dos Ferroviários de Campanhã ou a necessidade de uma finalíssima.

Lisboa

Terminou já o torneio distrital de Lisboa, que foi disputado numa única série, e que teve como justa vencedora a equipa da Cidla, classificando-se a equipa dos Ferroviários do Barreiro em 2.º lugar.

Na derradeira jornada verificaram-se os seguintes resultados :

B. Espírito Santo ...	63	—	Ferrov. Lisboa ...	42	
Ferrov. Barreiro ...	58	—	Guérin ...	44	
Sacor ...	17	—	Cidla ...	78	

A classificação final ficou assim ordenada :

	J	V	D	Cestos	P
1.º Cidla ...	12	11	1	749-472	1
2.º Ferrov. Barreiro ...	12	9	3	654-492	3
3.º Regina ...	12	8	4	667-522	4
4.º B. Espírito Santo ...	12	7	5	625-556	5
5.º Guérin ...	12	4	8	423-542	8
6.º Sacor ...	12	2	10	332-556	10
7.º Ferrov. Lisboa ...	12	1	11	449-719	11

Coimbra

Foram os seguintes os resultados da 3.ª jornada do campeonato distrital de basquetebol :

B. M. Câmara ...	34	—	Guérin ...	67	
C. T. T. ...	24	—	Ferrov. F. da Foz ...	19	

Classificação geral: 1.º Guérin, 0 pontos; 2.º C. T. T., 1 ponto; 3.º Ferrov. F. da Foz, 2 pontos; 4.º B. M. Câmara, 3 pontos.

Lisboa

TÉNIS DE MESA

Prossegue o torneio distrital de ténis de mesa, ao qual os Ferroviários de Lisboa concorrem, encontrando-se em decurso a fase preliminar para apuramento das 4 primeiras equipas em cada uma das séries organizadas.

A classificação geral na série B, ao fim das 6 primeiras jornadas, é a seguinte :

	J	V	D	Part.	P
1.º Carris ...	6	6	—	30-4	0
2.º L. E. Civil ...	6	4	2	25-13	4
Totta ...	6	4	2	24-17	4
Ferroviário ...	6	4	2	22-15	4
5.º Encarnação ...	6	3	3	19-18	6
6.º I. N. I. I. ...	6	2	4	11-23	8
7.º C. Águas (1) ...	6	1	5	7-21	9
8.º Parry Son ...	6	—	6	3-30	10

(1) Tem uma falta de comparência.

O DESPORTO FERROVIÁRIO EM ANGOLA

BASQUETEBOL

Prosseguem com grande entusiasmo os Campeonatos de Luanda, nas várias categorias, cujas classificações gerais são as seguintes :

SENIORES

	J	V	D	Cestos	P
Benfica	6	6	-	413-270	12
Sporting	6	5	1	383-216	11
C. D. U. A.	6	4	2	296-216	10
Ferroviário	6	2	4	226-323	8
Atlético	6	1	5	260-350	7
Vila Clotilde	6	-	6	191-412	6

JUNIORES

Vila Clotilde	11	8	3	747-417	19
Benfica	9	8	1	544-338	17
C. D. U. A.	9	7	2	539-313	16
Sporting	9	6	3	493-335	15
Ferroviário	9	3	6	343-501	12
Atlético	11	1	10	350-690	12
Mainga	10	1	9	238-660	11

FEMININO

Benfica	5	5	-	229-100	10
C. D. U. A.	5	4	1	181-114	9
Ferroviário	5	2	3	139-150	7
Atlético	5	1	4	119-206	6
Sporting	4	-	4	58-157	4

CORTA-MATO

O Torneio de Abertura de Corta-Mato de Luanda, na distância de 3000 metros, disputou-se na Zona Verde do Bairro de Alvalade, tendo Joaquim Moraes e Domingos Vieira, uma vez mais, marcado nítida superioridade.

Os tempos dos cinco primeiros corredores foram os seguintes :

1.º Joaquim Moraes (Sp. Luanda) 9 m 15 s 4/10 ; 2.º Domingos Vieira (Sp. Luanda) 9 m 19 s 2/10 ; 3.º José de Almeida (Ferroviário) 9 m 27 s 4/10 ; 4.º Fabiano Afonso (Luanda e Benfica) 9 m 32 s ; 5.º Manuel Conde (Ferroviário) 9 m 42 s 2/10.

Para a classificação por equipas, englobando o melhor sénior, o melhor júnior e o melhor juvenil, dada a ausência de corredores juvenis, o Sporting de Luanda não se classificou, proporcionando uma surpreendente vitória do Clube Ferroviário de Angola. Desta forma, a classificação foi a seguinte :

1.º Ferroviário	11 pontos
2.º Benfica	15 pontos
3.º Atlético	19 pontos

PORTUGAL PRESENTE EM STRASBOURG AO TORNEIO DE BASQUETEBOL DA U. S. I. C.

O Campeonato da U. S. I. C. de 1968 em basquetebol, organizado pela Union Sportive des Cheminots Français, e marcado para Strasbourg, de 9 a 15 de Abril, assinala o regresso de Portugal às competições ferroviárias internacionais.

A importância de que se reveste este campeonato fica simplesmente expressa pelo número de inscrições registadas (quinze) em que estão incluídas todas as principais potências europeias da modalidade, nomeadamente a Bulgária, actual campeã, Rússia, Polónia, Roménia e França.

Indubitavelmente que a tarefa da equipa portuguesa é muito ingrata : disputar 6 jogos em 6 dias contra equipas do nível técnico dos adversários que lhe cabem é missão realmente espinhosa. Entretanto, quanto mais difícil for essa tarefa mais há que trabalhar para que a presença de Portugal seja prestigiante. Não haverá a veleidade de se obter uma classificação brilhante, porque isso seria quase impossível ; há no entanto a pretensão de dar réplica valiosa a todos os adversários opondo-lhes a máxima resistência e procurando não deixar fugir qualquer oportunidade que se vislumbre.

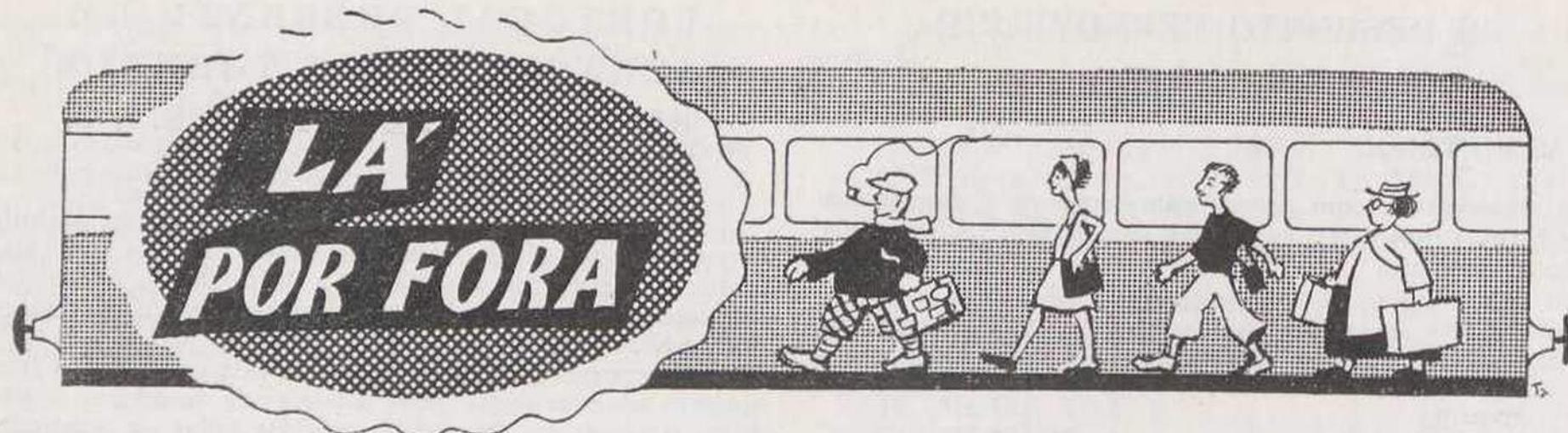
A preparação da equipa para esta «maratona» de basquetebol começou já.

O primeiro problema a resolver foi o da seleção de jogadores. Como é óbvio houve que procurar estruturar a representação nacional com base numa equipa já constituída, a fim de lhe dar um certo conjunto, e para isso foi escolhido o «cinco» principal da equipa dos Ferroviários do Barreiro, que se encontra presentemente atravessando um período de boa forma. A escolha dos restantes elementos da caravana, à parte 3 ou 4 elementos considerados indiscutíveis, foi efectuada segundo determinado critério do responsável, critério esse que, como é óbvio, não poderia agradar a gregos e a troianos. Dentro do pouco tempo de que se dispôs — os nomes tiveram que ser indicados com um mês de antecedência em relação à partida, para efeitos de obtenção do passaporte — procurou-se fazer o melhor, muito embora se reconheça que, caso se dispusesse de mais tempo, alguns jogadores não convocados teriam certamente a sua oportunidade.

O segundo problema, consiste na necessidade de preparar fisicamente todos os jogadores, de modo a poderem resistir o melhor possível ao desgaste físico provocado por 6 jogos em dias sucessivos. Todos os treinos têm sido antecedidos por uma sessão de exercícios físicos adequados à modalidade que, esperamos, venham a dar aos seleccionados a necessária resistência.

Finalmente, há que procurar dar um certo conjunto à seleção o que, dadas as características tão distintas das várias equipas a que os jogadores pertencem, não é tarefa fácil. Para isso, contamos com a valiosa colaboração do treinador, sr. António Mário da Silva, e com a boa vontade de todos os elementos. Os treinos têm-se efectuado regularmente duas vezes por semana, com excepção da penúltima semana antes da partida, em que o regime de preparação deve ser bastante intensificado.





COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA**Viagens a preços reduzidos**

A Direcção-Geral da «Deutsch Bundesbahn» resolveu conceder a todas as pessoas com mais de 65 anos, viagens com a redução de 50 % na rede interna da República Federal, entre 8 de Janeiro e 30 de Abril do corrente ano.

ESPAÑHA**Nova estação internacional em Figueras**

A Câmara Oficial de Comércio e Indústria de Gerona efectuará diligências junto dos organismos competentes para que seja estudado o projecto de construção de uma nova estação ferroviária internacional, em Figueras (Catalunha).

Além do mais, desde a fronteira francesa de Port-Bou até àquela estação seria construída uma linha de bitola internacional.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**Transporte excepcional**

Todas as semanas, um comboio constituído por 93 vagões de carga unitária — isto é um comboio de 9300 toneladas — abastece uma central eléctrica de New Hampshire com o auxílio de carvão proveniente duma mina da Virgínia Ocidental, num trajecto de 1382 km.

Para se assegurar a tracção deste comboio são utilizadas seis locomotivas diesel-eléctricas.

Comboios providos de turbina a gás

O primeiro dos dois comboios com turbina a gás destinados a circular no percurso Nord-Est-New York-Boston atingiu, nas experiências realizadas recentemente, a velocidade de 225 km/h entre Boston e Providence. As próximas experiências desenrolar-se-ão em New Jersey para as quais se espera alcançar uma velocidade na ordem de 260 km/h.

Comboios de carga excepcional

O record mundial pertence à rede americana P. R. R. que desde Outubro de 1966 faz circular comboios de 30 000 toneladas de mineral (300 vagões) entre Morris-

ville e Altoona, duas cidades do Estado de Pennsylvania separadas em cerca de 400 km.. Este comboio, de vários quilómetros de comprimento, é rebocado por oito locomotivas, das quais três vão à frente e cinco no meio da composição, com telecomando de rádio desde a máquina da frente.

Aluga-se ao ano um comboio de mercadorias

Pela primeira vez, aluga-se, ao ano, um comboio de mercadorias com 86 vagões, completo, incluindo locomotiva e tripulação.

A Illinois Central Railroad, que tem autorização oficial para o aluguer, pede um milhão de dólares de renda, por ano, e cerca de três dólares por quilómetro.

Os clientes em perspectiva não terão, no entanto, grande possibilidade de mudar de itinerários. Estes serão limitados ao Illinois e portos do golfo do México e só podem carregar cereais (milho, trigo ou aveia).

FRANÇA**Comboio a 400 km/h**

Foi anunciado que uma monovia, na qual circularão comboios à velocidade de 400 quilómetros por hora e com capacidade para 84 passageiros, será experimentada numa pista, perto de Paris.

Uma nova e importante etapa da evolução dos transportes combinados

Em Abril de 1967 fizeram a fusão dois organismos encarregados, até àquela data, de explorar o transporte do carril-estrada: o «Groupement Technique des Transports Mixtes» (G. T. T. M.) e a «Société de Traction et d'Exploitation de Matériel Automobile» (S. T. E. M. A.).

O ano de 1967 marca uma etapa importante de evolução da política francesa dos transportes combinados.

Desta fusão nasceu uma nova sociedade, a «Société Nouvelle des Transports Combinés», que adoptou como sigla comercial «NOVATRANS».

Aquela nova sociedade terá por fim:

- assegurar as operações de carga e de descarga de veículos rodoviários sobre vagões;
- organizar e explorar os centros estrada-caminho de ferro;
- informar e de aconselhar os transportadores;
- fiscalizar a boa rotação e a boa utilização do material ferroviário que lhe é confiado;

— aceitar a transporte por via férrea os veículos rodoviários interessados.

São estas algumas vantagens que oferecem a nova sociedade.

Um silo para cimento com o peso de 2 toneladas que é manobrado por um só homem

Um silo para cimento completamente metálico pesando 2 toneladas pode ser manipulado e mesmo carregado ou descarregado de um camião por um só homem.

Este silo que pode conter 20 toneladas de cimento é dotado de suportes especiais que permitem por simples tracção colocá-lo horizontalmente no estrado dum camião normal. Um (ou em rigor dois homens) bastam para o manobrar. A operação dura 20 minutos e sobretudo evita de se ter que alugar um guindaste.

GRÃ-BRETANHA

Uma cisterna de água quente permite ultrapassar a «barreira dos plásticos»

Uma fábrica reconhecida como sendo a maior fornecedora do mundo de cisternas de plástico para água fria propõe construir agora a primeira cisterna de água quente não metálica.

Esta cisterna de plástico é o resultado de cinco anos de estudo e de aperfeiçoamento.

As experiências duraram, três anos e, durante o programa dos estudos, a fábrica modificou quatro vezes a sua aparelhagem.

Os protótipos foram submetidos à acção contínua de água a ferver durante 400 horas; os resultados mostraram que a resina empregada para o fabrico acusava um aumento de resistência de cerca de 10% enquanto que as resinas *Polyester* acusavam diminuições de resistência de 20 a 35% e as resinas *Polyester* de uso geral, diminuições de 45 a 60%.

Finalmente, o isolamento da cisterna de plástico é de 15% superior à de uma cisterna de cobre da mesma dimensão e o peso (incluindo os aros metálicos exteriores) é inferior a um terço de uma cisterna de cobre da mesma capacidade.

Se compararmos com as cisternas de aço da mesma cubicagem nota-se que possui um peso quatro vezes menor.

A primeira exposição internacional de transportes em contentores

A primeira exposição internacional de equipamento e de serviço de contentores realizar-se-á em Londres, em Maio do corrente ano.

Durará quatro dias e será colocada sob o patrocínio da «International Cargo Handling Co-ordination Committee» da «British Dock and Harbour Authorities Association» e da Câmara do Comércio de Londres.

Participarão no referido certame mais de trinta organizações internacionais importantes.

Serviço *freightliner*

Durante o ano de 1968 deverá funcionar um serviço de *freightliner* entre a estação terminos de Stratford (Londres) e Paris-La Chapelle, com trânsito pelo *ferry-boat* Douvres-Dunkerque. O comboio comportará 14 vagões e cada um deles transportará 3 contentores de 20 pés ou seja no total uma carga de 420 toneladas.



ACTO HERÓICO DE UM AGENTE DA COMPANHIA

No dia 28 de Novembro do ano findo, quando na estação de Contumil estava trabalhando sobre um poste de suspensão da catenária, o electricista Louro Veneza sofreu um violento choque eléctrico que o tombou, ficando deitado numa consola e preso pelo pé direito.

Mercê da ajuda de dois outros seus colegas electricistas, o Louro Veneza foi transportado para o solo. Como a sua vida corria perigo, o operário Mário Franco da Costa que trabalhava perto do local do acidente, ao aperceber-se do sucedido acorreu sem demoras, aplicando ao agente sinistrado o método de respiração artificial «boca-a-boca», conseguindo assim reanimá-lo.

Pelo seu acto pleno de altruismo, o operário Mário Costa é merecedor da maior admiração, pois graças à sua decidida intervenção terá contribuído para salvar uma vida humana.



Mário Franco da Costa

Nova unidade da marinha britânica

Em Dezembro pretérito foi lançado à água, em South Shields, o primeiro navio «celular» construído naquele país e baptizado com o nome de *Sea Freightliner 1*.

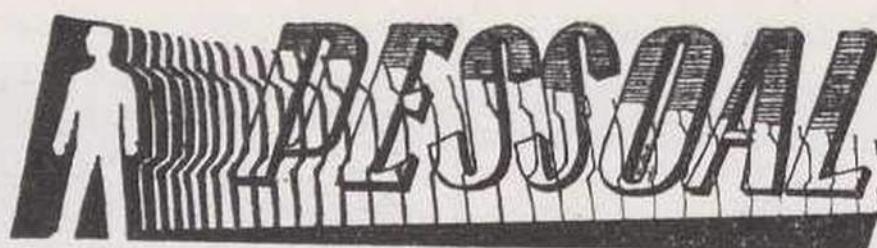
Esta nova unidade da marinha mercante inglesa que transportará 4 mil toneladas está especializada para o transporte de contentores de tamanhos diferentes e ficará ao serviço de contentores entre Harwich e Zeebrugge, o qual deverá começar em Abril do corrente ano.

TURQUIA

Nova linha ferroviária

Foi assinado em Ankara um acordo prevendo a construção dum nova linha de caminho de ferro directa, de 40 km de extensão, entre a Turquia e a Bulgária. Esta linha terá o seguinte itinerário: Pehlivankoy-Edirne-Kapikule-Svilengrad.

Os trabalhos poderiam estar acabados em 1970.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro do corrente ano

A Operários de 3.^a classe do Grupo B — os de 4.^a classe, Joaquim Inácio Gião, Manuel Nunes Conceição, Eduardo Cristina Maria, José Inácio da Silva, Valdemar Martins da Costa, Francisco Manuel C. Guerreiro, Américo Bento Horta Alves, Gustavo Fernando C. Baptista, Manuel Joaquim M. Nazaré, Helder Acácio J. Pimenta e Manuel Francisco Fernandes.

A Operários de 4.^a classe do Grupo A — os de 4.^a classe do Grupo B, João Joaquim Coelho Queiroz, António João de Deus Consolado e Jaime Manuel Guerreiro.

A Operários de 4.^a classe do Grupo B — os Operários eventuais, Rui da Conceição Gonçalves, Manuel Catorze Cavaca, João São Pedro Ribeiro, José Carvalho, Ludgero Purificação Domingos, Belarmino Nabais Lourenço, Artur Margato, António Gil Justo Magalhães, Joaquim Simões Curate, João Domingos B. Traguit, António Maria Baptista, António Pires Bispo, José dos Santos Serôdio, José Mendes da Silva, António Ferreira B. Rolim, Arnaldo Duarte Marques, Júlio Mendes C. Grácio, Florêncio Frade Marques, Armando Maia G. Conde, Fernando Oliveira Monteiro, José Artur de J. Azevedo, Joaquim Manuel G. dos Santos, Francisco Ramos L. Nobre, Armando de Almeida Lourenço, José Alberto Ferreira Nunes, Carlos Alberto C. Piteira e António Luís de Jesus Amaro; o Assentador de 2.^a classe, Arnaldo Moreira; o Guarda-fios de 2.^a classe, João da Costa; os Aprendizes, Mário Gomes Branco, António Mota, Cordeiro, Maximino Gonçalves dos Santos, João Maria Mendes Dias, Felismino M. A. da Costa, Luís Rosa da Fonseca Aranha, António Almeida de Azevedo, Fernando Rosa Pedro, António Moreira de Sousa, Fernando de Matos Lopes, José Luís Martins Horta, Carlos Alberto V. Trindade, Eurico Ferreira de Matos, Joaquim Ramos Soares, Alcides G. F. Nogueira, Jorge Valério V. Silvério, Amândio Rosa Alexandre, António da Silva F. Calixto, Victor Manuel S. Amado, João Maria de Ferro, Carlos Rosado Lopes Gil, Joaquim António O. Rosa, José Fernandes Maia Mendes, Abílio da Cunha Sousa, Joaquim Francisco M. Pereira, Jerónimo Augusto Rosado, António Alfredo Piegas, Jaime Rodrigues V. Oliveira, António Rodrigues T. Cunha, José Dias da Silva, José Coelho dos Santos, António Alberto V. Leite, José Abreu de Sousa, Silvério Vieira da Rocha, Raimundo José da Silva Dias, Jorge José Macedo de Melo, Francisco Lopes Manaia, Manuel Joaquim Coelho Tripa, Fernando Rodrigues J. Antunes, Manuel Lopes dos Santos, António Senra Grenha, Alfredo Fernando M. Soares, José Acácio Botelho Pereira, José Carlos da Silva Lopes, José Pires dos Santos Ribeiro, Carlos Alberto da C. Soares, Raúl dos Santos Gonçalves, José Hilário Q. de Barros, Severiano Manuel Militão, José Marques Rosa, Maximiano José C. Duarte, Manuel Duarte Matos, António Carlos dos Santos, João Manuel da S. dos Santos, João do Rosário R. Pestana, Joaquim Couto Xavier, Joaquim Mário de M. Vieira, José Manuel M. da Costa, José Rasteiro Baptista, João da Silva Gonçalves, José Filipe C. Conceição, Jorge Alberto J. F. Purgatório, Herminio Neves Esteves, José Marques da Luz, José Alves B. Oliveira, Abílio Mendes Calado, Manuel Jorge S. Gramacho, José Paulo S. Magalhães, Francisco Marques Valente, Mário Cotovio Inácio, Luís Severino G. Martins, Carlos Manuel da S. Irra, Carlos Alberto, António Rosa Mendes, Manuel Garcia Freixial, José Francisco G. Andrade, Fernando Manuel J. Rocha e João José S. Vilela; os Serventes de 1.^a classe, João José V. Carrilho, Francisco Manuel Simões Martins, António Manuel de Oliveira e José Augusto Tojal; os Serventes de 2.^a classe, Arnaldo Vicente Lopes, Fernando Duarte Macedo, Carlos Alexandre M. Matos, José Bernardo Feliciano, Manuel C. Lourenço Matias, José Barreto Valente, Carlos P. Rodrigues Anjo, Manuel R. Carraca Ferreira, Fernando Alves Ribeiro, Artur da Silva Fernandes, Júlio Correia Machado e Agostinho Lopes Chambel; e os Serventes de 3.^a classe, António Manuel Alves, Manuel José da S. Miguel, José Gonçalves Cabrita, José da Silva da Conceição, Venâncio Inácio F. de Brito, Alfredo Cortes, António José Graça, Alexandre Cândido Pinto, Bernardino Pereira Lemos, Júlio Maria José Valente, Adriano Ferreira, Manuel Crespo Lázaro, António Mendonça Crespo, Saul C. Rosa Rodrigues, Amílcar da Silva, António F. Cabelo Peralta, Marciano Nunes Ferreira, José Morgado, Gabriel Ferreira Baptista, Sebastião Augusto Manuel, José Pereira Mendes Raminhos, Ildemaro de Azevedo Teixeira, Manuel Vieira, José Lourenço Marques, Joaquim Guerreiro Albano, Alfredo Simões Serafim, António Nunes Maurício e Manuel Cabral Lopes.

A Encarregados gerais de obras de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Amadeu Nunes Duarte e José Sequeira Bica.

A Encarregados gerais de obras de 2.^a classe — os Operários de 3.^a classe, André Martins e Manuel dos Reis Sanches.

A Revisores de material de 2.^a classe — os de 3.^a classe, Joaquim Manuel Carvalho e António Pedro de Sousa.

A Ajudantes de revisores de material — os Serventes de 2.^a classe, José Francisco Palminha Ragageles, Ramiro Araújo da Costa e Severino Pereira Barbosa.

A Fiel de armazém de 1.^a classe — o de 2.^a classe, Manuel do Carmo.

A Fiéis de armazém de 2.^a classe — os de 3.^a classe, Joaquim Serra Pereira e António Nobre Gaspar.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — o Servente de 1.ª classe, Augusto Veiga Machado e os Serventes de 2.ª classe, Alberto Sá Machado e Joaquim Monteiro da Silva.

A Capatazes de Manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Tomás Gonçalves Calhim e Manuel de Jesus Botica.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Afonso Gonçalves.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — o Operário de 1.ª classe, Henrique do Carmo Piteira e o Operário de 3.ª classe, José de Sousa Soares.

A Maquinista de via fluvial de 2.ª classe — o Fogueiro de via fluvial de 1.ª classe, Manuel Quintino da Rita.

A Fogueiros de via fluvial de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Neves de Jesus da Silva, José de Oliveira São Pedro e Jaime Gomes Paulino.

A Fogueiros de via fluvial de 2.ª classe — os Marinheiros de 2.ª classe, Joaquim de Oliveira Roldão, Francisco Manuel Pereira da Silva, João Semedo Pires e José Augusto Gonçalves Aderneira.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, Manuel João de Assunção Barroqueiro e João Louzeiro dos Santos Rodeira.

A Electricistas de telecomunicações de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Adriano Augusto Teixeira Malheiro e Francisco da Silva Dores.

A Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Antunes e Fernando de Jesus Barata.

A Electricista de telecomunicações de 3.ª classe — o Operário de 4.ª classe, José Augusto Vicente Marques dos Santos.

A Guarda-fios de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João da Conceição Nunes.

A Serventes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Manuel Joaquim Alves, Joaquim Gonçalves, António de Matos Machado, Manuel Rasteiro, António Teixeira das Neves, António Rodrigues Combo, João Nicolau, Manuel Santarém Sena, António da Conceição Martins, Francisco Carrilho Pereira, António Lopes Vital, Raul Ferreira Coelho, António Ferreira, José António, António Bernardo, Fernando da Silva Nunes, José da Silva Cunha, João Simões Pinto, Messias de Jesus Cardoso, Manuel Luís Garcês, António Nogueira Monteiro, António Monteiro Vieira, Manuel Pereira de Aguiar, José Martinho Pires, Florentino António Rosa, Elvino Alexandre Júnior, José António Carvalho, Francisco Maria Manuel, Claudemiro Meira Pinto, Manuel dos Santos Lima, Joaquim António Oliveira Silva, Luís Gonçalves dos Santos, Manuel Cardoso, Eugénio Maria Coelho, Fernando dos Santos Dias, Adriano Monteiro Vieira, Alfredo Cabrita Louçã, António Nunes Lourenço, Abílio da Conceição Rodrigues, Osvaldo Pereira, António Alexandre Egípcio, João Manuel Cardoso Fernandes, Manuel Inácio Caló, Fernando de Sousa Monteiro, António Maria Chibante, Manuel Pereira Barbosa, Filipe Bernardo Lecas, Manuel António Ambrósio, José António Correia da Silva, José Pires Agostinho, Manuel Jorge de Sousa Ribeiro, António Pereira Botelho, António Domingues de Jesus, Arlindo Mendes, Manuel Francisco Carrizo Manhita, José Manuel de Sousa Dias, Perfeito Palos Gonçalves, Diamantino Faria Monteiro, António Ribeiro de Almeida, António Duarte Dias, António da Costa Silva, Adriano Craveiro Lopes, José Rodrigues Lopes, José Augusto Oliveira Norte, Francisco Rosa Catarino, António Silva de Sousa, José de Matos Luís, Paulo Ribeiro Gil, José Luís Sousa e Castro, José Monteiro da Fonseca, Deolindo Santos Martins, Aníbal Cola Gonçalves, António Manuel Palma Coelho, Manuel Rodrigues Gonçalves, Américo Godinho Lopes, António Joaquim Esteves Marques, Domingos Girão, Aventino Ribeiro de Carvalho, Manuel Lourenço Branco, Carlindo Pinto da Silva, Mário Aguiar de Sousa, António Fernando da Silva, Alfredo José Guerra Pires, Joaquim de Araújo Alves, Aristides Nogueira da Silva, Joaquim Rodrigues, Bebiano Lopes Pires, António Manuel Almансo Mira, Joaquim Maria Paulino Baptista, Álvaro Ribeiro, José Luís Pão-Alvo de Oliveira, Manuel Freitas Rodrigues, Joaquim Gomes Leal, Baltazar dos Anjos Telinho, José Teixeira Rodrigues, Benjamim Miranda, Virgílio Manuel Duarte Bispo, António Fernandes Travassos, Inácio Murteira Relvas, Frederico Ricardo Vaqueirinho Rabino, Aurélio José de Matos Antunes, Gustavo Macário Redondo, Cândido Martins Moreira, António Fernandes Martinho, José Pinto de Freitas, Manuel Sam Pedro Mendes, Joaquim Rodrigues Norberto, Manuel do Nascimento Gonçalves, Arcílio Pereira Monteiro, Hermínio Augusto Braz Afonso, António Bogalheiro, António Alexandre Duarte de Carvalho, Ansílio de Almeida, Pedro de Jesus Pereira, Albano Pereira Simões Direito, António Figueiredo da Costa, Henrique José Pires Pesquinha, Manuel Augusto Afonso, Manuel António Jesus Caeiro, António da Silva Duarte, Luís Fernandes da Silva, Joaquim Maria Lapo, José Nunes Barreira, Manuel Rodrigues, Aníbal António, Luís António Rodrigues, Joaquim Baptista Carrizo Realinho, António Neto de Oliveira Limede, Adelino Martins Salvado, Fernando Simões de Albuquerque, Carlos Augusto Pinheiro da Costa, João Rodrigo de Jesus Chaveiro, António Alexandre da Rosa, Joaquim Júlio Piedade Henriques, Arlindo Oliveira de Almeida, José Lucas de Jesus, José Rodrigues Pedro, José Simões Pereira, Manuel de Sousa Mendes, Rafael Domingos da Silva Coxixo, José Martins Pereira, Manuel Lopes Dâmaso, José Marques Pio, Vítor da Silva Marques, António Vaz Dias Bicacro, Fernando Manuel Pereira Neves, Isidoro Luís Félix de Sousa, Fernando Joaquim Caeiro Nogueira, Armindo de Jesus Rodrigues, José de Oliveira Bessa, Jorge Manuel Ferreira Garrido, Antero Cardinho Martins, Marcelino António Sapateiro Merendeira, António de Oliveira Taborda, António Domingos, Fernando Pedro Ramos, António Guerreiro, José Marques Nunes, Francisco Rodrigues Martias, António Ribeiro, Joaquim António Craveiro, Reinaldo Baptista, Américo Alves Duarte, Cândido Penedo Correia, Joaquim da Costa Alves, Amílcar de Oliveira Fontinha, António Lameiras, Luís Filipe, José Indio dos Santos e Henrique Falcão de Matos e Sousa.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Maria Manuela de Lurdes da Silva, Cristina da Conceição Pereira, Mariana Marques Rossa, Lúcia dos Reis Pinheiro, Isaura da Ascenção Sousa, Encarnação da Silva Belo, Maria Luiza Nabo Bexo, Maria Helena Rosa de Jesus, Maria Emília dos Reis Carreira, Lourdes do Céu Matias, Maria Irene Monteiro da Silva, Maria de Jesus da Conceição Linhol, Maria da Conceição Tavares Ferreira Rainho, Maria do Céu da Fonseca e Silva, Albertina Bonito Neves, Ana Maria Silva, Cleonice Rosa Vicente, Isaura Vieira Domingos, Albertina da Conceição Silvestre, Arlete Jacinta Maria, Maria Amélia da Silva, Hermínia Mendes Gonzaga, Maria Suzete Duque, Arminda Preciosa Dias Pacheco e Ângela Chagas Jacinto.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Martins Ramos, Artur José, Agostinho Gonçalves, José Francisco, José Paulino Guerreiro e Fernando de Jesus Rodrigues Gil*, assentadores de 2.^a classe — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José do Espírito Santo Verissimo, Arlindo Maria da Silva, Fernando de Jesus Pinheiro, José António da Silva, Manuel Duarte Tomé e Manuel Inácio Maria da Silva*, assentadores de 2.^a classe — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Luis Custódio, José Miguel Lourenço, Adriano Francisco Manuel, José Maria Martins, Joaquim Maria e Manuel da Silva*, assentadores de 2.^a classe — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Tavares Rodrigues*, chefe de distrito e *António Souto de Matos*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, na linha n.^o 1 de Samardã, quando estavam de folga; *José Marreiros*, subchefe de distrito e *José da Conceição Gabriel*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 24,365 — Sado, encontrando-se ambos de folga; *Helder dos Santos Baltazar*, eventual (via) — gratificado pela dedicação e esforço despendido nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul; e *João José Artur*, eventual (via) — gratificado pelo interesse e esforço despendido nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 58,850 — Vendas Novas.