

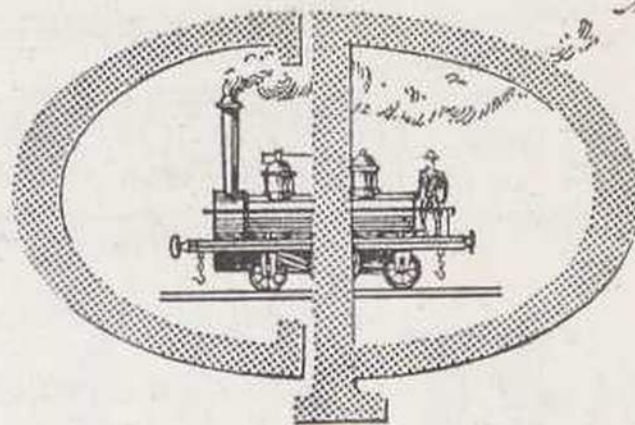
Boletim da C. F.



Número 468

Junho de 1968

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 468 • JUNHO 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

Nota de Abertura

MODERNIZAÇÃO E REEQUIPAMENTO

A assinatura de dois importantes contratos, um para a electrificação dos ramais de Tomar, Figueira da Foz e Braga, e outro, para a aquisição de vinte e quatro unidades triplas eléctricas — no valor global de mais de 405 mil contos — insere-se dentro de um esquema de actualização sistematizada, quase de rotina, da rede nacional ferroviária, face às exigências impostas pelo progresso. Mas o seu elevado valor monetário, na sequência de outras realizações de vulto que, com a ajuda do ministro responsável, a C. P., nos últimos anos, tem levado a cabo, testemunha um acrisolado esforço — criador e impulsionador — da Companhia, dentro do fervoroso propósito de melhor servir o público.

Elevada eficiência do serviço de comboios e melhoria da exploração ferroviária da nossa rede — são os objectivos imediatos a ter em vista, com a concretização destes dois contratos.

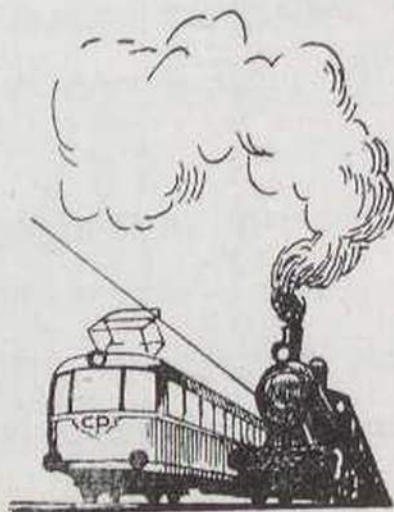
Relativamente aos ramais citados, com potencialidades de tráfego notáveis, situados no eixo Braga-Lisboa-Faro, onde irão coincidir, por

directriz governamental (Plano de Fomento) as modernizações e os reequipamentos de aplicação mais imediata com garantia de retribuição rentável, a sua electrificação vem contribuir para o equilíbrio duma exploração que, se em muitas linhas se apresenta deficitária, é-o em consequência de causas que ultrapassam as possibilidades e recursos da Companhia e antes se devem filiar nos revezes de uma «pesada herança» recebida das redes encorporadas, aquando do contrato que determinou o regime de concessão única.

No que concerne às U. T. E. — material que vem uniformizar mais o parque da Companhia e que permitirá desviar carruagens da linha do Norte para outras linhas onde as mais instantes necessidades o aconselham — a sua integração no património da Empresa permitirá ampliar e reforçar o serviço suburbano das linhas de Lisboa (particularmente da linha de Sintra), do Porto e de Coimbra, facultando um serviço cómodo e eficiente de tranvias Coimbra-Figueira da Foz, quando a electrificação do ramal de Alfarelos estiver concluída.

Estes empreendimentos e outros que lhe estão implicitamente associados — que a Administração deseja tornar bem conhecidos de um cada vez mais amplo sector da opinião pública — integram-se, pois, num vasto plano de renovação dos transportes ferroviários nacionais e constituem o contributo, válido e eficaz, da Empresa para tornar mais funcional a rede de comunicações do País a seu cargo — infra-estrutura necessária e indispensável a um efectivo desenvolvimento económico da Nação. E indicando o caminho certo quanto ao futuro, atestam, por outro lado, a consciência exacta da missão que compete aos responsáveis pelos destinos da ferrovia nacional, de assegurarem, ante as reconversões estruturais e funcionais que o País vem a registar no presente, o rejuvenescimento e a actualização do caminho de ferro.

ÉLIO CARDOSO



Dois importantes contratos assinados pela C. P.

MAIS DE 400 MIL CONTOS

*a aplicar na electrificação de três ramais
e na compra de unidades triplas eléctricas*

vão assegurar a melhoria da exploração ferroviária na rede nacional

No cumprimento dos programas de modernização e reequipamento da Companhia que têm sido sucessivamente anunciados foram assinados no pretérito dia 10 de Maio, às 11 horas, pelo Conselho de Administração, mais dois importantes contratos destinados ambos a grande repercussão, tanto na mais elevada eficiência do serviço de comboios a proporcionar ao público, como na melhoria da própria exploração ferroviária por que tanto se pugna:

Dentro de quatro anos, TOMAR, FIGUEIRA DA FOZ e BRAGA terão ligações ferroviárias adequadas, sob catenária.

— Um, entre a C. P. e o «Groupement d'Études et d'Electrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz» (que associa as importantes firmas fornecedoras de material ferroviário A. E. G., Siemens, Alsthom, Sociedade M. T. E., Sociedade S. P. I. E., Oerlikon e B. B. C.) para se proceder à electrificação complementar dos ramais afluentes à linha Lisboa-Porto e troço Porto-São Romão—já inteiramente electrificados desde 3 de Novembro de 1966 e 16 de Abril de 1967, respectivamente—ramais que são os de São Romão-Braga, Alfarelos-Figueira da Foz e Lamarosa-Tomar.

Este contrato, que abrange fundamentalmente o estudo, fornecimento e montagem do equipamento complementar da subestação de Travagem e do equipamento aéreo e de telecommando, telemedida e telesinalização dos ramais ferroviários mencionados, ascende a 64 000 000\$00 e o seu cumprimento integral está previsto para o prazo de 4 anos.

— Outro, entre a C. P. e o grupo associado «Sorefame»-«Groupement», para o fornecimento de 24 unidades triplas eléctricas (U. T. E.), metálicas, semelhantes às que fazem serviço nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto e a cuja construção presidirá o conjunto de inovações que a técnica aconselhou desde a última encomenda operada.

Este contrato, que tem o valor de 341 663 250\$00 e inclui nas suas especificações, além do material circulante e motor, os sobresselentes para conser-

vação corrente, tem o seguinte escalonamento de execução: 4 unidades triplas eléctricas a serem entregues no 34.º mês após a assinatura contratual e as 20 restantes nos meses seguintes, ao ritmo de 4 unidades por mês.

Este material — que uniformiza mais o parque da C. P. e que permitirá desviar carruagens da linha do Norte para outras linhas onde as mais instantes necessidades o aconselharem — destinar-se-á às linhas suburbanas de Lisboa (particularmente linha de Sintra), Porto e Coimbra, permitindo estabelecer-se um serviço cómodo e eficiente de tranvias Coimbra-Figueira da Foz quando a electrificação do ramal de Alfarelos estiver concluída.

Ambos estes contratos, no montante global de 405 663 250\$00, serão principalmente cobertos por financiamentos previstos no III Plano de Fomento e por créditos externos já concedidos pela EUROFIMA — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário, com sede na Suíça, e da qual a C. P. é partícipe.

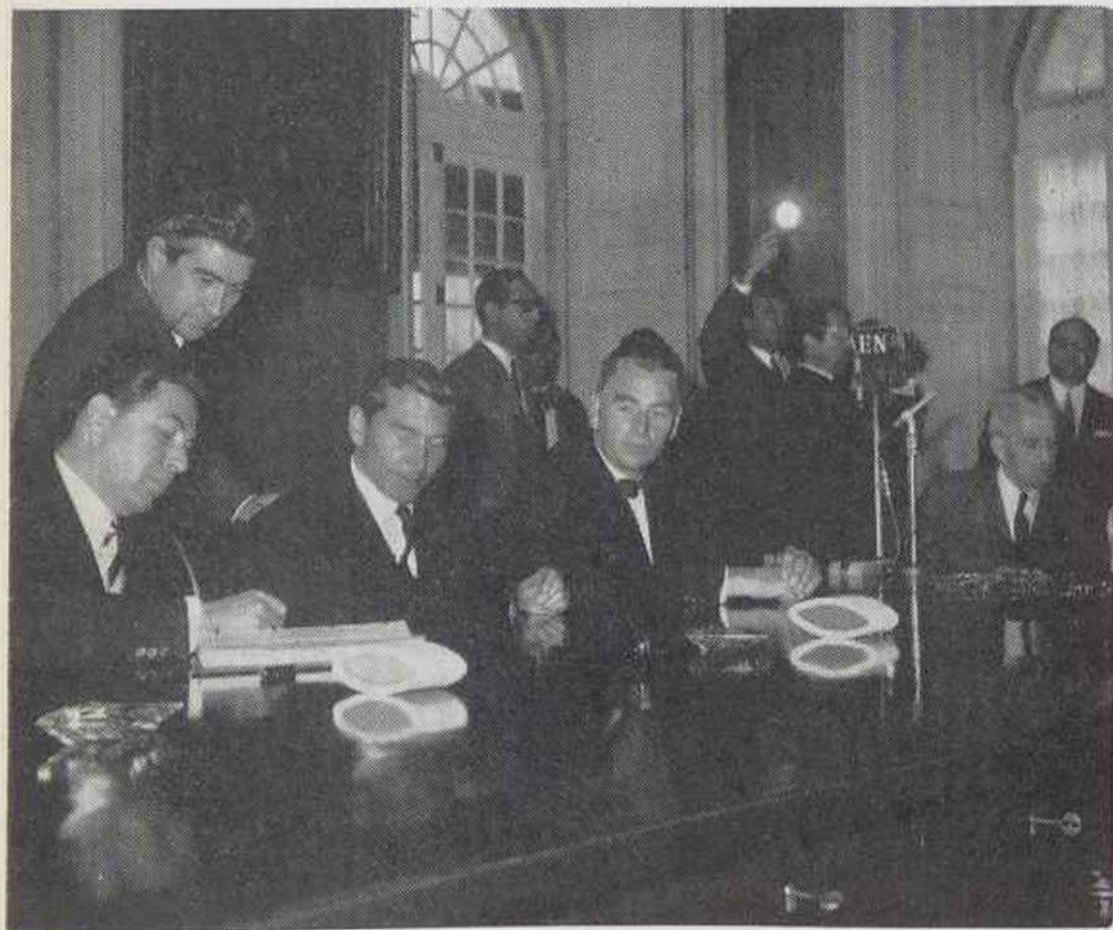
Assinaram os contratos pela C. P. os srs. prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração e eng. Oliveira Martins, administrador; pelo «Groupement» os srs. André Grusson, Siegfried Baier e Teichert e pela «Sorefame» o eng. Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração daquela empresa e eng. Eduardo Magalhães, director fabril da mesma.



O prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P., no acto da assinatura dos importantes contratos

Investir no caminho de ferro significa não apenas melhorar a qualidade de um serviço essencial à vida do País como também estimular o crescimento económico das indústrias de bens de equipamento — disse o prof. Mário de Figueiredo.

Durante o acto organizado pelas Relações Públicas da Companhia e a que estiveram presentes, em grande número, representantes dos jornais diários de Lisboa, Porto e Coimbra, Emissora Nacional e Radiotelevisão Portuguesa, usou da palavra o sr. prof. doutor Mário de



A assinatura contratual por parte do «Groupement»

Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia que disse :

«Entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de um lado e a SOREFAME integrada num consórcio de empresas alemãs, francesas e suíças, que tem trabalhado na electrificação dos nossos Caminhos de Ferro, acaba de celebrar-se um contrato a fim de regular o fornecimento de 24 automotoras eléctricas.

Trata-se de unidades triplas idênticas às 59 que estão em serviço nos transportes suburbanos, mas cuja motorização e estrutura dos veículos foi aperfeiçoada, atendendo à experiência colhida com a exploração do parque existente que, apesar de constituir a última palavra da técnica na altura em que foi adquirido, nem sempre tem funcionado conforme o que era de esperar.

O valor do contrato é de 342 000 contos. Diz bem da importância excepcional que a C. P. dedica ao serviço suburbano de passageiros nas regiões de Lisboa, Porto e Coimbra, aonde as novas automotoras irão circular.

Como é do conhecimento geral, o tráfego de passageiros nos arredores dos grandes aglomerados urbanos, é um tipo de tráfego para o qual o caminho de ferro está especialmente indicado.

Sabe-se que durante os 15 minutos mais carregados do dia o caminho de ferro suburbano transporta, nas suas duas vias, o dobro dos passageiros transportados por automóvel numa auto-estrada com 8 faixas de circulação.

A partir destes números é fácil avaliar os inconvenientes da circulação rodoviária e os consequentes problemas de trânsito e de ocupação do solo nos arredores das cidades que são evitados com o recurso dos serviços ferroviários.

Pena é que, do ponto de vista financeiro, os resultados da exploração dos serviços ferroviários suburbanos nem sempre sejam positivos. É que os encargos financeiros dos capitais mobilizados para os investimentos são muito elevados e o custo de produção do serviço relativamente grande, dada a existência de pontas de tráfego extremamente acentuadas. Por outro lado, os preços praticados (tarifas sociais) são, na maioria dos casos, relativamente baixos uma vez que estão em causa deslocações diárias entre os locais de habitação e os locais de trabalho de camadas populacionais de recursos económicos modestos.

Mesmo assim, o caminho de ferro, dado o seu carácter de serviço público, não deve abdicar duma função para a qual está, aliás, naturalmente indicado. Acresce que, no decorrer do tempo, podem vir a ajustar-se os mecanismos financeiros que hoje impedem a desejável rentabilidade dos serviços».

Quase um milhão de contos investidos nos últimos treze anos em material circulante para os serviços suburbanos.

«Este investimento de 342 000 contos vem na sequência de outros realizados a partir do I Plano de Fomento, neste mesmo tipo de material. Assim, desde 1955, foram adquiridas 59 unidades triplas eléctricas que importaram em 577 000 contos o que, somado ao valor do actual contrato, perfaz 919 000 contos.

Quase 1 milhão de contos foi investido nos últimos 13 anos em material circulante para os serviços suburbanos. Esta verba é suficientemente expressiva para demonstrar que a C. P. se não tem poupado a esforços para satisfazer a procura de transportes nos três polos de desenvolvimento urbano do País.

É certo que o serviço nem sempre teve a regularidade e a eficiência que seria de desejar. Sobre tudo

na linha de Sintra, houve épocas em que a circulação ferroviária pareceu apostada em desmentir os esforços realizados e a atenção especial que a C. P. dedica a este tipo de transporte.

A insuficiência de material tem sido uma das causas das anormalidades que, de quando em vez, surgem naquela linha. Por isso estamos convencidos de que esta encomenda há-de ajudar a repôr em termos aceitáveis uma situação que a C. P., mais do que ninguém, deseja ver permanentemente normalizada».

Os reflexos favoráveis proporcionados à indústria nacional pelas encomendas feitas.

«Finalmente, deseja a Companhia chamar a atenção da opinião pública para os reflexos favoráveis que estas encomendas de material têm, na indústria nacional.

A C. P. tem, em todas as circunstâncias, reafirmado os propósitos de incentivar, no maior grau possível, a incorporação de material e mão-de-obra nacional dos equipamentos adquiridos.

E como demonstração cabal dessa política bastará acentuar que, apesar de geralmente ser mais caro o recurso à indústria nacional, quando confrontado com o recurso à indústria estrangeira, sempre se dispõe a pagar essa diferença, desde que se contenha dentro de limites aceitáveis.

Ao proceder desta forma é guiada pelo desejo de fomentar ao máximo o desenvolvimento industrial do País, já que o caminho de ferro, em fase de plena reconversão, constitui uma empresa motora daquele desenvolvimento.

No caso da presente encomenda de 24 unidades triplas eléctricas tem-se a convicção de que, a não se darem revisões sensíveis de preços no decurso da fabricação, a indústria nacional se colocou ao nível das indústrias estrangeiras tendo em conta, simultaneamente, o preço e a qualidade do material.

Só o prazo de entrega, por ser demasiado longo, (as unidades são entregues entre o 34.º e o 39.º mês a contar de agora) representa um efectivo sacrifício da parte da Companhia e dos seus utentes.

Se atendermos a que neste tipo de material a incorporação de materiais e mão-de-obra nacionais atinge valores compreendidos entre 60 e 70 %, conclui-se que da política seguida pela C. P. resultou, no total das encomendas efectuadas desde 1955, a entrega à indústria nacional de rendimentos da ordem dos 600 a 700 000 contos.

É bem verdade que investir no caminho de ferro significa, não apenas melhorar a qualidade de um serviço essencial à vida do País como também estimular o crescimento económico das indústrias de bens de equipamento.

Esta encomenda é uma demonstração cabal desta verdade que nunca é de mais pôr em relevo».

Aludindo ao prosseguimento da electrificação da rede o prof. Mário de Figueiredo terminou por afirmar :

«Nesta mesma oportunidade, celebra-se um outro contrato com vista a prosseguir na electrificação da rede, ligando Entroncamento a Tomar, Alfaias à Figueira da Foz e Porto a Braga. A C. P. espera, assim, dentro de 4 anos, proporcionar às cidades de Tomar, Figueira da Foz e Braga, ligações ferroviárias mais adequadas não só ao desenvolvimento das respectivas regiões como ainda a melhoria das condições económicas da exploração dessas linhas e da de Lisboa-Porto de que são afluentes».



O presidente do Conselho de Administração no uso da palavra

Ninguém em Portugal pode saber melhor comprar material ferroviário do que os próprios Caminhos de Ferro — salientou o eng. Francisco Malheiro.

Por sua vez o eng. Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração da «Sorefame», dirigindo-se ao prof. Mário de Figueiredo, declarou :

«Permita-me Vossa Excelência, Sr. Presidente, que recorde neste momento palavras que teve a amabilidade de proferir acerca da indústria nacional e, em particular, acerca da SOREFAME» :



O eng. Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração da «Sorefame» num momento do seu discurso



NO ÂMBITO DO PLANO DE FOMENTO

A modernização dos nossos caminhos de ferro está a ser estudada pela «SOFRERAIL»

ENTRE o Ministério das Comunicações e a Sociedade Francesa de Estudos e Realizações Ferroviárias — «SOFRERAIL» — foi firmado, no âmbito do III Plano de Fomento, um contrato com vista à modernização e remodelação da rede ferroviária portuguesa.

À assinatura do contrato, realizada na sede do Conselho Superior de Transportes Terrestres, no pretérito dia 3 de Abril, assistiram o ministro das Comunicações, eng. Carlos Ribeiro; o antigo presidente do Conselho de Ministros francês, Antoine Pinay — que preside à «SOFRERAIL» — o eng. Arnaud Porchez, director daquela mesma Sociedade, dirigentes e técnicos da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (G. E. P. T.), além dos administradores da C. P., engs. Costa Macedo e Oliveira Martins, e director-geral, eng. Espregueira Mendes.

A «SOFRERAIL» — que acaba de receber do Governo francês o «Óscar da Exportação» ou seja a mais alta recompensa a que uma empresa gaulesa pode aspirar no ramo da engenharia e da prestação de serviços — é uma organização formada, em sociedade anónima, por especialistas, engenheiros e economistas, recrutados entre os mais aptos da S. N. C. F. — a qual participa financeiramente no capital social com um terço do valor global que é de 1 100 000 francos franceses, e lhe dá a mais completa assistência técnica.

Proclamada recentemente como a organização número um da engenharia ferroviária, a «SOFRERAIL» há dez anos que está ao serviço da assistência técnica das administrações

de caminhos de ferro de todo o mundo, intervindo, durante esse tempo, em redes de 53 países, o último dos quais foi a Espanha, onde operou uma profunda e auspiciosa remodelação, de elevada projecção pública.

O aparecimento desta conceituada organização francesa agora em Portugal deve-se a indicação do Banco Mundial a quem o Governo, entretanto, solicitara créditos para fazer face aos investimentos consignados no III Plano de Fomento. A «SOFRERAIL» intervirá assim, por estudos prévios e pormenorizados, como conselheira-medianeira entre o Banco Mundial e a nossa Administração Pública.

*
* * *

Para dar conhecimento do teor das cláusulas contratuais Estado — «SOFRERAIL», e da assistência que por parte da Companhia compete prestar ao organismo francês, realizou-se em 17 de Abril último, uma reunião, na sala do Conselho de Administração, presidida pela Comissão Executiva da Companhia — administradores engs. Má-

rio Costa, Costa Macedo e Oliveira Martins — e na qual participaram os seguintes funcionários superiores a quem foram, entretanto, confiadas missões de apoio e formação de comissões de trabalho: engs. Espregueira Mendes, director-geral, Júlio dos Santos, director da Exploração, Vasco Viana, chefe do Departamento do Material e Ofi-



Um aspecto da reunião de apresentação da «Sofrerail» aos técnicos ferroviários que compõem os diferentes grupos de trabalho que apoiam aquele organismo internacional

cinas, Óscar Amorim, subchefe do Departamento da Via e Obras, Rogério Belém Ferreira, adjunto do director da Exploração, Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento e os dres. Gonçalves Henriques, chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade, Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, Lobo Alves, chefe do Serviço Central do Pessoal, Manuel da Fonseca, chefe do Serviço da Contabilidade, Rodrigues Coelho, economista do Serviço da Fiscalização e Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia.

A «SOFRERAIL» obriga-se, contratualmente, a apresentar um plano de modernização dos caminhos de ferro portugueses, para o próximo período de dez anos, em estreita colaboração e correspondência com as directrizes do III Plano de Fomento aplicável no hexénio 1968-1973.

Esse plano comportará:

- 1 — Recomendações precisas quanto às medidas a adoptar, para melhorar a eficácia, a produtividade e a qualidade do serviço dos nossos caminhos de ferro (disposições legais e regulamenta-

res, métodos de gestão e de organização de trabalho, políticas tarifárias, comercial e outras).

- 2 — Um programa global de investimentos para a modernização das instalações e do material, visando melhorar a produtividade e adequar a capacidade de transporte às necessidades futuras do tráfego.

Os estudos serão feitos pela «SOFRERAIL» em colaboração com o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres e com o apoio da C. P.

Considerando os estudos efectuados pelo G. E. P. T., a «SOFRERAIL» deverá:

- 1 — Estudar o sistema de transportes do País, incluindo a intervenção dos transportes internacionais, para definir a função vocacional que neste sistema competirá aos caminhos de ferro desempenhar de futuro, em termos de poder contribuir para a optimização do funcionamento do sector dos transportes, tendo também em especial atenção a função vocacional da rodovia. Isto conduzirá a indicar as acções objectivas a empreender no domínio da coordenação de transportes, especialmente em matéria de política tarifária e de política fiscal;
- 2 — Elaborar e apresentar, a partir de dados existentes ou a recolher, as previsões do tráfego ferroviário para o período de dez anos. Esta primeira aproximação poderá ser de carácter global, mas deverá permitir a avaliação dos meios necessários para satisfazer a expansão do tráfego;
- 3 — Formular as recomendações relativas à orientação a dar aos estudos económicos, de bases e a longo prazo, como por exemplo: localização geográfica ou sectorial de certos tráfegos, política de encerramento de linhas e a criação dos serviços de substituição, problemas de exploração de linhas suburbanas, electrificação de linhas e outros estudos julgados convenientes.

E, atendendo, por outro lado, aos estudos já efectuados pela C. P., a «SOFRERAIL» deverá, ao mesmo tempo, estudar a situação actual da rede ferroviária sob concessão da Companhia, formulando recomendações para os aperfeiçoamentos da sua gestão e precisando, com mais rigor, os que poderiam ser alcançados mediante investimentos que não sejam demasiado elevados.

- 1 — Serão examinados sucessivamente:

- a) o estatuto legal e a organização administrativa da concessionária;
- b) as questões do pessoal;
- c) a via e as demais instalações fixas;

- d) o material motor e de reboque, assim como as instalações oficinais;
- e) a exploração;
- f) os custos de produção e as tarifas;
- g) a política comercial;
- h) a situação financeira e a organização da contabilidade.

A «SOFRERAIL» apresentará, se necessário, uma revisão do programa de investimentos dos caminhos de ferro, considerando as conclusões dos estudos anteriores.

1 — Serão examinados sucessivamente:

- a) a estrutura futura da rede (projectos de construção de novas linhas, encerramento de linhas de fraco tráfego e outros aspectos);
- b) plano de investimentos;
- c) resultados previsíveis;
- d) a incidência sobre a futura situação da Companhia.

Além disso, a «SOFRERAIL» proporá as grandes linhas das acções que deverão ser empreendidas, a curto prazo, no domínio ferroviário e que permitam obter, de uma maneira mais rápida, resultados concretos e vantajosos.

1 — Estas acções, denominadas por isso «acções concretas» e cuja determinação será confiada a especialistas, constarão de aditamentos ao contrato;

2 — A «SOFRERAIL» examinará as possibilidades de empreender, em prioridade, tais acções nos domínios seguintes:

- a) organização e coordenação das instalações oficinais;
- b) horários;
- c) problemas de comercialização da produção ferroviária;
- d) tráfego de mercadorias — melhoria da eficácia do serviço (gares-centros, triagens);
- e) desenvolvimento dos nós ferroviários de Lisboa e do Porto.

*
* *

Na reunião que decorreu sob as explicações precisas do administrador sr. eng. Oliveira Martins, ficou decidido formar-se, para contactar com a «SOFRERAIL»:

- a) um grupo permanente a nível cimeiro, constituído pelos administradores que formam a Comissão Executiva, director-geral e director da Exploração;
- b) grupos de análises dos problemas que serão apresentados, assim constituídos:

— *Estatuto legal e organização administrativa da Companhia* — eng. Alfredo Garcia e dr. Hélio Ureña Prieto;

— *Questões de pessoal* — dr. Lobo Alves;

— *Via e demais instalações fixas* — engs. Óscar Amorim e Valério Vicente;

— *Material motor e de reboque, bem como instalações oficinais* — eng. Vasco Viana;

— *Exploração* — engs. Belém Ferreira e Eduardo Ferrugento Gonçalves;

— *Custos de produção e tarifas* — drs. Torroais Valente e Rodrigues Coelho;

— *Política comercial* — dr. Carlos Albuquerque;

— *Situação financeira e organização da contabilidade* — drs. Gonçalves Henriques e Manuel da Fonseca;

— *Informação e relações públicas* — dr. Élio Cardoso.

A ligação permanente C. P. — G. E. P. T. será assegurada pelo eng. Almeida e Castro.

*
* *

Como asseverou o administrador eng. Oliveira Martins no final da sua exposição, deve encarar-se com franqueza e optimismo a intervenção da «SOFRERAIL» na Companhia. Ela ajudará os caminhos de ferro a realizar, mais celeremente, aquilo que pretendem. E, sobretudo, deve ter-se presente que os *experts* da sua direcção são colegas nossos — imbuídos do espírito criador e do entusiasmo vivo que animam, regem e pautam a actividade profissional de todos os ferroviários de bons propósitos.



● Pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres foram concedidos à Companhia, subsídios até ao montante de 200 000 contos, não reembolsáveis, destinados à cobertura dos encargos emergentes dos contratos de renovação da via e dos trabalhos complementares que a C. P. realizar no ano de 1968.

NOTICIÁRIO diverso

● Em 26 de Junho corrente realizou-se a 20.^a Reunião de Formação e Produtividade, que teve lugar na Sala do Conselho de Administração com a presença dos administradores da Companhia e de todo o pessoal superior acima de engenheiros e economistas principais, inclusive. Foram oradores os srs. eng. José Valério Vicente Júnior e o dr. Carlos Manuel Folque Gouveia, que acabam de frequentar o «6.º Curso do Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal Ferroviário Europeu» realizado em Bruges, sob os auspícios do Colégio da Europa, e o «Curso de Informação de Actividade Ferroviária Internacional», a cargo da U. I. C..

Falaram ainda sobre a evolução dos trabalhos de reorganização dos Serviços os srs. engs. José Alfredo Garcia e Vítor Rosa Biscaia.

● De 15 de Junho a 14 de Setembro, iniciou-se o serviço internacional de automotoras directas Porto-Salamanca. Os comboios serão lançados às terças-feiras, quintas-feiras e sábados no sentido Porto-Salamanca e às segundas-feiras, quartas-feiras e sextas-feiras no sentido Salamanca-Porto. Igualmente de 1 de Julho a 31 de Agosto se fará a ligação diária entre Vigo e Valença do Minho e vice-versa. Antes da inauguração do novo serviço Porto-Salamanca a C. P. promoveu uma reunião com os jornalistas do Porto, presidida pelo administrador eng. Brito e Cunha.

● A C. P. colabora, através das Relações Públicas, no Concurso «Férias em Portugal» promovido pelo Diário de Lisboa, assegurando aos concorrentes premiados, viagens gratuitas em toda a rede, em troca de publicidade a favor da Companhia durante o tempo de duração do concurso.

● Realizou-se de 9 a 23 de Junho a Feira Internacional de Lisboa. A C. P. esteve presente com um stand e com uma das suas mais modernas carruagens, de fabrico nacional, de 2.^a classe.

● Vai realizar-se em 1969, em Lisboa, uma das reuniões do Conselho de Administração da «Eurofima» — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário, com sede na Suíça, e de que a C. P. é partícipe.

● O sr. eng. Duarte Silva, do Departamento do Material e Oficinas, deslocou-se recentemente à Alemanha para tratar, como perito, da recuperação de cambotas avariadas das locomotivas diesel Whitcomb.

● A Associação de Socorros Mútuos «Previdência dos Ferroviários de Portugal» elegeu os corpos gerentes para o corrente ano: presidente da assembleia geral, Corsínio Duarte Rocha Ferreira, presidente da direcção, Eduardo da Costa Gaspar e presidente do conselho fiscal, Ricardo Júlio de Almeida.

● No vôo inaugural que em fins de Maio a TAP estabeleceu entre Lisboa e Nova Iorque, seguiu como convidado o administrador da C. P. sr. eng. Oliveira Martins.

● À reunião da 1.^a, 2.^a e 3.^a Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro, realizada em San Sebastian, de 6 a 12 de Junho, assistiu, como representante da C. P., o sr. dr. Carlos de Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

● Vai realizar-se em Ostende, na Bélgica, de 8 a 11 de Agosto próximo, a reunião do júri internacional ferroviário que apreciará as produções fotográficas concorrentes ao XII Salão Internacional de Fotografia dos Ferroviários Europeus, organizado sob os auspícios da FISAIC. Fazem parte do júri representantes de Portugal, França, Itália, Luxemburgo e Bélgica. A C. P. estará representada pelo sr. dr. Élio Cardoso, editor do Boletim da C. P., organizador e componente dos júris de concursos e exposições ferroviárias nacionais.

nizado sob os auspícios da FISAIC. Fazem parte do júri representantes de Portugal, França, Itália, Luxemburgo e Bélgica. A C. P. estará representada pelo sr. dr. Élio Cardoso, editor do Boletim da C. P., organizador e componente dos júris de concursos e exposições ferroviárias nacionais.

● O Decreto n.º 48 238, publicado no Diário do Governo n.º 34, de 9 de Fevereiro último, aprovou o Regulamento da Caixa de Previdência do pessoal do Caminho de Ferro de Benguela. A Caixa abrange o pessoal em serviço permanente e regular, independentemente de idade, local de trabalho e forma de recrutamento, e destina-se a proteger os agentes inscritos, ou seus familiares, na doença, invalidez, velhice e morte. O regulamento estabelece o direito à pensão de sobrevivência, aos familiares dos beneficiários que, tendo completado 10 anos de inscrição, faleçam no activo ou na situação de pensionistas, de invalidez ou de velhice.

● De 11 a 21 de Junho corrente, teve lugar em Paris uma reunião para estudo de tarifas internacionais de mercadorias. A C. P. far-se-á representar pelo agente de tráfego sr. Luís da Costa Parente.

● Em Londres, realizou-se em fins de Maio último, um Simpósio de Contentores. Assistiram, como delegados da C. P., os srs. administrador cor. Fernando Ferreira Valença e eng. Emídio Assis Barbosa, do Serviço de Estudos da Exploração.

● Foi nomeado presidente do Conselho Fiscal da Empresa Geral de Transportes, o sr. general aviador Carlos da Costa Macedo.

● O administrador sr. dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira é o novo presidente da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses. Sucede ao sr. eng. Henrique Pinto Bravo, antigo subdirector da Companhia.

● Foram eleitos os novos corpos gerentes do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, para o exercício de 1968: presidente da direcção, José Joaquim Fernandes Canhão, presidente da assembleia geral, Joaquim da Silva Simplicio Júnior, presidente do conselho fiscal, António Claudino Pereira e presidente da junta consultiva, Lopo de Aguiar Viana.

● Acaba de ser publicado o Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal relativo ao exercício de 1967 da Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário», e que assinala um resultado líquido de 51 651\$10.

O documento de gerência consigna um voto de louvor e agradecimento ao Boletim da C. P.

● Com as greves em França, ficaram retidos em Hendaye 400 portugueses. A C. P. e a Renfe estabeleceram um acordo de emergência, revalidando os bilhetes no Sud-Express e permitindo gratuitamente aos passageiros que o desejassem a vinda a Portugal até ao restabelecimento das comunicações, voltando depois a poder fazer-se a viagem para França, sem qualquer outro pagamento de bilhete ou taxas.

● Está em estudo o encerramento dos escritórios da Companhia nas manhãs dos sábados, adoptando-se assim o regime de «semana americana».

A Conferência

F.H.P.M.

EM FARO

SOB o patrocínio da Companhia, realizou-se em Faro, de 24 a 26 de Abril, a tradicional reunião Franco-Hispano-Portuguesa-Marroquina, que teve a presença de cerca de meia centena de categorizados dirigentes ferroviários da França, da Espanha, de Marrocos e de Portugal — e ainda de alguns representantes das empresas associadas à via férrea: Companhia dos «Wagons-Lits», Empresa Geral de Transportes, «Semat» (Sociedade Espanhola de Material Auxiliar de Transportes) e Tras e Limabet-Ferry, organizações que asseguram os transportes marítimos entre a Espanha e o Marrocos.

A reunião abreviadamente conhecida por Conferência F. H. P. M., tratou fundamentalmente de horários de comboios internacionais — e seus enlances — e das relações de tráfego entre a Península Ibérica e a França e o Marrocos.

Presidiu aos trabalhos o eng. Guerville, director-adjunto do Movimento da S. N. C. F.

Da delegação da C. P. presidida pelo eng. Adriano Baptista, subchefe de departamento adjunto à Direcção-Geral, faziam parte os seguintes técnicos: eng. Lopes Guerra, chefe da Região Sul, eng. Joyce Diniz, chefe do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento, dr. Cândido dos Reis, chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas, drs. Torroais Valente e Gonçalves de Pina, economistas do Serviço Comercial e do Tráfego, João Frederico Pires, representante geral da Companhia em Paris, e Fernando Gonçalves, adido técnico principal do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento.

A organização da Conferência e o programa social que é da norma estabelecer-se em reuniões de tão elevada qualificação, esteve a cargo das Relações Públicas da Companhia, prestimosamente coadjuvada pela Agência de Viagens da Empresa Geral de Transportes, dirigida com notável acerto pelo sr. António Dias e sr.^a D. Maria Rosete Marcelino.

Antes da partida dos delegados para Faro, em comboio especial automotor «Fiat», o director da Exploração, sr. eng. Júlio dos Santos e esposa, obsequiaram o presidente da Conferência, eng. Guerville e mulher, com um almoço num restaurante da linha do Estoril. Estavam presentes, igualmente acompanhados de suas esposas, os srs. eng. Adriano Baptista e dr. Élio Cardoso.

As sessões de trabalho em Faro, sempre acompanhadas e largamente divulgadas pelos meios da informação do País — Imprensa, Rádio e TV. — decorreram no Hotel Eva — em cujo topo se hastearam as quatro bandeiras dos países participantes —, e com a repartição dos assuntos debatidos por duas secções: movimento e tráfego.

Na sessão de abertura, o eng. Guerville congratulou-se com a realização, mais uma vez, da Conferência em

Conhecemos, por tradição, os êxitos do trabalho de equipa da vossa Conferência, como sabemos serem os técnicos das Direcções do Movimento e do Tráfego, que dela fazem parte, aqueles a quem cabe a posição de "avant-garde" neste período de intensa evolução que o caminho de ferro vive — afirmou o administrador eng. Mário Costa, no jantar oficial em honra dos delegados.

terras lusas, expressando a sua satisfação pessoal e a dos delegados estrangeiros presentes por estarem no Algarve.

Em resposta o eng. Adriano Baptista pronunciou as seguintes e bem expressivas palavras, em francês:

«Permitam-me que, em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, vos saúdo e deseje as boas-vindas a esta graciosa cidade algarvia, tão tranquila e ridente, bem propícia ao desenvolvimento dos trabalhos desta Conferência F. H. P. M..

E permitam-me, igualmente, que vos testemunhe os sentimentos de gratidão e de agrado que, a mim e aos meus colegas portugueses aqui presentes animam e dominam neste momento, para nós particularmente efusivo e honroso de sentir à nossa volta, no calor da nossa estima, na hospitalidade do nosso País, na familiaridade do nosso povo, os senhores delegados e suas famílias, a esta reunião de tão grandes tradições.

Formulo os meus mais ardentes votos pelo maior êxito dos nossos trabalhos, isto é, pela sua cadência habitual e construtiva — que é costume e regra de anteriores reuniões.

E que todos — e todos os vossos — se sintam felizes nesta terra portuguesa!»

Na primeira sessão de trabalhos — dia 24 — os delegados analisaram e deram conta dos principais progressos operados nas suas redes, particularmente no capítulo de electrificação de linhas, elevação da velocidade dos comboios e melhoria de material introduzido.

Abordou-se como ponto principal o das relações internacionais, através da fronteira franco-espanhola, com carruagens de eixos intermutáveis, a aplicar, próximamente, em circulações rápidas entre Madrid e Paris, eliminando assim os actuais transbordos, ou sejam, as incómodas mudanças de comboios que a diferença de bitolas entre a França e a Espanha actualmente obrigam; a melhoria da marcha do «Sud-Express» português; a simplificação do controle de polícia e alfândega de fronteiras, pela justaposição dos serviços numa só delas, e a intensificação de comboios para os trabalhadores e emigrantes portugueses e espanhóis.

No final da sessão os dois presidentes — engs. Guerville e Adriano Baptista — foram entrevistados pela Emissora Nacional que dedicou com largo destaque, o seu «Caso do Dia», à realização desta Conferência internacional.

No dia seguinte — dia 25 — os trabalhos incidiram, essencialmente, sobre a modificação que o tráfego ferroviário na Espanha, sobretudo o de passageiros, vai muito em breve beneficiar, com a abertura à exploração da



Um aspecto da reunião plenária da Conferência F. H. P. M., vendo-se, à esquerda, a representação da C. P.

chamada «directa» Madrid-Burgos, novo eixo principal das relações Madrid-Paris, a fazer ganhar os transportes dum encurtamento considerável de 90 quilómetros de percurso e a permitir o aceleração muito mais elevado da marcha dos comboios. Vai ser possível viajar quase que somente durante a noite entre aquelas duas capitais. Por outro lado projecta-se estabelecer comboios internacionais equipados de eixos intermutáveis que vencerão as diferenças de bitolas (1,66 e 1,44 metros) existentes na fronteira franco-espanhola. Esses comboios serão lançados na fronteira norte, entre Irun e Hendaye, para as relações directas Madrid-Paris, com comboios normais, e na fronteira sul, entre Port Bou e Cerbère, nas relações directas Barcelona-Génève, aqui através de unidades «Talgo».

No que especialmente concerne ao nosso País, procurou-se beneficiar as marchas dos nossos dois «Sud-Express», de 1.^a e 2.^a classes, respectivamente, que continuarão por Salamanca e Medina — e que ligarão ao «Sud-Express» francês em Hendaye, este a ser formado não como até aqui só por carruagens de 1.^a classe, mas por carruagens de 1.^a e 2.^a classes, a marcha elevada e com a supressão da actual taxa de velocidade.

No tocante directamente ao País, tratou-se da simplificação da fiscalização aduaneira e de polícia de fronteira, só em Vilar Formoso ou só em Fuentes de Oñoro, consoante o sentido descendente ou ascendente das circulações, tal como os espanhóis e franceses procedem, aliás, nas suas fronteiras.

No terceiro e último dia da Conferência, tratou-se, principalmente, do transporte de automóveis acompanhados, a vigorar muito em breve nas ligações Madrid-Paris e no projectado igual serviço Lisboa-San Sebastian; na

maior generalização do serviço de «auto-couchettes» nos principais troços ibéricos e ainda no maior desenvolvimento das relações ferroviárias Portugal-Espanha, através das fronteiras de Barca de Alva e Vilar Formoso, tanto pelo maior número de circulações a estabelecer, como pela simplificação burocrática aduaneira e de polícia de fronteira, a conseguir.

No sector comercial que a Conferência igualmente abrangeu, além dos assuntos correntes, tratou-se do estreitamento de contactos entre as Administrações representadas, da maior difusão de bilhetes turísticos «forfaitaires» entre as principais cidades das redes presentes e de medidas de aplicação para um melhor aproveitamento do comboio «Lisboa-Expresso» (TER), que liga diária e diurnamente Madrid a Lisboa.

Todos os temas debatidos nesta importante reunião constituem bases para as resoluções cimeiras da Conferência Europeia de Horários, a ter lugar em Outubro próximo, e onde serão estabelecidos os horários e circulações



Num programa organizado pelas Relações Públicas da Companhia, os engs. Guerville e Adriano Baptista ao serem entrevistados para a Emissora Nacional — que dedicou à Conferência um vasto e destacado noticiário

oficiais internacionais a vigorar em todo o continente europeu, no ano que se irá seguir.

A próxima Conferência F. H. P. M., realizar-se-á em 1969, em Meknès, Marrocos.

No final dos trabalhos, o presidente da delegação portuguesa, eng. Adriano Baptista dirigiu as seguintes palavras de despedida aos delegados:

«No encerramento dos trabalhos desta nossa reunião, dois sentimentos emotivos particularmente me dominam: um, de congratulação por ver que tudo chegou ao fim, com a vossa inteira satisfação, como suponho; um outro, de tristeza e de pesar — não por culpa minha, mas da idade que nada perdoa..., a qual me obriga a passar à considerada «tranquila», mas para mim bem inquietante, situação de reformado — e que me faz perder o precioso



Outro aspecto da reunião. Em primeiro plano, os delegados espanhóis

contacto com o entusiasmo dos nossos trabalhos e com o calor da vossa amizade.

Durante os poucos anos que me restarem ainda, perdurará, sempre em mim, a recordação desta Reunião e o convívio fraterno que ela criou, tão profundamente, entre todos nós!

Essa recordação será, na multiplicidade natural de muitas outras, uma das mais agradáveis ao meu espírito e ao meu sentimento — a atestar o orgulho imenso que sempre senti em servir, como sabia e podia, o Caminho de Ferro.

A todos V. Ex.^{as} as minhas comovidas despedidas — e a certeza que tenho na continuidade, em espírito e em acção, dos objectivos e propósitos que dirigem esta tradicional reunião ferroviária!»



À margem dos trabalhos da Conferência, e como é



No jantar oficial oferecido pela C. P. aos delegados, o administrador eng. Mário Costa, num momento do seu discurso

da regra em reuniões de tão grande representação, foi estabelecido um curto programa social que abrangeu:

No dia 24, excursão a Sagres, Cabo de S. Vicente, Portimão, Praia da Rocha, utilizando-se o comboio automotor «Fiat» entre Faro e Lagos e autocarros no restante percurso.

Nessa noite, a Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» e do Turismo, obsequiou os delegados com um jantar no Hotel Alvor Praia. A recepção que teve como amáveis anfitriões o director da «Wagons-Lits» em Portugal, conde de Penalva de Alva e sua gentil esposa a condessa de Penalva de Alva, foi presidida pelo sr. Rupied, subdirector da Exploração Geral da referida Companhia Internacional.

A direcção do Hotel Vasco da Gama, de Monte Gordo, onde foi servido o jantar oficial da C. P., obsequiou os convidados com um comboio primorosamente confeccionado em doçaria regional. Na gravura alguns delegados apreciam o artístico trabalho de alta pastelaria



O eng. Guerville, presidente da Conferência, agradece à C. P. as atenções e gentilezas com que se distinguiram todos os delegados

Trocaram-se amistosas saudações, enaltecendo-se o valor do nosso turismo e a forma impecável como estava organizado o programa social da Conferência, entre os srs. Rupied e Guerville. Respondeu, agradecendo, o eng. Adriano Baptista.

No dia 25, após uma breve visita a Faro e seus arredores, os delegados seguiram em comboio especial para Vila Real de Santo António-Guadiana, onde após uma curta passagem pela cidade, seguiram de autocarros para a praia de Monte Gordo, onde a C. P. ofereceu um jantar de gala.

Num ambiente requintado, que tanto encantou os delegados, foi servida uma esmerada refeição no Grande Hotel Vasco da Gama. Na presidência da mesa o administrador da C. P., sr. eng. Mário Costa, que aos brindes proferiu as seguintes palavras, em francês:

*Senhor Presidente da Conferência F. H. P. M.
Senhores delegados
Minhas senhoras e meus senhores*

«Permitam-me que na qualidade de Administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses vos afirme que a C. P. teve o maior prazer em proporcionar-vos esta recepção, de verdadeiro e sincero convívio ferroviário, dedicado aos ilustres delegados à Conferência F. H. P. M. que se encontram aqui reunidos no Algarve.

E creiam que não é só por mera cortesia que confessamos a nossa satisfação por vos ter junto de nós. A razão verdadeira é bem evidente: conhecemos por tra-





A Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» ofereceu aos delegados um jantar na praia do Alvor, presidido pelo subdirector da Exploração M. Rupied. Na gravura, o eng. Adriano Baptista agradecendo as referências feitas à organização da Conferência

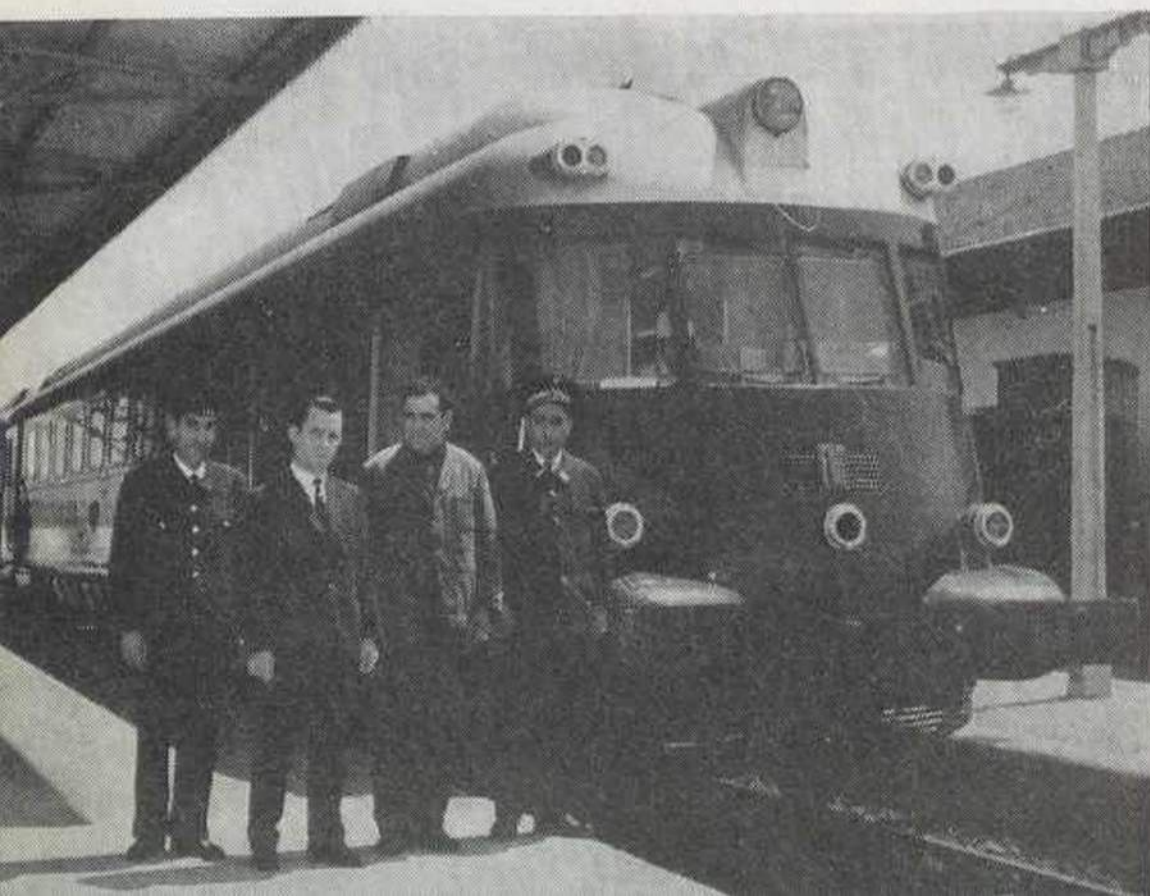
dição, os êxitos do trabalho de equipa da vossa Conferência, como sabemos serem os técnicos das Direcções do Movimento e do Tráfego, que dela fazem parte, aqueles a quem cabe a posição de «avant-garde» neste período de intensa evolução que o Caminho de Ferro vive.

A V. Ex.^{as}, minhas senhoras, que nos deram a honra de vir até Portugal acompanhando os vossos maridos, concedendo, com a graça e a distinção da vossa presença, maior luzimento a esta aprazível noite de festa — conferindo-lhe sobretudo o cunho familiar que é grata característica das confraternizações dos que servem o Caminho de Ferro — os nossos agradecimentos e os nossos respetos.

Brindo pela saúde de todos V. Ex.^{as} e pelas crescentes prosperidades das Administrações ferroviárias e dos organismos seus aderentes que V. Ex.^{as} aqui representam, tão dignamente. E um outro desejo me anima, neste festivo momento de aproximação e de estima, de identidade de vistas e de aspirações: o de que todos V. Ex.^{as} ao deixarem Portugal, para um regresso feliz aos vossos lares, levem deste pequeno e velho rincão da orla atlântica — onde a Terra acaba e o Mar começa... — as mais plenas e ridentes recordações, bem como o desejo de voltarem. Serão sempre bem-vindos!»

Respondeu o eng. Guerville, em seu nome e no de todos os delegados, a agradecer todas as penhorantes atenções que a C. P. proporcionou aos seus convidados.

No último dia, após uma visita às praias típicas de Albufeira e Armação de Pêra, os delegados reuniram-se



na Adega Corporativa de Lagoa onde se organizou, sob o patrocínio do Município local, uma grandiosa recepção, com prova de vinhos, exibição do rancho folclórico do Calvário e distribuição de oferendas regionais.

À noite, os delegados partiram de Silves, rumo a Lisboa, no comboio especial «Fiat» — conduzido por uma apurada equipa de ferroviários que quiseram sempre cumprir, com o maior rigor, as tabelas das marchas especiais que lhes foram confiadas: inspector Olímpio da Conceição Pereira, chefe de maquinistas Vítor das Neves, maquinista Mário Pereira Gouveia, fogueiro Manuel das Neves e condutor António José Martins.



A organização do programa social e do próprio funcionamento da Conferência, foi assegurada, por uma equipa de modestos ferroviários, a que superintendeu o dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia. Essa equipa constituída pelos escriturários



O Hotel Eva, em Faro, onde decorreram as sessões de trabalho da Conferência

José Pinheiro Rodrigues, do Serviço Comercial e do Tráfego, Américo Orlando Conde dos Santos e Vicência de Fátima Gonçalves Tapadinhas, ambos da Secretaria da Administração e o contínuo José Valentim Zambujo, igualmente da Secretaria da Administração — demonstrou notável dedicação e zelo, apurada compostura e espírito de disciplina que muito contribuiu, tanto no Secretariado de apoio aos trabalhos da Conferência, como na execução e cumprimento dos pormenores dos programas, para o êxito desta Conferência F. H. P. M. — que tem merecido, por cartas recebidas do estrangeiro, os elogios calorosos dos nossos convidados.

Essa equipa foi merecidamente louvada pelo Conselho de Administração da Companhia, em expressivos e honrosos termos que constam já das suas matrículas.

A todos eles o *Boletim da C. P.* testemunha igualmente o seu sentimento de apreço e admiração por, tão galhardamente, terem sabido cumprir o seu dever.



A equipa de ferroviários que conduziu o comboio especial «Foguetes» durante as viagens turísticas previstas no programa

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

O ELEVADOR DA NAZARÉ FOI INAUGURADO HÁ 79 ANOS

POR VASCO CALLIXTO

DEPOIS dum interregno de cinco anos, voltou a funcionar no passado mês de Abril o elevador da Nazaré. O trágico desastre de 15 de Junho de 1963 fez paralisar, durante um lustro, o característico meio de transporte que leva os turistas e as populações locais ao altivo promontório do Sítio, onde nacionais e estrangeiros se extasiavam ante a magnífica e deslumbrante panorâmica que lá do alto se contempla. Quase octogenário, o elevador da Nazaré está hoje mais jovem. E a pitoresca vila está de parabéns, por voltar a ter o «seu» elevador.

Oportuno será, portanto, evocar a construção do elevador da Nazaré, obra dos nossos avós, cuja inauguração será ainda recordada por algum velho pes-

cador de avançada idade e de meninice distante. O dia foi festivo e os dias festivos não esquecem facilmente.

Em fins do século passado, a Nazaré recebia já

grande número de banhistas e o Sítio era uma tentação para quantos ali iam a banhos. Por outro lado, os habitantes estavam separados da Real Casa de Nazaré, que se erguia lá no alto, a 110 metros de altitude, por uma diferença de nível apreciável, constituída por uma ladeira de areia solta, com 400 metros de extensão, que os pescadores subiam em meia-hora e desciam em poucos minutos, enterrando os pés na areia para se

manterem em equilíbrio. Os carros de tracção animal seguiam pela estrada, percorrendo cerca de 3 km.



No intuito de servir os interesses gerais, fundou-se então uma parceria composta pelo dr. Tavares Crespo, Francisco Moraes Afonso, Joaquim Carneiro d'Alcáçovas de Sousa Chichorro, José Eduardo Ferreira Pinheiro, Barão de Kessler e Raul Mesnier, que se propuseram construir um ascensor para o Sítio, a fim de tornarem mais fácil o acesso ao maravilhoso balcão debruçado sobre o oceano e a vila.

Raul Mesnier, cujo nome ficou ligado à construção de quase todos os elevadores de Lisboa, foi também o autor do projecto do elevador da Nazaré. A linha foi assente em leito próprio, funcionando o cabo a descoberto sobre roldanas, podendo assim ser facilmente vistoso e limpo. Quanto à segurança dos freios, estava perfeitamente garantida, devido ao sistema aplicado. O ascensor era movido a vapor por uma máquina colocada no Sítio e assente em rocha viva nas penedias do alto do promontório, onde se abria um túnel de 50 metros, em rampa, a partir da gare superior, prolongando-se a linha para a praia, até ao antigo largo das Caldeiras, numa extensão total de 318 metros. A parte inferior foi protegida por dois fortes paredões laterais, para evitar a invasão das areias. O maquinismo veio da Alemanha, da fábrica Esslingen-Machinen, sendo idêntico ao que se havia instalado na calçada do Lavra. As primeiras experiências oficiais tiveram lugar em 19 de Maio de 1889, dando excelentes resultados.

Os carros, descobertos, comportavam cada um 62 passageiros, lotação que podia ser aumentada para 100, desde que fossem retirados os bancos, que eram aparafusados e a cujo expediente se passou a recorrer por ocasião das festas da Senhora da Nazaré, quando a afluência era maior. Estavam os bancos dispostos no sentido longitudinal, com coxia ao centro, sendo a vedação lateral dos carros feita por grades de ferro corrediças que davam en-

trada e saída aos passageiros por quatro aberturas, além das entradas principais, situadas na parte superior do carro.

A solene inauguração do elevador da Nazaré realizou-se no domingo 28 de Julho de 1889, há portanto 79 anos, ficando assim estabelecida uma comunicação rápida e cómoda para o Sítio, com carreiras desde as 8 horas da manhã até à meia-noite.

A cerimónia teve lugar às 3 horas da tarde, sob a presidência do ministro das Obras Públicas e Fazenda e com a presença de numerosos convidados, entre os quais muitas senhoras. Não faltou, evidentemente, a Imprensa da capital e dos concelhos vizinhos da Nazaré. A máquina foi benzida e denominada «Nossa Senhora da Nazareth» e a impressão colhida pelo público foi o mais agradável possível, «pelo bem que funciona todo o aparelho, ao mesmo tempo que pela imponência da linha, descendo pela alta montanha numa inclinação tal que produz quase a vertigem». Durante toda a tarde, desceu-se e subiu-se no elevador ao som de música, foguetes e calorosas saudações.

Não restam dúvidas que o dia da inauguração do elevador da Nazaré foi de festa para a piscatória vila. Contudo, parece que nem todos compreenderam o valor do empreendimento, pois são os periódicos da época que o referem... e que o lamentam! Senão, vejamos:

«Não nos parece, todavia, que a população, em geral, apreciasse a grande vantagem que, para a localidade, significa a realização de um melhoramento desta ordem, com o entusiasmo correspondente ao bem que dele desfrutará. São, em geral, assim as nossas populações: pouco entusiastas pelas conquistas do progresso, retraem-se nas suas manifestações de prazer ao vê-las implantadas na sua localidade, sempre receosas, enquanto não obtêm pela prática o convencimento do muito que têm a lucrar com elas».





PELO ENG. JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM

O 8.º CAMPEONATO DE BASQUETEBOL DA U. S. I. C.

TEUVE lugar em Strasbourg, de 9 a 15 de Abril, o 8.º Campeonato de Basquetebol da U. S. I. C. organizado pela Union Sportive des Cheminots Français, sob o patrocínio do Ministério dos Transportes, do Ministério da Juventude e dos Desportos, da Société Nationale des Chemins de Fer e da Mairie de Strasbourg.

Este torneio, que constituiu um êxito desportivo a juntar a tantas outras provas da Union Sportive Internationale des Cheminots, assinalou o regresso de Portugal às provas oficiais do desporto ferroviário internacional, após mais de uma dezena de anos de ausência. Não será pois mais que um simples acto de justiça referir aqui o nosso reconhecimento para com a saudosa figura do sr. engenheiro Horta e Costa, a quem se ficou a dever a iniciativa da nossa participação no torneio da U. S. I. C..

O Comité de Honra patrocinador deste campeonato teve a seguinte constituição: Mr. Jean Chamant, ministro dos Transportes; Mr. François Missoffe, ministro da Juventude e dos Desportos; Mr. André Bord, secretário de Estado do Interior; Mr. Jean Verdier, prefeito da Região da Alsácia; Mr. Pierre Pflimlin, maire da cidade de Strasbourg; Mr. André Segalat, presidente do Conselho de Administração da S. N. C. F.; Mr. Roger Guibert, director-geral da S. N. C. F.; Mr. André Leclerc du Sablon, director da Região Este da S. N. C. F.; Mr. Robert Busnel, presidente da Federação Francesa de Basquetebol; Mr. Marc Parnot, presidente da U. S. I. C.; e Mr. Karl Kaiser, secretário-geral da U. S. I. C..

O Comité Organizador, por seu turno, foi assim constituído: presidente: Mr. Redempt; vice-presidentes: Mr. Ballot, Mr. Bulin, Mr. Castille e Mr. Groshenny; comissário-geral: Mr. Hohlweg; tesoureiro: Mr. Bourienne; conselheiros técnicos: Mr. Chevalier, Mr. Gaspard, Mr. Siener, Mr. Unterstock e Mr. Miltenberger; secretário: Mr. Kohl.

Tivemos ainda o prazer de, durante a cerimónia de abertura, registar a presença do sr. cônsul de Portugal que não quis deixar de cumprimentar os membros da delegação portuguesa.

Algumas considerações e comentários que nos ocorreram no decurso desta competição serão guardados para

posterior oportunidade. De momento restringir-nos-emos pois à apresentação dos resultados obtidos, constituição das equipas e resumido relato dos jogos em que participou a equipa nacional.

A equipa de Portugal, que foi treinada pelo sr. António Mário, do G. D. Ferroviários de Campanhã, apresentou a seguinte constituição: José Valente (cap.), Soares, Vieira Lau, Tito Silva e Rui Pacheco (todos do Barreiro); Viseu e José Varela (Campanhã); Eusébio, Jorge e Faria Ferreira (Lisboa); e Vítor Costa e Armando Lopes (Figueira da Foz).



Um aspecto da cerimónia de abertura

Sorteio das equipas — Constituição das poules

Dada a ausência da equipa da Grã-Bretanha, o número das nações participantes ficou reduzido a catorze. O sorteio que no dia 8 de Abril se realizou durante a recepção do Comité Organizador oferecida aos chefes das delegações, teve assim por finalidade distribuir por quatro séries, em cuja cabeça figuravam as equipas melhor classificadas no torneio anterior realizado em 1965 em Alma-Ata (U. R. S. S.), as dez restantes equipas concorrentes.

O resultado do sorteio foi o seguinte:

Poule A: 1 — Bulgária; 2 — Portugal; 3 — Alemanha Federal; 4 — França.

Poule B: 5 — U. R. S. S.; 6 — Hungria; 7 — Luxemburgo; 8 — Itália.

Poule C: 9 — Polónia; 10 — Checoslováquia; 11 — Suíça.

Poule D: 12 — Roménia; 13 — Turquia; 14 — Bélgica.

A sorte caprichou pois em distribuir igualmente as oito equipas mais fortes pelas quatro séries, reduzindo assim as hipóteses de cada uma das nações consideradas menos fortes se poderem classificar num dos oito primeiros lugares. Em particular na Poule A, correspondente a Portugal, ficaram incluídas as equipas da Bulgária (campeã de 1965) e da França, que viriam a obter respectivamente o 2.º e 6.º lugares.

Resultados e classificações das poules de apuramento

Poule A: Bulgária-Alemanha, 134-56; Bulgária-França, 75-61; Bulgária-Portugal, 97-43; Portugal-França, 44-88; Portugal-Alemanha, 102-63; França-Alemanha, 73-44.

Classificação:

	V	D	M	P
1.º — Bulgária	3	—	306-160	6
2.º — França	2	1	222-163	5
3.º — Portugal	1	2	189-248	4
4.º — Alemanha Federal	—	3	163-309	3

Poule B: Hungria-Itália, 84-36; U. R. S. S.-Itália, 121-29; U. R. S. S.-Hungria, 94-57; U. R. S. S.-Luxemburgo, 62-47; Hungria-Luxemburgo, 95-43; Itália-Luxemburgo, 72-60.

Classificação:

	V	D	M	P
1.º — U. R. S. S.	3	—	289-133	6
2.º — Hungria	2	1	238-175	5
3.º — Itália	1	2	139-267	4
4.º — Luxemburgo	—	3	150-241	3

Poule C: Polónia-Suíça, 119-25; Polónia-Checoslováquia, 97-73; Checoslováquia-Suíça, 74-32.

Classificação:

	V	D	M	P
1.º — Polónia	2	—	216-98	4
2.º — Checoslováquia	1	1	147-129	3
3.º — Suíça	—	2	57-193	2

Poule D: Roménia-Bélgica, 109-51; Roménia-Turquia, 73-49; Turquia-Bélgica, 78-56.

Classificação:

	V	D	M	P
1.º — Roménia	2	—	182-100	4
2.º — Turquia	1	1	127-129	3
3.º — Bélgica	—	2	107-187	2

Damos a seguir um breve relato do que foram os três jogos efectuados pela equipa nacional, nesta fase de qualificação.

Portugal-França, 44-88

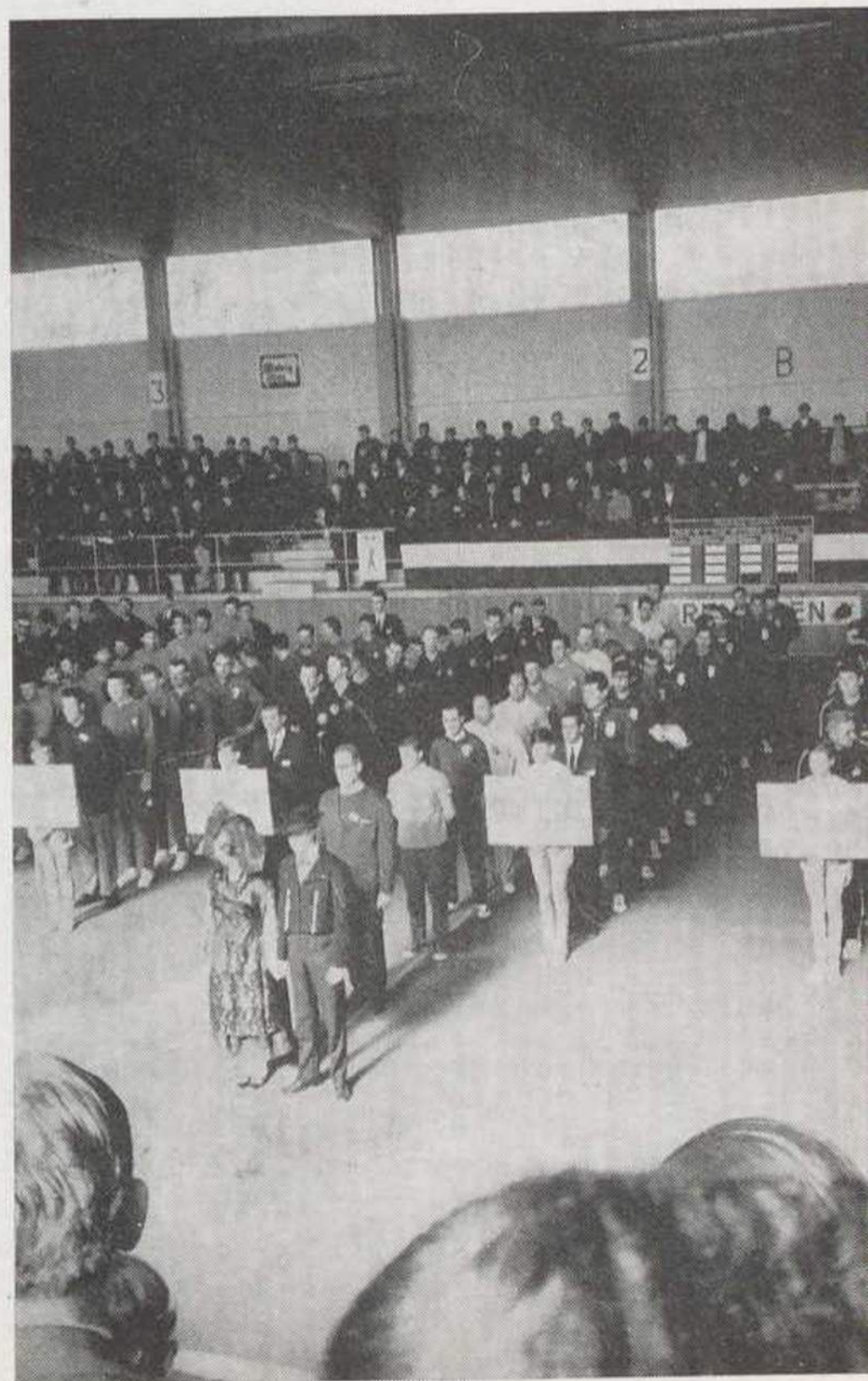
Jogo realizado a 10 de Abril no Stade Tivoli, sob a arbitragem dos srs. Kostyn (U. R. S. S.) e Chiraleu (Roménia). As equipas alinharam:

Portugal — Valente (cap.) (12), Soares (3), Varela, Armando, Tito, Eusébio, Lau, Rui (3), Visu (10), Jorge, Faria e Vítor (16).

França — Racine (cap.) (24), Legoff (7), Gobert, Robert (25), Triffaut (10), Lecroart (4), Darciaux (4), Vanniet, Kobzik (9), Ane e Greffier.

Excelente começo de Portugal frente à fortíssima equipa tricolor que, no entanto, após a igualdade 6-6 se manteve sempre na situação de vencedora, tendo o marcador passado por 14-12, 20-17 e 28-23 a meio do primeiro tempo. Entretanto, a substituição de Soares, com quatro faltas pessoais, e de Valente, bastante fatigado, originaram a quebra da equipa que, ao intervalo, perdia já por 35-23.

O esforço despendido foi entretanto acusado por todos os jogadores, cujo rendimento veio a diminuir bastante, tendo vindo a consentir um resultado de 88-44.



A delegação portuguesa alinhada perante a tribuna de honra

para o que também contribuiu o extraordinário acerto dos franceses a meia distância que, neste pormenor, fizeram a sua melhor exibição de todo o torneio.

Na equipa nacional estiveram todos bastante bem na primeira parte, merecendo no entanto especial relevo as exibições de Valente e de Varela, naquele período.

Portugal-Alemanha, 102-67

Encontro efectuado a 11 de Abril no Stade de l'III. Árbitros: Thierry (França) e Jaunier (França).

Portugal — Valente (cap.) (23), Soares (4), Armando (4), Varela (11), Tito, Eusébio (1), Lau, Rui (12), Viseu (10), Jorge, Faria e Vítor (37).
Alemanha — Heucke (cap.), W. Kück (10), Fröschl (33), Kolimer, Benk, Eschinborn (10), H. Kück (4), Flohre (2), Dresing e Flohrs (4).

Superioridade nítida da equipa portuguesa, onde todos os elementos actuaram acertadamente e com bom sentido de colectivismo.

Após o intervalo, em que a equipa vencia já por 42-28, verificaram-se períodos de jogo de nível bastante elevado, tendo os nossos jogadores obtido 60 pontos neste meio tempo Resultado final: 102-67.

Portugal-Bulgária, 43-97

Jogo realizado a 12 de Abril nas instalações do Stade de l'III, tendo arbitrado os srs. Kostyn (U. R. S. S.) e Edelin (França).

Portugal — Valente (cap.) (2), Soares, Armando, Varela (9), Tito, Eusébio, Lau, Rui (8), Viseu, Jorge, Faria e Vítor (24).

Bulgária — Gyaourov (cap.) (2), Paspalanov (11), Koytchev (4), Deltchev (10), Kanev (16), Galabov (12), Kolev (8), Boyadjev (19), Krastev (15) e Garcov.

Logo após os minutos iniciais, em que a equipa búlgara se colocou em vencedora por 17-3, os portugueses reagiram de modo a opor à superioridade técnica e física adversária um jogo à base de garra e de velocidade, que permitiu não deixar distanciar o adversário. Ao fim do primeiro tempo o marcador acusava 40-28, e Varela e Vítor haviam efectuado excelente exibição.

Na segunda parte, mais uma vez, a falta de preparação física originou a quebra da nossa equipa, não tendo os búlgaros encontrado dificuldades para obter tão desvelada marca final.

Resultados e classificações das poules finais

Apuramento do 1.º ao 4.º classificados:

U. R. S. S.-Bulgária, 72-68; U. R. S. S.-Roménia, 84-50; U. R. S. S.-Polónia, 88-69; Roménia-Polónia, 75-59; Bulgária-Polónia, 89-71; Bulgária-Roménia, 82-75.

Classificação:

	V	D	M	P
1.º — U. R. S. S.	3	—	244-187	6
2.º — Bulgária	2	1	239-218	5
3.º — Roménia	1	2	200-225	4
4.º — Polónia	—	3	199-252	3

Apuramento do 5.º ao 8.º classificados:

França-Cecoslováquia, 69-65; Hungria-Cecoslováquia, 89-69; Turquia-Cecoslováquia, 67-56; Hungria-Turquia, 78-57; França-Turquia, 68-60; Hungria-França, 80-64.

Classificação:

	V	D	M	P
5.º — Hungria	3	—	242-190	6
6.º — França	2	1	201-205	5
7.º — Turquia	1	2	184-197	4
8.º — Checoslováquia	—	3	190-205	3

Apuramento do 9.º ao 12.º classificados:

Portugal-Suíça, 67-46; Portugal-Bélgica, 59-70; Portugal-Itália, 69-68; Bélgica-Itália, 74-71; Itália-Suíça, 39-33; Bélgica-Suíça, 78-44.

Classificação:

	V	D	M	P
9.º — Bélgica	3	—	222-174	6
10.º — Portugal	2	1	195-184	5
11.º — Itália	1	2	178-176	4
12.º — Suíça	—	3	123-184	3

Apuramento do 13.º e 14.º classificados:

Luxemburgo-Alemanha Federal, 52-38.

Classificação:

	V	D	M	P
13.º — Luxemburgo	1	—	52-38	2
14.º — Alemanha Federal	—	1	38-52	1

★

Portugal-Suíça, 67-46

Campo: Stade de l'III. Árbitros: Lizard (França) e Le Dreau (França). Data: 13 de Abril. Constituição das equipas:

Portugal — Valente (cap.) (11), Soares (2), Armando (5), Varela (7), Tito, Eusébio, Lau, Viseu (4), Jorge, Rui (1), Faria e Vítor (37).

Suíça — Rolaz (cap.) (9), Meylan (3), Haldi, Beney (17), Schmidli, Mettraux, Burion (2), Grin, Irmiger (9), Girardet (2), Wirz (4) e Avosburger.

A equipa nacional chegou rapidamente à marca de 11-0 tendo adquirido um excesso de confiança prejudicial pois não mais conseguiu encontrar o ritmo desejado, muito embora o marcador lhe fosse sempre favorável e a diferença de pontuação fosse progressivamente aumentando para 21 pontos.

Exibição fraca de todos os jogadores que procuraram poupar energias, excepção feita a Soares e a Vítor.

Portugal-Bélgica, 59-70

Jogo realizado a 13 de Abril no ginásio do Stade de l'III, sob a arbitragem de Chiraleu (Roménia) e Wittmann (França).

Portugal — Valente (cap.) (14), Soares (10), Armando, Varela (2), Tito, Eusébio, Lau, Viseu (4), Jorge (1), Rui, Faria e Vítor (28).

Bélgica — Roosemont (cap.) (8), Buekens, Dufey, Depoitier, Georges, Weyders (21), Lorian (21), Lucq (2), Bertels (15) e Stukkens (3).

Encontro bastante equilibrado na primeira parte, após um bom começo dos portugueses que chegaram a um resultado favorável de 16-12, seguido de reacção dos belgas que passaram a 16-21, e de um período de parada e resposta durante o qual os portugueses repuseram a igualdade, atingindo-se o intervalo com o marcador acusando 30-30.

No último tempo a equipa nacional começou bem, chegando a 40-37, momento em que, após falhar sucessi-

vamente três cestos imperdoáveis, teve um período de desorientação muito bem aproveitado pelos adversários que colocaram a pontuação em 61-47. Apenas nos cinco minutos finais a equipa se recompôs, vindo a reduzir a desvantagem para 59-70.

Esta vitória belga, embora merecida, foi muito favorecida pelo período de quebra dos nossos jogadores, que começaram a acusar o esforço despendido nos jogos anteriores, mas que nem por isso deixaram de efectuar uma boa partida. Uma referência especial para Soares que realizou excelente exibição, mesmo no período mais crítico da equipa.



A equipa de Portugal e seus acompanhantes

Portugal-Itália, 69-68

Encontro efectuado a 15 de Abril na Sala Wilson. Árbitros: Le Dreau (França) e Jaunier (França).

Portugal — Valente (cap.) (7), Soares (10), Armando, Varela (8), Tito, Eusébio, Lau (2), Rui (8), Visu, Jorge, Faria e Vítor (34).

Itália — Espósito I (cap.) (6), Espósito II (2), Di-marco, Capuozzo, Arfe (10), Solzano, Morelli (19), Guerra (16), Sassone (15) e Moschetti.

O comando do jogo pertenceu quase sempre aos nossos jogadores que, ao intervalo, venciam por 38-27 e, a três minutos do final, por 62-49. Nos últimos momentos, talvez por cansaço, talvez por excesso de confiança, permitiram forte recuperação dos italianos que terminaram o jogo batidos pela diferença mínima.

Distribuição dos prémios — Vítor Costa considerado o melhor marcador do campeonato

Terminado o torneio, realizou-se o almoço de encerramento, cerimónia do máximo interesse pela confraternização que proporciona, postas já de parte as preocupações de vitória. Neste aspecto, a refeição constituiu mais um êxito, tendo decorrido no ambiente da mais franca camaradagem entre os componentes dos mais diversos países.

Procedeu-se entretanto à cerimónia da distribuição dos prémios, sendo atribuídas taças a todas as equipas, e medalhas de ouro, prata e bronze para os jogadores dos três países que obtiveram o 1.º, 2.º e 3.º lugares, respectivamente.

Foram finalmente distribuídas duas taças: uma, destinada ao elemento considerado como o melhor jogador do torneio, que foi atribuída a Krastev, jogador n.º 15 da equipa búlgara; e outra, para o melhor marcador do campeonato, que foi ganha por Vítor Costa, jogador n.º 15 da equipa de Portugal.

NOTICIÁRIO DE DIVERSAS MODALIDADES

REMO

Na pista da Junqueira, realizou-se na manhã do passado domingo, 12 de Maio, um festival de remo que, embora prejudicado pelo forte vento que se fez sentir, constituiu uma alegre e salutar manifestação desportiva.

Na tribuna de honra esteve presente o ministro da Marinha, sr. almirante Quintanilha de Mendonça Dias, que presidiu ao festival, acompanhado pelo subsecretário da Juventude e Desportos, comissário nacional da M. P., presidente da Federação Portuguesa de Remo, comandante da Polícia Marítima e administrador-geral do Porto de Lisboa.

Do calendário das provas faziam parte os Campeonatos Nacionais da M. P. e, a abrir o programa, uma regata de «yolle» de 4 entre as embarcações do Clube Ferroviário de Portugal e do Centro Especial de Remo da M. P.. Esta regata proporcionou luta bastante renhida, vindo finalmente a triunfar, embora por pequena diferença, o barco do Clube Ferroviário de Portugal, cuja tripulação era constituída por Manuel de Jesus Bento, Filipe Junceiro, Domingos Bento, Luís Heitor Alves e Acácio Ferreira.

FUTEBOL

Mercê do seu excelente comportamento no torneio da 1.ª Divisão da Associação de Futebol de Santarém, no

qual conquistou o título regional, a equipa de honra dos Ferroviários do Entroncamento teve acesso ao Campeonato Nacional da 3.ª Divisão, prova que se encontra actualmente disputando.

Formada por um conjunto de jovens promissores mas ainda sem a necessária experiência, muito dificilmente a equipa do Entroncamento poderia ter outras aspirações que não fossem as de adquirir uma maior rodagem para a disputa do campeonato da próxima época. Esperemos que os seus futebolistas de tal se compenetrem e possam tirar o máximo proveito do torneio que estão disputando.

Ao fim da 6.ª jornada, a classificação na 6.ª série do Campeonato Nacional da 3.ª Divisão era a seguinte:

	V	E	D	B	P
1.º — Leões de Santarém ...	6	—	—	11-1	12
2.º — Almeirim	5	—	1	12-4	10
3.º — Juventude de Évora...	2	2	2	12-9	6
4.º — Sacavenense	2	1	3	10-7	5
5.º — Ferroviários	1	—	5	8-15	2
6.º — União Sport	—	1	5	3-20	1

BASQUETEBOL

A equipa feminina do Clube Ferroviário de Portugal tem mantido ultimamente intensa actividade. Assim, além da sua presença no Grande Torneio de Lisboa e no Campeonato Nacional da 2.ª Divisão, encontra-se já inscrita

na Taça de Portugal, prova cujo sorteio relativo à 1.^a eliminatória já foi efectuado, e em que lhe coube como adversário o grupo de Moscavide.

Nos jogos recentemente efectuados, a equipa ferroviária obteve os seguintes resultados:

Grande Torneio:

Dia 16/4 — Ferroviário-CIF, 13-30
Dia 23/4 — Ferroviário-Moscavide, 22-11

Dia 30/4 — Ateneu-Ferroviário, 13-32

Dia 14/5 — Ferroviário-CDUL, 15-21

Classificação final: 3.^o lugar.

2.^a Divisão:

Dia 26/4 — Ferroviário-Barreirense, 27-29

Dia 5/5 — Encarnação-Ferroviário, 31-15

Dia 10/5 — Ferroviário-CDUL, 12-17

Classificação final: 5.^o lugar.

CAMPEONATOS REGIONAIS DA F. N. A. T.

TÊNIS DE MESA

Encontra-se actualmente em disputa a fase final do torneio distrital de Lisboa desta modalidade, para a qual ficaram qualificadas as quatro equipas melhor classificadas em cada uma das duas *poules* de apuramento.

Nas três primeiras jornadas apuraram-se os seguintes resultados:

- 1.^a jornada: Ferroviário-Encarnação, 4-5; Celcat-Carris, 5-4; LNEC-Marconi, 5-2; S. P. Seguros-Sorefame, 1-5.
2.^a jornada: Marconi-Celcat, 2-5; Carris-Ferroviário, 0-5; Sorefame-LNEC, 5-1; Encarnação-S. P. Seguros, 5-3.
3.^a jornada: Celcat-LNEC, 5-1; Sorefame-Encarnação, 5-4; S. P. Seguros-Carris, 1-5; Ferroviário-Marconi, 5-0.

A classificação, ao momento, era pois a seguinte:

	V	D	SETS	P
1. ^o — Sorefame	3	—	15-6	0
2. ^o — Celcat	3	—	15-7	0
3. ^o — Ferroviário	2	1	14-5	1
4. ^o — Bairro da Encarnação.....	2	1	14-12	1
5. ^o — Carris	1	2	9-11	2
6. ^o — L. N. E. Civil	1	2	7-12	2
7. ^o — Sociedade P. de Seguros	—	3	5-15	3
8. ^o — Marconi	—	3	4-15	3

ANDEBOL DE SETE

Resultados verificados na 4.^a jornada do campeonato regional do Porto de andebol de sete:

Fábrica de Louça Esmaltada-Ferroviários de Campanhã, 7-17; Banco Português do Atlântico-Banco Pinto & Sotto Mayor, 14-12.

Classificação geral:

	P
1. ^o — Banco Português do Atlântico	0
2. ^{os} — Ferroviários de Campanhã	2
Banco Pinto & Sotto Mayor	2
4. ^o — Douro e Leixões	4
5. ^o — Fábrica de Louça Esmaltada	5

Para o campeonato regional de Santarém (Zona Norte) o G. D. Ferroviários do Entroncamento obteve os seguintes resultados:

Asseiceira-Ferroviários, 8-2; Ferroviários-Valhascos, 3-6; Olaia-Ferroviários, 4-2.

Finalmente para o torneio regional de Lisboa, a que concorreu uma equipa do C. A. T. do Ferroviário de Lisboa, verificaram-se os seguintes resultados:

Espírito Santo-Alvito, 11-5; Espírito Santo-Ferroviário, 27-8; Ferroviário-Estatística, 10-15; Alvito-Celcat, 8-11.

A uma jornada do termo da fase de apuramento a classificação final na Série A (2.^a categoria) era a seguinte:

	V	E	D	P
1. ^o — Espírito Santo	9	—	1	2
2. ^o — Celcat	7	—	2	4
3. ^o — Bairro do Alvito	6	—	3	6
4. ^o — Estatística	3	—	6	12
5. ^o — Ferroviário	1	—	8	16

BASQUETEBOL

Terminou o torneio distrital de Coimbra, tendo-se realizado na última jornada o encontro entre os Ferroviários da Figueira da Foz e o C. D. R. dos C. T. T., em que a equipa ferroviária triunfou por 33-17.

A classificação final ficou assim ordenada:

	V	D	P
1. ^o — Soc. Com. Guérin	6	—	0
2. ^{os} — Ferroviários F. Foz ...	3	3	3
C. D. R. dos C. T. T.	3	3	3
4. ^o — Bairro M. Carmona...	—	6	7 (1 F. C.)

VOLEIBOL

Alguns resultados do torneio distrital de Santarém (Zona Norte):

H. E. Zézere-Matrena, 1-2; Ferroviários do Entroncamento-Olimar, 0-2; Ferroviários do Entroncamento-H. E. Zézere, 0-2; Olimar-Matrena, 0-2.

DAMAS

Terminou o torneio regional de Aveiro (2.^{as} categorias), tendo os primeiros lugares da classificação geral sido conquistados pelos seguintes concorrentes:

- 1.^o — António Ferreira (Ferroviários de Sernada)
2.^o — Narciso da Silva (Fábrica Aleluia)
3.^o — Manuel Azevedo (Molaflex)



O subchefe do distrito n.º 112, Júlio Pereira Forte, foi recentemente elogiado pelo chefe da Região Norte, ao abrigo do n.º 1.º do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

A consagração do justo louvor teve por fim testemunhar àquele agente da Companhia, o apreço em que foi tido o seu corajoso procedimento assumido no dia 11 de Fevereiro do corrente ano, quando ao Km 31,400 da linha do Vouga e ao constatar que uma locomotiva circulava sem tripulantes, tomou a decisão de correr ao encontro da mesma e subir para ela em marcha, para em seguida a fazer parar, conseguindo assim evitar um iminente desastre.



Ao abrigo do n.º 1.º do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Região Norte louvou o maquinista de 3.ª classe Joaquim Soares Madureira, pertencente ao depósito de máquinas de Contumil.

O louvor foi consignado em reconhecimento pela atitude assumida pelo agente no dia 5 de Janeiro do corrente ano, quando seguia para a sua residência no comboio

n.º 6127, pois ao verificar que este efectuava uma paragem extraordinária em plena via, dirigiu-se imediatamente à locomotiva, a fim de se inteirar da causa daquela anormalidade. Verificando que se encontrava partida uma biela e que o maquinista, devido a ferimentos sofridos, recebia tratamento no furgão, tomou a iniciativa de remediar a referida avaria e, em seguida, ele próprio, conduziu o comboio ao seu destino.



REFORMAS

ENGENHEIRO

João Noronha

Passou à situação de reforma, a seu pedido, o sr. eng. João Neves Noronha, chefe do Serviço de Programação e Controlo do Departamento do Material e Oficinas e técnico de notável competência.

Engenheiro mecânico e electrotécnico diplomado pelo Instituto Superior Técnico de Lisboa, foi admitido na extinta Direcção do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado, em 14 de Março de 1925 de onde transitou para a C. P. em 11 de Maio de 1927 por ocasião da incorporação daquela rede.

Ingressado então nas Oficinas de Campanhã, ascendeu a engenheiro ajudante em 1 de Janeiro de 1928 com cuja categoria foi colocado em 1 de Janeiro de 1929 na 3.ª Circunscrição com sede no Entroncamento.

Em 1 de Janeiro de 1930 foi promovido a engenheiro adjunto, em 1 de Janeiro de 1944 foi nomeado subchefe de Serviço assumindo em 1 de Janeiro de 1947 a chefia da mesma Circunscrição.

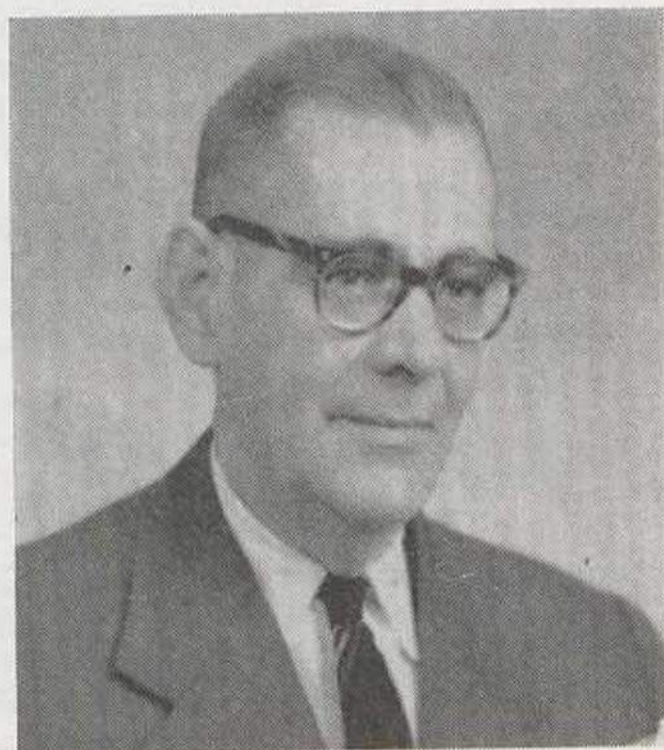
Em 15 de Agosto de 1952 foi colocado na 2.ª Circunscrição de onde transitou para o extinto Serviço de Tracção e Material Circulante ali permanecendo até 1 de Julho de 1962, para assumir a chefia do Serviço de Oficinas.

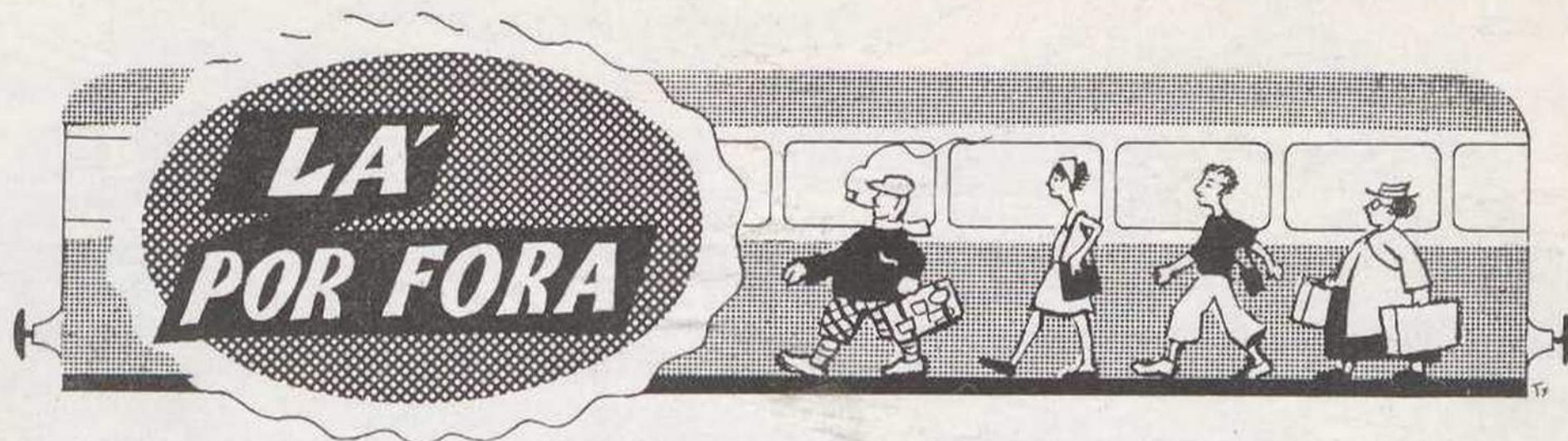
Dotado de inteligência esclarecida, invulgar dedicação pelo serviço, zelo e excepcional actividade, foi durante a sua brilhante carreira designado para fazer parte de várias comissões de serviço — no país e no estrangeiro — das quais se houve sempre de forma a merecer os maiores encómios das instâncias superiores da Empresa.

Considerando a sua devoção pelo serviço, competência e aprumo, resolveu a Direcção-Geral louvá-lo expressivamente, ao abrigo do n.º 4.º do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

Também o Conselho de Administração da Companhia em sua sessão de 28 de Março p.º p.º o louvou, ao deixar o quadro activo da Empresa, pelos relevantes serviços prestados ao Caminho de Ferro.

O Boletim da C. P. saúda muito afectuosamente o eng. João Noronha, a quem deseja a feliz e tranquila reforma a que tem inteiro jus.





COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA

Um dos grandes problemas da actualidade: atrelagem automática

Como se sabe, a atrelagem automática dos veículos é um meio de eliminar uma das tarefas mais difíceis da exploração. Mas permitirá também aumentar consideravelmente a capacidade, favorecendo o aumento de tonelagem dos comboios e aceleração da rotação do material circulante.

Constitui, finalmente, a condição *sine qua non* da automatização da exploração, já iniciada nos seus múltiplos domínios: sinalização, comando dos itinerários, triagem, condução de comboios, etc.

Os «Trans-Europ-Express-Marchandises»

Em presença do desenvolvimento do tráfego internacional, as Administrações ferroviárias europeias foram levadas a tomar as providências para melhorar os encaminhamentos. Foi, assim, que nasceu a ideia da criação de uma rede de comboios de mercadorias acelerados que, por analogia, com o que havia sido realizado pelos passageiros com os TEE, se concebeu o nome de «Trans-Europ-Express-Marchandises», em abreviado «TEEM». Estes comboios são mais especialmente destinados ao transporte de mercadorias que exigem um encaminhamento rápido, como seja para os produtos deterioráveis (géneros frescos),

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Um novo tráfego

Depois de ter tomado um lugar preponderante nos transportes dos automóveis novos, os caminhos de ferro americanos asseguram um novo tráfego com o transporte dos automóveis desfeitos pela metralha em blocos de meio metro cúbico, graças à prensa de 200 toneladas de um recuperador. Os vagões adaptados a este tráfego podem receber cada um mais de 40 automóveis «comprimidos» e é por comboios completos que são encaminhados para as fundições do aço.

FRANÇA

Electrificação

Em 1967 foram electrificados 188 km de linhas no percurso francês.

No final daquele ano a rede electrificada da S. N. C. F. atingiu 8771 km (23,2 % do comprimento total das suas linhas) e assegurou 74 % do tráfego.

Um dos pontos fundamentais do programa de equipamento da S. N. C. F. para 1968 é o esforço de empreendimento técnico e financeiro para melhor responder ao aumento contínuo do tráfego de passageiros nos arredores de Paris. A S. N. C. F. julga poder desempenhar de forma sempre satisfatória a sua missão de serviço público num domínio, como seja o dos transportes suburbanos, para o qual o caminho de ferro tem a consciência de ser o mais qualificado.

Altas velocidades comerciais

A partir do serviço do próximo Verão, os comboios TEE «Ile de France» e «Étoile du Nord» farão o percurso entre Paris e Bruxelas em 2 horas e 20 minutos em vez de 2 horas e 30 minutos, o que elevará a velocidade comercial destes dois comboios a 132 km/h em vez de 124 km/h, velocidade praticada actualmente.

Um pouco de história agro-ferroviária

Todos os economistas, historiadores, geógrafos, agrónomos, que estudaram a influência do caminho de ferro na evolução agrícola foram unânimes para reconhecer o seu papel extraordinariamente benéfico.

Deste modo, o ilustre geógrafo A. Cholley, no seu estudo sobre o comércio das frutas da região lionesa, comenta:

«É com o caminho de ferro que aparece a especialização. Dois anos depois, o acabamento (1855) da grande via PLM, ao lado de Lyon, viam-se constituir no vale do Rhône as primeiras casas da expedição de frutas. Esta organização da venda à grande distância foi, desde logo, para o vale do Rhône, o factor determinante da especialização na cultura frutífera.»

Criação de uma comissão de pesquisa prospectiva

As necessidades de transporte aumentam, as estradas e o firmamento encaham-se nas regiões de população densa, a concorrência entre os diversos modos de transporte é cada vez mais activa, ou melhor, anárquica. O «Plano Leber», na Alemanha, o «Livro Branco», na Inglaterra, a criação de um Departamento Federal de Transportes nos Estados Unidos da América, para não



Filosofando...

Há tempos, apresentou-se numa piscina de Lisboa, uma equipa de nadadoras norte-americanas que fizeram uma exibição notável.

Entrevistadas pela Televisão acerca da maneira como conseguiram atingir a preparação demonstrada, deram uma resposta muito simples e muito sintética: *Hard work!*

Pouco tempo depois, outro agrupamento de um campo de actividade diferente, explicou também à Televisão qual o segredo do seu êxito, sob uma forma igualmente simples e sintética: *Hard work!*

Na sua simplicidade este *hard work* é uma espécie de «Abre-te Sésamo» dos tempos modernos, o que aliás não é muito de admirar.

Mas o curioso é que há muita gente que não está convencida de que seja assim e o pior é que nem sequer dá por isso.

E não dá por virtude de um dos paradoxos dos nossos tempos que consiste em muitas pessoas suporem que é possível fazer face a processos evolutivos através de formas estáticas de actuação.

E daí considerarem que o valor global do trabalho que produzem é suficiente para garantir a sua acção integrada no progresso e o seu sossego de consciência.

Simplesmente o conceito de *hard work* não pode ser

medido por um valor global porque se identifica com a definição científica do trabalho, isto é, como o produto de um factor de intensidade por um factor de extensão.

E então, o *hard work* só se materializa quando estes dois factores se ajustam rigorosamente aos problemas a resolver.

Porque, na realidade, tanto se pode falhar por excesso de qualidade sem o correspondente complemento de realização, como por excesso de quantidade, sem o nível de suporte indispensável.

É frequente ouvir-se dizer:

«Fulano é um espírito brilhante; só é pena que não tenha capacidade de realização».

Ou então:

«Fulano tem excepcionais qualidades de trabalho; só é pena que não tenha melhor preparação».

Mas, por outro lado, também se houve dizer:

«Às vezes "as coisas não andam" e não se percebe muito bem porquê».

No fundo, o fenómeno é todo o mesmo: É uma questão de se produzir ou não *hard work*.

E sem *hard work*, as coisas não andam. Ou, andam mal, o que talvez também não seja muito melhor.

(Do Boletim das Actividades do I. S. T.)

citar quaisquer outros exemplos recentes, mostram uma tendência dos poderes públicos a reagir contra uma situação que não corresponde ao interesse geral e que é degradante.

É normal que os caminhos de ferro se entreguem, em tais casos, a uma reflexão profunda do papel que incumbe, a longo prazo, no sistema dos transportes europeus.

O transporte e a alimentação do homem

A seguir reproduzimos uma interessante frase do eng. Louis Armand, da Academia francesa:

«Colher do solo a sua alimentação foi desde sempre a primeira preocupação do homem. Parece que o transporte, em virtude da importância do trabalho que lhe é consagrado directa ou indirectamente, vem em segunda posição.»

HOLANDA

Comando centralizado por rádio em linhas secundárias

A título de experiência, os N. S. introduziram, numa das suas linhas secundárias, o comando centralizado de circulação por rádio. A regulação do tráfego utilizando esta linha é assegurada por um só agente dando as suas ordens aos condutores dos comboios por intermédio de uma rede rádio-telefónica.

O comando centralizado por rádio, centralizado com

a adopção de passagens de nível automáticas e de agulhas flexíveis manobradas pelo comboio, torna supérfluos os postos de sinalização. Se a venda dos bilhetes puder ser efectuada no comboio, entraria no domínio da realidade uma linha inteiramente automática, com excepção do pessoal activo do posto central.

SUIÇA

75.º aniversário do O. C. T. I.

A actividade do «Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer», com sede em Berna, começou em 1 de Janeiro de 1893, quando da entrada em vigor da primeira Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM), assinada em Berna, em 1890.

Uma segunda Convenção foi assinada em 1924 na mesma cidade, visando a regulamentação do tráfego internacional de passageiros e de bagagens (CIV).

Estas convenções constituem um dos principais factores do desenvolvimento do comércio internacional registado na Europa, desde o fim do século XIX.

TURQUIA

Duas novas linhas

A linha ligando a rede turca à rede persa deverá estar pronta em 1969. A entrada ao serviço desta nova artéria permitirá que se viaje de comboio da Europa Ocidental a Teerão (Pérsia).



CIDADE NOBRE E LINDA

POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

Levanta-te, ó Natureza,
Vem descobrir teus encantos,
Cessa na Terra ais e prantos,
Deixa exaltar a beleza...
E num clamor, na certeza
Dum arroubo singular,
Deixa-me à Terra mostrar
A terra bem portuguesa...
E deixa que, a graça infinda
Desse amor proclame assim:
Viseu — Cidade Jardim
E Senhora nobre e linda.
Dama de provecta idade,
Sempre fresca, jovial,
Sempre a jorrar mocidade,
Coração de Portugal...

Olha, Viseu, este arfar,
Escuta, pára um instante
E, no meu peito, vibrante,
Ouve a minha alma a cantar:

Na Cava de Viriato,
Do tempo mais recuado,
Vive, a glória dum passado,
O guerreiro intemorato,
Mais forte que o vil romano
Em batalha desigual.
Aqui nasceu Portugal
Com alma de lusitano...

A vetusta Catedral
De três naves imponentes,
Viu crescer boas sementes
Da Raça de Portugal...

Em tectos tão delicados,
Que se afamam por seus nós,
Nossos egrégios avós
Aqui foram abrigados...

O evocativo lugar
E amplo Adro da Sé
Dá coragem e mais fé
A quem por fé vai lutar:
Em rude e dura batalha
A Castela e à moirama,
Cresceram homens em fama
Na defesa da muralha...
Ferozmente, sem clemência,
Esta praça é atacada,
Posta a saque, incendiada,
Dá tributo à Independência...
Mas reage, brada às lanças,
No combate há mais ardor,
Dá castigo ao invasor,
Fá-lo cair sem esp'ranças...
Vai o rico, vai o pobre,
Vai o bom e o mau artista
A Ceuta, por gesto nobre,
Dar a vida na conquista...
E também vão elementos,
No caminho da verdade,
Dar o calor da Cidade
E o sangue, aos Descobrimentos...

Terra d'El-rei D. Duarte
E Ducado do Infante,
Faz do passado a constante
Em preito de amor à Arte...
E, da inclita geração,

O passado está presente
No peito de toda a gente,
Nas próprias pedras do chão...
D. Duarte tem a Praça,
Uma Rua, um Monumento,
Casa de seu nascimento
Com janela em boa traça...
D. Henrique, nobre Infante,
Atestando a sua glória,
Abre a Viseu nova história,
Em contraste bem flagrante...

E da era de quinhentos,
Por bem feliz transição,
O Rossio é galardão
De novos cometimentos...
Daqui sai visão ingente,
A vontade de criar,
Para em gosto harmonizar
O passado no presente:
Deixa o gibão, o capuz,
A tipóia e a lanterna,
Nasce a Cidade da luz,
Viseu alacre e moderna...

Meu rosário desfiando,
Viseu de antanho e actual,
Por te lembrar, vou cantando
Belezas de Portugal:

De Grão Vasco, o genial
Pintor do Viseu passado,
Há um Museu recheado
De labor original:
Telas do insigne Pintor

De Columbano e de mais
Outros tantos que, o valor,
Os vai tornando imortais...
Porcelanas, esculturas,
Um mar de curiosidades,
Inúmeras preciosidades,
Obra de arte em miniaturas;
Mobílias e pedrarias,
Jóias de várias feitura,
Riquezas e formosuras
Num ror de tapeçarias...

No Museu de Etnografia
Fala o bom povo da Beira,
No trabalho e na canseira,
No seu pão de cada dia...

E, no Tesouro da Sé,
Arte sacra, em seu Museu,
Abre canteiros no céu
Pelo caminho da fé...

O ilustre Almeida Moreira,
Do «Gão Vasco» fundador,
Tinha à arte tal amor
Que lhe deu a vida inteira.
Por dedicado a Viseu,
Sua casa e bom recheio,
Tudo o que foi seu enleio
É hoje a Casa-Museu...

Fértil vida cultural:
Magistério, Seminários,
Músicos, Antiquários
E a Escola Industrial;
Colégios e bom Liceu,
Bibliotecas, Auditórios,
Jornais e seus repertórios
E o «Orfeão de Viseu»...

Comércio em profusão,
Montras belas, requintadas,
Dão às ruas asseadas,
Curiosa animação...
Por estas ruas airosas
E por típicos lugares
Circulam bons «autocars»:
Não há distâncias penosas...

Arredor's trazem seus povos,
Faz-se mútua digressão,
Daqui é «Vinho do Dão»
E o gostoso «Doce d'Ovos»...
Cafés, Pensões, Restaurantes,
Estalagens, aparato,
Hotéis do mais fino trato
São notas bem dominantes...

Feira Franca é o cartaz
De longínqua tradição,
Que se mantém pertinaz
No conceito da Nação...
Sempre famosa, berrante,
É, no figurino actual,
O que há de mais brilhante
Nas Feiras de Portugal...

Farta feira semanal,
Já velhinha, na idade,
Faz nas ruas estendal,
Dá pitoresco à cidade...

Monumentos, outros tem:
Camões — poeta querido —,
Soldado Desconhecido,
Alves Martins e o da Mãe...

Ver o Parque da Cidade,
De moderna concepção,
É gozar a felicidade
E o prazer da mansidão...
Mas, o Parque de Fontelo,
Com seu esplendor e tamanho,
Tem tal riqueza de antanho
Que merece mais desvelo...
Com sua Mata frondosa
E o Parque de Campismo,
Há-de vir a ser turismo
Nesta cidade formosa...
Tem Estádio Municipal
E mais o Parque Infantil,
Terá atractivos mil
Num Abril em Portugal...
Tem jardins, belos recantos,
Vai ter a Praça de Toiros,
Pode ainda ter os loiros
De Parque cheio de encantos...

Dentre praças e jardins:
Glorieta a Tomás Ribeiro,
O Jardim de Santo António
E o do Bispo Alves Martins...

Da Viseu Monumental
E da arte valiosa,
Mais haveria, em geral,
Que citar em rica prosa...
Eu pod'rei acrescentar
O que mais a vista fere
E o que o meu saber infere
Dum interessado olhar:

Velha Muralha Afonsina,
Arcos: Melos, Cavaleiros;
Portais, Janelas, Cruzeiros,
Porta de Santa Cristina...
À beira da Catedral,
Graníticos paredões,
O Paço dos Três Escalões
Tem grandeza colossal.
Dos bispos era seu paço,
Mas o tempo o converteu
Na firmeza de seu passo,
Em rico e belo Museu;

As Casas do Miradouro,
Do Cruzeiro e outras mais
Guardam inda nos portais
O brasão, o seu tesouro...
A do Arco, ou de Simão,
De mirá-la ninguém cansa,
Até por triste lembrança
Desse «Amor de Perdição»;
A das Bocas tem o jeito
De ter sido estremecida,
A dos Melos é querida
Por tanto bem já ter feito...
Mas, a Casa do Serrado
Mais a Casa da Prebenda
São ainda rica prenda
A lembrar o seu passado;

Casa do Cimo de Vila,
Casa da Rua Direita
São obra da mais perfeita
Nesta já extensa fila...
E, de aparente nobreza,
Deixou, a Casa dos Pais,
Lendas ou factos reais
Que, cantá-la, dá tristeza;

No Arco da Rua Escura,
Vive ainda, alegremente,

Em cenário atraente,
Casa cheia de ternura,
Sem tipo de apalaçada
É, na sua singeleza,
Morada bem portuguesa
Duma era já passada;

A nova Casa Amarela
Não perdeu a traça fina
Que lhe deu Santa Cristina
E, por isso, é sempre bela...
Foi nobre em tempos passados,
Também nobre é seu presente:
Dá cultura a toda a gente
Nos livros que tem guardados;

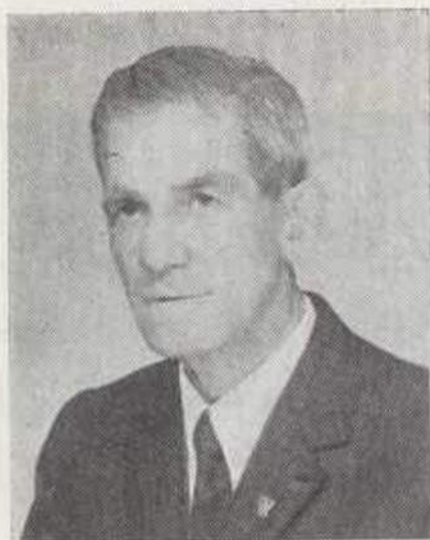
Ainda de nobre gente:
Dos Mendes, em bom lugar,
Lemos Sousa e do Soar,
S. Miguel, Sousa Valente.

As Igrejas dos Terceiros,
Santo António e da Vitória,
Na sua lenda ou história,
Andam em lugar's cimeiros...
Misericórdia, por bem,
Em seu porte e trato fino,
Vive ao pé da Igreja-Mãe,
Escutando o peregrino...
As do Carmo, S. Miguel,
Senhora da Conceição
E do S. Sebastião
Todas têm o seu papel...
Clérigos e das Missões,
Dos Remédios, todas elas
São boas recordações
De Igrejas e de Capelas;
Via Sacra, a padecer,
Não pode ser esquecida,
Até por lembrar a vida
De quem nasce p'ra sofrer.
E quem visita o lugar,
Olha bem o firmamento,
Goza, em seu deslumbramento,
Um panorama invulgar...

Na Arte, nas Letras, na Guerra,
Homens grandes é frequente
Saírem da lusa gente
Nesta lusitana terra...
De Grão Vasco — o consagrado,
Ao pintor dos nossos dias,
Outros se t'ráo revelado
Em salões e galerias...
Beneméritos, letrados,
Estadistas, militares,
Alguns t'ráo sido invulgares,
Outros até afamados...
Homens grandes são, na gente,
Os que, em gestos generosos
Ou com feitos valiosos,
Viverão eternamente...
Já às ruas da Cidade
Os seus nomes lhes são dados,
Para serem evocados,
Num exemplo à post'ridade...

Estrela bela, nevada,
Caramulo, alvinitente,
São a moldura imponente
Desta terra abençoada...
Nascem flores p'los caminhos,
Verdejam vales e montes,
Cantam ribeiros e fontes,
Chilreiam os passarinhos...

50 ANOS DE SERVIÇO



*Olindo Pedro Marmota, Luís José Lopes,
Alexandre Ferreira Lobato e António Gaspar Júnior*

Temos a grata satisfação de apresentar mais quatro ferroviários que contam 50 anos de serviço.

Trata-se dos chefes de secção, Olindo Pedro Marmota, da Região Sul, Luís José Lopes e Alexandre Ferreira Lobato, do Serviço da Fiscalização das Receitas, e do fiscal do pessoal da revisão de bilhetes, António Gaspar Júnior, da Região Norte, os quais foram admitidos no decurso do mês de Março de 1918 e ingressam, portanto,

na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Empresa.

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

*Dos pinhais, o belo odor
Vem contar os seus segredos,
Cresce a uva nos vinhedos.
Há paz santa e santo amor...
Há no ar a nostalgia
Dos dias que vão passando,
À noite se vai sonhando
No labor do dia-a-dia...
E, em minha alma, vai ficando
Doce, alegre sinfonia
Que, em crescendo de euforia,
A Viseu me vai ligando...*

*
* * *

*O comboio vai partir
Pelo Vouga e pelo Dão,
Dentro leva o coração
De quem nos deixa a sorrir...*

*Já no Dão, a bom recato,
Do burgo ainda a dois passos,
Num labor sem embaraços,
Há mimoso artesanato...
Logo a vista se nos prende
Na terra de pergaminhos:
Pitoresca Vildemoinhos,
Que tem arte e bem a entende...
E, por bom, o artesão,
Grato gesto de amizade,
Vem dar mais vida à Cidade,
Na manhã de S. João:
Aqui traz as Cavalhadas,
Antigas, tradicionais,
Que, por belas, excepcionais,
Deixam as gentes pasmadas...*

*S. Salvador, Tondelinha,
Pelo encanto e pela graça,
Dão nas vistas a quem passa
No comboio desta linha...*

*Em Orgens e Travassós,
No seu constante lidar,
Há gente que sabe amar
A terra de seus avós...
Como arredor de Viseu,
Orgens tem merecimento,
Pois quem visita o Convento
Não diz que o tempo perdeu...*

*Figueiró, sempre adorável,
Tem consigo amenidade,
Ontem berço, hoje saudade
Dum seu Filho respeitável.*

*Mas, na dança e no cantar,
No seu Rancho, Torredeita
Tem glória de terra eleita
Que Viseu quer estimar...*

*Vem ainda Farminhão,
Que tem arte e tem beleza;
O trabalho dá nobreza,
Dá riqueza e é brasão...
E, por mãos ricas, prendadas,
Farminhão, nestas andanças,
Com bilros em contradanças,
Faz rendas bem delicadas...*

*No Vouga, a breve momento,
Viseu é linda paisagem,
Bom prenúncio de viagem
Que vai ser de encantamento.
Uns minutos decorridos,
Abraveses vai surgir*

*Em promessa do porvir
E projectos definidos...
Cresce a zona industrial,
Sem celeuma e sem atritos,
Daqui são Pauliteiritos
Do folclor' de Portugal...*

*Sempre a ziguezaguear,
O comboio, em seus apitos,
Inda nos vai deleitar
Com panoramas bonitos:
Monte de Santa Luzia,
Do Crasto, Miradoirito
São locais de primazia
Dum horizonte infinito...*

*No traje de Apeadeiro,
Com seu manto de perfume,
Onde a linha atinge o cume
O Campo vive altaneiro...
Com ar doce, prazenteiro,
E tentando fascinar,
Faz as honras do lugar,
Vem saudar o passageiro
Que, de carro ou por seu pé,
Dali vai em excursão
Ao Campo de Aviação
E Instituto S. José...*

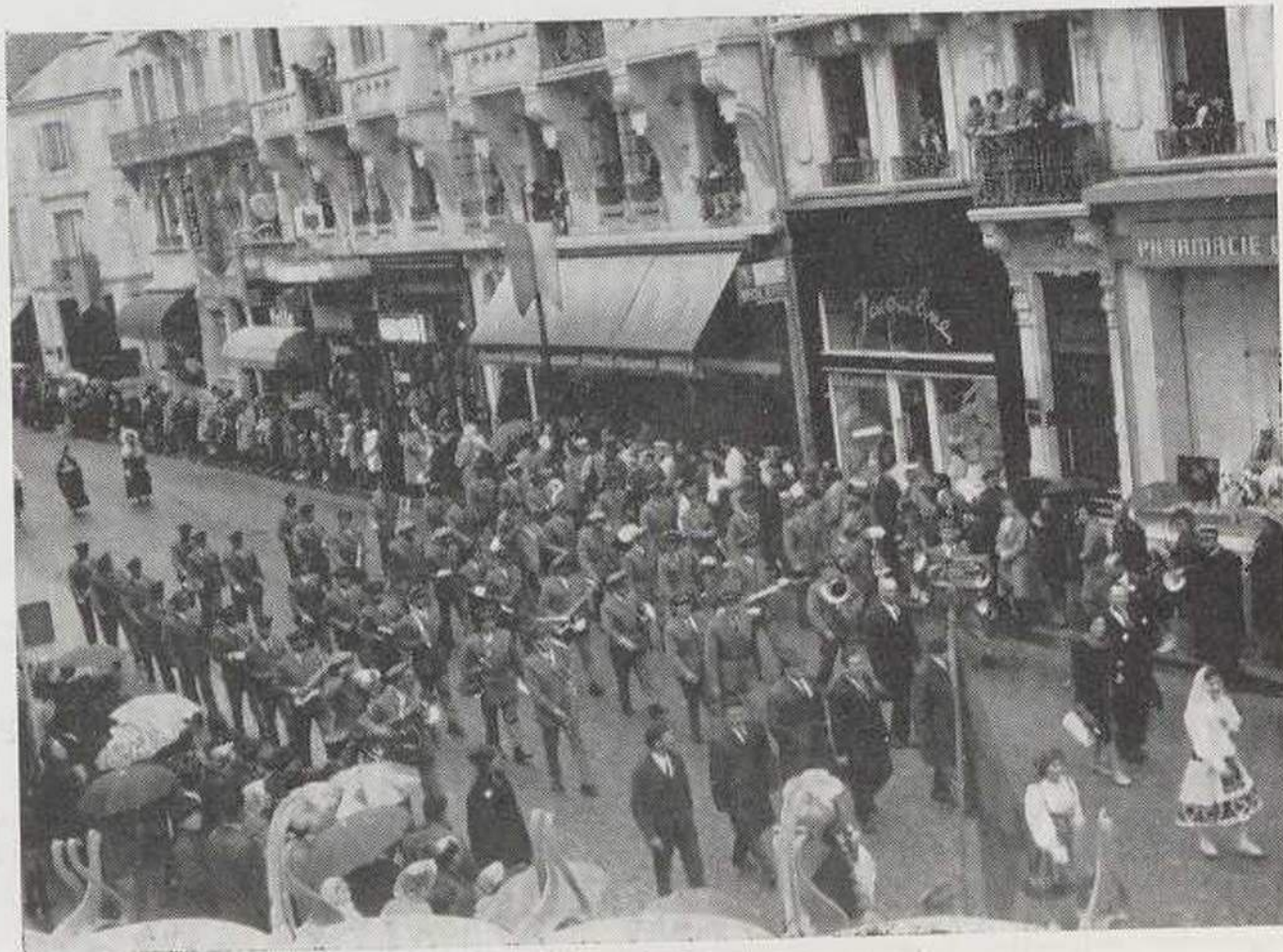
*Mas, se o comboio nos fala
Em seguir maior destino,
Toda a gente sente o hino
Que enfeitiça e nos embala:*

*Belezas do Vale do Dão
E as que o Vale do Vouga encerra,
Dão, a toda a região,
Um pouco de céu na terra...*

Actualidades Ferroviárias

Deslocou-se a Orleães, conforme oportunamente anunciámos, a Banda do Clube Ferroviário de Portugal que a convite do município local participou nas festas a Joana d'Arc. Mais de 30 mil portugueses, idos de vários pontos da França, ovacionaram comovidamente o nosso agrupamento, alguns com lágrimas nos olhos, quando, na Place du Martoi, junto da estátua de Joana, da gloriosa Santa e heroína de França, a Banda do Clube Ferroviário tocou o hino nacional.

Na nossa gravura, os músicos ferroviários portugueses desfilando pelas ruas de Orleães.



Revista Médica de Caminhos de Ferro

Começou a publicar-se a *Revista Médica de Caminhos de Ferro*, patrocinada pela Administração da Companhia. O seu objectivo é o estudo dos problemas médicos inerentes ao sector dos transportes. Além da efeméride que possa representar, o facto significa o reconhecimento de que a medicina ferroviária atingiu amplitude de considerável dimensão. O avanço impressionante da ciência, o aparecimento incessante de novas técnicas de investigação, as conquistas extraordinárias da terapêutica, etc., alargaram e aprofundaram de tal forma os nossos conhecimentos que ao médico se tornou impossível dominar, com razoável extensão, todos os métodos de exploração funcional, de diagnóstico ou mesmo de tratamento, de qualquer dos antigos grandes capítulos das ciências médicas, nomeadamente da Medicina Interna. Novas hipóteses e novas teorias, aparecidas como encerrando, finalmente, a verdade, são abandonadas e substituídas com tal rapidez que os próprios livros se tornaram incapazes de acompanhar a evolução, cedendo, em grande parte, o lugar à revista que, pela periodicidade do seu aparecimento, nos fornece uma actualização mais constante.

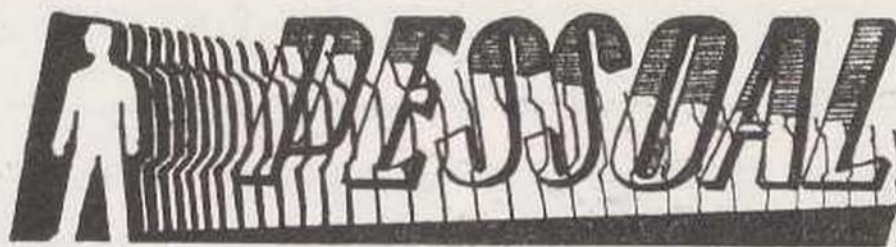
Saudamos a nova publicação técnica a quem desejamos as maiores prosperidades.

Expressiva referência da Administração da CUF à acção da C. P. na Campanha de Adubos da Primavera

O *Boletim de Informação Interna da CUF*, de Abril findo, ao assinalar a 58.^a reunião da Comissão Interna da Empresa, refere que o eng. Vasco de Melo, presidente da Comissão Executiva daquela Companhia, referindo-se à Campanha de Adubos da Primavera, disse ter esta decorrido sem dificuldades na satisfação das encomendas, «graças à eficiente colaboração prestada pela C. P., que tem cumprido cabalmente as nossas planificações de saídas para depósitos e clientes».

DESPEDIDA

Joaquim Garrido Martins, ex-chefe do distrito n.º 442, da 17.^a Secção da Via e Obras, que passou à situação de reformado em 1 de Maio último, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* apresentar cumprimentos de despedida a todos os seus superiores, colegas e subordinados, em consideração pela estima que todos eles lhe dedicaram durante os 44 anos em que serviu a Companhia.



NOMEAÇÕES

A contar de Janeiro do corrente ano

A Operário de 4.ª classe — o Operário eventual, Maximiano Lopes.

A Servente de 3.ª classe — o Eventual, António Domingos Rodrigues.

A contar de Fevereiro do corrente ano

A Operários de 4.ª classe — os Operários eventuais, António Pinto, Samuel de Almeida Teixeira e Diamantino Roque Vaz.

A Serventes de 3.ª classe — os Eventuais, Manuel Baptista Chica, Jesus da Conceição Viegas Baptista, José Agostinho Fonte Ferreira, José Marques, Fernando Costa Cortez, Álvaro Francisco Cruz, Fernando dos Santos Pereira, José Carvalho Ribeiro, José Marques Xisto, Agostinho Heitor Cardigos, Amadeu Ferreira, Avelino Guedes dos Santos, Alfredo Parente Magalhães, Agostinho Mesia Suzano, José Carlos de Almeida, António da Conceição Correia, António Carvalho, Manuel Bento, Emídio Pereira Loureiro, Carlos José dos Santos, Jaime Cardoso, Manuel Oliveira, João José Artur, Manuel Duarte, Bernardino Teixeira, António Maria Inácio, José da Costa Figueiredo, João Baptista, Joaquim Fitas Ventura, António Joaquim Carvalho, Salvador Manuel dos Santos, José Mariz Moreira, Manuel Leocádio Martins, José Maria Madureira Magalhães, Mário Delfino Junqueiro, António Salazar Marante, José Pinto da Fonseca, António Ferreira da Costa, José Pereira Vilaça, Belmiro Ferreira Azevedo, Francisco Manuel Baptista, António Monteiro de Freitas, Manuel da Luz Menezes, Rogério Filipe Martins, Armando Pereira Vilhena, José Joaquim Monteiro, João Borges do Rosário, José Bastos, João Freire Correia, Joaquim Martins Correia, António José de Almeida, José Joaquim Lobo, José Manuel, Joaquim Alves da Costa, Manuel Sobral Dias, Luís Ferreira Lamego, Adriano Pinheiro Pinto Lúcio, Domingos Novais Pinheiro, João Batista Cunha Cruzeiro, Lourenço Craveiro Lopes, Pedro Castelo Taveira, Artur Pires, José Quiterres da Cruz, João Henrique Vagarinho, Fernando Manuel Costa, António da Costa Paraíso, José Aleixo, Ramiro Rodrigues, Mário Lopes Seixas, José Benedito Botelho, António Pereira, José Rodrigues, José Augusto Marques, Manuel José Silva, Joaquim de Sousa Caetano, Manuel José, Domingos de Matos Ginja, Eme Luís Pereira, José Nobre Rodrigues, Ivo Sousa Barbosa, Joaquim de Andrade Duarte, Júlio Simões Ó Vilhena, António da Silva Monteiro, José Monteiro Nunes, José Manuel, Carlos Monteiro Pires, Aníbal Loureiro Almeida, Alberto Pinto, David Carvalho Monteiro, António Casimiro Aragão, José Dolores, António da Mota, João Mota Lima, José Pinto Ferreira da Costa, José Fernandes Arraiano, Fortunato João Mulas, Manuel Pinto, Augusto Tomás Ferro, António Garcia, João Maria Soares, Mário Campizes, José Maria Rodrigues Cruz, Dimas Teixeira Anjos, João Félix Chasqueira, António Faustino Pinto Fonseca, Jacinto Manuel, João dos Santos Leandro, Claudino Augusto Marçalino, Joaquim Manuel Garraio, Francisco Carlos Namorado, Manuel da Graça Leal, Gonçalo Coutinho, Abílio Rodrigues Carvalho, José da Ceia Brandão, Manuel Amândio Almeida, Emídio Carrondo Marques, António Lopes, José Vieira Monteiro, António Peixoto Fitas, António Manuel Pinto Pereira, António Gil Bispo, Manuel José Gonçalves David, Afonso Madureira Ribeiro, José Novais Alves, José Nogueira, Luís Mendes Pedro, António José de Vilhena, Manuel Martins Gonçalves, Feliciano Guedes Teixeira, José Barbadães Lopes, José Manuel Fialho Baptista, Joaquim Rodrigues Verão, Francisco da Conceição Marques, Luís Fernando Fonseca Couto, Francisco Roxo, Artur Rodrigues, Serafim dos Anjos, Augusto Martins, Agostinho Lameirão Miranda, Aristides Francisco, Alberto Ferreira Gonçalves, Julião Ferreira Arromba, João de Oliveira, Joaquim da Conceição Carrilho, José Rodrigues, Mário Martins Bento e Avelino Ferreira.

A contar de Março do corrente ano

A Operários de 4.ª classe — os Eventuais, Amândio Faria Jácome, Valentim Soares Mendes e António da Costa.

A Serventes de 3.ª classe — os Eventuais, João do Rosário, José António, José Francisco da Silva Reforço, José Domingos Vieira Coelho, Amável Loureiro Morais, Albino Pereira, António Vicente, Joaquim Alves Ribeiro, Manuel Santos Almeida, Manuel Rodrigues Sousa, Manuel Taveira, Fernando Ilídio Calisto, Melchior Ferreira Fonseca, António Abreu Trindade, Sebastião Pereira Rodrigues, António Rosa Mendes, Américo Rodrigues Pinto, Joaquim Nunes Carapeto, José Carlos de Jesus Domingues, António Alves, Nelson Liberato, António Martins de Melo, Manuel Gomes, Manuel da Cruz dos Santos, Henrique Pedro de Sousa Abreu, José Manuel Guerreiro, António Maria da Silva, Joaquim dos Santos, Lúcio Lemos, José Augusto Gomes de Brito, José António Fontainhas Branco, José Martins, Alfredo Machado, David Pereira Costa, António dos Santos Feliciano, Moisés Ferreira da Silva Correia, Cândido Teixeira, Joaquim Vieira, José António Vieira, Manuel Teixeira Amaral, Sérgio da Encarnação Cabrita, Odorico Manuel Murteira de Mira, Francisco Grilo Trouxa, Abílio Pinto de Oliveira, Ilídio Chainça Campises, Joaquim Manuel Duarte Moreno, António Barros, Aires Ribeiro de Araújo, João Timóteo, António Roque Martins, Victor Manuel Dias Mesquita, Manuel Maria Rodrigues Barreiros e José Santos Neves.

A contar de Abril do corrente ano

A Servente de 3.^a classe — o Eventual, Francisco da Costa.

A contar de Maio do corrente ano

A Operários de 4.^a classe — os Eventuais, Álvaro Fernando Pereira, Francisco Manuel Dionizio e Agostinho Vieira Pinto Ribeiro.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, António Soles Fernandes, Altino Eduardo Semião Pássaro, Agostinho da Silva, Luís Gomes Chasqueira, José Joaquim Teixeira Rocha, João Fernandes Dias, António Silva Vilaça, Lúcio Mesquita, Joaquim de Sousa Ribeiro, Vidaúl Rosa Moreira, Luís Lopes, Porfírio Nunes Chasqueira, Júlio da Piedade Carinhas, António José Rodrigues, Idálio Duarte Marques Tomé, Alfredo da Fonseca, Joaquim António França Sepanas, Helder Francisco Vinhas Basílio, José Ribeiro dos Santos, Joaquim Emílio Ruivo, Luís Pires Barreto, João Tomás Gonçalves, Francisco dos Santos, João Barata, António Nunes, António Dias Monsanto, João de Sousa Dias, Luís da Rosa Mendes Bernardes, Francisco de Almeida Ribeiro, Lino Augusto, Alfredo Gregório Libânio, Armando dos Santos Fonseca, Joaquim de Melo Albuquerque, José Maria Pires Santinho da Cruz, António Loureiro, David Cabral Pinto, Manuel Lopes Conde, Joaquim Félix dos Reis, António Pinto, Abílio Coelho Pereira, César Augusto Alves, Caetano Almeida Nunes, Manuel Ferreira, Américo Manuel Teresa Manso, António Amieiro Ferreira, Faustino de Alegria Massena, Júlio Marques Matos, António Marques Matos, Antero Lourenço Lopes, António Amaro Carvalho, João da Graça Toco, José de Oliveira Lopes, Mário Matos Alves, João Caladinho Filipe, António Mendes Fonseca, Joaquim Manuel Ferreira, Fernando Augusto Gomes, João Raimundo Alves Guedes, Porfírio Augusto Patornilho, António Dias Santos, Manuel António Silva Borges, Mário Casaca Marcelino, Luís António Valério Machado, Carlos Alberto Veloso Campos, António Clemente, Manuel Francisco, Manuel Guedes Vieira, Guilherme Pinto Nunes, António Seixas Magalhães, Antero Barbosa de Sousa, Delmindo José Oliveira, António Pinto Silva, Analberto Neves, Jacinto Félix Penedo, Américo Manso Delgado, João Maria Ramalho Carrasco, Miguel de Castro Lobo, António Ribeiro, João Luís Lapa, José Maria Carrilho, Manuel Ribeiro Alves, Manuel Campises, José Maria Subtil, Manuel dos Santos Cruz, José Fernando Ferrão, Manuel Maria Domingues, João Lopes, António Alves Carraca, António Rodrigues, António Mendes, José Júlio Soares, José Carmona Mendes, José Maria Góis, Carlos Lourenço Correia, David Pinto, Armindo Pires Pimentel, João Fernando Matos, António Lourenço Nascimento, Joaquim Domingos Caturra, António Maria, Joaquim Agostinho Machado Barreiro, José Ventura Quinze Dias, Serafim Vitorino Queiroz, João António Rato, Álvaro Pereira, Fernando Rodrigues, Alexandre Moreira, João Nascimento Paraíso, Nascimento Correia Silva, Domingos Júlio, Benjamim da Silva Branco, Diamantino Nascimento Lopes, João António Piçarra, Fernando Nascimento Eiras, Antero José Adão, Augusto Fernandes Costa, Jacinto Maria, Francisco Calado Filipe, João do Espírito Santo, Manuel Teixeira, António Luís Fernandes, José Domingos Gonçalves, Joaquim Gavancha de Oliveira, João da Silva Manuel, Jeremias Rodrigues dos Santos, Moisés Francisco Rolo, João Álvaro dos Santos, António Mateus Antunes, Manuel Marques da Silva, Manuel Viriato de Jesus Simões, Filipe Jorge, Fernando Martinho Laranjeiro, Armando Tinoco Matias, António Lemos, Ramiro Cruz, José Maria da Conceição Costa, Joaquim Francisco da Conceição Realinho, António Jorge, António Manuel Pereira, João da Silva, Carlos Monteiro Rodrigues, Manuel de Melo da Costa, Augusto Cirne Castro, Francisco António, José Manuel Vital, António dos Santos Sarraipo, Alfredo Augusto Pereira, João Alberto Liberato, José Ribeiro de Almeida, Joaquim Baptista Padeiro, António Maria Casado Rosa, José da Silva, Manuel da Conceição Martins Viegas, Américo Simões Marques, José de Jesus Cera, Dorindo Gonçalves Domingos, António Maria Pereira Caldeira, Manuel Maria Velez Baptista, João Gaiato Serrano, Celestino dos Santos Monteiro, José Moreira, Delfim dos Santos, Mário Rodrigues Miranda, Celestino Rodrigues, José Oliveira Pereira, Adelino Ferreira Lima, Fernando Ferreira do Amaral, José Dias dos Santos Bento, Joaquim Barradas Trigueiro, José Baptista, Manuel Lopes, Martinho da Silva Félix, José Comboio Chaves, Manuel Francisco Queimado, José de Matos Morujo, José António Baptista Viegas, Eusébio São Pedro, António Maria Ferreira, Pombalino Vieira Fernandes, Ambino Pereira, Victor de Jesus Paixão, Augusto Joaquim Fouto, António Antunes, Joaquim Baptista Serra, Inácio Queirós, José Duarte Rodrigues, Joaquim António, António Fernandes, João Marques, Aires Rijo de Almeida Marques, David Jorge Preguiça, José Rodrigues Barreiro, Manuel Martins, António Marques Margarido, José Emilio Casado, João Cipriano Crespo, Manuel Francisco Rodrigues Vergas, Silvino de São José Pereira, Manuel da Conceição, Manuel Pereira, Alcino do Porto Lopes, Luís Fernandes Rodrigues, José Antunes, Manuel Marques Campos, Joaquim Nunes Baptista, José Martins, Licínio Mendes, Francisco Gonçalves Mendes, João Carraca de Abreu Costa, Armindo Pereira Cabeças, Joaquim Carraca Pimentel Paredes, António Pereira, Júlio Rodrigues de Paiva, José de Matos Rito, Álvaro Monteiro, José Rodrigues Albernaz, António José Cabral, Manuel Amaral, José Manuel Pereira, Arlindo António Ferreira, José Leitão, João Sousa Ferreira, Manuel Almeida Nunes Feliciano, José Francisco de Matos, Artur da Cruz Ferrão, José de Figueiredo, António Gomes de Almeida, António Pereira, António dos Santos Neto, Américo de Oliveira, Tacílio Pais dos Santos e Manuel dos Santos Sequeira.

A contar de Junho do corrente ano

A Operários de 4.^a classe — os Eventuais, Joaquim Manuel Varela Pires e Celestino Lemos Branquinho.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, Domingos Pinto Fonseca, José Sousa e Silva, José Matos Guerra, Diogo Teixeira, Fernando Figueiredo Moreira, Francisco Dias Sanches, Jorge Guerreiro da Silva, Pedro da Silva, Sisnando Augusto Pereira, Manuel Almeida Teixeira, Alberto Teixeira, António Joaquim Rodrigues Lameira, João Azevedo Pinheiro, Joaquim Rodrigues, Norberto São José Carvalho, Manuel António Agostinho, António Bernardo Pereira Miguel, António Madureira Alves, João José Camelo, Álvaro Joaquim Sousa, José Ildefonso Guerreiro Rodrigues, António Teixeira Carrico, Raul da Silva Ferreira, Luís Augusto Fernando, António dos Santos Baluga, João Manuel Pereira Filipe, António João, Abílio Chainho Pereira, Fernando Francisco Rodrigues, Carlos Coelho de Araújo, Diamantino Lopes, José da Silva Reis, António Campizes Marques, António José Belo, Manuel da Graça, José Freire, António Maria Carraca Roque, José Augusto Galante, José Esteves, José Lemos, Gabriel Carvalho Esteves, Luís da Costa Luizio, Mário Alves Castanheira, Manuel de Carvalho, José da Costa, Tomás Pires Ramalhete, José David Figueiredo Correia, António Monteiro, Albano Coelho dos Santos, José Granho Gonçalves, Manuel de Jesus Pires Lobo, Abel Pires Carmona, Joaquim Castanheira Roque Júnior, Mário Lourenço, Horácio de Sousa Rocha, José Gaspar, Francisco Manuel Lopes, Virgílio dos Santos Jerónimo, Manuel Gomes Ferreira e Alfredo Bento Marchão.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel da Agonia Leocádio da Nova e Mário de Sousa*, agulheiros de 1.^a classe ; *José Joaquim Roque, António Teixeira, Sebastião Maria Caramelo e Afonso Silva Carvalho*, agulheiros de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Miguel Pedro*, capataz de manutenção ; *José Alexandre Raimundo, José Gregório, Anibal Monteiro Mira, Manuel Gonçalves e Joaquim Jacinto Patrício*, serventes de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Barão Júnior, Adelino Machado, Mário Augusto Polido, Mário de Magalhães, Júlio Ezequiel Ribeiro dos Santos e António Pires*, serventes de 1.^a classe.

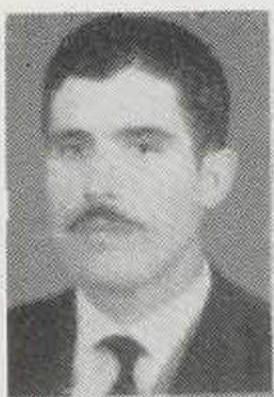


DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Moreira Malheiro, Manuel Cabrita, Artur Gonçalves Traila, António Elias de Jesus, Joaquim da Costa e Joaquim Pombo*, serventes de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Lourenço e José Lucas*, porteiros de estação ; *Amadeu Antunes Castro e António Pereira Branco*, serventes de 1.^a classe ; *Benvinda Fernandes e Águeda Cabrita*, guardas de P. N. de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Lopes Veloso*, chefe de lanço de 2.^a classe; *José Ferreira da Costa* e *José da Piedade Marreiros*, chefes de distrito; *Rodrigo Martins*, subchefe de distrito; *Artur Simões*, assentador de 1.^a classe e *Manuel Cardoso Lopes*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em diversos pontos da linha do Dão.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Antunes*, *António Dias Correia*, *Zica de Figueiredo Lopes da Silva*, *Serafim da Encarnação Lopes* e *António de Jesus Gomes*, assentadores de 2.^a classe; e *João Marques Correia*, eventual (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em diversos pontos da linha do Dão.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Cândido Martins Gonçalves*, chefe de lanço de 2.^a classe; *José Eugénio Sinceridade Sengo*, chefe de distrito; *Adelino dos Santos Brilhante*, *Joaquim Ferreira Lopes*, *Manuel de Matos* e *José Oliveira*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 106,600 - Vouga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António José*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 245,600 - Norte; *Abílio de Almeida Reis*, *Custódio Martins*, *João Pereira da Rocha*, *Alexandre Pereira Viegas* e *João de Almeida Chaves*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 106,600 - Vouga.