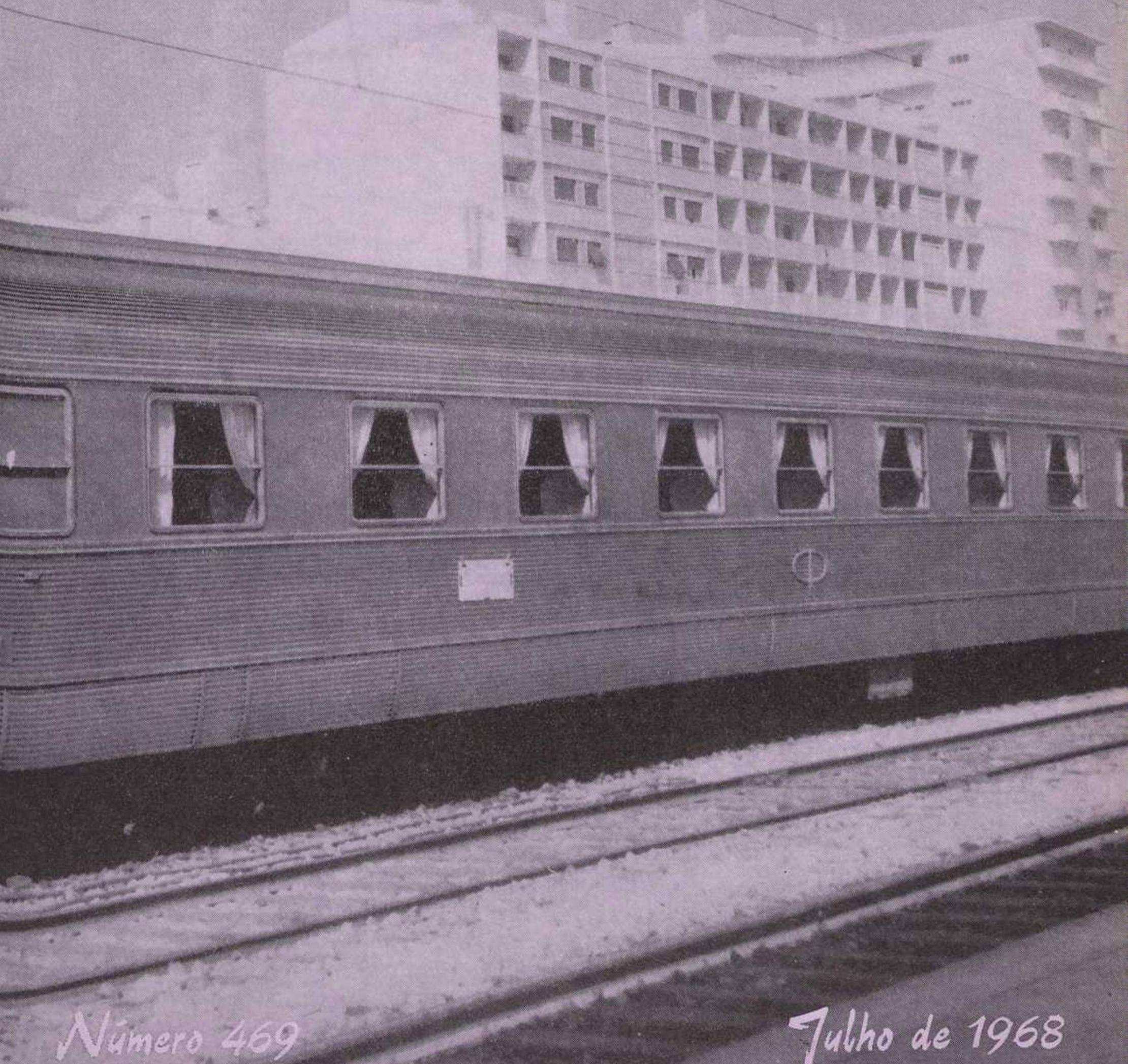


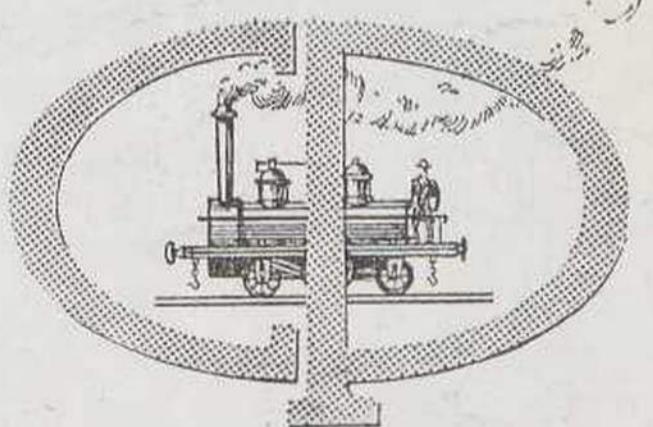
# Boletim da C.P.



Número 469

Julho de 1968

# Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 469 • JULHO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

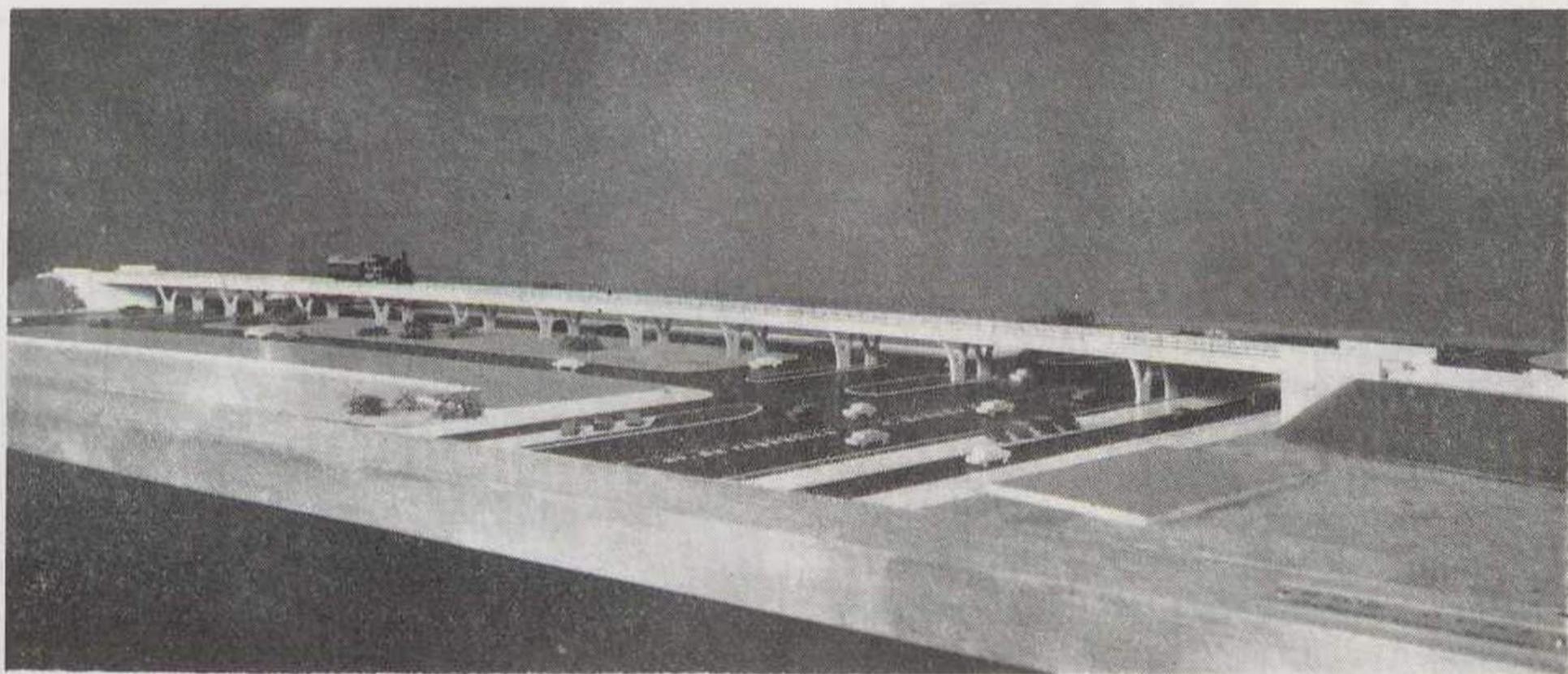
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

## NOVA FISIONOMIA DA LINHA DE CINTURA DA CAPITAL



**E**STA prevista a construção de um viaduto ferroviário, assente em onze arcos, sobre as avenidas da República e Cinco de Outubro, em Lisboa, e sobre um novo arruamento a estabelecer entre essas duas importantes artérias.

Com 220 metros de comprimento, nele se admite uma via dupla numa primeira fase e quatro vias férreas numa segunda etapa, esta quando se completar a ampliação da estação do Rego. Sob o viaduto e entre as referidas avenidas, aproveitar-se-á uma grande placa central para estacionamento de viaturas.

Com esta grandiosa obra, tão necessária para o desafogo do trânsito lisboeta, ficarão disponíveis amplas faixas de terreno a consentir importantes edificações e a implantação de uma vasta «zona verde» — o que valorizará extraordinariamente o empreendimento em causa, que se espera esteja concluído por todo o próximo ano de 1969.

A obra foi orçada em 15 700 contos, incluindo-se nesta verba a demolição dos viadutos existentes e do aterro das avenidas.

O projecto da autoria do eng. Edgar Cardoso, professor catedrático de Pontes e Estruturas do Instituto Superior Técnico, foi já aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa, está para informação da C.P. e deverá ser submetido, por último, aos pareceres dos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações.



O eng. Valério Vicente, num momento da sua destacada dissertação, afirmou que o Curso de Bruges, independentemente da sua grande valia na formação técnica e profissional dos ferroviários universitários, contribui para o estreitamento das relações de amizade e camaradagem entre os estagiários, com manifesta repercussão na resolução dos assuntos que respeitam às próprias Administrações ferroviárias.

de Aperfeiçoamento do Pessoal Ferroviário, realizado em Bruges, sob os auspícios do Colégio da Europa e frequentado um estágio complementar, de dez dias, em Paris, no Curso de Informação da Actividade Ferroviária Internacional, promovido pela União Internacional de Caminhos de Ferro.

Estes dois cursos foram regidos pelos maiores especialistas da cátedra e da ferrovia europeia, sob o ângulo duma Europa unida e segundo as perspectivas duma cooperação e integração internacionais.

Eis alguns dos pontos que constituíram o programa do Colégio da Europa — 1968, que congregou em Bruges 28 estagiários e em Paris 74, de entre os economistas e engenheiros mais qualificados das Administrações ferroviárias de todo o Continente Europeu:

## *C.P. e os problemas da PRODUTIVIDADE*

No prosseguimento da importante campanha de formação e produtividade que a Companhia de há muito vem realizando, efectuou-se no preterido dia 26 de Junho, na Sala do Conselho, sob a presidência do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo e com a assistência dos membros do Conselho de Administração e de todo o pessoal superior com categoria equivalente ou acima de engenheiros e economistas principais, inclusivé, a 28.ª reunião de Formação e Produtividade, para continuação da divulgação das impressões colhidas em cursos de frequência internacional e de actividades relacionadas com a reorganização em curso na C. P.

O programa da reunião desenvolveu-se com largas exposições dos srs. engs. José Valério Vicente Júnior, chefe do Serviço de Electrotecnia, e dr. Carlos Manuel Folque de Gouveia, economista do Serviço Comercial e do Tráfego. Ambos tinham frequentado, durante um mês, o 6.º Curso do Centro

1. O contexto económico e político actual. A integração e a cooperação europeia



Sobre a actual fase de reorganização da Companhia, com pormenor especial para a sectorização das Regiões, falou com a costumada clareza e síntese o eng. José Alfredo Garcia

2. Os caminhos de ferro na Europa contemporânea
  3. Os caminhos de ferro, analisados no quadro geral da economia e dos transportes da Europa
  4. Visitas e viagens de estudo (à Comissão das Comunidades Europeias de Bruxelas e a



O eng. Victor Biscaia, falando com notável propriedade sobre o estudo de funções e sua análise.

Lorraine, ao complexo siderúrgico de Pont-à-Mousson).

A sessão terminou com algumas notas sobre a actual evolução dos trabalhos de reorganização de Serviços.



O dr. Folque Gouveia, no decurso da sua brilhante exposição, disse depositar as maiores esperanças no futuro do caminho de ferro, tanto no âmbito da sua verdadeira vocação internacional como no da indispensável renovação das estruturas comerciais — cujo espírito deve nortear sempre todas as suas actividades e preocupações.

Neste capítulo, o sr. eng. José Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, referiu-se à estrutura das Regiões, em estudo final, com cada uma das suas dependências directas: Repartição Técnica, Escritório de Controle Orçamental, Secretaria e Secção de Pessoal; e aos grandes núcleos que a compõem: Via e Obras, Sector Comercial, Movimento e Tracção e Electrotecnia. Falou, igualmente, o sr. eng. Victor Rosa Biscaia, particularmente sobre o estudo de funções, gestão do pessoal (selecção, orientação, reconversão, formação e aperfeiçoamento), melhoria da produtividade e seu controle e modernização de equipamentos (com as reduções de efectivos do pessoal derivadas dos novos métodos de trabalho).

Todas as brilhantes explanações dos oradores, a reflectirem trabalho profundo de análise, foram justa e calorosamente distinguidas com aplausos pelos numerosos assistentes.



Um aspecto da assistência à 28.ª reunião de Produtividade e Formação. Na presidência o prof. doutor Mário de Figueiredo ladeado pelos administradores engs. Mário Costa, Costa Macedo e coronel Fernando Valença

## PROMOÇÕES

O Conselho de Administração, decidiu promover a chefe de Departamento o sr. dr. Álvaro Lobo Alves e a chefes de Serviço os srs. engs. António Vilhena da Costa Fragoso e António Duarte Silva.



O dr. Álvaro da Cunha Coutinho Lobo Alves, nasceu em 4 de Novembro de 1905, em Lisboa. Seu pai era o dr. Augusto Lobo Alves, médico sub-chefe dos Serviços de Saúde da C. P.. Licenciado em Ciências Económicas e Financeiras pelo I. S. C. E. F., ingressou na Companhia, em 1929, como comercialista do Serviço Central. Em 1942, ascendeu a subchefe e em 1944 a chefe dos Serviços Gerais da Exploração. Em 1961, é transferido

para a Administração e designado para ocupar o cargo de chefe do Serviço Central do Pessoal, onde exerceu uma acção a todos os títulos notável e destacada.

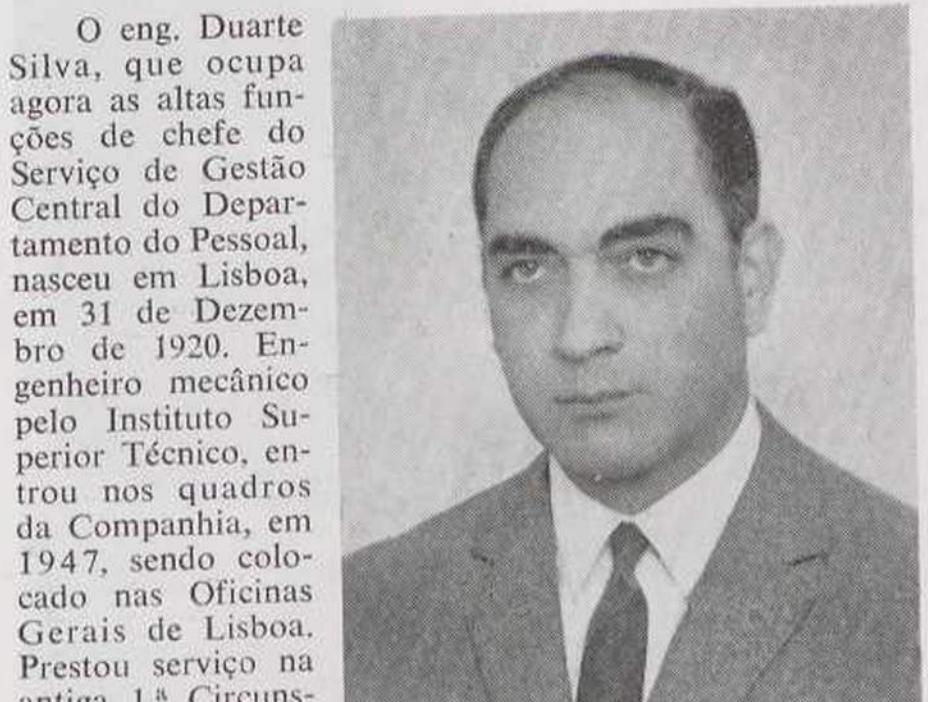
Economista distinto e profundamente conhecedor dos problemas atinentes ao pessoal ferroviário, o dr. Álvaro Lobo Alves tem representado a Companhia, com notável acerto, na Comissão Corporativa e em reuniões internacionais de nomeada. Interviu com muita ponderação nos trabalhos de preparação dos Acordos Colectivos de Trabalho e nos estudos de reorganização da Companhia. Na sua matrícula constam expressivos louvores atribuídos pela nossa Administração.

O eng. António Fragoso que com esta promoção, ingressa na Comissão Técnica de Coordenação de dependência directa da Direcção-Geral, nasceu em Alvalade (S. Tiago do Cacém) em 15 de Dezembro de 1916. Engenheiro electro-técnico diplomado pelo Instituto Superior Técnico, foi admitido na Companhia em 1944, no depósito de Campolide. Trabalhou no Serviço Eléctrico e Hidráulico e nos



# Altos cargos ferroviários

Serviços Técnicos e Eléctricos. Em 1964, foi nomeado chefe da 3.ª Zona de Material e Tracção, no Barreiro. Técnico conhecedor e muito conceituado, devem-se-lhe estudos notáveis como o da adaptação das locomotivas a vapor para gasóleo e a modificação das instalações eléctricas durante a 1.ª fase da electrificação da nossa rede. Esteve nos E. U. A. a frequentar um curso diesel das locomotivas «Alco» e em França a proceder à recepção das primeiras locomotivas eléctricas.



O eng. Duarte Silva, que ocupa agora as altas funções de chefe do Serviço de Gestão Central do Departamento do Pessoal, nasceu em Lisboa, em 31 de Dezembro de 1920. Engenheiro mecânico pelo Instituto Superior Técnico, entrou nos quadros da Companhia, em 1947, sendo colocado nas Oficinas Gerais de Lisboa. Prestou serviço na antiga 1.ª Circunscrição do Material e Tracção, no Barreiro; no posto diesel de Campolide, no 3.º Grupo Oficial e no Serviço de Oficinas e Aprovisionamentos. Trabalhou igualmente, durante cinco anos, no Serviço de Abastecimentos.

Engenheiro com larga experiência dos sectores oficiais, sabedor e competente, tem sido designado para missões técnicas ao estrangeiro ligadas a assuntos de material e tracção. Foi um dos componentes do Grupo de Trabalho que colaborou com a firma francesa «COPIC» no estudo da reorganização dos Aprovisionamentos, Armazenagem e Compras da Companhia. O seu longo contacto com o pessoal dos diversos sectores onde tem exercido a sua actividade e com os problemas a ele ligados, qualificou-o para as funções de responsabilidade que vai ocupar no novo cargo em que foi investido.

# Assinatura de dois novos contratos para o fornecimento de 27 locomotivas diesel-eléctricas de patente inglesa

Prevista a eliminação total da tracção a vapor na via larga da rede de todo o País

**N**A sequência dos programas de modernização e reequipamento da rede ferroviária nacional que têm sido largamente divulgados, foram assinados em 7 de Junho, entre a C. P., a «English Electric» e o grupo «Sorefame»-«English Electric», dois novos e importantes contratos para o fornecimento de 27 locomotivas diesel-eléctricas de grande linha. Dez dessas unidades — que constituem o contrato C. P.-«English Electric» — têm a força de 2700 C. V. e serão as mais potentes do parque da Companhia. São idênticas às que funcionam nos Caminhos de Ferro Ingleses e serão totalmente fabricadas na Grã-Bretanha.

Destinam-se a ser afectas ao serviço de comboios rápidos de passageiros e pesados de mercadorias, principalmente nas linhas do Oeste e da Beira Alta.

As restantes dezassete, iguais às cinquenta já adquiridas pela C. P. à «English Electric», e que são abrangidas pelo contrato «Sorefame»-«English Electric», têm a potência de 1400 C. V. e serão montadas na Amadora, pela indústria nacional. Destinam-se ao reboque de comboios mistos de passageiros e de mercadorias na rede geral não electrificada.

Com estas aquisições — no valor global de 2 666 107 libras esterlinas, ou sejam 186 627 490\$00 — a C. P. eliminará totalmente a tracção a vapor em toda a via larga do País, o que facultará uma grande melhoria na exploração da rede.

O conjunto destas 27 unidades com as 50 já adquiridas vão constituir um parque de grande dimensão, estandardizado, com óbvios reflexos na economia da Empresa.

Os contratos em causa são cobertos com investimentos previstos no III Plano de Fomento: 80 % com financiamento por créditos externos de origem inglesa e 20 % por créditos a médio prazo do Banco de Fomento Nacional.

\* \* \*

Ao acto de assinatura dos contratos, presidido pelo sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia, assistiram os administradores srs. engs. Mário Costa, Costa Macedo, Oliveira Martins, Brito e Cunha e coronel Fernando Valença. Presentes, igualmente, por parte da C. P., os srs. engs. Júlio dos Santos, Vasco Viana, Morais Cerveira, Moreira de Andrade, drs. Gonçalves Henriques e Élio Cardoso e sr. João Bruges de Oliveira.

Representando a «English Electric» compareceram os srs. engs. H. Nethersole, F. Pinto e dr. Taborda Ferreira; pela Sociedade «Victor» (representante da E. E. em Portugal) os srs. engs. Duarte Ferreira, Correia Pereira e sr. Sebastião Trigoso, e pela «Sorefame» os srs. engs. Francisco Malheiro, Eduardo Magalhães e Andrade Gomes.

Após a assinatura dos contratos, o sr. prof. Mário de Figueiredo proferiu umas breves palavras de cumprimentos aos srs. engs. Nethersole e Francisco Malheiro. Espero — disse o ilustre presidente — que destes contratos se obtenham as maiores vantagens — uma das quais será a de se terminar com a obsoleta e dispendiosa tracção a vapor em toda a via larga. Estou por isso imensamente

satisfeito — continuou — connosco próprios e com os qualificados técnicos que colaboram na execução destes importantes contratos.

Em resposta o eng. Nethersole, da «English Electric» de Londres, saudou o sr. prof. Mário de Figueiredo e afirmou: «As boas relações estabelecidas entre os Caminhos de Ferro Portugueses, a Indústria Nacional e a Indústria Britânica constituem um exemplo a ser seguido. Efectivamente se neste campo conseguimos um bom entendimento, resolvendo todas as nossas dificuldades, estou certo que noutro campo, os políticos as podem resolver



Um aspecto da assinatura dos importantes contratos para o fornecimento de mais 27 locomotivas diesel-eléctricas de grande linha, de patente britânica

dentro de idêntico espírito de amizade e colaboração». E a terminar: «Os técnicos da C. P. são excelentes. Espero que o resultado deste segundo contrato seja tão frutuoso em resultados como o primeiro, firmado aqui por Lord Nelson of Stafford».

Falou por último o sr. eng. Francisco Malheiro, da «Sorefame». Apesar de agradecer as palavras dirigidas à organização industrial a que preside e à colaboração franca e leal da «English Electric», disse que era sempre um prazer estar no meio ferroviário — até por ele próprio ter sido ferroviário. Garantiu o bom trabalho da «Sorefame» mais uma vez posto ao serviço da C. P. e do interesse nacional.

Fim da sessão, todos os presentes se reuniram num almoço oferecido pela «English Electric», no «Hotel Tivoli».



## Conferência de Imprensa no Porto,

presidida pelo administrador Brito e Cunha,

para assinalar o novo  
serviço de automotoras

### Porto-Salamanca

PARA dar conhecimento à Imprensa das novas ligações com a Espanha e a França, através da linha do Douro, realizou-se um almoço, no Porto, no Restaurante Comercial, no pretérito dia 3 de Junho. Presentes 27 jornalistas representando a imprensa nortenha — diária e regional — e os jornais diários da capital com representação no Porto.

Presidiu ao almoço o administrador eng. João de Brito e Cunha que estava acompanhado pelos srs. engs. António Canavezes Júnior e Francisco Bernardo, dr. Élio Cardoso, agente técnico de engenharia Américo Costa e agente de tráfego Moreira Coelho.

No final da refeição e após uma saudação aos representantes da Imprensa presentes, o eng. Brito e Cunha fez uma larga história do lançamento do novo serviço directo Porto-Salamanca — inaugurado em 15 de Junho — e de que transcrevemos algumas passagens da sua clara e brilhante exposição :

«Interrompidas desde há trinta anos as circulações ferroviárias directas entre Porto e Salamanca, pela linha do Douro, entendeu-se, perante as perspectivas dum tal

reatamento devidas à boa vontade dos Caminhos de Ferro Espanhóis, que tal possibilidade constituia assunto de significativa importância e, como tal, justificava algumas considerações a propósito.

A linha do Douro cuja construção levou pouco mais de doze anos, não obstante as inúmeras dificuldades do seu traçado, viu inaugurada a sua estação fronteiriça de Barca de Alva em 9 de Dezembro de 1887 precisamente na mesma data em que se inaugurava o trajecto espanhol desde aquela fronteira até Salamanca.

Nesta linha criou fama o chamado rápido de Medina que por volta de 1913 circulava às 2.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup>-feiras entre Porto-Salamanca-Medina cobrindo o percurso total em cerca de onze horas e meia e regressando ao Porto às 3.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup> e sábados.

Com o deflagrar da primeira guerra mundial a circulação deste comboio foi suspensa. Reapareceu por volta de 1920 e pouco tempo depois, com o deflagrar da guerra civil, voltou a ser interrompida. Mais tarde, em 1937, criavam-se os comboios n.<sup>os</sup> 751 e 752 entre Porto e Salamanca os quais circulando também três vezes por semana

em cada sentido, percorriam o trajecto até Barca de Alva em pouco mais de 4 horas.

Dois anos depois ao rebentar a segunda guerra mundial este serviço directo entre as duas importantes cidades voltava a ser suspenso.

Decorridos trinta anos e vencidas dificuldades várias volta a restabelecer-se a mesma ligação directa entre Porto e Salamanca, desta vez, também, com um serviço trisseminal em cada sentido mas com a diferença de se utilizar, para o efeito não a tradicional locomotiva a vapor mas uma moderna unidade automotora dupla Diesel U. D. D.

Se bem que as possibilidades de marcha desta automotora sejam notórias, não será ainda de momento que o trajecto a efectuar será vencido em mais reduzido tempo do que há trinta anos.

O estado da via, em especial nalguns percursos além de Tua, não permite, por enquanto, velocidades ideais, mas razões existem para admitir em breve alguns trabalhos de renovação.

Com o lançamento na linha do Douro da primeira automotora Diesel, o que teve início em 24 de Agosto do ano findo, pode dizer-se que o panorama ferroviário desta linha, no aspecto de longo curso, melhorou consideravelmente. E de tal modo, que muitos foram os habitantes da cidade do Porto a percorrê-la até agora, em todo ou parte do seu trajecto quer utilizando a automotora rápida regular quer as extraordinárias.

A primeira por ter dado a possibilidade duma deslocação até ao final daquela linha no próprio dia, uma vez que no seu terminos o intervalo entre a chegada e o regresso atinge 4 horas.

O movimento de passageiros naquela automotora rápida, atingiu já desde 24 de Agosto de 1967 até 31 de Maio findo a ordem dos 54 607 passageiros no sentido ascendente e de 35 839 no sentido descendente.

As segundas, extraordinárias, baseadas num programa de excursões que têm merecido a melhor aceitação do público que, até agora, não se cansou de admirar os melhores recantos das belas províncias adjacentes da linha do Douro, acusa já nesta data um total de catorze excursões desde 5 de Março de 1967 até 2 do corrente mês com um transporte de 1935 passageiros.

Entretanto, outras automotoras regulares passaram a percorrer a linha do Douro; melhoraram-se muitas das composições dos comboios substituindo-as já por carruagens de bogies e, recentemente, modernas locomotivas Diesel começaram a circular na mesma linha, até Régua, assegurando já o reboque de dez comboios.

A regularidade de horários na linha do Douro tem sido ultimamente de certo modo notável.

Todo este interesse pela linha do Douro, cujo traçado à margem dum rio famoso oferece perspectivas turísticas admiráveis, só poderia considerar-se eficiente se tal como há trinta anos, voltasse a «dar-se vida» à fronteira de Barca de Alva/La Fregeneda com o restabelecimento de circulações directas entre os dois países irmãos, ligando duas das suas mais importantes cidades como são Porto e Salamanca.

É isto que se anuncia neste momento e que constituindo um importante passo nas ligações internacionais com origem na cidade do Porto deve ser entendido como tal, e, consequentemente, defendido com a melhor das intenções.

A RENFE, por intermédio do seu Departamento do Movimento com sede em Madrid, transmitiu ao Serviço Congénere da C. P., um Telex com data de 21 de Maio, no qual aceitou e confirmou a efectivação do serviço directo trisseminal da automotora entre Porto e Salamanca cujos horários, no percurso espanhol, são bastante aceitáveis.

Apenas a limitação à época de Verão (15 de Junho a 17 de Setembro) constitui uma reserva que se espera possa ser finalmente eliminada se, como agora sucedeu, voltar a encontrar-se a boa vontade e melhor espírito de colaboração por parte da RENFE no sentido de concordar

em estender a todo o ano tal circulação ferroviária internacional mesmo que, no período de Inverno seja limitada a uma circulação semanal ou bissemanal em cada sentido.

Para assinalar este serviço resolveu a C. P. fazê-lo preceder duma excursão em automotora a Madrid por via Barca de Alva-Salamanca.

E o êxito do seu anúncio foi de tal ordem que precisamente no dia 31 do mês findo a lotação de 174 lugares de 1.ª classe estava esgotada.

Serão estes os primeiros passageiros a sentir a vantagem duma viagem a Madrid ao longo da linha do Douro beneficiando quer do menor tempo de viagem quer do melhor preço de transporte.

E, neste último aspecto, convém conhecer a par da vantagem de ligações por Salamanca, a economia de preços de viagem em relação ao Porto por quem deseje utilizar aquela via ou pretenda percorrê-la por simples curiosidade turística.

No primeiro caso, são muitos ainda os milhares de emigrantes que residindo ao norte do rio Douro e seguindo a via Pampilhosa/Vilar Formoso congestionam esta última fronteira, além de que vêm sobrecarregado o preço do seu transporte pelo percurso de mais 108 quilómetros no nosso país.

De 24 de Agosto do ano findo até 31 de Maio último seguiram de Porto por via Pampilhosa 41 182 passageiros.

Que movimento se não daria à fronteira de Barca de Alva se parte destes passageiros por ali seguissem e quanto se aliviaria os serviços da fronteira de Vilar Formoso se tal viesse a suceder. Todavia, no referente a este transporte, não se prevê por enquanto o lançamento de qualquer circulação regular, admitindo-se apenas que num ou outro período de ponta (por exemplo férias do Natal) um ou outro comboio de emigrantes possa ser encaminhado pela fronteira de Barca de Alva.

Sob o ponto de vista turístico o restabelecimento das circulações directas entre Porto e Salamanca dá margem para as mais largas apreciações por parte de quem se deseja ocupar dele.

Estão aqui vários triângulos turísticos ferroviários. Analisar cada um destes é descobrir uma nova possibilidade de êxito para a linha do Douro.

Mas neste aspecto não é só à C. P. que corresponde a tarefa do referido encaminhamento pela linha do Douro.

Finalmente há que chamar a atenção para a melhoria das relações pela fronteira de Valença do Minho que incluindo uma nova circulação diária a meio da tarde entre Vigo e Valença vem proporcionar, no período de 1 de Julho a 31 de Agosto, as melhores ligações entre Lisboa/Porto e Vigo/Corunha.

Por esta fronteira, elevar-se-ão assim a três em cada sentido, durante aquele período, o número de circulações diárias entre Porto e Vigo.

A melhoria de ligações por esta fronteira constitui igualmente motivo de satisfação na medida em que permite não só incrementar as relações entre o Minho e a Galiza, já de si bastante notáveis, mas também convidar ao percurso pela linha do Douro tomando como vértices as cidades de Vigo/Corunha, Porto e Salamanca agora bem servidas entre si por modernas automotoras portuguesas e esplêndidos comboios «TER» espanhóis.»

\* \* \*

O novo serviço directo Porto-Salamanca permite estabelecer ligações rápidas com Madrid e com S. Sebastian, Hendaye e Paris — e vice-versa — através da linha do Douro, embora como se referiu atrás, apenas durante a época estival (15 de Junho a 17 de Setembro). Diligenciar-

# Actualidades Ferroviárias



Realizou-se de 9 a 23 de Junho último, a IX Feira Internacional de Lisboa, na qual a Companhia esteve condignamente representada através de um pavilhão que a nossa gravura reproduz e com uma das mais modernas carruagens de 2.ª classe de fabrico nacional, assente num troço de via autêntica e sob uma secção de catenária simples.

O stand da Companhia foi muito visitado pelo público durante todo o tempo que demorou o importante certame e mereceu — como igualmente documentamos — a honrosa visita do Chefe do Estado, Senhor Almirante Américo Thomaz, que no dia inaugural percorreu detidamente o recinto da Companhia acompanhado pelos administradores engs. Mário Costa e Costa Macedo e pelo dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia.

-se à junto da Renfe, face aos resultados desta experiência de agora, tornar esse serviço permanente, durante todo o ano, mesmo que condicionado, se necessário, a um número mais restrito de circulações.

\* \* \*

No final da exposição do sr. eng. Brito e Cunha, vários jornalistas se referiram com apreço e reconhecimento a esta nova atitude da Companhia em procurar esclarecer o público, através dos órgãos da Informação, sobre as suas realizações, intentos e programas — e ao espírito de sinceridade e franqueza que animou toda a reunião que decorria.

A terminar, o dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia cumprimentou a Imprensa e aludiu a acção da C. P., no capítulo da informação, no objectivo de procurar dar sempre satisfação aos utentes do Caminho de Ferro, relativamente às suas reivindicações, aos seus justos pedidos e anseios — que são, necessariamente, quando gerais e ditados pelo interesse comum, os anseios e as aspirações também da Companhia.

## A GRADECIMENTO

*Aos srs. drs. Ramos Dias, Santos e Bandeira*

Graciano José da Silva Recto, assentador de 1.ª classe do distrito n.º 474 (Sousel), vem por intermédio do Boletim da C. P. apresentar os seus agradecimentos aos srs. drs. João Jaurés Ramos Dias, Santos e Bandeira, e bem assim ao pessoal de enfermagem do Hospital de S. José, pela maneira como trataram sua esposa, quando recentemente ali foi submetida a uma melindrosa intervenção cirúrgica.

## DESPEDIDA

João Leonardo Tairocas, ex-fiel de armazém de 1.ª classe, tendo passado à situação de reforma após 40 anos de serviço, vem por intermédio do Boletim da C. P. apresentar cumprimentos de despedida a todos os seus superiores e camaradas, aproveitando a ocasião para aconselhar os antigos colegas a que nunca deixem de servir a Companhia com a maior dedicação.

# PINTURA INDUSTRIAL

## INTRODUÇÃO E ALGUNS PARÂMETROS

PELO ENG. ALBINO TOCHA

DO 2.º GRUPO DO MATERIAL E OFICINAS

O estudo da cor única a aplicar ao material circulante, iniciado há anos, teve como fim, principalmente, as suas vantagens económicas. Actualmente já estamos observando os frutos desse estudo, após uma resolução final, na qual a cor adoptada foi o azul-anil. Pondo de parte a cadeia processada vamos contudo abordar, embora superficialmente, o difícil problema da Pintura.

### 1 — Introdução

Por Pintura se entenderá todo o processo que consiste em revestir um suporte com um produto líquido ou pastoso o qual dá por secagem, uma película aderente decorativa e protectora, destinada a preservar dos diferentes agentes de deterioração: ar, humidade, água do mar, água doce, etc..

O suporte pode ser a parede, a madeira, a tela e, em geral qualquer matéria sólida susceptível de polimento e devidamente preparada para receber o tal produto, vulgarmente denominado «tinta».

No caso de suporte metálico, a aplicação da tinta implica primeiro uma decapagem, um desengorduramento e, muitas vezes também um polimento. Por decapagem entende-se a operação de eliminação dos óxidos aderentes ao suporte: pode ser realizada por jacto de areia ou máquina de picar (decapagem mecânica), pela ação dum ácido sobre o óxido de metal (decapagem química) ou provocando o ataque dos referidos óxidos por um ácido nascente, mais activo que o ácido da solução (decapagem electrolítica). Estas operações devem ser seguidas dum ou vários banhos em água fria.

Também a imersão das peças num banho básico, com o fim de neutralizar quaisquer vestígios de ácido, pode ser muito útil após estas lavagens em água pura.

### 2 — Composição

Uma tinta é um produto complexo, mais ou menos fluido, cujos principais componentes, são:

#### *Aglutinante*

Normalmente é um óleo vegetal (de linhaça ou de soja) que em contacto com o ar se transforma numa resina sólida dando uma película que protege o material pintado.

#### *Pigmento*

Constitui o elemento colorante, sendo quimicamente um composto de sais ou óxidos metálicos.

#### *Diluente*

É todo o material volátil, qualquer que seja a sua natureza ou composição, destinado a diminuir a viscosi-

dade duma tinta. Como exemplo, temos a essência de trecentina.

#### *Sicativos (secantes)*

São produtos, normalmente de origem vegetal, com a propriedade de solidificarem as tintas com que se mistura, transformando-se numa película mais ou menos dura e elástica, quando por exposição ao ar ambiente, em camada fina, durante certo tempo. São à base de compostos metálicos, como por exemplo: resinatos, naftanatos, linoleatos de chumbo, de manganésio, de cobalto, etc.. Um sicativo de má qualidade conduz a uma camada enrugada e quebradiça.

### 3 — Alguns parâmetros

#### 3.1 — *Limpeza*

A operação fundamental a realizar antes de empreender qualquer Pintura, é limpar adequadamente o suporte, libertando-o de todos os possíveis contaminantes prejudiciais que são principalmente o casco de laminagem, a ferrugem, a humidade e sujidade.

#### 3.2 — *Rugosidade do suporte*

Na realidade, se o suporte é um pouco enrugado, melhora a adesão da tinta, mas, se já está muito corroída, a tinta pode não chegar ao fundo dos poros e forma «pontes» sobre eles, o que, por um lado, tem o inconveniente de deixar intercalado bolsas de ar entre a tinta e o suporte e, por outro, de facilitar a ruptura da película nesses pontos, ficando, portanto o material exposto ao ataque.

#### 3.3 — *Esquema*

Há que ter em atenção o esquema da Pintura. Efectivamente, as tintas das diferentes camadas não são iguais, e é preciso seguir o mais rigorosamente possível as prescrições do fornecedor, pois todas as camadas têm funções umas em relação às outras.

As tintas apropriadas para aplicar directamente sobre os suportes, são chamadas «primários». Então, um primário deve possuir boa adesão ao suporte e por sua vez, uma superfície de natureza tal que as camadas de tinta subsequentes possam a ela aderir convenientemente.

#### 3.4 — *Durabilidade*

Uma vez concluída a Pintura, ela fica praticamente sujeita à ação de um número considerável de elementos que sobre ela actuam de modo mais ou menos permanente (luz, calor, vento, chuva, poeiras e fumos) e que



Ordem Geral do Conselho de Administração  
n.º 166

## REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que, na sequência das medidas destinadas ao lançamento da nova organização dos serviços e com base em estudos cujas linhas gerais foram aprovadas pelo Conselho de Administração, este, na sua sessão de 11 do corrente, deliberou:

- 1 — Extinguir o actual SERVIÇO CENTRAL DO PESSOAL;
- 2 — Criar o DEPARTAMENTO DO PESSOAL, directamente dependente da Comissão Executiva, compreendendo:
  - o SERVIÇO DE GESTÃO CENTRAL;
  - os SERVIÇOS MÉDICOS;
  - o SECTOR DE SEGURANÇA DO TRABALHO;
  - o SECTOR DE PSICOTECNIA;
  - o SECTOR DE ASSISTÊNCIA SOCIAL.

Esta deliberação entra imediatamente em vigor.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Mário de Figueiredo

tendem a modificar progressivamente a sua aparência e propriedades, isto é, a deteriorá-la. Constitui esta, mais um parâmetro a respeitar.

### 3.5 — Sicatividade

Este parâmetro refere-se à rapidez de secagem, e está relacionado com a presença de radicais orgânicos (série etilénica) do seu sicativo. O tempo de secagem é fundamental: na realidade, se não deixarmos secar devidamente podem dar-se misturas inconvenientes das várias camadas e, se deixarmos secar de mais, pode acontecer que a camada de base fique prejudicada pelo tempo excessivo de secagem.

A influenciar este parâmetro temos a utilização ou não utilização do calor para a secagem da tinta: podem utilizar-se fornos, lâmpadas (de luz visível ou de infravermelhos) e a indução eléctrica (nas peças metálicas).

Estes são os principais parâmetros que, devidamente estudados e combinados, permitirão obter uma camada contínua, impermeável e duradoura.

# ANIVERSÁRIO

39 anos ao serviço da CP

O Boletim da C. P. completa neste mês trinta e nove anos de existência — o que não deixa de ser na época conturbada e difícil em que vivemos, consoladoramente, uma singular longevidade! E mais ainda: uma prova conclente de continuidade e um exemplo vivo de fidelidade aos princípios que se inscreveram, desde o seu início, nos objectivos da Revista — servir a C. P., como tão estreitamente se tem defendido, sempre com a maior devoção, a mesma fé e o mesmo ardor.

Abre-se agora na sua frente a ampla e ridente estrada do 40.º ano, que entre nós, ferroviários, é de soe celebrar-se com relevância, e que temos a intenção de assinalar condignamente no ano próximo, até em razão de justa homenagem de despedida ao nosso director, eng. Espregueira Mendes, que passará à situação de reforma, por limite de idade.

Fundado corajosamente em 1929 pelo eng. Lima Henriques, o Boletim tem constituído para os seus editores uma fonte de trabalho árduo, constante exaustivo, mas também atraente — apesar de todas as vicissitudes que condicionam a sua acção (atente-se que para uma tiragem mensal de 15 mil exemplares, não se possui corpo redacional privativo, nem sequer arquivos ou instalações próprias). No entanto, a Revista tem-se dedicado, de corpo e alma, e com patenteado desejo de actualização, ao mundo do caminho de ferro — desse caminho de ferro que Louis Armand asseverou que, se não tivesse sido inventado no século XIX, teria de ser descoberto no nosso tempo...

Nesta tarefa, e particularmente ao serviço da C. P., temos procurado sempre guiar-nos pelo *bom senso*, esse «porteiro do espírito» de que nos falava Daniel Stern, «cuja missão é não deixar entrar nem sair as ideias suspeitas» — e do mesmo modo evitar o *exagero* «essa mentira das pessoas honestas» no dizer de José de Maistre.

Pela constância da larga tiragem mensal das nossas edições e pelo quase absoluto silêncio recebido dos leitores ferroviários — «o silêncio é uma forma de aplauso nacional», como dizia Leitão de Barros —, estamos cientes que continuamos a ser úteis à classe e a unir, como denominador comum, todos os assinantes, servidores da Companhia. E de que somos, de certo modo, o veículo de ligação entre a grande família ferroviária portuguesa — dentro de um nível literário que, mal ou bem, é nosso, não o solicitamos de ninguém, ao invés de muitas outras publicações da especialidade que contratam pessoal de fora para assegurar as suas feituras.

Os nossos amigos compreenderão, todavia, as dificuldades que não podemos vencer e as limitações que não podemos superar. E é dentro desses condicionalismos — já crónicos e quase irremediáveis — que o *Boletim da C. P.* irá prosseguir na sua senda, diligenciando modestamente desenvolver a sua acção, convicto de que serve, o melhor que pode e sabe, os interesses da Companhia.

E se, por vezes, nessa acção divulgadora, nos deixarmos fascinar pelo que de melhor desejariam para a Empresa e para os ferroviários, entusiasmamo-nos e recorrendo a expressões ditirâmbicas para certas notícias de evidente repercussão, se por vezes «tomamos um pirlampo por uma estrela», no dizer de Grasset, isso só prova que, na realidade, «procuramos uma estrela»!

O EDITOR

● Foi recebido um telegrama da Câmara Municipal do Barreiro congratulando-se e felicitando a Companhia pela próxima entrada ao serviço dos dois novos barcos — *Minho* já recebido e *Douro* a receber em fins de Agosto — da carreira Lisboa-Barreiro.

● Segundo comunica a Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, foi criado um Comité de Transportes Ferroviários do Maghreb (C. T. F. M.) cuja função consiste em harmonizar os transportes ferroviários entre os países do Maghreb (Argélia, Tunísia e Marrocos).

● Foi nomeado médico da 2.ª Secção Sanitária, com sede em Vila Real, o sr. dr. Orlando Pereira de Sousa Branca e médico da 130.ª Secção Sanitária, com sede em Mercês, o sr. dr. Manuel Joaquim Carlos Moleirinho.

● Realiza-se em Avinhão, França, de 3 a 5 de Outubro, a reunião plenária dos directores das Relações Públicas das Administrações ferroviárias filiadas no CIPCE. A C. P. designou como seus representantes os srs. dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia e João Frederico Pires, representante geral da Companhia em Paris.

● A reunião dos directores dos Serviços de Finanças das Administrações filiadas na U. I. C. realiza-se este ano em Lisboa, de 25 a 27 de Setembro próximo. As sessões de trabalho decorrerão no Hotel Mundial estando a cargo das Relações Públicas da Companhia o programa social em honra dos delegados.

● Realizou-se em Viena de Áustria, de 17 a 22 de Junho findo, o Simpósio das Grandes Velocidades no Caminho de Ferro, com a assistência de técnicos de renome na ferrovia, na indústria e na cátedra. O problema dominante da reunião, presidida por técnicos ferroviários da União Soviética, Japão, América e Grã-Bretanha foi o das elevações das velocidades até 500 km/h, segundo o traçado clássico nalguns casos ou recorrendo a técnicas não convencionais, em quase todos os outros.

● Deslocaram-se em princípios de Julho corrente a Bruxelas, em missão U. I. C.-METRA INTERNACIONAL (Associação destinada a estudar o estabelecimento de uma gestão centralizada do tráfego ferroviário de mercadorias) os srs. engs. Francisco de Almeida e Castro, Eduardo Ferrugento Gonçalves, Duarte Neves e Brito Neves.

● Vai realizar-se em Wiesbaden, na Alemanha, de 11 a 13 de Setembro próximo, a reunião de directores do Pessoal de Caminhos de Ferro. A C. P. far-se-á representar pelo sr. eng. José Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação.

● Terá lugar em Aarhus, na Dinamarca, de 22 a 26 de Agosto próximo, a Assembleia Geral da FISAIC (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários), de que a C. P. é associada. A Companhia será representada nessa Assembleia pelo sr. dr. Élio Cardoso, na sua qualidade de editor do Boletim da C. P.

● A Câmara Municipal de Lisboa contratou o arquitecto Adriano de Almeida Cavacas para executar o estudo do nó ferroviário de Lisboa.

● Em Junho passado, inaugurou-se em Lisboa, na rua Filipe Folque, 49-A, o restaurante «A Carruagem», decorado com motivos inspirados em temas de caminho de ferro. A sala de jantar, com 28 lugares, reproduz um



vagão-restaurante dos mais modernos comboios europeus. A entrada é decorada com a frente de uma vetusta máquina, a 023 da C. P., num conjunto de grande efeito.

● Ao comemorar-se em 25 de Junho último, o centenário do artista Jorge Colaço — a quem se devem entre outras preciosidades, os valiosos painéis que decoram o vestíbulo da estação de Porto-S. Bento — a Câmara Municipal de Lisboa promoveu uma exposição, no Palácio das Galveias, com alguns dos notáveis trabalhos do Mestre. Estiveram expostas algumas fotografias de Porto-S. Bento.

● Ao XII Salão Internacional de Fotografia dos Ferroviários, organizado na Bélgica sob os auspícios da FISAIC e que abrirá a público de 15 a 22 de Setembro próximo, em Ostende, concorreram os seguintes agentes da C. P.: srs. Américo Pereira Costa, Armando Vasques Borges, Armando António Rico e Armando Ginestal Machado. Número total de produções entregues: 8.

● Para frequentarem o Curso de Bruges de 1969, promovido pela U. I. C. no Colégio Europa e o seu complemento em Paris, na sede da U. I. C., foram designados os srs. eng. Artur Alves Ribeiro Júnior, chefe do Serviço de Conservação da Via e Obras e dr. Manuel António da Fonseca, chefe do Serviço da Contabilidade.

● Os peritos da missão francesa «Sofrérail» em Lisboa, que estudam a reorganização da Companhia, ao terminarem a primeira fase dos seus trabalhos, ofereceram uma recepção no dia 12 do corrente no Hotel Tivoli aos altos dirigentes da C. P. mais directamente ligados aos estudos daquela organização.

● No prosseguimento da mecanização das bilheteiras das estações, vão ser adquiridas mais 10 máquinas emissoras de bilhetes «Hugin», equipadas com teclas de repetição.

● Foi publicado o Relatório e Contas da «Eurofima» — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário, com sede na Suíça e de que a C. P. é membro. A Sociedade continua a distribuir o dividendo de 4% por cada acção.

● Já foram entregues à Administração da Companhia, pelos autores do projecto, os elementos relativos à construção do Centro de Formação do Pessoal no Entroncamento. Consultadas diversas empresas construtoras foi fixado o dia 14 de Agosto, pelas 15-30 horas, para abertura das propostas.

● Em 3 de Julho corrente deu entrada na Colónia de Férias da Praia das Maçãs o primeiro turno de estagiários composto por 141 rapazes e 116 raparigas, filhos de ferroviários.

● Foram adjudicados ao empreiteiro Victor do Nascimento Gonçalves Serra os seguintes trabalhos de renovação e substituição de carris: Amoreiras-S. Marcos e Vendas Novas-Torre da Gadanha (substituição de carris); Palmela-Setúbal, Setúbal-Funcheira, Barreiro-Pinhal Novo, Pinhal Novo-Palmela e Km 81,000 a Vale do Guiso, na linha do Sado (renovação).

● Por decreto-lei conjunto dos Ministérios das Finanças e das Comunicações, foi autorizada a C. P. a emitir nos anos de 1968 a 1970, obrigações por séries, até ao limite de 930 mil contos, para facultar a execução de empreendimentos compreendidos no III Plano de Fomento. As obrigações a emitir gozarão do aval do Estado e serão isentas dos impostos definidos pelo art.º 3.º do decreto-lei n.º 39 531.

## TRANSCRIÇÕES

# SOFRÉRAIL

## DEZ ANOS AO SERVIÇO DA ASSISTÊNCIA TÉCNICA

A «Sofrérail», sociedade francesa de estudos e realizações ferroviárias, acaba de receber o «Óscar» da exportação, ou seja, a mais alta recompensa que uma empresa francesa pode ambicionar, para o sector da engenharia e dos serviços.

Ao entregar este diploma ao eng. A. Porchez, director da «Sofrérail», em 27 de Março último, o secretário de Estado da Economia e Finanças, Nungesser, declarou recompensar dez anos de esforços de assistência técnica, assim definidos pelo júri na citação em que a «Sofrérail» era considerada a «número um no mundo da engenharia ferroviária».

Tanto pelos serviços e consultas dos peritos, como pelos métodos e técnicas que preconiza e aplica, esta organização conseguiu fazer-se reconhecer em todo o Mundo pelo valor indiscutível das suas realizações, em matéria de transportes ferroviários.

Com o apoio da S. N. C. F., mas dentro de um domínio próprio que só ela soube criar, a «Sofrérail» desempenha um duplo papel na mediação e na direcção de tarefas que é unanimemente reconhecido e apreciado, tanto pelos organismos internacionais como pelos países que desejam modernizar-se ou estão em vias de desenvolvimento.

### *Da S. N. C. F. à «Sofrérail»*

Com a sua presença nesta manifestação de apreço público, os srs. Ségalat, presidente do conselho de administração da S. N. C. F., Roger Guibert, director-geral, Jules Antonini, secretário-geral, Lefort e Hutter, directores-gerais adjuntos, Camille Martin, director do Material e Tracção, quiseram demonstrar a atenção dada pela S. N. C. F. à «Sofrérail» que é, sem dúvida, e a vários títulos, a sua obra e o seu prolongamento no estrangeiro.

Lembremo-nos que, nos anos que se seguiram à guerra, muitas redes tiveram de fazer face às difíceis empreitadas de reconstrução e renovação de linhas. Mas, algumas delas, por carência de meios, não puderam resolver os problemas suscitados pela necessidade de se modernizarem.

A reputação da S. N. C. F. e a sua franca disposição em deixar examinar as suas realizações técnicas para aconselhar os que as desejavam adoptar, provocaram um apelo aos técnicos ferroviários franceses.

Com a aplicação da electrificação em corrente industrial, este papel, assegurado de ano para ano, tomou, a partir dos anos 1952-1953, ainda maior relevância: a Inglaterra e o Japão foram estudar esta técnica em França; Portugal e o Luxemburgo requereram uma ajuda mais larga e, finalmente, a União Indiana, em 1957, solicitou uma estreita colaboração para o estudo de um projecto relativo à electrificação de 1500 quilómetros de vias e a vigilância da sua realização.

Assim, este género de concursos adquiriu uma tal extensão que os problemas expostos pelos numerosos peritos e a remuneração dos serviços prestados tornaram-se cada vez mais difíceis de resolver, no quadro da S. N. C. F. Em Julho de 1957, por sugestão do Ministério das Obras

Públicas, criou-se a «Sofrérail», sociedade anónima com o capital social de 550 mil francos, quantia elevada a 1100 mil em Julho de 1967.

Financeiramente, a «Sofrérail» só pertence à S.N.C.F. em um terço do seu capital, sendo os outros dois terços garantidos pelos grandes Bancos de comércio. Mas, tecnicamente, ela está-lhe profundamente associada.

O director-geral da «Sofrérail» e os membros dos seus quadros permanentes saíram da S. N. C. F. que lhe dá igualmente o mais completo e decisivo apoio dos seus gabinetes de estudos e a assistência dos seus engenheiros e técnicos.

### *Os clientes da «Sofrérail»*

Em dez anos, cinquenta e três países confiaram-lhe os seus trabalhos: catorze encarregaram-na da elaboração de um plano completo de modernização da sua rede e seis outros solicitaram-lhe uma assistência de longa duração para a realização dessas modernizações.

Acrescentemos ainda que a «Sofrérail» foi escolhida como especialista pela O. C. D. E. (Organização Cooperativa e de Desenvolvimento Económico), pelo B. I. R. D. (Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento), pelo P. D. N. U. (Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas), etc., etc.. Damos estas informações porque



O eng. A. Porchez, director-geral da «Sofrérail», recebendo o «Óscar» das mãos do secretário de Estado da Economia e Finanças do Governo francês

elas explicam por si as apreciações do júri do «Óscar», embora os organismos internacionais não sejam os únicos clientes da «Sofrérail». Com efeito, os Governos, as Administrações de Caminhos de Ferro, as grandes sociedades dispondão de instalações ferroviárias, alguns organismos de cooperação técnica, e até os gabinetes de estudos franceses, holandeses, americanos, canadianos, etc., não especializados nas técnicas ferroviárias, têm igualmente recorrido aos serviços da «Sofrérail».

Alguns exemplos concretos escolhidos ao acaso caracterizam a universalidade da ação empreendida pela «Sofréail».

Em 1962, no Sudão, a pedido do B. I. R. D., estabeleceu-se um plano de desenvolvimento da exploração dos caminhos de ferro e dos seus serviços anexos.

Em 1963, deu-se começo às conferências em curso com a Espanha, de acordo com o B. I. R. D., para o estabelecimento de um plano de reorganização e de renovação da RENFE, a que se irão seguir outros contratos similares no decorrer dos próximos anos.

Em 1964, na Colômbia, estudou-se o transporte por «contentores» seguido da organização da exploração, segurança nos transportes, precos de custo e tarifas.

Passando a 1967: a «Sofrérail» interviu em 27 países diferentes. Em Espanha, renovaram-se antigos contratos e estabeleceram-se outros; na Roménia, lançou-se a electrificação; na União Indiana, criaram-se instalações fabris e máquinas de via; no Daomé, na Coreia do Sul, em Moçambique e em Angola, procedeu-se a estudos gerais dos transportes e da sua coordenação. Outros projectos surgiram entretanto. Eles desenvolveram-se e chegam em 1968 a Portugal, à Colômbia, ao Chile e ao Brasil.

Este panorama conciso é impressionante mas devemos sublinhar que todas as actividades do caminho de ferro são praticamente o único objectivo dos trabalhos da «Sofréail», desde os mais complexos aos mais distintos, dos mais abstractos aos mais concretos.

### *Os meios...*

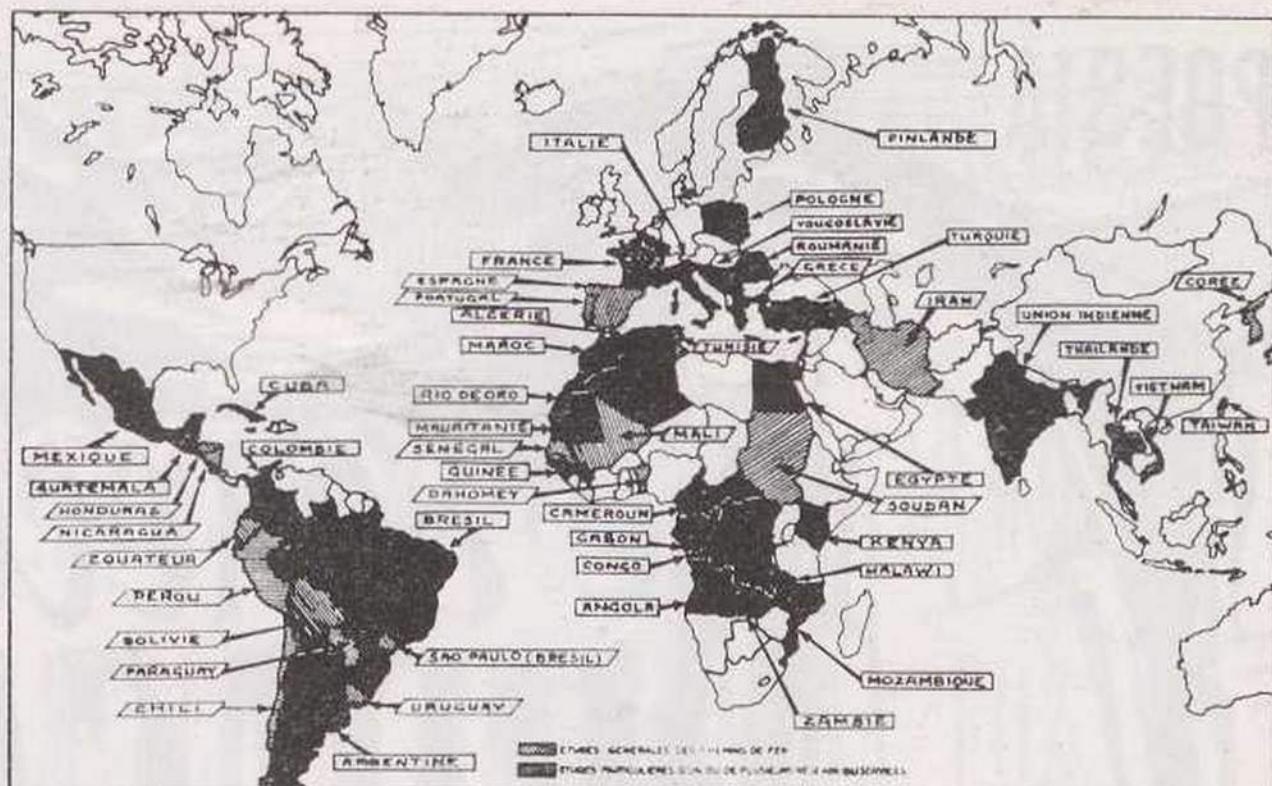
À primeira vista, os meios são os mais limitados ; na direcção, estão cerca de 30 pessoas, constituindo uma célu-  
la económica e financeira que trata das questões da  
economia dos transportes.

Mas a este rol, convém acrescentar os especialistas, cujo efectivo varia segundo as missões em curso de realização, numa média de 60.

Estes peritos são ferroviários — engenheiros, pessoal dirigente não diplomado, técnicos de formação e de categorias diversas, especialistas e também advogados com bastante prática, escolhidos em função de uma missão muito precisa. A S. N. C. F. destaca-os para a «Sofréail» durante um tempo, mais ou menos longo, necessário para a realização dos estudos. Recebem, se preciso, uma formação complementar, sob o ponto de vista económico, psicológico e comercial, e mesmo linguístico. Mais de trezentos dentre eles, em dez anos, dignificaram assim o nome da técnica francesa em todo o Mundo.

### *... e os métodos*

O contrato define com exactidão os problemas a resolver, tarefa delicada que dura, por vezes, um ou dois anos, e exige, com frequência, o envio de primeiras mis-



## A expansão dos estudos ferroviários da «Softérrail» no Mundo

sões encarregadas de observar as necessidades existentes.

Em seguida, torna-se necessário escolher os peritos: indispensavelmente, os conhecimentos profissionais não são, por si próprios, suficientes; é necessário, também, conciliar a autoridade com o tacto, duas qualidades essenciais para o bom êxito de qualquer missão.

Na mesma localidade, durante uma permanência que durará algumas semanas ou mesmo meses, os peritos terão de reunir informações e documentação, estabelecer contactos directos e estreitos com as individualidades competentes do caminho de ferro e com as administrações locais.

Regressam depois a França, altura em que, na sede, se procede à conclusão dos estudos.

Não se trata, repare-se, de imitar as soluções ou os métodos da S. N. C. F., mas de escolher, em vista dos bons resultados obtidos noutros países, as que melhor correspondem ao problema exposto tendo em conta as características económicas, técnicas e sociais do país em causa.

Um relatório, eventualmente acompanhado de documentos de execução é então estabelecido. A sua importância é valiosa.

Não se deve olvidar, principalmente, que as opiniões prestadas aos clientes que nela confiam, podem comprometer o conselheiro, e que, nos sectores em questão, elas provocam, muito frequentemente, decisões pesadas, de consequências financeiras, e por vezes mesmo com repercussão sobre a economia geral dos países considerados.

Para a execução destas tarefas delicadas — apesar de uma concorrência internacional reduzida, com eventualidades de toda a espécie, face a interlocutores por vezes imbatíveis — a «Sofréail» conquistou um lugar notável neste mercado, mantendo-se independente e objectiva e esforçando-se por compreender os problemas e os homens.

Os seus peritos são apreciados pela qualidade do seu trabalho e pela sua maneira de proceder: «Eles vêm como colegas e não como professores...»

### *Em conclusão*

Estas palavras do director de uma rede ferroviária estrangeira não definirão, de modo claro e preciso, o aspecto humano da assistência técnica, prestada pela «Sofrérail» ao mundo ferroviário?

(Dr. La Vie du Raiti)

Tradução e adaptação de VICÊNCIA TAPADINHA  
Escriturária da Secretaria da Administração

# POESIA



POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

Bragança, minha Bragança,  
Há quanto que te não vejo,  
Há quanto vivo em desejo  
E calo em mim doce esp'rança  
De te apertar meigamente,  
De sentir o teu calor,  
De te falar neste amor  
Que me prende à tua gente...

Quase trint'anos volvidos,  
Não me esqueceu teu regaço,  
Nem a afeição e o abraço  
Com que ficámos unidos...  
E os dias belos, vividos,  
Que a vida em ti me reteve  
São inda flocos de neve  
A deslumbrar meus sentidos...

E ao recordar-te, Bragança,  
O meu peito, embevecido,  
Sente um prazer desmedido  
De te trazer à lembrança...  
E penso, penso e medito:  
Nos teus locais de eleição,  
Nos jardins, na solidão  
Do teu rio pequenito:  
Nos teus cantos e recantos  
Que, a cantar hino à beleza,  
Dizem que a mãe-natureza  
Te bafejou com encantos;  
No teu Castelo altaneiro  
A dominar cumeadas,  
A cantar glórias passadas  
E a chamar o forasteiro  
Que, subindo à Cidadela,  
Pelos Costas e caminhos,  
Vai viver teus pergaminhos  
De cidade-sentinela...

Penso na velha Muralha,  
Por ameias rendilhada,  
E na memória afamada  
Dum cerco ou duma batalha  
Em que o nobre bragançano,  
De lança ou arma aperrada,  
Ficou de alma bem lavada,  
P'ra honra do trasmontano...

Se o teu soldado valente  
Lutou, venceu ou caiu,  
A glória sempre o cobriu,  
Por ser audaz combatente...  
Na Grande Guerra deixou  
Calor, sangue e lealdade  
E, em rasgos de heroicidade,  
A Portugal sempre honrou.  
E como também se deu  
Na dura luta africana,  
Tu possuis, do Gungunhana,  
Um curioso troféu...

Porque tens doce maneira  
De acarinar quem abraças,  
Penso na S'nhora das Graças,  
Tua excelsa padroeira...  
E, com respeito e civismo  
Por tudo aquilo que é teu,  
Penso em S. Bartolomeu,  
Como de fonte de turismo...

Penso na delicadeza  
De jóia bela e tão rara  
Que, por te ser muito cara,  
A guardas com avareza:  
Essa «Domus» medieval,  
Na Cidadela incrustada,  
É, da Nação, bem amada,  
Por ímpar em Portugal...

Penso em teu belo Museu,  
Ao qual, o Abade Baçal,  
Deu forma monumental.  
Nas pedras que recolheu...  
E do Loreto à Estação,  
Do Sabor ao Principal,  
Da Sé à Feira ou Toural,  
Penso em teu belo torrão...

Mas penso, com emoção,  
Num homem de valimento  
Que vive, em seu monumento,  
A deslado da Estação:  
Abílio Beça se chama,  
Conselheiro de valor,  
Tornou-se ainda maior,  
Por gesto que lhe deu fama:  
Na sua perseverança,  
Em luta e tenacidade,  
Levou, a bem da Cidade,  
O comboio até Bragança.  
Deu-te, assim, vitalidade,  
Alma, vida e a certeza  
De ser's terra portuguesa  
A gozar prosperidade...

Ligada ao pais inteiro,  
Por airosa via estreita,  
Ficaste feliz, satisfeita,  
Liberta do cativeiro...  
E, de linhas sedutoras,  
P'ra maior comodidade,  
Tens, hoje, a felicidade  
De boas automotoras  
Que, p'ra mais riqueza tua  
E da fértil região,  
Andam em circulação  
Na linda linha do Tua...



# COM O TRADICIONAL BRILHANTISMO DISPUTARAM-SE NA FIGUEIRA DA FOZ OS XII JOGOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS

REPORTAGEM DE ANTÓNIO NUNES

CHEFE DE SECÇÃO DA SECRETARIA DA DIRECÇÃO-GERAL

**C**OM o alto patrocínio da Companhia, da F. N. A. T., da Sociedade Figueira-Praia, da Comissão Municipal de Turismo local e do nosso *Boletim*, efectuaram-se, uma vez mais, na linda cidade da Figueira da Foz, os Jogos Desportivos Ferroviários, que este ano tiveram a sua décima segunda edição e se realizaram de 23 a 25 de Maio.

Estes Jogos de 1968 estavam enquadrados no programa de realizações do XXIII Congresso da USIC (Union Sportive Internationale des Cheminots).

Infelizmente as greves registadas na altura em França não permitiram a deslocação dos delegados dos países inscritos no referido Congresso, pelo que o mesmo não se efectuou.

Estava preparado um programa de certo modo aliciante para os nossos hóspedes, que muito iria encantá-los, — estamos certos disso —, mas a Organização depois de aturado trabalho e de vencidas muitas barreiras viu, com justificada mágoa, anulados os seus esforços.

Resta-lhes, todavia, a consolação de que não foi por culpa sua que o Congresso da USIC não se realizou em Portugal.

Queremos, antes de mais nada, salientar o interesse que mereceu às altas esferas da Companhia o citado Congresso e a realização dos Jogos Desportivos Ferroviários deste ano. Dignou-se comparecer na Figueira da Foz, na cerimónia de abertura, o ilustre director-geral da Companhia sr. eng. Espregueira Mendes, tendo o nosso muito digno administrador sr. eng. Costa Macedo, que se fez acompanhar de sua gentil esposa madame Costa Macedo, presidido à cerimónia do encerramento dos Jogos e ao habitual almoço de confraternização.

A presença de tão altas individualidades, representantes da Administração e da Direcção-Geral da Companhia, causou viva alegria e até emoção em quantos participaram nas jornadas desportivas ferroviárias, independentemente do estímulo que todos sentiram e viveram.

## ABERTURA DOS JOGOS

A esta tradicional cerimónia presidiu o nosso director-geral, que se fazia acompanhar dos srs. engs. Vasco Viana, Joyce Dinis, António Abreu e Batalha Jardim, vendo-se ainda na tribuna de honra outras individualidades.

Desfilaram diante das entidades presentes todos os atletas que intervieram nos Jogos. Foi pena que tivesse caído chuva incessantemente que muito veio prejudicar e até alterar o programa previamente estabelecido.

Falou o sr. eng. Espregueira Mendes que afirmou encontrar-se na linda cidade da Figueira da Foz, com todo o prazer, para assistir ao inicio das provas finais dos Jogos de 1968. Lembrou o nome do sr. eng. Horta e Costa, recentemente falecido, a quem prestou sentida homenagem e fez votos para que as provas a realizar decorressem com o maior brilhantismo.

Seguidamente foi guardado um minuto de silêncio à memória do antigo e prestigioso chefe do Departamento do Material e Oficinas e que foi, como se sabe, lídimo representante da USIC em Portugal.

## ATLETISMO

Participaram na prova de 1500 metros, aproximadamente, 16 atletas que representaram o Barreiro, Campanhã, Entroncamento e a Figueira da Foz, tendo apenas chegado ao fim da corrida 15, pois um deles desistiu.

Como vem sendo hábito a meta encontrava-se instalada dentro do campo de jogos «Eng. Horta e Costa», propriedade do grupo local. Cortou o fio de chegada em primeiro lugar Pedro Lemos, que fez uma corrida brilhante, depois de ter travado interessante luta com o seu companheiro de equipa Joaquim Pinto, cujo 2.º lugar foi prémio justo para o seu magnífico comportamento. Se-



O nosso ilustre director-geral eng. Espregueira Mendes assiste, juntamente com outras individualidades, à cerimónia de abertura dos Jogos

gariram-se-lhes três atletas do Entroncamento que garantiram, com muito valor, o primeiro lugar por equipas.

Eis as respectivas classificações individuais e por equipas :

- 1.º — Pedro Lemos (Figueira da Foz) ;
- 2.º — Joaquim Pinto (Figueira da Foz) ;
- 3.º — João Canaverde (Entroncamento) ;
- 4.º — Amílcar Ferraz (Entroncamento) ;
- 5.º — João das Neves (Entroncamento) ;
- 6.º — António Rosa (Campanhã) ;
- 7.º — António Lopes (Campanhã) ;



Parada dos atletas intervenientes em todas as provas

- 8.º — Braço Forte (Barreiro) ;
- 9.º — Agostinho Mesquita (Campanhã) ;
- 10.º — António Ferreira (Campanhã) ;
- 11.º — Manuel Dias (Barreiro) ;
- 12.º — Luís Iria (Barreiro) ;
- 13.º — José Vieira (Entroncamento) ;
- 14.º — José Baptista (Figueira da Foz) ;
- 15.º — Manuel Jesus (Figueira da Foz).

#### Por equipas

- 1.ª — Entroncamento
- 2.ª — Figueira da Foz
- 3.ª — Campanhã
- 4.ª — Barreiro

#### BASQUETEBOL

Devido ao mau tempo foram transferidos para o salão da Naval 1.º de Maio, gloriosa colectividade figueirense a quem muito devem os ferroviários, todos os jogos de basquetebol, com excepção da final que se efectuou no campo «Eng. Horta e Costa».

No primeiro dia — ou seja em 23 — disputaram-se os jogos Campanhã-Lisboa e Figueira da Foz-Barreiro, que tiveram os resultados, respectivamente, de 55-49 e 39-53.

A pugna entre nortenhos e lisboetas correspondeu inteiramente à expectativa e os ferroviários de Campanhã viram-se em sérios embaraços para levar de vencida os de Lisboa.

O segundo jogo, ou seja a partida Figueira da Foz-Barreiro, não correspondeu ao que se esperava, pois aguardava-se uma luta emocionante e ela não se verificou. Todavia, os homens da Figueira da Foz, onde o magnífico jogador que é Vítor Costa não conseguiu brilhar como de costume, encontraram pela frente uma turma que soube contrariar o seu jogo explorando habilmente o contra-ataque.

No dia seguinte houve apenas um encontro : Figueira da Foz-Lisboa, para apuramento dos 3.º e 4.º classificados, uma vez que estavam encontrados os finalistas do torneio (Barreiro e Campanhã).

Lutou-se com muito ardor na partida entre figueirenses e lisboetas e imperaram os nervos. Quando assim acontece falta a clarividência necessária e o basquetebol exibido nunca pode atingir grande nível. Foi precisamente o que sucedeu neste encontro.

Venceram os figueirenses que conquistaram, justamente, o 3.º lugar.

Finalmente, chegou o dia do jogo desejado por todos e diga-se desde já que nortenhos e barreirenses proporcionaram um bom espetáculo, com fases de agradável basquetebol.

Os ferroviários do Barreiro, superiormente comandados pelo possante José Valente, sobrepuaram-se aos homens de Campanhã, conquistando com inegável brilho o título de campeões, reeditando, assim, a proeza do ano passado.

Parabéns às duas equipas pelo magnífico espetáculo proporcionado.

Não distinguimos nomes porque todos foram dignos adversários uns dos outros.

O melhor marcador da competição foi João Vítor Costa (63), como, aliás, tem acontecido nos anos anteriores.

Arbitraram os jogos os conhecidos juízes de Coimbra, António Baptista, Carlos Tomás, Raul Galvão e João dos Santos.

Seguem-se os nomes dos componentes das equipas, indicando-se entre parêntesis a quantidade de pontos marcados por cada um, e a respectiva classificação final :

BARREIRO — José Valente (41), William Landeiroto (10),

José Narciso, Manuel Jorge (26), António Soares (12), Carlos Piteira, Rui Pacheco (16) e Carlos Alberto.

Melhor marcador : José Valente (41).

**CAMPANHÃ** — José Varela (11), Joaquim Morgado (5), António Matos (29), José Viseu (12), Fernando Felisberto (20), Abílio Serafim (8), Daniel Pinto, Jorge Meneiro, Fernando Leão e Nelson (2).

Melhor marcador : António Matos (29).

**FIGUEIRA DA FOZ** — Hermínio Domingues (4), Virgílio Galvão (8), José Castelhano, João Vítor Costa (63), Ramos da Costa (5), António Girão, José Mesquita, Armando Lopes (18) e António Tarrafa.

Melhor marcador : João Vítor Costa (63).

**LISBOA** — Joaquim da Mota (2), José Espadinha, Emanuel Góis (41), José Caeiro, José Manuel, Manuel Bastos (4), João Geraldo, Ramiro Ruivo (12), Aníbal Jorge (21) e Faria Ferreira (20).

Melhor marcador : Emanuel Góis (41).

#### Classificação final

	J.	V.	D.	P. M.	P. S.	P.
1.º — Barreiro .....	—	2	2	—	105	71 6
2.º — Campanhã .....	—	2	1	1	87	101 4
3.º — Figueira da Foz .....	—	2	1	1	98	104 4
4.º — Lisboa .....	—	2	—	2	100	114 2

#### REMO

##### «Yolles» de 4

Compareceram para disputar a regata apenas duas tripulações, sendo uma da Figueira da Foz e a outra de Lisboa.

A chegada verificou-se em frente à Avenida Saraiva de Carvalho e a partida foi dada nas proximidades de Fontela.

Os remadores de Lisboa surpreenderam toda a gente com a magnífica prova feita, pois uma avaria irremediável numa «forqueta» de um dos remos fê-los atrasar, impedindo-os de discutir a vitória final.

Ganhou a equipa da Figueira da Foz que teve de se empregar a fundo para vencer os seus valorosos adversários.

Todavia, atendendo às condições de manifesta inferioridade em que actuaram os remadores de Lisboa, a organização decidiu, muito louvavelmente, anular a prova que será repetida, provavelmente, no corrente mês de Julho.

Constituição das tripulações :

**FIGUEIRA DA FOZ** — Timoneiro: Augusto Fernandes; Daniel Cardoso, José de Oliveira, Joaquim Cardoso e António de Almeida.

**LISBOA** — Timoneiro : Acácio Ferreira; Domingos Bento, Luís Alves, Filipe Junceiro e Manuel Bento.

#### TÉNIS DE MESA

Tivemos como novidade a disputa de um torneio individual, independentemente da habitual competição por equipas cujas meias-finais se realizaram no dia 23, à tarde,



Chegada do 1.º classificado da prova de atletismo : Pedro Lemos, da Figueira da Foz

tendo-se efectuado os jogos Figueira da Foz-Entroncamento e Lisboa-Sernada, com os resultados, respectivamente, de 1-5 e 5-2.

Na equipa da Figueira da Foz verificou-se a falta do jovem e categorizado Gustavo Rodrigues, falta muito sensível e que impediu, certamente, os figueirenses de comparecerem na final.

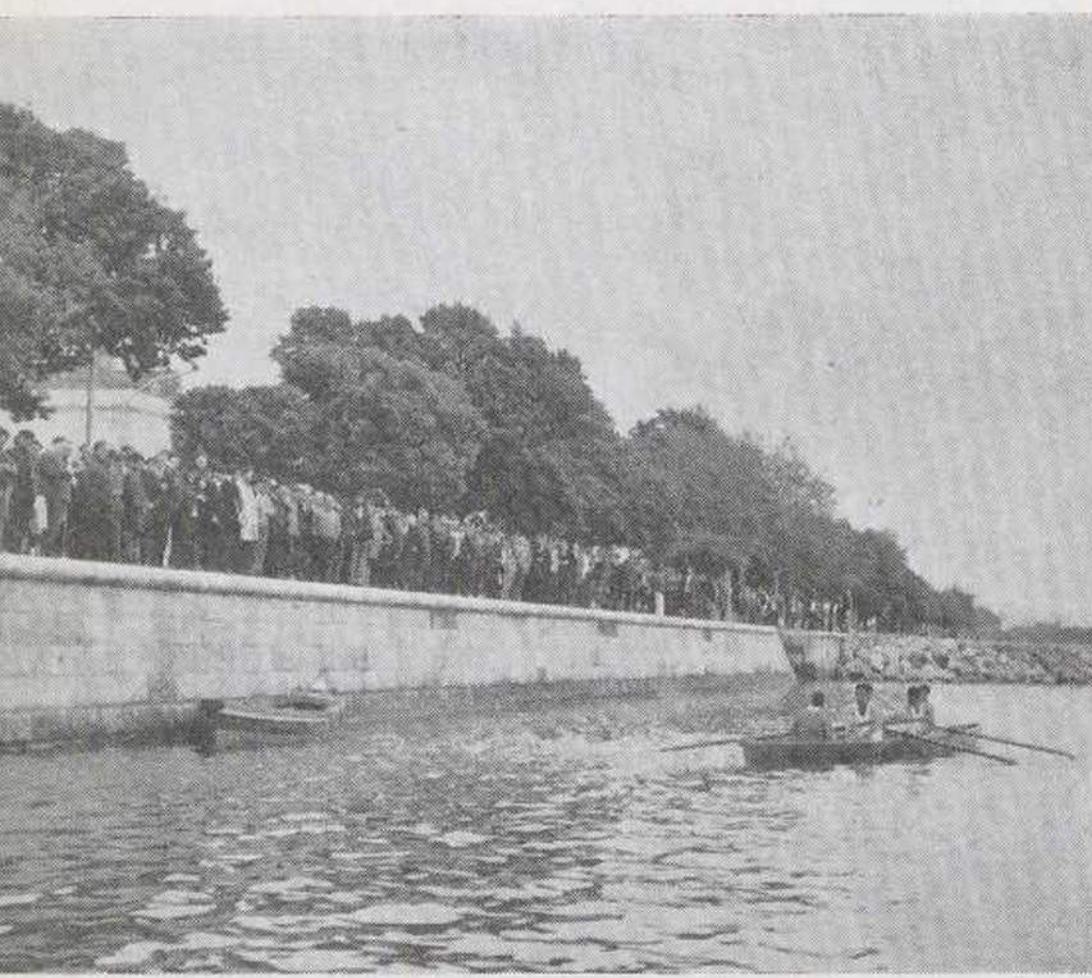
Assim, o Entroncamento não teve dificuldade em vencer, como o atestam de forma eloquente os números finais.

No outro jogo os lisboetas venceram, também, com relativa facilidade, a jovem e simpática equipa de Sernada.

A final do torneio teve lugar na manhã de sexta-feira,



As equipas de Campanhã e do Barreiro, finalistas do torneio de basquetebol, ganho brilhantemente pelos barreirenses

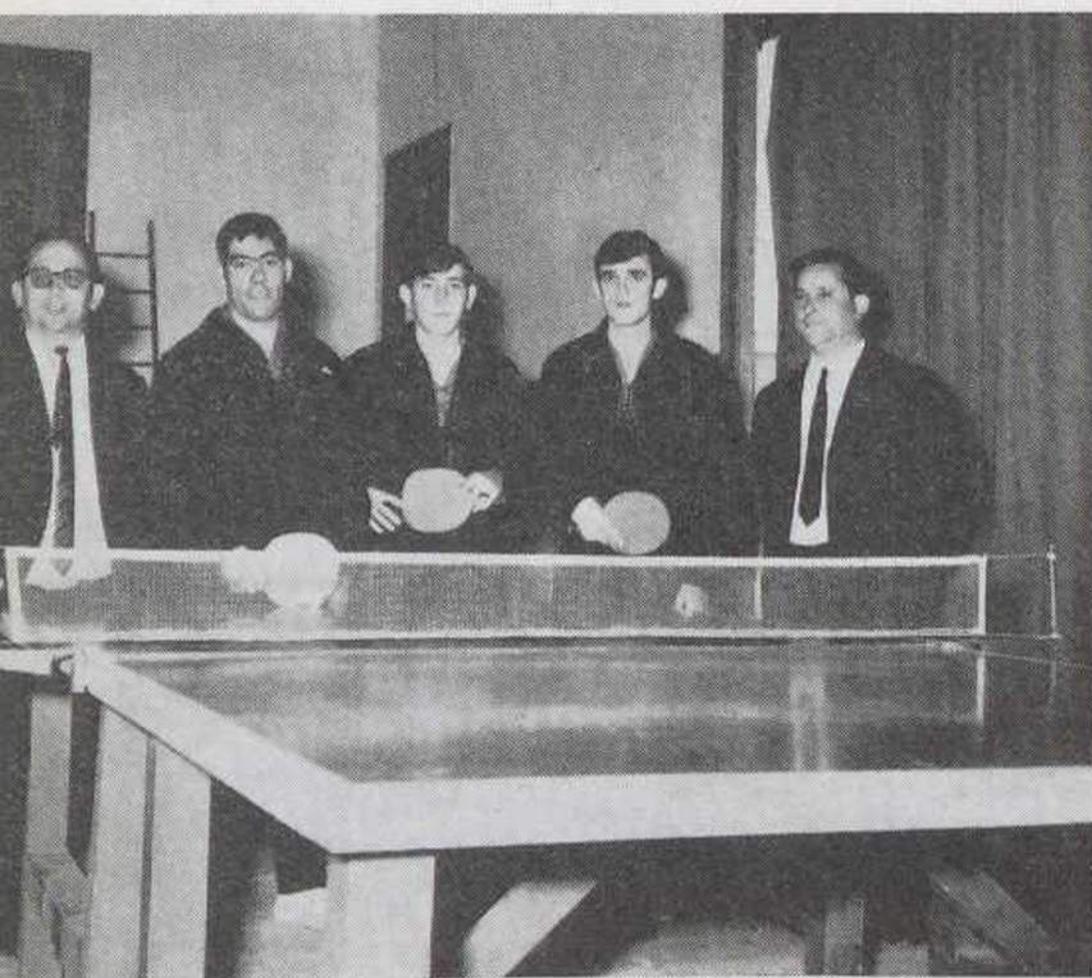


Enorme assistência compareceu à chegada da prova de remo

dia 24, entre as equipas do Entroncamento e de Lisboa, enquanto noutra mesa eram postas frente a frente Sernada e a Figueira da Foz que iriam dirimir entre si os 3.º e 4.º lugares.

Muito interessante o embate entre os finalistas. Luta equilibrada, com fases de bom ténis de mesa, sendo para nós uma autêntica revelação a equipa do Entroncamento, constituída por jovens que demonstraram possuir inegáveis qualidades para a prática de tão movimentado desporto.

A maior experiência dos homens de Lisboa opuseram os do Entroncamento uma calma impressionante e um valor indiscutível, salientando-se os jovens Vítor Saldanha



Equipa de ténis de mesa do Entroncamento — vencedora indiscutível do respectivo torneio

e António Moraes, muito bem secundados por Francisco Seragoila.

A equipa de Lisboa bateu-se bem, mas nada pôde fazer contra os «sete fôlegos» dos jovens do Entroncamento e, também, contra a sua categoria. Ganharam, pois, com todo o merecimento pela marca de 5-3.

Apurados, portanto, os 1.º e 2.º classificados, respetivamente, Entroncamento e Lisboa, faltava saber quem seriam os 3.º e 4.º da tabela. Ganhando por 5-1 os jogadores da Figueira da Foz bateram-se bem, relegando os jovens de Sernada para o último lugar.

Justa a terceira posição conseguida pelos figueirenses, onde o seu melhor jogador foi Carlos Santos.

Um aceno de simpatia para a equipa de Sernada, cujo comportamento é de elogiar, pois tendo perdido os dois jogos em que interveio nunca se desuniu nem deu mostras de desespero perante a maior valia dos seus adversários. Eles foram os campeões do desportivismo.

Constituição das equipas :

**ENTRONCAMENTO** — Francisco Seragoila, Vítor Saldanha e António Moraes.

**LISBOA** — eng. Batalha Jardim, Álvaro Duarte, Diogo da Silva e Fernando Bandeirinha.

**FIGUEIRA DA FOZ** — Carlos Santos, José Luís, Armando Lopes e Vítor Proa.

**SERNADA** — Arménio Cunha, Firmino Tavares e Aarão Soares.

#### Classificação final

	J.	V.	D.	P.
1.º — Entroncamento .....	—	2	2	— 4
2.º — Lisboa .....	—	2	1	1 2
3.º — Figueira da Foz .....	—	2	1	1 2
4.º — Sernada .....	—	2	—	— 0

Relativamente ao torneio individual, a que concorreram os apurados nas partidas disputadas anteriormente, verificou-se a vitória de Diogo da Silva, representante do Clube Ferroviário de Portugal, que ganhou merecidamente depois de se ter batido com «unhas e dentes» — permita-se-nos o termo — no jogo mais difícil que lhe coube e contra o jovem e excelente pingueponguista que é Vítor Saldanha, do Entroncamento.

Registamos os resultados parciais do referido jogo para que os leitores do *Boletim da C. P.* possam apreciar as enormes dificuldades que atravessou Diogo da Silva. Assim, no primeiro set Saldanha venceu Diogo por 21-19, enquanto no segundo Diogo venceu Saldanha por 21-6. No terceiro set as forças equilibraram-se e Diogo acabou por vencer com uma pontinha de sorte por 23-21.

E se ao vencedor do torneio individual são de endear as nossas felicitações, pois trata-se de um veterano, ao Vítor Saldanha — um jovem que desponta — queremos afirmar-lhe que nos impressionou a sua forma calma de jogar, augurando-lhe largo futuro se continuar a trabalhar.

Eis a classificação geral :

- 1.º — Diogo da Silva (Lisboa).
- 2.º — Vítor Saldanha (Entroncamento).
- 3.º — António Moraes (Entroncamento).
- 4.º — Carlos Santos (Figueira da Foz).
- 5.º — José de Araújo (Campanhã) e
- 6.º — Arménio Cunha (Sernada).

#### ENCERRAMENTO DOS JOGOS, DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS E BANQUETE DE CONFRATERNIZAÇÃO

As más condições atmosféricas — como já referimos — impediram que as cerimónias do encerramento dos



José Valente recebe das mãos do ilustre administrador da Companhia eng. Costa Macedo, a taça *Boletim da C. P.*

Jogos e da distribuição dos prémios tivessem lugar no campo «Eng. Horta e Costa».

Houve, pois, que proceder à distribuição dos troféus no salão onde se efectuou o banquete e antes do início do mesmo.

A mesa de honra, a que presidiu o nosso ilustre administrador sr. eng. Costa Macedo, era constituída pelos srs. comendador Mário Barraca, engs. Joyce Dinis, Batalha Jardim, António Abreu, Armando Cruz, menina Maria da Saudade Dias da Silva (Rainha dos Ferroviários de 1968), madame Costa Macedo, Jerónimo Pais, administrador-delegado da Sociedade Figueira-Praia, comandante Jorge Gamito, capitão do porto e da barra, Severo Biscaya, presidente da Comissão Municipal de Turismo e representante do presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, ausente por motivo de doença, padre Arsenio Marques, drs. Teixeira Ribeiro, delegado da F. N. A. T., Carlos Tavares, delegado da Direcção-Geral dos Desportos, Nascimento Costa, Pinhal Palhavã, José Rainha, secretário da Câmara Municipal da Figueira da Foz, senhoras de Jerónimo Pais e de António Abreu, madame Jardim, D. Amália Silva e outras individualidades.

Começada a distribuição dos prémios, dirigiram-se à mesa de honra, para os receber, os «capitães» das equipas e os vencedores individuais das provas.

Indicamos, a seguir, a quem foram distribuídos os troféus:

## ATLETISMO

- «Taça F. N. A. T.» para a equipa do Entroncamento
- «Taça Bélgica» para a equipa da Figueira da Foz
- «Taça Campanhã» para a equipa de Campanhã
- «Taça Barreiro» para a equipa do Barreiro
- «Taça Rússia» para o 1.º classificado, Pedro Lemos

## BASQUETEBOL

- «Taça Cantina da C. P.» para a equipa do Barreiro
- «Taça Inglaterra» para a equipa de Campanhã
- «Taça Suíça» para a equipa da Figueira da Foz
- «Taça Itália» para a equipa de Lisboa
- «Taça Boletim da C. P.» para a equipa que marcou mais pontos (Barreiro)

## TÉNIS DE MESA

- «Taça Sociedade Figueira-Praia» para a equipa do Entroncamento
- «Taça Alemanha» para a equipa de Lisboa
- «Taça Áustria» para a equipa da Figueira da Foz
- «Taça Hungria» para a equipa de Sernada
- «Taça Cooperativa da Beira Alta» para Diogo da Silva, 1.º classificado do torneio individual.

Houve, ainda, uma taça destinada a premiar o grupo que, no conjunto de todas as provas, obteve maior número de pontos. Essa taça — «Comissão Municipal de Turismo» — foi conquistada brilhantemente pelo Entroncamento.

Antes da distribuição dos prémios, já referidos, foram oferecidos pelo sr. eng. António Abreu, a madame Costa Macedo um ramo de flores e uma lembrança, acto que a assistência premiou com uma quente e prolongada salva de palmas, enquanto Luciano Coelho, presidente da Direcção do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, entregava outro ramo e uma lembrança à Rainha dos Ferroviários.

O banquete começara, entretanto, e durante o mesmo usaram da palavra vários oradores, entre os quais o sr. eng. António Abreu que saudou o sr. eng. Costa Macedo e sua esposa, congratulando-se com a honrosa pre-



O eng. António Abreu no uso da palavra durante o banquete que se efectuou no Grande Hotel

sença de ambos e lembrando, com muita saudade, o nome do sr. eng. Horta e Costa, sugerindo que se enviasse um telegrama à viúva do extinto.

Brindou a seguir pelas prosperidades da nossa Companhia.

O orador seguinte foi o sr. Jerónimo Pais que em palavras fluentes e entusiásticas se mostrou, mais uma vez, encantado por ver reunida na sua terra e no Grande Hotel a família ferroviária.

Saudou o sr. eng. Costa Macedo, que via com muito prazer na presidência da mesa, bem como sua esposa, e recordou a passagem do sr. director-geral pela Figueira da Foz, honra que muito o havia desvanecido.

Voltando-se para o nosso ilustre administrador, o sr. Jerónimo Pais agradeceu à C. P. o grande melhoramento que representará a electrificação do troço Alfarelos-Figueira da Foz, pedindo para que a Companhia mande construir uma nova estação na Figueira, pois a

Impressionaram-nos as suas palavras simples e frankas ao recordar o seu tempo de ferroviário ao serviço activo.

Agradeceu a presença do sr. eng. Costa Macedo e terminou com estas frases sinceras e comovedoras:

«Venham sempre que queiram porque quando voltarem têm na Figueira da Foz um camarada e um amigo para os receber de coração aberto.»

Foi a vez de falar o nosso ilustre administrador sr. eng. Costa Macedo. Começou por dizer que a Administração da Companhia ao saber da realização deste festival ferroviário, conjuntamente com a reunião do Comité Director da USIC, resolveu destacar para a Figueira da Foz um dos seus administradores. Quiseram as circunstâncias — disse — que não se realizasse a referida reunião, mas nem por isso deixara de vir — acentuou.

Referiu-se ao eng. Horta e Costa, que recordou com emoção e saudade.

Lembrou os atletas ferroviários que, por se encontrarem no Ultramar em missão de soberania, não puderam assistir a esta grande festa. Para todos vai a nossa recordação e a nossa saudade — disse.

Endereçou cumprimentos às senhoras e a todos os convivas, bebendo pela saúde dos presentes e dos ausentes.

Enorme e vibrante salva de palmas abafou as últimas palavras do sr. eng. Costa Macedo.

Terminou a série de discursos o sr. eng. Joyce Dinis, representante do sr. eng. agregado à Comissão de Assistência, que agradeceu ao sr. eng. António Abreu o muito que fez. Prometeu que iria transmitir ao sr. director-geral tudo quanto se havia passado e como apaixonado pelo desporto sentia-se muito satisfeito por se encontrar na Figueira da Foz.

Levantou-se, de novo, o sr. eng. Costa Macedo para, numa vibrante saudação, fazer votos pela realização dos Jogos Desportivos de 1969, considerando encerrados os de 1968.

Durante o repasto cantou e dançou o categorizado Rancho Folclórico das Cantarinhas de Buarcos, que se exibiu em vários números do seu repertório, demonstrando muito valor todos os seus elementos.

E assim terminaram estas magníficas jornadas desportivas.

Sabemos que vamos cair no erro de nos repetirmos, mas preferimos isso a deixar de salientar a valiosa acção e o esforço despendido pelos dirigentes do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, superiormente comandados pelo sr. eng. António Silva Abreu. Permitam-nos, ainda, os nossos leitores, que deixemos aqui mencionados os nomes desses trabalhadores incansáveis que são:

Luciano Coelho, Fernando Neto Marques, Saúl Oliveira Santos, Lúcio de Matos Veríssimo, Alfredo de Sousa Lopes, Ricardo Nunes Medina e Augusto Palas Cardanho.

Rui Sanches foi o *speaker* de serviço e desempenhou-se bem dessa missão.

Ao terminarmos esta reportagem cumpre-nos agradecer todas as atenções que tiveram para com o enviado do *Boletim da C. P.* a mais esta grande festa desportiva da família ferroviária.



Curioso aspecto da mesa da presidência

actual é demasiado modesta para uma região de turismo por excelência.

Recordou, por fim, com muita saudade, a figura do sr. eng. Horta e Costa.

O sr. dr. Teixeira Ribeiro, da F. N. A. T., pronunciou um brilhante discurso, tecendo considerações várias acerca do desporto e do trabalho.

Felicitou os organizadores dos Jogos pela expansão que lhes têm dado e prestou homenagem à família ferroviária, agradecendo, em nome da F. N. A. T., e desejando paz e trabalho a todos.

Tivemos ocasião de ouvir, depois, o sr. Severo Biscaia, figura prestigiosa da Figueira da Foz, actual presidente da Comissão Municipal de Turismo e antigo ferroviário.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

# O NAUFRÁGIO DO "TITANIC"

POR VASCO CALLIXTO

Uma das maiores, senão a maior das tragédias marítimas, ocorreu há 56 anos, precisamente a 14 de Abril de 1912. Um majestoso transatlântico, orgulho dos seus construtores, da nação que o mandara construir e dos numerosos passageiros que o utilizavam na sua viagem inaugural, foi o protagonista dum catástrofe horrível, que custou mais de mil vidas e levou o luto à marinha mercante mundial. Esse paquete maravilhoso chamou-se *Titanic*.

Qual cidade flutuante, verdadeiro paraíso de milionários, o *Titanic* era o assombro da época. Pertencendo à frota da «White Star», media 268 metros de comprimento por 28 de largo e 30 de profundidade, sendo completamente metálico. A sua deslocação era de 46 mil toneladas,

tendo acima das águas 10 andares de pontes. A velocidade ultrapassava os 20 nós.

O luxo imperava da proa à ré deste gigante dos mares que deslumbrou os nossos avós. Na vasta sala de jantar podiam reunir-se mais de 500 pessoas, possuia piscinas, *court* de ténis e um café. Pelas excepcionais condições de segurança que oferecia, era considerado in-submersível. Seguro no «Lloyd» de Londres em 1 milhão de libras, foi, talvez, a grande confiança dos construtores e do seu próprio capitão que perdeu o *Titanic* e fez perecer a maior parte dos seus 2358 passageiros e tripulantes.

Comandado pelo capitão Smith, homem experimentado e possuidor de brilhante folha de serviço, partiu o *Titanic* de Southampton em



10 de Abril de 1912, no meio do maior entusiasmo e alegria dos passageiros e de quantos presenciaram a largada do mais maravilhoso navio que ia sulcar os mares. Era a sua viagem inaugural e o seu destino era Nova Iorque, propondo-se conquistar a cobiçada *Flâmula Azul*, justo troféu que galardoaria o paquete que mais rapidamente efectuasse a travessia do Atlântico.

Cherburgo foi a única escala do *Titanic*. O capitão Smith, absolutamente seguro no seu posto e confiando cegamente no soberbo barco que comandava, tomou a rota norte, a mais perigosa mas a que melhor se prestava a bater o *record* da travessia Europa-América.

Os três primeiros dias de viagem passaram-se numa verdadeira euforia de alegria e divertimento. A bordo seguiam altas figuras do mundo social, muitos multimilionários americanos e o próprio presidente da «White Star», todos se entregando a uma vida de prazer, sem nunca pensarem que a tragédia estava prestes a consumar-se.

Ao quarto dia de viagem, 14 de Abril, navegava o *Titanic* já muito próximo da zona dos gelos. Vários navios lançaram os seus avisos pela T. S. F., comunicando ao gigante dos mares a existência de *icebergs* nas proximidades. Mas o paquete avançou sempre, agradecendo as mensagens recebidas.

A negridão da noite veio a ser uma das causas da tragédia. Próximo da meia-noite o vigia lançou um angustioso grito de alarme. Tarde já, anunciou a aproximação dum gigantesco *iceberg* pela proa. O *Titanic* manobrou de forma a evitar o obstáculo, navio e bloco de gelo passaram lado a lado, em perigo iminente de colisão, e toda a oficialidade e os poucos passageiros que se aperceberam do facto respiraram fundo, convencidos de que a catástrofe fora evitada. Mas dentro de breves instantes, a dolorosa realidade surgiu. O *Titanic* estava ferido de morte! O traiçoeiro *iceberg*, de maiores dimensões na parte submersa, tocara o costado do pa-

quete abaixo da linha de água e esfacelara-o.

Entretanto, a bordo continuavam os divertimentos, sem que se suspeitasse dum próximo e imediato naufrágio. Os passageiros só notaram algo de anormal quando o paquete parou, mas, mesmo assim, ignoravam a gravidade da situação.

As águas entravam já pelas fendas abertas no costado do navio, quando a T. S. F. de bordo começou a lançar angustiosos S. O. S., captados por diversos barcos e pelos postos da costa americana. O alarme foi então geral e repentino, seguindo-se a desordem e o terror, que rapidamente se apossou de todos os passageiros. O *Titanic* não tardou a adornar a bombordo. As mulheres e as crianças foram conduzidas para os salva-vidas, dando-se cenas lacinantes de esposas que não queriam abandonar os maridos e mães que não queriam deixar os filhos.

O *Carpathia*, navegando a 170 milhas do local da tragédia, foi um dos navios que mudou de rumo para ir em socorro do *Titanic*, o gigante que continuava a morrer lentamente. As luzes apagaram-se e às 2 horas da madrugada as caldeiras rebentaram, provocando um estrondo enorme e horrível, que sacudiu o paquete inteiro. Muitas pessoas lançaram-se à água, agarrando-se aos destroços do barco e procurando alcançar os escalerões, onde os mais felizes se encontravam, fugindo à morte.

A agonia do que fora um navio maravilhoso estava no fim. As chaminés desmoronaram-se, a popa levantou-se quase a prumo e o *Titanic* começou a mergulhar. Em 15 minutos, o grandioso paquete afundou-se nas águas geladas do Atlântico, ocasionando a morte de 1490 pessoas, entre as quais o seu experimentado capitão. Meia-hora depois da pavorosa catástrofe, surgiu o *Carpathia*, que recolheu mais de 700 naufragos, muitos dos quais vieram a falecer a bordo do navio salvador. O *Titanic*, vencido pelos *icebergs*, perdera a *Flâmula Azul*; o seu trágico naufrágio emocionou o mundo inteiro.



# ELOGIO

## DAS VELHAS LOCOMOTIVAS

POR FERNANDO FRAGOSO

**O**s jornais publicaram, há dias, a notícia. Vão desaparecer da via larga dos caminhos de ferro do País as locomotivas de tracção a vapor. Nestas colunas já se pôs em relevo o progresso representado por semelhante iniciativa. Tal facto será motivo de júbilo para quantos utilizam o comboio, pois a electrificação representa um novo ciclo de desenvolvimento, com benéficos efeitos sobre a eficiência do meio de transporte e a comodidade dos passageiros.

No entanto, os saudosistas não assistirão com indiferença ao desaparecimento das velhas locomotivas a vapor, que fizeram o prestígio dos caminhos de ferro e constituíram o seu mais lídimo brasão. Com as rodas enormes sobre as quais assentava o seu bojo negro, a chaminé vomitando fumo, o jogo dos êmbolos envoltos no algodão em rama de nuvens brancas — as velhas locomotivas pareciam ter vida própria. Havia-as de todos os tamanhos e de todas as idades. Umas jovens e possantes. Outras quase miniaturais, de silvo estridente, no vaivém das manobras, máquinas-crianças a brincar cerca da estação. Alquebradas pelas longas caminhadas, com reumatismo e catarro, outras ainda aguardavam, no desempenho de serviços leves, a ferrugem da reforma...

Dir-se-iam feitas para correr, sob a pressão do vapor e dos horários. Quando chegavam às estações, suando óleo por todos os poros, não se detinham sem um protesto, num retesar de esforços, num ranger de ferros, que se comunicava de carruagem a carruagem, ampliando, de cada vez, o estridor do choque. Logo do alto da cabina, a cara enegrecida, o «macaco» crestado pelos calores da caldeira, o maquinista descia, empunhando a longa almotolia para examinar o jogo das rodas, olear os eixos, inspecionar os pontos vitais da engrenagem.

Depois da sinfonia de sinais, na azáfama da estação atravancada, do longo silvo que se perdia nas lonjuras de montes e vales, a viagem prosseguia. A locomotiva arfava no esforço de mover toneladas de material rolante, arrancava a passo, pesadamente, entre esguichos de vapor de água muito branco a envolver o rodado, o fumo a sair às golfadas da chaminé, para breve se tornar em longa flâmula, a assinalar a sua marcha nas planuras ou por entre as grades castanhas e verdes dos pinheirais.

Não sabemos se as locomotivas tinham alma, como nos filmes do Disney. Se deitavam os olhos para o relógio das estações, no receio de se atardarem — ou se tossiam quando saíam do túnel, aflitas com a fumarada. Mas lá que mostravam exigências humanas — é uma verdade. Assim, havia que alimentá-las. Um *tender* atulhado de carvão e de lenha permitia ao fogueiro satisfazer a voracidade da fornalha. E sede?! Com que vontade ela sorvia metros e metros cúbicos de água!... Entre as vias, bebedores giratórios, de mangas enegrecidas, saciavam-lhe as securas e refrescavam-lhe as entranhas.

Quem viajava para o Norte já sabia que, na estação

de Albergaria, quando os passageiros se dessedentavam com a água fresca trazida das fontes da vila em bilhas de barro, o «rápido» — apesar de «rápido»... — tinha longos minutos de paragem para que a máquina pudesse, por sua vez, mitigar uma sede de quilómetros, e deixar correr a água pelas goelas escaldantes.

Para os maquinistas, a locomotiva era a menina dos seus olhos. Nunca a identificavam pelo número. Baptizavam-na com nomes femininos e queriam-lhe como se quer a uma mulher. Excediam-se em cuidados e carinhos, como se a pesada locomotora fosse um puro-sangue após ter corrido o grande *derby*.

Faziam luxo em trazê-las rebrilhantes, com os amarelhos a salientarem-se no dorso negro, os aços bem areados e quase polidos. Falavam dela com emoção e orgulho. Aquela máquina pulsava com eles e fazia parte da própria personalidade.

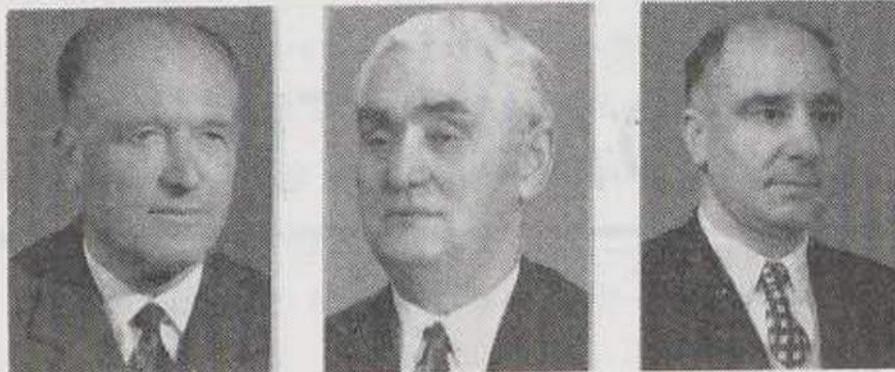
Correndo sobre os *rails*, «pouca terra, pouca terra», com a serpente negra das carruagens a segui-la por montes e vales, a locomotiva era, aos olhos de muitos, um deslumbramento — como outrora, há pouco mais de um século, fora motivo de terror e de maus presságios para os espíritos retrógrados ou timoratos.

Antes da era da aviação comercial e da expansão do automóvel, o comboio consubstanciava, só por si, a alegria das férias. A locomotiva encarnava toda a sedução dos novos horizontes, da evasão do quotidiano, o fascínio das viagens ao estrangeiro. As máquinas dos grandes expressos internacionais pertenciam à aristocracia do *rail*, com passaporte que lhes permitia cruzar fronteiras, ouvir um linguajar diferente e ver o mundo.

Com o rodar do tempo, os comboios tornaram-se cada vez mais limpos, velozes e seguros. Inauguraram, com a energia eléctrica, novo ciclo de progresso. Alguns parecem pasteurizados e assépticos. Não sujam os rostos, nem enchem de poeira negra os fatos dos passageiros. Fazem médias impressionantes. Dispensam a água e o carvão. Não apitam — buzinam. A máquina, porém, quase não se distingue das carruagens. O condutor não desce a inspecionar o rodado. A almotolia é um acessório arcaico. Nas modernas composições de tracção eléctrica tudo é funcional e automatizado. Os próprios comandos não se apresentam complicados. Um quadro com mostradores e fusíveis — eis tudo. As actuais locomotivas ganharam em eficiência, mas perderam a poesia. A poesia que Abel Gance soube traduzir em imagens na *Roda*. E Renoir fixar nas inolvidáveis sequências da *Fera Humana*.

\* \* \*

As velhas locomotivas vão desaparecer, assim, das linhas nacionais. É a lei da vida. Ontem, a máquina a vapor. Depois, as *Diesel* a óleos pesados. Agora, as locomo-



*António Francisco Palmela, José Rodrigues da Cruz e Sebastião José Barreiros*

Temos a grata satisfação de apresentar mais três ferroviários que atingiram os 50 anos de serviço.

Trata-se do inspector de material circulante António Francisco Palmela, que passou à situação de reforma em Abril último, do inspector principal José Rodrigues da Cruz e do telegrafista principal Sebastião José Barreiros, os quais foram admitidos, respectivamente, em Maio de 1917, o primeiro, e em Abril de 1918, os restantes. Consequentemente, ingressam na honrosa e rara falange dos funcionários que alcançaram meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Empresa.

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

tivas eléctricas. Amanhã — quem sabe?! — pouco mais do que uma zorra servida pela força nuclear...

Entretanto, daqui a anos, se o progresso não entrar nas linhas de via reduzida, pelas encostas alcantiladas do Vale do Vouga, o comboiozinho, que ao longe mais parece um brinquedo no cenário da montra de um bazar, continuará a serpentejar por entre maciços verdes, à beira de montes e riachos.

O menino da cidade, familiarizado com os mais modernos meios de transporte, ao ver a fitazinha negra puxada por uma máquina fumegante, na restolhada das ferragens, o apito muito agudo a ecoar nas quebradas, perguntará, intrigado :

— Que é aquilo?...

Alguém, a seu lado, responderá :

— É um comboio...

Olhando a locomotiva, a criança encontrará finalmente a réplica viva do seu comboiozinho de corda, que não se parecia nada, aliás, com aqueles em que costumava viajar. A máquina ruidosa que via na sua frente era, afinal, qualquer coisa autêntica, real, que existia, ou havia existido, fora dos modelos reduzidos e das páginas dos compêndios, embora distante no tempo...

Mas as princesas do rail não poderão, por todas as razões, morrer na sucata...

O grande museu dos caminhos de ferro — que um dia será realidade! — passará a guardar a memória e o sotilégo das velhas locomotivas, prestes a desaparecer. Para as próximas gerações elas serão, simultâneamente, tão fascinantes e tão obsoletas como os coches e os calhambeques. Alguns espécimes que circulam nas vias de Portugal têm lugar assegurado nesse imenso e indispensável recinto de exposições — a última estação, da derradeira viagem, do seu glorioso percurso.

(Do *Diário de Notícias*)

## REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

### Acto de posse do chefe do Departamento do Pessoal

Em cerimónia realizada na Sala de Sessões da Administração, em 12 do corrente, sob a presidência do sr. eng. Mário Costa, administrador e presidente da Comissão Executiva, ladeado pelos administradores srs. engs. Costa Macedo, João de Brito e Cunha e coronel Fernando Valença, director-geral eng. Espregueira Mendes e director da Exploração eng. Júlio dos Santos, foi conferida posse ao sr. dr. Álvaro Coutinho Lobo Alves no alto cargo de chefe do Departamento do Pessoal.

Ao acto assistiram numerosos funcionários superiores da Companhia.

O novo Departamento, criado no prosseguimento das acções de reorganização dos serviços ferroviários, abrange o Serviço de Gestão Central, os Serviços Médicos, o Sector de Segurança no Trabalho, o Sector de Psicotecnia e o Sector de Assistência Social.

Foi igualmente dada posse, na ocasião, aos srs. engs. António Duarte Silva e Zeferino Bernardes Pereira dos novos cargos, respectivamente, de chefe do Serviço de Gestão Central e de chefe do Sector de Segurança no Trabalho.

O administrador eng. Mário Costa proferiu algumas palavras altamente laudatórias para cada um dos empossados, congratulando-se em seu nome pessoal, no da Comissão Executiva e no da própria Companhia, por tão altas nomeações terem recaído em tão qualificados dirigentes.

Ao enaltecimento das qualidades morais e intelectuais dos novos chefes, associaram-se ainda os srs. administrador eng. Costa Macedo e director-geral eng. Espregueira Mendes, este também para referir a prestante e inteligente colaboração que sempre recebeu do chefe dos Serviços Médicos, dr. Alfredo Franco, cujo Serviço deixa de estar dependente da Direcção-Geral para se integrar no novo Departamento criado.

No final da sessão — que terminou com palavras de agradecimento do sr. dr. Álvaro Lobo Alves — os agentes empossados foram cordialmente felicitados por todos os presentes.

### Os Caminhos de Ferro e os Clientes

(*O que são os Clientes do Caminho de Ferro — definições publicadas em South African Railways News*)

— Os clientes são as pessoas mais importantes para a Empresa, quer quando directamente falam dos seus assuntos quer quando escrevem ou telefonam.

— Somos nós, os Caminhos de Ferro, que dependemos deles e não eles de nós.

— Os clientes nunca interrompem o nosso trabalho, pois eles são precisamente o objectivo desse trabalho. Nós não lhe fazemos um favor quando os atendemos, mas são eles que nos prestam um favor, dando ocasião de os servirmos.

— Os clientes não são uns estranhos à nossa tarefa, mas, pelo contrário, tomam parte nela.

— Os clientes trazem até nós a sua actividade. O nosso dever é procurar satisfazer os seus pedidos com rapidez e cortesia.

# FERROVIÁRIOS

## EM Fátima

Nos primeiros dias de Maio, integradas no Ano Jubilar, efectuaram-se em Fátima jornadas de carácter internacional, promovidas pelo Movimento dos Cursos de Cristandade, a que compareceram cerca de 30 000 cursistas provenientes de Espanha, Itália, Áustria, Alemanha, Portugal Continental, Insular e Ultramarino, Irlanda, Brasil, Venezuela, Filipinas, Argentina e México.

Aproveitou-se o ensejo destas Jornadas para realizar, em âmbito e duração mais restritos, o primeiro Encontro dos Ferroviários Cursistas.

Mais de uma centena de peregrinos — ferroviários e seus familiares —, provenientes dos mais diversos pontos da Rede Nacional e situados por todas as categorias (médicos, engenheiros, inspetores, maquinistas, pessoal de estações e de via, escriturários, desenhadores, operários, serventes, etc.), em ambiente de grande fraternidade cristã, estiveram reunidos em Fátima.

O encontro decorreu sob o lema «Cristo Presente» e realizou-se num dos pavilhões que a Companhia possui no Santuário, cuja utilização foi amavelmente autorizada pela Direcção da Empresa, e o qual foi adequado para o efeito pelos Serviços respectivos da Região Centro.

Graças a Deus, a boa vontade e a colaboração encontradas excederam todas as perspectivas e, foi por isso possível a realização deste Encontro em local adequado, que também serviu, durante as Jornadas, para os peregrinos ferroviários se abriarem e tomarem as suas refeições.

Coube ao Caminho de Ferro, de entre tantas empresas nacionais cuja representação no Movi-

mento é bem numerosa, a honra de uma iniciativa que, inspirada pela luz da renovação conciliar, dá cumprimento prático às directrizes doutrinárias do Movimento.

O assistente espiritual deste Encontro, rev. padre Queirós, filho de ferroviários, numa forma empolgante e dinâmica, focou ideias e deu «pistas» respectivamente para os Trabalhos de reflexão e para o frutuoso diálogo que se seguiram, sobre a situação dum cristão no mundo e particularmente sobre a dos cursistas nos ambientes que frequentam.

Entre outras ideias sublinhou as seguintes :

— Os Cursos de Cristandade não se situam na linha do apostolado associativo, mas na missão profética da Igreja. São um meio de proclamar a Mensagem evangélica (que não é uma ideologia) e, como disse Paulo VI, eles logram, com a sua eficácia, como talvez nenhum outro método de pregação na Igreja, entusiasmar o homem de hoje pela divina Pessoa Viva de Cristo.

— O Curso de Cristandade é um método, que outra coisa não pretende senão facilitar aos cristãos a vivência consciente nas comunidades em que estão inseridos — família, trabalho, meio social, etc. —, do fundamental cristão.

— O Movimento não pretende agrupar cursistas numa associação fechada, mas levá-los a que, com o testemunho de um cristianismo vivido *vertebrem cristandade*, isto é, realizem a *consecratio mundi* preconizada por Pio XII.

# O Deportivo

## NO CAMINHO DE FERRO

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

### Ténis de Mesa

#### VISITA DO EISENBAHN SPORTVEREIN DE ST. PÖLTEN A LISBOA

HEGOU a Lisboa no passado dia 11 de Junho a equipa de ténis de mesa do Eisenbahn Sportverein de St. Pölten, grupo austríaco de reconhecido valor na modalidade que, em colaboração com o Clube Ferroviário de Portugal, projectou um intercâmbio entre desportistas austriacos e portugueses traduzido por dois jogos de ténis de mesa, o primeiro dos quais se realizou em Lisboa no dia 15 de Junho, e o segundo está previsto para St. Pölten, na segunda quinzena do mês de Setembro.

Procuraram os dirigentes do Clube Ferroviário de Portugal proporcionar aos seus visitantes uma estadia na nossa capital tão agradável quanto possível. Para isso, tiveram o cuidado de organizar um programa que permitiu dar a conhecer aos membros da comitiva austriaca não só os principais monumentos e locais turísticos de Lisboa, como ainda os seus arredores, nomeadamente Sintra, linha do Estoril, margem sul do Tejo, etc..

Para o jogo de ténis de mesa, que teve lugar na sede do Ferroviário, as equipas alinharam:

Lisboa — Joaquim Barrento, Diogo Silva e Batalha Jardim.

St. Pölten — Kapeller, Kónie e Schienk.

A equipa visitante, mais homogénea e revelando maior segurança, venceu com todo o mérito, embora o resultado de 5-2 que se verificou seja demasiado severo, dada a boa réplica oferecida pelos jogadores lisboetas.

Os resultados parciais dos jogos efectuados foram os seguintes:

Joaquim Barrento v. Kapeller por 22-20, 17-21 e 21-17;

Kónie v. Batalha Jardim por 21-13 e 21-17; Schienk v. Diogo Silva por 16-21, 21-17 e 21-13; Kónie v. Joaquim Barrento por 19-21, 21-16 e 21-14; Diogo Silva v. Kapeller por 23-21, 14-21 e 21-17; Schienk v. Batalha Jardim por 10-21, 21-13 e 21-9; Kónie v. Diogo Silva por 21-18 e 21-13.

Portanto:

St. Pölten, 5-Ferroviário, 2.



O capitão da equipa visitante recebe de um dos directores do Clube Ferroviário de Portugal a taça destinada aos vencedores do encontro



A distribuição de medalhas comemorativas aos jogadores austríacos

Terminado o encontro, a direcção do Clube Ferroviário de Portugal ofereceu ao capitão da equipa vencedora uma bela taça, sendo ainda distribuídas a todos os visitantes, medalhas comemorativas desta simpática jornada desportiva, tendo reciprocamente os nossos jogadores recebido lembranças e emblemas do E. S. de St. Pölten.

O sr. Dittli Werner, chefe da delegação austríaca, usou então da palavra para agradecer aos desportistas portugueses o acolhimento proporcionado, e exprimir a satisfação que lhe daria a visita futura dos lisboetas a St. Pölten.

Seguiu-se finalmente um beberete que serviu de pretexto para uma mais íntima confraternização entre ferroviários dos dois países.



Os jogadores e dirigentes das duas equipas

### Recordações de Strasbourg

#### A ORGANIZAÇÃO DO 8.º CAMPEONATO DE BASQUETEBOL DA U. S. I. C.

Embora já alguns meses tenham passado sobre a data da realização do 8.º Campeonato de Basquetebol da U. S. I. C., consideramos que continua a ter oportunidade focar alguns pormenores da organização do referido torneio, que tanto apreciamos e que consideramos exemplar.

Reuniram-se em Strasbourg 180 atletas de 14 países. Estamos convictos que todos eles levaram a melhor impressão do modo como foram acolhidos, das instalações que lhes foram destinadas, das refeições que lhes foram servidas, enfim, de todos os requisitos necessários, nenhum dos quais foi descurado pela comissão organizadora.

A sua chegada à estação, as equipas foram recebidas por um representante da U. S. C. F. que lhes apresentou as boas vindas, os conduziu ao restaurante da Gare para tomar quaisquer sanduíches ou refrescos, e, após as indispensáveis formalidades de identificação, se procedeu ao respectivo transporte em autocarros da S. N. C. F. para as instalações que lhes eram destinadas.

A cada equipa ficou entretanto agregado um delegado da U. S. C. F. a quem caberia o papel de guia, colaborador, representante da equipa junto da organização e, se possível, de intérprete. Como era de esperar, a equipa portuguesa não pôde contar com um intérprete, o que aliás não impediu que todos os elementos se entendessem perfeitamente com o nosso delegado, com quem contrairam mútuos laços de simpatia.

Todas as equipas ficaram alojadas na Cidade Universitária, no Lar da Faculdade de Engenharia, moderno edifício com quartos individuais para os jogadores, e magníficas instalações. Aí se tomava também o «pequeno almoço», que só por convenção se poderia apelidar de «pequeno», dado o lauto desjejum que era facultado.

As restantes refeições foram normalmente servidas na Cantina da S. N. C. F., próxima da Gare e situada no outro extremo da cidade. Como habitualmente, os transportes encontravam-se assegurados por autocarros da S. N. C. F..

Finalmente, quando se efectuou o regresso dos concorrentes aos seus países, tendo as equipas portuguesa e búlgara manifestado o desejo de ficar um dia em Paris e, portanto, realizar o trajecto Strasbourg-Paris durante a noite, imediatamente os dirigentes da U. S. C. F. contactaram com a S. N. C. F. conseguindo a amável cedência de um *vagon-couchette*, exclusivamente reservado para aquelas duas delegações e para a representação francesa. Os jogadores puderam assim chegar a Paris de manhã cedo, após uma repousante viagem nocturna.

Entre outros factores que contribuiram para o êxito do campeonato destacaremos o facto de todos os jogos se terem disputado em esplêndidos ginásios, e de se ter podido contar com um conjunto de equipas de arbitragem de nível francamente bom.

Sobre o comportamento da equipa nacional neste campeonato já foram citados números — três vitórias e três derrotas, nos seis jogos efectuados — mas estes só poderão traduzir fielmente o valor da exibição efectuada se tivermos em atenção o nível da maioria das equipas concorrentes. Mas, sobre esse assunto, referir-nos-emos numa próxima oportunidade.



### TORNEIOS DA F. N. A. T.

#### Campeonato Nacional de Ginástica

Realizou-se nos dias 22 e 23 de Junho, no Pavilhão Gimnodesportivo da Guarda, o 3.º Campeonato Nacional

de Ginástica, disputado em 1.ª e 2.ª categorias, no qual participaram 46 atletas (10 em 1.ª e 36 em 2.ª).

Apraz-nos registar a inscrição de 10 concorrentes do C. A. T. dos Ferroviários do Barreiro (1 em 1.ª categorias e 9 em 2.ª), precisamente o Centro que inscreveu maior número de ginastas.

O Campeonato, realizou-se apenas com classificação individual e compreendeu exercícios obrigatórios de mãos livres, suspensão na trave, equilíbrio elevado e saltos.

Foram distribuídas medalhas de prata aos dois primeiros classificados de cada categoria, e medalhas de cobre aos terceiros classificados, e aos vencedores de cada uma das especialidades em que se realizaram os exercícios obrigatórios.

### Torneios distritais

#### PORTO

Realizou-se a última jornada do distrital de handebol de sete, na qual se obtiveram os seguintes resultados:

Ferrov. Campanhã-Douro Leixões, 25-10  
B. P. Atlântico-Fáb. Louça Esmaltada, 26-11

Classificação final:

	P
1.º Banco Português do Atlântico	2
2.º Banco Pinto e Sotto-Mayor	4
3.º Ferroviários de Campanhã	8
4.º Douro Leixões	13
5.º Fáb. Louça Esmaltada	13

#### SANTARÉM

Classificação do torneio de voleibol (Zona Norte):

	P
1.º Matrena	0
2.º Firma Olimar	4
3.º Ferrov. Entroncamento	5
4.º C. P. Madalena	5
5.º H. E. Zézere	7

Na última jornada os Ferroviários do Entroncamento venceram a Firma Olimar por 2-0.

Resultado verificado para o torneio de handebol de sete (Zona Norte):

Velhascos, 13-Ferrov. Entroncamento, 7

A equipa do C. A. T. dos Ferroviários do Entroncamento ocupa o 4.º lugar da classificação geral, na sua série.

#### LISBOA

Resultados verificados para o distrital de ténis de mesa (fase final):

Ferroviários de Lisboa-Carris, 1-5  
Marconi-Ferroviários de Lisboa, 2-5

A equipa dos Ferroviários de Lisboa ocupa o 6.º lugar da classificação geral, a três jornadas do termo do campeonato.

★

### O DESPORTO FERROVIÁRIO NO ULTRAMAR

#### ANGOLA

Realizou-se no Estádio dos Coqueiros, em Luanda,

o Torneio de Abertura de Atletismo, durante o qual se verificou a queda de alguns *records* de Angola.

Entre outros resultados, assinalemos a marca de 12,24 metros obtida pelo atleta juvenil Martin Roseira (Ferroviário de Luanda) que constitui novo máximo provincial da categoria.

Na nona jornada do torneio de futebol a equipa do Ferroviário, mercê de ter consentido um empate por 1-1 frente ao Atlético, perdeu o comando da prova, que anteriormente lhe pertencia em igualdade com a A. S. A..

A classificação é a seguinte:

	J	V	E	D	BOLAS	P
1.º A. S. A.	8	8	—	—	47- 5	16
2.º Ferroviário	9	7	1	1	19- 7	15
3.º Atlético	9	4	3	2	17- 9	11
4.º F. C. Luanda	8	3	3	2	14-10	9
5.º Benfica	8	2	1	5	10-17	5
6.º S. Paulo	8	2	1	5	12-16	5
7.º Maianga	9	1	2	6	10-33	4
8.º Anduri	9	1	1	7	9-41	3

#### MOÇAMBIQUE

Resultados dos jogos a contar para o Campeonato de Lourenço Marques de Hóquei em Patins, na categoria de juniores:

Sindicato-Sporting, 5-1  
Desportivo-Ferroviário, 3-2

Começou a disputar-se em Quelimane o Torneio Provincial de Basquetebol, entre equipas femininas, em que se verificaram os seguintes resultados:

1.ª JORNADA:

Desport.º L. Marques-Ferroviário da Beira, 39-34  
As. Naturais L. Marques-Desport.º da Beira, 32-42

2.ª JORNADA:

Desport.º da Beira-Ferroviário da Beira, 57-21  
Desport.º L. Marques-As. Naturais L. Marques, 31-22

★

### OS FERROVIÁRIOS DO ENTRONCAMENTO

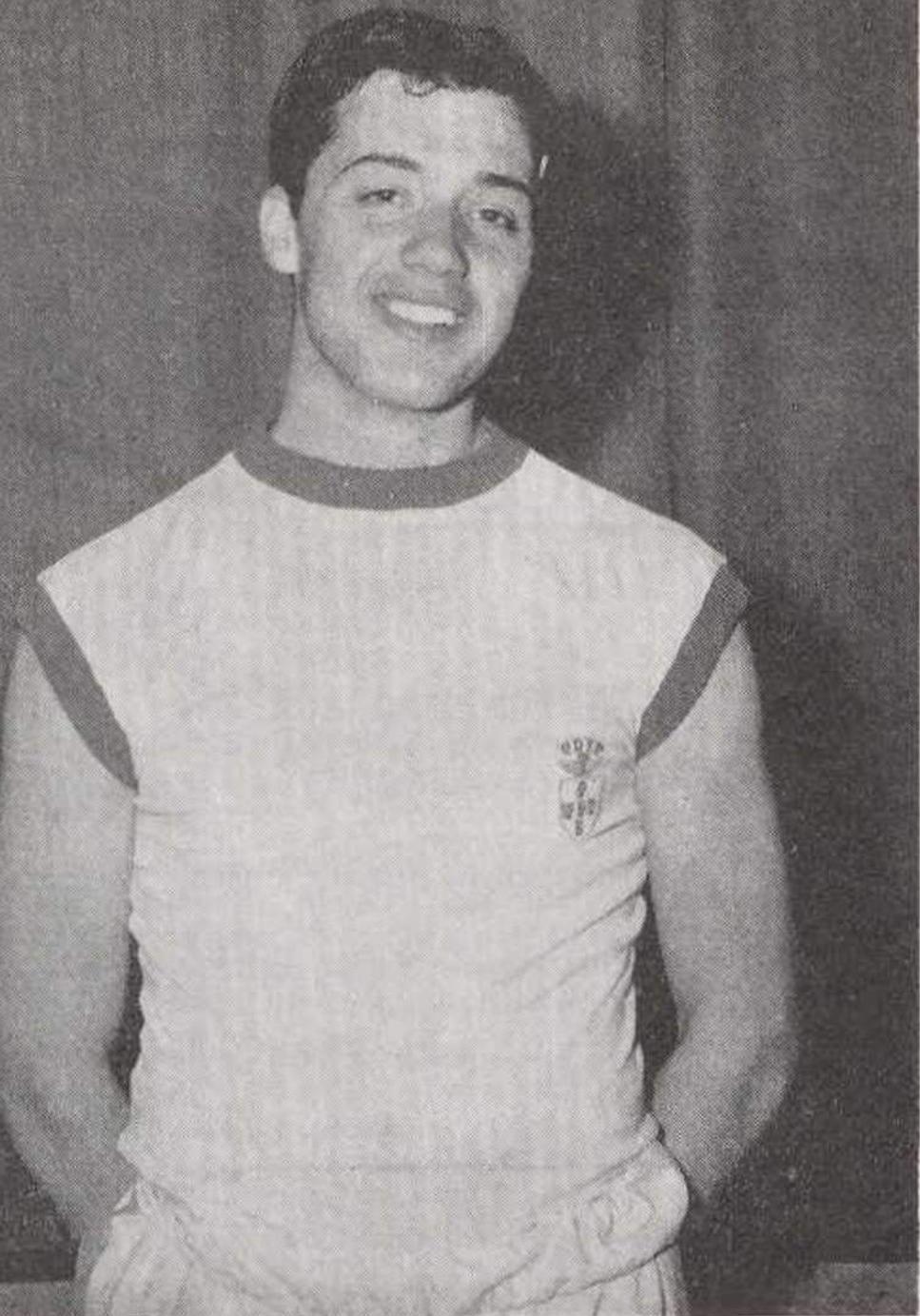
#### NO CAMPEONATO NACIONAL DA 3.ª DIVISÃO

Terminou a fase de apuramento dos finalistas do Campeonato Nacional de Futebol da 3.ª Divisão, em relação ao qual o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, após alguns anos de ausência, conseguiu de novo o direito de participar, em virtude da sua recente vitória no campeonato da Associação de Futebol de Santarém.

Não pôde a jovem equipa ferroviária classificar-se para a fase final — e talvez para tanto lhe não faltasse mérito próprio — mas, pelo menos, confirmou as francas possibilidades que se reconhecem, deixando-nos a maior expectativa para o seu comportamento na próxima época.

Nas últimas quatro jornadas desta fase, a equipa obteve os seguintes resultados:

União Montemor, 0-Ferrov. Entroncamento, 2  
Ferrov. Entroncamento, 1-Sacavenense, 0  
Juventude, 2-Ferrov. Entroncamento, 1  
Ferrov. Entroncamento, 2-Leões de Santarém, 0



Victor Costa



Joaquim Barreto

## Classificação final :

	J	V	E	D	BOLAS	P
1.º Leões de Santarém	10	6	2	2	16- 9	14
2.º Almeirim	10	6	1	3	21- 9	13
3.º Juventude de Évora	10	5	2	3	23-17	12
4.º Sacavenense	10	4	2	4	14-10	10
5.º Ferroviários	10	4	-	6	14-17	8
6.º União Montemor	10	-	3	7	4-30	3

De salientar, o facto de nas cinco jornadas correspondentes à 2.ª volta, os Ferroviários do Entroncamento terem averbado apenas duas derrotas, ambas por 2-1, frente ao 2.º e 3.º classificados da série, tendo na última ronda derrotado a turma vencedora da série, num jogo que poderia ter custado à equipa dos Leões de Santarém o seu apuramento, se não fosse a derrota também sofrida pela equipa de Almeirim, que se classificou em 2.º lugar.

★

## NA HORA DA DESPEDIDA

Victor Costa e Joaquim Barreto são dois atletas que muito prestigiaram o desporto ferroviário nacional, aquém e além fronteiras. Circunstâncias diversas levaram-nos a abandonar o desporto ferroviário, mas isso não impedirá certamente que a sua carreira desportiva continue, e que continuem a juntar muitos êxitos aos que o desporto lhes permitiu já obter.

No momento em que lhes prestamos esta singela homenagem, desejamos testemunhar em nome de todos os desportistas ferroviários, seus antigos colegas de equipa e adversários, os desejos de felicidades e a esperança de, mesmo como simples simpatizantes, poder registar a sua presença nas futuras competições ferroviárias, continuando assim a apoiar os seus companheiros e amigos.

## Victor Costa

Representou o Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz na modalidade de basquetebol. Na sua qualidade de filho de ferroviário, tendo esta época completado 21 anos, terminou assim a sua carreira como desportista ferroviário.

Concorreu durante várias épocas consecutivas aos campeonatos ferroviários, tendo conseguido obter o título de campeão nacional em 1966. Fez parte da seleção nacional ferroviária que, para disputa do Campeonato de Basquetebol da U. S. I. C., em Abril do corrente ano se deslocou a Strasbourg, onde, em competição com prestigiosos praticantes de 14 países, ganhou a taça destinada ao melhor marcador do torneio.

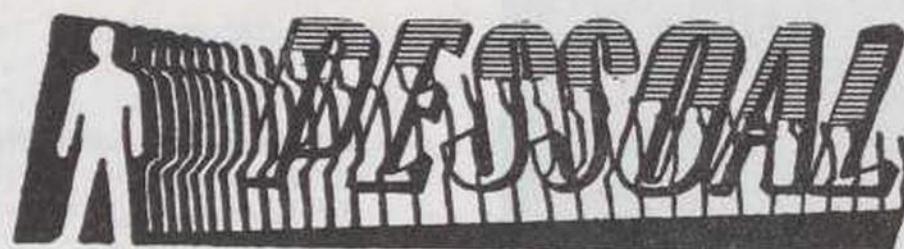
Joga oficialmente na equipa de honra da Associação Académica de Coimbra, tendo sido recentemente escolhido para participar em representação de Coimbra no torneio entre seleções regionais, organizado pela Federação Portuguesa de Basquetebol.

## Joaquim Barreto

Iniciou a sua carreira desportiva aos 15 anos, como filho de ferroviário, representando o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Sernada do Vouga na modalidade de ténis de mesa. Em 1961 ingressou na Companhia, e passou a representar o Clube Ferroviário de Portugal onde por três vezes foi campeão nacional ferroviário.

Cumpriu seguidamente o serviço militar, tendo sido colocado nos anos de 1966 e 1967 na nossa Província da Guiné, em missão de soberania. Actualmente, com 26 anos, pediu a sua demissão da Companhia.





## NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho corrente

*A Chef de Departamento* — o Chef de Serviço, Dr. Álvaro da Cunha Lobo Alves.

*A Chefes de Serviço* — os Engenheiros principais, António Vilhena da Costa Fragoso e António Duarte da Silva.

*A Engenheiros principais* — os Engenheiros de 1.ª classe, António Feliciano de Oliveira Santos, Flávio de Sousa Silva e Sá e António Rodrigo Soares Martins Pinheiro.

*A Engenheiros de 1.ª classe* — os Engenheiros de 2.ª classe, Abílio António de Campos Macedo, Corsínio Duarte Rocha Ferreira e Feliciano Augusto de Oliveira.

*A Engenheiros de 2.ª classe* — os Engenheiros de 3.ª classe, João Andrade Correia, Rui Mendes Ferreira e António Joaquim Telmo da Fonseca Diniz.

*A Agentes técnicos de engenharia de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Júlio dos Santos, Eduardo Vieira Coelho, Heitor Marrecas Ruivo e José Manuel Silva da Fonseca.

*A Técnico principal* — o de 1.ª classe, João Gomes da Costa.

*A Técnico de 1.ª classe* — o de 2.ª classe, António Gonçalves Ferreira.

*A Técnicos de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Armando de Almeida Ginestal Machado e Augusto Mendes da Silva.

*A Contabilistas de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Bernardino de Matos Torres e Manuel Gonçalves.

*A Chefes de escritório* — os Subchefes, Álvaro Augusto Ferreira, João Fernandes Picado, Nuno Gomes de Freitas, António Correia dos Santos, Herculano José Afonso, José Luís de Sousa, Manuel da Silva Júnior e José Vieira da Cruz Júnior.

*A Subchefes de escritório* — os Chefes de secção, Celestino Loureiro da Silva, Luís António Vasconcelos Marques, Raul Lopes Ventura, José de Matos Serras, João Gomes Bento, Joaquim Chaves Mota, António Marcelino Machado, Joaquim Fernando Lorido Lopes e João Cabrita Cristino.

*A Chefes de secção* — os Escriturários de 1.ª classe, Sebastião Rodrigues Correia, Herculano Costa, Álvaro de Sousa Pinto, Manuel de Araújo Cunha, José de Sousa Lopes, António Rodrigues Alves, Arnaldo Pinto de Carvalho, José Rodrigues Roque, João Duarte Pinto Osório, Vítor Hugo Alves Vergamota, Manuel Taborda de Oliveira, Eduardo de Oliveira, José Loureiro das Neves e Edmundo de Oliveira Santos Costa.

*A Escriturários de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, José Dias Alexandre, Luís Augusto Neves Lopes, António Rodrigues, Ilda da Silva Carvalho e Serpa, Maria Irene Gomes Pereira Ramos Pinto Osório, Silvino Surrécio Caetano, José Luís Afonso Lages, António Marques Oliveira, João Apolónia Prata, Aníbal Moreira de Sousa, Salvador da Encarnação Duarte, António Mendes Caniceiro, Vital Carmona Afonso, Adriano José de Campos Brandão, Virgílio da Conceição Correia, Henrique da Rocha Parreira, Máximo Pereira Correia, Augusto da Silva Jesus, João dos Santos Felicíssimo, José António Brás, Luís Serra Ribeiro, António Dias, José Rodrigues e Luís da Cruz Barreto Júnior.

*A Escriturários de 2.ª classe* — os de 3.ª classe, Maria Maia Marcos Pires Consolado, Maria dos Santos Sequeira Vicente Barbosa Marques, Amélia Trindade e Lima, Maria Manuela Cabrita Simões, Jaime Joaquim Ribeiro, Maria Alice Reis e Vasconcelos, José Augusto Martins Nogueira, Maria Zélia Rodrigues Gomes Farrolas, Adelina Lopes de Almeida, Maria Eduarda Neves Carvalho Simões, Maria Eduarda Cabrita Cruz, Maria Manuela Monteiro Grave Rosa de Queirós Ferreira, Maria Dulce Castanheira Santos Saldanha, Adília da Silva Canelas Guerreiro Rocha, Maria Inácia Martins Cabrita Faustino, Ema Silva Almeida, Maria do Rosário de Matos Alves, Maria Lívia Pina de Ascenção, Leonilde Barbosa Ferreira, Maria Júlia Barroso Pina, Deonilde de Jesus Silva, Maria José da Palma Baptista, Amélia Rosa Gomes Trindade, Ruth Alice Magalhães de Sousa, Maria Antónia Pires Canadas, Maria Isabel Fernandes Honório, Marina Augusta de Campos Andrade Mendes, Maria Alice Franco Ferreira, Joaquim Fernandes Martins, Manuel de Lima Ribeiro Maciel, Alírio Tavares da Silva, José Lopes Belo, Augusto Nogueira Soares, Alfredo Duarte Laureano, Maria Joana Barbado Valentim, José Bernardino Coelho da Rocha, Maria do Carmo Encarnação Loia, Maria Irene Carreira Coelho, António Frias Antunes, Maria Alete Gonçalves Matias, Maria Fernanda Nunes da Silva, Maria da Luz Freitas Marreiros, Anabela Pires Sampaio Vinagre, Dinora Carmona Vicente Jesus Rolão, Maria Arminda Ferreira da Costa, Francisco de Oliveira Fontes e Arménio Redondo Lopes Bontempo.

*A Escriturários de 3.ª classe* — os Auxiliares de escritório de 1.ª classe, José Paulo Martins Júnior, Manuel Rei Rodrigues, José da Costa Oliveira e Paulo de Oliveira.

*A Auxiliares de escritório de 1.ª classe* — os de 2.ª classe, Pedro Pires Salvado, Maria Teresa Leão Moreira Rodrigues Fernandes, Mário Lopes Vieira, António Cândido Maleitas, Pompeu Monteiro de Moura e José António Raimundo Belo.

*A Desenhador de 1.ª classe* — o de 2.ª classe, Carlos Vítor Barreiros da Silva.

*A Desenhador de 2.ª classe* — o Encarregado de Cadastro, Manuel Gameiro.

*A Inspector de secção de exploração — o Subinspector, Júlio dos Reis.*

*A Subinspector de secção de exploração — o Chefe de estação de 1.ª classe, Francisco Serrano.*

*A Inspector de receitas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Álvaro Pereira da Rosa.*

*A Inspectores de receitas de 2.ª classe — os Verificadores de receitas, Manuel Farinha, Salvador Moreira, Florentino José Fonseca de Oliveira, David Ferreira Pinto Júnior e José Gomes Simões Torres.*

*A Verificadores de receitas — o Chefe de estação de 3.ª classe, Ângelo Reis Sousa ; e os Factores de 1.ª classe, Carlos Luís de Almeida e Sousa, José Pinto Miranda, Francisco Fernandes Ricardo, Mário Rosa Pimentel e António Marques Machado.*

*A Chefes de estação principais — os de 1.ª classe, Sebastião Marques Bastos e Crisógeno Costa.*

*A Chefes de estação de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Alberto Pinto de Almeida, José Maria Pinto de Almeida, Ernesto Adélio Dias Pereira, Manuel de Figueiredo, Manuel Vicente Justo, Bernardino do Nascimento Marcos, Mário de Oliveira e Manuel Ferreira.*

*A Chefes de estação de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Manuel Martins, José de Oliveira, Octávio Faustino Gomes, José da Conceição Jorge, Estêvão de Almeida, Fernando Lopes Ferreira, José da Fonseca Esteves, Martinho Pinheiro, João Cardinho Serrano, Manuel Francisco Gouveia J.º, Serafim Martins Ribeiro, Joaquim António Cândido e Bernardino Manuel de Oliveira.*

*A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, João Vicente Duque da Silva, Joaquim Lobato Falcão, Luís Rosa, Vicente Brás Júnior, Manuel Mateus, Agostinho Carmona Cardoso, Sílvio Vilela Cardoso, Horácio Campos Vasconcelos, Joaquim Maria Combo, António Bicho, José Fernandes Aragão Braga, Manuel Loio Simões Rainho, Luís da Silva Rodrigues Fernandes, Manuel Azevedo dos Santos, Jacinto Lopes, Horácio Vieira Jorge, Valentim Gonçalves Carvalho, Manuel Fernandes dos Santos, Ildefonso Duarte e Raul Mandslay Costa.*

*A Factores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José António Dias, João de Matos Fontinha, Manuel Antunes dos Reis, António Fernandes Ricardo, João Tomé, Alfredo Pires Moraes Forte, José Rodrigues Ferreira, Jaime Monteiro Pinheiro, José Augusto dos Santos, Mário de Freitas Poupado, Carlos Agostinho de Azeredo Almeida, Manuel Louro Correia, Américo Teixeira da Silva, João Pereira Nicolau, António Marques, Álvaro das Neves Oliveira, João Augusto Evangelista Brinca, António Maria de Carvalho, Francisco de Matos Fernandes, Manuel Guerreiro Franganito, Agostinho Vieira da Silva, Alberto de Almeida Cunha, Manuel Adriano, Manuel Carmona Candeias, José Martins Soares, Artur Marques Rosa, Arlindo Rodrigues de Sousa, António Maria Gonçalves e Custódio Carmo Gonçalves.*

*A Factores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Duarte Pereira dos Santos, Mário Casimiro Martins, António Manuel Ramos de Assunção, Manuel Freitas Baptista, Nuno Vilão Santa Rodrigues, José Dias Café, Joaquim Boavida Salvado, Jaime Lopes Pires, David Inácio Pereira, Aurélio Gaspar, José Augusto Martins Ramos, João Francisco Chambel, José Rodrigues Calado, Manuel de Almeida e Silva, Alberto da Silva Rodrigues Manaia, Luís Xavier Rodrigues Herculano de Gois, João Nunes Pissara, Vítor Manuel Pires Morgado, José Pereira de Castro Novais, João Bento Ferrião, Eduardo da Graça Gonçalves Correia, Miguel Coucho Lucas Galvão, Joaquim da Cruz Roberto, Manuel Galveias Lopes de Simas, Eduardo de Moura Alves Leite, Manuel de Oliveira Mendes, Manuel Santos da Silva, Armando Ferraz Marques, Feliciano Manuel Mateus Garcia, Manuel Gonçalves Teixeira, Orlandino José Rebocho e Gabriel Joaquim Cortiçadas.*

*A Factores de 3.ª classe — os Praticantes de factor, Joaquim das Neves Henriques, Joaquim José Ribeiro de Magalhães, Fernando Sousa Grácio, Luís Dourado Lacão e Isíldo Dias Mendes.*

*A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.ª classe, Carlos Coelho, Alfredo Ribeiro, Joaquim Palma da Encarnação, António Lima, Agostinho dos Santos, Augusto Pereira, Luís Gonçalves, António da Conceição Ramos e José dos Santos Sobreira.*

*A Conferentes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Silvestre Desidério, Elísio Dias Grasina, António Rodrigues Pinto, Leandro Pinto Ribeiro, Manuel da Cruz Costa Lopes, Libertário Cerqueira, Júlio Marques, José da Rosa Carvalho, António Coelho Lourenço, João Ferreira Durão e Francisco Nogueira Chasqueira.*

*A Conferentes de 2.ª classe — os Agulheiros de 3.ª classe, Alfredo de Babo, Ramiro Marques Ribeiro e Arménio José Tobias ; e os Serventes de 2.ª classe, Manuel Pinto Torres, Domingos Miguens Gonçalves, José Gomes Pereira, Heitor Ferreira de Miranda, João Machado Calado, Joaquim Moleirinho, Luciano Ferreira Rigueiro, José Joaquim Pera, Joaquim Francisco Pires, António Cheta Coelho e Manuel Ferreira de Sousa.*

*A Fiscais do pessoal de trens — os Condutores principais, Fernando Dias Cardoso e Aníbal Carlos Resende ; e o Condutor de 1.ª classe, Joaquim Freire dos Santos.*

*A Condutores principais — os de 1.ª classe, António dos Santos Ferreira, José Ferreira da Costa, Luís Pereira Nicolau, Manuel Martins e José Coelho.*

*A Condutores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Gaudêncio Manuel Lagartixo, Américo de Sousa Freitas, José Alves Novo, Alexandre da Conceição Mansinho, Anacleto Pereira de Almeida, Alberto Lopes, José da Silva Carvalho, Luís Mendes Gomes, António Marques Pires, José Cabrita Elias e Joaquim Lopes Esteves.*

*A Condutores de 2.ª classe — os Guarda-freios de 1.ª classe, António Duarte de Oliveira, Joaquim Roque Saúde, Francisco Castanheira Roque, Jerónimo Moreira, Joaquim Vale Ventura Cardoso, Francisco Martinho Semedo, Fernando da Costa Cardoso, António Alberto Calça, Albertino Marçal Baião, Florindo António, Políbio Mário Machado, Manuel Alves Pereira e Manuel Ferreira da Silva Ramos.*

*A Guarda-freios de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Augusto da Conceição Agostinho, Manuel Marques Rosa, Fernando Gonçalves Valentim, José Fernandes Alves, João da Silva Sequeira J.º, José Augusto Venceslau, João Semião Cabrita, Daniel Martins, Manuel Joaquim Angelino, António Joaquim Barbosa, Manuel Boaventura Costa, Armando da Silva, Eduardo Pereira Barbosa e António Ribeiro.*

## 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João dos Passos Niza Júnior*, chefe de maquinistas ; *Piedade do Carmo Romão* e *José Vieira Gonçalves*, escriturários de 1.ª classe ; *Israel Matias* e *Josué Joaquim Brites*, chefes de brigada ; e *António Augusto Rodrigues*, chefe de armazém de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Augusto da Costa*, *José Teixeira*, *António Rodrigues da Silva*, *Manuel Ramos*, *Inácio Estrela* e *José Lince Gameiro*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Lourenço*, *Francisco Vicente Martinho Júnior* e *Jaime Carvalho*, operários de 1.ª classe ; *Joaquim Vitor Bouças*, revisor de material de 1.ª classe ; *António da Silva Guedes* e *Manuel Rodrigues*, operários de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Luís Lopes*, *Francisco Henriques Júnior*, *João da Silva Passos*, *Manuel Sirgado* e *Domingos Patrício*, operários de 2.ª classe ; e *João Inácio*, revisor de material de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Carlos António*, operário de 3.ª classe ; *Aníbal Belchior*, fogueiro de 2.ª classe ; *Mário da Conceição Freira* e *Manuel Laranjo*, contínuos de 1.ª classe ; *José Manuel Grenha*, capataz de manutenção e *Francisco Oliveira Dias*, servente de 1.ª classe.