

Boletim da C. F.



Número 484

Outubro de 1969

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 484 • OUTUBRO 1969 • ANO XLI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

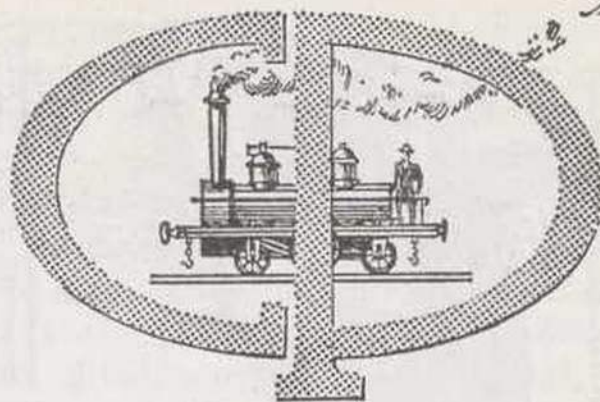
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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



A morte do “vapor”

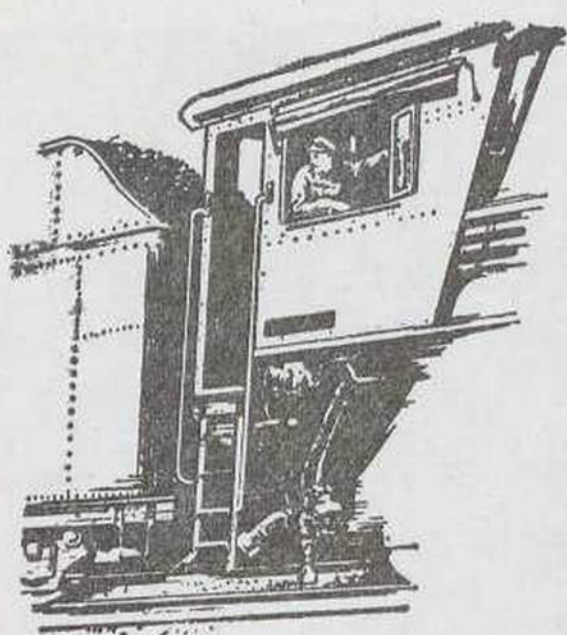


SÃO cada vez mais numerosos os grupos de estrangeiros, particularmente ingleses, que visitam a nossa rede, exclusivamente à cata de locomotivas a vapor...

Assim, não obstante a tracção a vapor estar a extinguir-se nas Administrações ferroviárias de todos os países, mesmo naqueles que têm abundância de minas de carvão, por anti-económica e obsoleta, ficaram os saudosistas — como em tudo, porque o homem é um animal de hábitos e dificilmente esquece o passado...

Esses visitantes — não ferroviários e das mais diversas categorias sociais — percorrem ávidamente todos os nossos depósitos de máquinas, alegam-se de viajar em comboios a carvão e comovem-se ao observar detalhes das antigas máquinas de fumo e faúlhas.

A morte total das locomotivas a vapor na rede da C. P. — asseveraram alguns visitantes pesarosos — vai fazer com que deixem de vir até a Portugal muitos grupos de ingleses. Inconvenientes do progresso...



ESCLARECIMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO AO PESSOAL FERROVIÁRIO

I — No momento de agitação em que se pretendeu envolver a classe ferroviária, a Administração da C. P. sente-se no dever de se dirigir a todo o pessoal, para lhe facultar uma informação verdadeira sobre as negociações em curso, relativas ao Acordo Colectivo de Trabalho, e sobre os factos ultimamente ocorridos, cabendo a cada um, em sua consciência, julgar dos acontecimentos.

II — A efectiva revisão do actual Acordo Colectivo de Trabalho pode dizer-se que se desdobrou em duas fases. A primeira, data de Janeiro, e traduziu-se num acréscimo das retribuições de base da ordem dos 12,2 %, com o correspondente benefício em horas extraordinárias; no aumento dos abonos de deslocação e de pernoita que, para certas escalas, atingiu os 67 %; e no alargamento muito importante dos esquemas da Previdência Social, incluindo a assistência médica e medicamentosa. Os aumentos de encargos decorrentes desta primeira fase foram os seguintes:

| | | |
|--|---------|--------|
| a) Acréscimo nas retribuições de base, horas extraordinárias e subsídios de deslocação | 77 000 | contos |
| b) Assistência médica e medicamentosa | 48 000 | » |
| c) Melhoria de pensões e reformas | 23 000 | » |
| Total | 148 000 | » |

A segunda fase encontra-se agora em curso. As pretensões apresentadas pelos Sindicatos, não só no seu projecto inicial mas através de emendas subsequentes, revelam um legítimo desejo de progresso, mas têm-se colocado numa perspectiva de tal modo ambiciosa que não é manifestamente possível dar-lhes concretização de uma só vez — e daí a demora na conclusão das negociações.

Em vista dessa impossibilidade, a Administração fez um estudo das medidas apresentadas, dentro dos seguintes principais critérios de apreciação:

- Adoptar algumas melhorias de que beneficiasse todo o pessoal;
- Procurar, por outro lado, beneficiar, relativamente, algumas das categorias menos favorecidas;
- Atender, ainda, a situações mais gravosas nas condições de trabalho, de modo a minorá-las;
- Por fim, embora em casos muito restritos, tomar em consideração a necessidade urgente de algumas modificações na estrutura dos serviços, o que beneficia, também, algumas categorias de pessoal.

Mais do que isso: na linha de modernização que a Administração procura seguir, introduziu-se no A. C. T., por sua iniciativa, uma cláusula pela qual a empresa se propõe proceder, no prazo de 18 meses, a uma revisão das categorias profissionais e acerto das respectivas remunerações — tendo em conta, evidentemente, os aumentos que entretanto forem consentidos — trabalho que corresponderá a uma 3.ª fase de revisão do A. C. T.. Isto mostra que — como diversas vezes foi esclarecido no decurso das negociações — não se pretende que o actual A. C. T. seja um ponto de chegada que estabilize, por muitos anos, a situação do pessoal, mas antes um ponto de partida para uma actuação dinâmica da empresa.

A Administração lembra, ainda, que a política social de uma empresa não se avalia apenas através dos salários pagos. No caso concreto, a C. P. mantém ao seu serviço mais de 3000 agentes que poderia dispensar imediatamente, mas nunca foi — nem é — sua orientação entrar por esse caminho.

Todavia, é óbvio que, se o fizesse, aumentaria

as disponibilidades financeiras para atender à situação do restante pessoal. Mas haverá alguém que deseje que assim se proceda?

Com base nestes critérios, a Companhia apresentou aos Sindicatos uma proposta, em 4 do corrente, à qual aqueles responderam, com nova contraproposta, 10 dias depois.

Apesar das gravíssimas dificuldades financeiras que os caminhos de ferro atravessam — e ninguém de boa fé pode ignorar — a Administração tem procurado ir, tão longe quanto possível, ao encontro das propostas dos Sindicatos, em conversações que têm decorrido com a maior abertura, nunca se tendo interrompido ou voltado ao ponto de partida, ao contrário do que se disse em informações postas a circular.

É evidente, no entanto, que os salários não podem absorver todas as verbas disponíveis da Companhia, pois, se assim acontecesse, como funcionariam os caminhos de ferro e como se renovariam as locomotivas, as vias férreas, as carruagens e os vagões?

E se deixássemos deteriorar tudo, de modo a tornar o serviço muito mau, quem utilizaria os nossos comboios? E sem receitas, como haveria ferroviários?

Por isso, a boa vontade e o espírito de compreensão podem ser ilimitados, mas os meios disponíveis infelizmente não o são. Temos de fazer crescer esses meios, para poder distribuir mais. É uma solução de justo equilíbrio nesta matéria que a Administração e os Sindicatos procuram conseguir.

E se, porventura, apesar da boa vontade de ambas as partes, não for possível alcançar o acordo necessário, a Administração não levantará quaisquer dificuldades para que a resolução final seja rapidamente atingida através de uma comissão arbitral independente, designada nos termos da legislação recentemente publicada. Antes, tudo fará para que a comissão possa actuar com rapidez, fornecendo, para tanto, os elementos disponíveis.

III — É dentro deste quadro que, em resultado de apelo dirigido por um grupo de ferroviários que ilegitimamente se consideram representantes de toda a classe, ocorreram, na tarde do passado dia 20, algumas paralizações parciais de trabalho, sobretudo nos arredores de Lisboa.

A Administração lamenta os factos ocorridos, por serem de molde a prejudicar gravemente o seu empenho em acelerar a modernização dos nossos caminhos de ferro, único processo válido de se poder, com segurança, garantir, para o futuro, melhorias que perdurem.

Na verdade, a C. P. não é uma empresa semelhante às demais, pois não tendo lucros nem receitas suficientes para se manter, precisa, para sua sobrevivência, de ampla assistência financeira do Estado, o que, na prática, lhe dá um carácter de

verdadeira empresa pública. Por isso mesmo, os seus Administradores têm um vencimento que é do conhecimento geral, fixado em última análise pelo Governo, e, para além disso, não recebem quaisquer gratificações.

Não há, portanto, oposição alguma entre a Administração e o pessoal quanto a distribuição de lucros, pois estes não existem, não recebendo os accionistas dividendos pelo seu capital, pela mesma razão.

À C. P. tão pouco interessam as ideias políticas que, em consciência, cada um dos seus agentes professa, nem tem de se preocupar com tal facto. Mas já lhe interessa que possa, ou não, estabelecer-se um clima de franca colaboração entre todos quantos nela trabalham, como meio de fazer progredir a Companhia, aumentar o seu tráfego e, como consequência, as suas receitas e, desse modo, poder facultar melhores condições de vida ao pessoal.

Quando se comparam os salários pagos na C. P. com os de outras empresas, é bem certo que os salários mais altos se encontram nas empresas mais prósperas e com grandes lucros, onde o trabalho é altamente produtivo.

Mas, de um clima de agitação, que pode resultar se não o empobrecimento da C. P.? Todos certamente vêem que, de tal clima, resultarão inevitavelmente:

- 1.º — Perda de confiança no caminho de ferro, como meio de transporte regular, conduzindo à fuga do tráfego para transportes concorrentes, com as inevitáveis diminuições de receitas, quando o que precisamos é, ao contrário, aumentar o tráfego e as entradas de dinheiro;
- 2.º — Aparecimento de situações de tensão, mesmo entre o pessoal, quando é indispensável juntar esforços para progredir;
- 3.º — Tratando-se de procedimentos ilegais que põem em causa o interesse público, consequências desagradáveis, além de a empresa ser obrigada a proceder ao apuramento dos factos ocorridos, quando o seu desejo está em criar um clima da mais estreita colaboração com o pessoal.

É pena que alguns ferroviários aceitem com tanta facilidade, boatos postos a correr com o intuito de os afastar da colaboração séria e construtiva que a Administração deseja estabelecer.

Apesar disso, a Administração não perde a confiança em que uma política de verdade acabará por triunfar. E, mesmo quando hostilizada por alguns, não deixará de se esforçar por defender os interesses de todos.

Nesse sentido, já foi anunciada — e espera-se que possa entrar dentro em breve em funciona-

Actualidades ferroviárias



Com a presença do ministro das Comunicações e subsecretário do Estado das Obras Públicas inaugurou-se em 19 do corrente, no Entroncamento, o novo viaduto sobre a via férrea.

O viaduto tem uma extensão de 195 metros, sendo o maior vão, sobre a linha férrea, de 26,13 m; a altura máxima acima dos carris é de 8,25 m, com a capacidade de suporte, por eixo, de 20 toneladas.

Nele, se empregaram 200 toneladas de ferro, 2800 de cimento, 7500 m³ de pedra e 4000 m³ de areia. Os aterros

mento — a «Comissão de Relações Humanas», em que a Administração e o pessoal estarão representados.

Através dessa Comissão, procurar-se-ão dar todos os esclarecimentos úteis sobre a vida da empresa, pois não há segredos a guardar. O mesmo objectivo se pretende alcançar através de nova orientação do *Boletim da C. P.*

Todo este trabalho necessita, porém, da solidariedade do pessoal, pois sem uma adequada conjugação de esforços, sem que possamos acreditar uns nos outros, sem que cada um, no seu posto, desempenhe conscienciosamente as suas funções, nada se poderá conseguir.

A Administração está confiada em que a generalidade do pessoal da C. P. saberá compreender as dificuldades presentes e apreciar o esforço de actualização em que se encontra empenhada — esforço do qual depende tudo quanto de progressivo

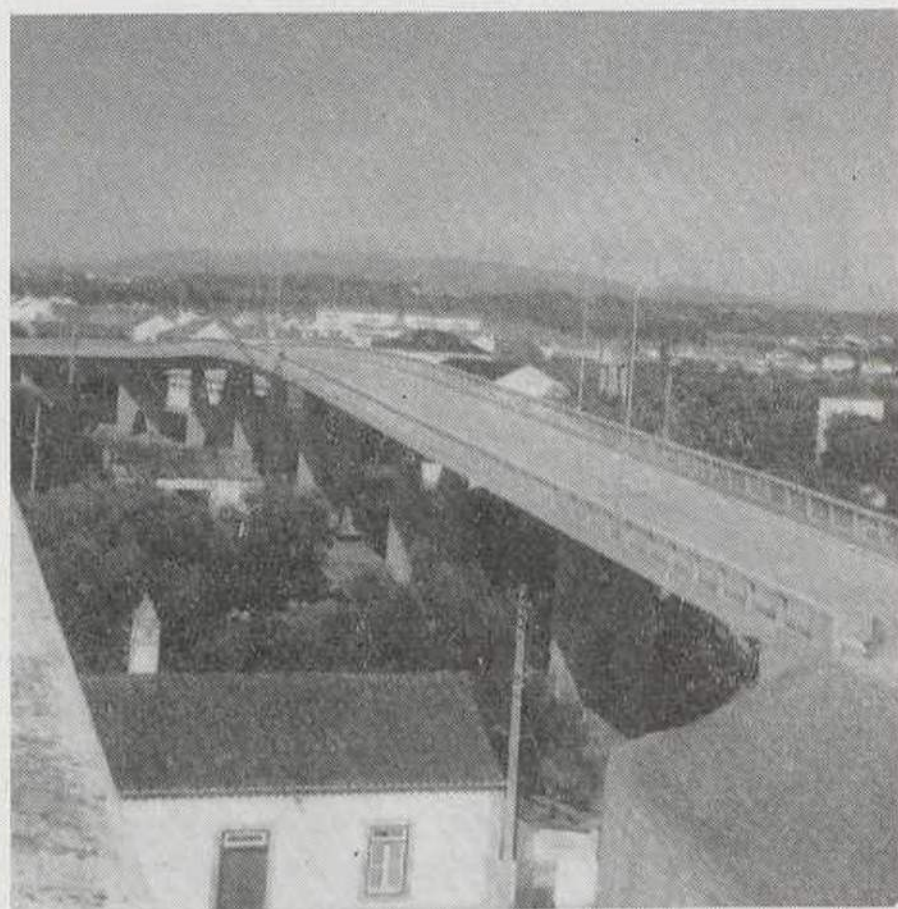
170 m de extensão; a faixa de rodagem tem 7 m de largura, com dois passeios de 1,30 cada.

Os acessos ao viaduto, ligando à Estrada Nacional n.º 3, têm cerca de 8400 m² de faixa de rodagem. O viaduto e acessos importaram em 6 259 495\$, tendo-se pago, ainda, de expropriações 3 645 528\$.

Para se fazer uma ideia da utilidade deste grande melhoramento, basta dizer-se que o trânsito estava praticamente vedado 19 horas e 43 minutos durante o dia e noite, por motivo da passagem de 91 comboios diários normais e 25 extraordinários, e ainda 215 de manobras.

Na passagem de nível havia um movimento de cerca de cinco mil veículos e 6650 peões diários, para o trânsito dos quais as cancelas estavam abertas cerca de 4 horas.

Justo é frisar que, sem a tenacidade do presidente da Câmara, sr. Eugénio Dias Poutout, não teria sido possível este grande melhoramento que não interessa só ao Entroncamento, mas ao próprio País.



se possa realizar. E saberá também dar-lhe a sua colaboração e a sua confiança para que a empresa se transforme numa obra de todos, ao serviço do País.

Lisboa, 27 de Outubro de 1969.

O Conselho de Administração

REPORTAGEM

Os XIII Jogos Desportivos Ferroviários REALIZARAM-SE no ENTRONCAMENTO

Ao contrário do que tem sido habitual, os XIII Jogos Desportivos Ferroviários não se realizaram na linda cidade da Figueira da Foz. Por um lado, o facto de a reunião do Comité Director da «Union Sportive International de Cheminots» se ter efectuado na Figueira da Foz no passado mês de Maio, por outro lado, a possibilidade de utilização das magníficas instalações do Centro de Formação do Pessoal que a Companhia recentemente inaugurou na tipicamente ferroviária vila de Entroncamento, levaram a escolher esta mesma vila como cenário da tradicional competição desportiva entre ferroviários.

Com o patrocínio da Companhia, da F. N. A. T., da Câmara Municipal do Entroncamento e do nosso *Boletim*, os jogos foram organizados pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, que pela primeira vez se incumbiu de tão espinhosa tarefa, da qual os elementos organizadores se procuraram desempenhar com todo o entusiasmo, não obstante o limitado prazo de tempo que as circunstâncias lhes impuseram.

Como nota principal do conjunto de impressões colhidas durante estas jornadas, é-nos particularmente grato salientar o interesse demonstrado pelo presidente do Conselho de Administração sr. dr. Neto de Carvalho, pelos srs. administradores dr. Mário Murteira e eng.º Almeida Fernandes e pelo sr. director-geral da Companhia eng.º Espregueira Mendes que se dignaram assistir à última jornada desportiva e proceder à distribuição dos prémios, o que, por si só, representou certamente um estímulo para todos os atletas participantes nestes jogos.

BASQUETEBOL

Dos cinco grupos em prova — Campanhã, Figueira, Entroncamento, Barreiro e Lisboa — era a equipa do Barreiro a que reunia maior favoritismo.

Esse favoritismo foi confirmado, vindo o Barreiro a vencer com todo o mérito. José Valente continua a ser um jogador de grande influência no curso do jogo e, além disso, a equipa foi refrescada com alguns jovens elementos muito prometedores, tais como Carlos Maria e Carvalho. Manuel Jorge, que por motivo do serviço militar não alinhou nas jornadas iniciais, foi um importante reforço no jogo decisivo, contra Campanhã.

A equipa de Campanhã, que obteve o 2.º posto da classificação, jogou fundamentalmente à base dos seus

veteranos Abílio, Varela e Viseu. E, pelo que vimos, nos lançamentos a meia distância, o sempre jovem Abílio continua a não ter rival.

O grupo do Entroncamento apresentou uma equipa revelação que, com a rotação de mais uma ou duas épocas poderá fazer a vida cara às turmas normalmente favoritas. Juventude, entusiasmo, excelente constituição física e nítida aptidão para a modalidade. Numa equipa tão colectivista seria injusto salientar nomes.

Lisboa e Figueira da Foz disputaram entre si o quarto lugar, num encontro em que foi decisiva a maior experiência dos jogadores da Figueira.

As equipas apresentaram a seguinte constituição:

CAMPANHÃ — Abílio (55), Varela (30), Viseu (51), Felisberto (30), Nelson (16), Pinto (8), Xavier (2), Real (2), Oliveira e Ferreira.



A equipa do Barreiro, vencedora do torneio de basquetebol



Uma fase do torneio de ténis de mesa

FIGUEIRA DA FOZ—Hermínio (47), Armando (26), Mesquita (8), Virgílio (7), Rui (2), Castelhana (2), Eduardo, Verão, Campos e Ladeiro.

ENTRONCAMENTO—Santana (37), Seragoila (2), Martins (42), Domingos (10), Ferreira (8), Graça (4), Geraldo (2), Ferraz (2), Penteado e Baeta.

LISBOA—Pinto (16), Fragoso (10), Caeiro (8), Abreu (14), Lucas (23), Realista (2), Dias (1), Tripa, Barradas e Corona.

BARREIRO—José Valente (77), William (28), Carlos Maria (29), Carvalho (57), Barão (2), Santos, Herlander (5), Amândio, Almeida, M. Jorge (38) e Sousa.

Resultados:

- 1.^a Jornada: Figueira, 20-Campanhã, 63; Entroncamento, 19-Barreiro, 63.
- 2.^a Jornada: Campanhã, 33-Entroncamento, 27; Barreiro, 58-Lisboa, 16.
- 3.^a Jornada: Lisboa, 18-Campanhã, 62; Entroncamento, 35-Figueira, 24.
- 4.^a Jornada: Campanhã, 36-Barreiro, 45; Figueira, 33-Lisboa, 19.
- 5.^a Jornada: Barreiro, 73-Figueira, 17; Lisboa, 23-Entroncamento, 24.

Melhor marcador do torneio: José Valente (Barreiro), com 77 pontos.

Classificação geral:

| | J | V | D | B | P |
|---------------------------|---|---|---|---------|---|
| 1.º Barreiro | 4 | 4 | — | 239-88 | 0 |
| 2.º Campanhã | 4 | 3 | 1 | 194-110 | 1 |
| 3.º Entroncamento | 4 | 2 | 2 | 105-143 | 2 |
| 4.º Figueira da Foz | 4 | 1 | 3 | 94-190 | 3 |
| 5.º Lisboa | 4 | — | 4 | 76-177 | 4 |

TÉNIS DE MESA

Os campeonatos individual e colectivo de ténis de mesa foram disputados nas mesas da sede do Grupo Des-

portivo dos Ferrovieiros do Entroncamento, por 20 jogadores de 5 equipas, que alinharam com a seguinte formação:

CAMPANHÃ—Araújo, Soares, Novais e Cardoso.
SERNADA—Cunha, Santiago, Moreira e Ribeiro.
ENTRONCAMENTO—Virgílio, Seragoila, Lignelo e Frederico.

LISBOA—Jardim, Duarte, Bandeirinha e Diogo.

BARREIRO—F. Sim-Sim, A. Sim-Sim, Rolão e Correia.

Resultados e classificações:

- 1.^a Jornada: Barreiro, 5-Campanhã, 4; Entroncamento, 9-Sernada, 0.
- 2.^a Jornada: Entroncamento, 9-Campanhã, 0; Lisboa, 9-Sernada, 0.
- 3.^a Jornada: Lisboa, 8-Campanhã, 1; Entroncamento, 7-Barreiro, 2.
- 4.^a Jornada: Campanhã, 8; Sernada, 1; Lisboa, 6-Barreiro, 3.
- 5.^a Jornada: Barreiro, 7-Sernada, 2; Lisboa, 5-Entroncamento, 4.

Classificação colectiva:

| | J | V | D | SETS | P |
|-------------------------|---|---|---|-------|---|
| 1.º Lisboa | 4 | 4 | — | 28-8 | 0 |
| 2.º Entroncamento | 4 | 3 | 1 | 29-7 | 1 |
| 3.º Barreiro | 4 | 2 | 2 | 17-19 | 2 |
| 4.º Campanhã | 4 | 1 | 3 | 13-23 | 3 |
| 5.º Sernada | 4 | — | 4 | 3-33 | 4 |

Classificação individual:

- 1.º Francisco Seragoila (Entroncamento)
- 2.º Diogo Silva (Lisboa)
- 3.º Armando Sim-Sim (Barreiro)
- 4.º Batalha Jardim (Lisboa)
- 5.º Lignelo Cardoso (Entroncamento)
- 6.º Virgílio Ferreira (Entroncamento)
- 7.º Manuel Soares (Campanhã)



O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, ladeado pelos administradores eng. Almeida Fernandes e dr. Mário Murteira e pelo director-geral eng. Espregueira Mendes, procedendo à distribuição dos prémios



O rancho de Torres Novas, que constituiu um dos atractivos do almoço de confraternização

- 8.º Fernando Bandeirinha (Lisboa)
- 9.º António Duarte (Lisboa)
- 10.º Francisco Sim-Sim (Barreiro)

As equipas de Lisboa e Entroncamento, que chegaram à jornada final sem derrotas, disputaram o título num jogo em que o vencedor esteve indeciso até ao último momento. Diogo Silva (Lisboa) e Francisco Seragoila (Entroncamento) estiveram na base dos bons resultados das suas equipas, vindo igualmente a ocupar os dois primeiros lugares na classificação individual. Como não pode haver dois vencedores, o Entroncamento, por equipas, e Diogo, individualmente, tiveram de se resignar com um honroso 2.º lugar.

Nas equipas de Barreiro e Campanhã salientaram-se respectivamente Armando Sim-Sim e Soares, com especial relevo para o primeiro, que obteve o 3.º lugar da classificação individual.

ATLETISMO

A prova de atletismo resumiu-se, como habitualmente, à disputa de uma corrida de 1500 metros. Estamos esperançados em que a possibilidade de utilização das instalações desportivas com que a Companhia projecta apetrechar o seu Centro de Formação do Pessoal permita ampliar a prática do atletismo a um conjunto de provas constituído por corridas de velocidade, fundo e meio-fundo, lançamentos e saltos.

A corrida foi disputada por 24 atletas representando seis Grupos Desportivos e consistiu em três voltas a um percurso traçado na chamada Zona Verde.

As equipas apresentaram os seguintes elementos:

- BARREIRO — Libertino Remorinho, Luís Iria, Frederico Torres e José Protasso.
- LISBOA — Joaquim Fragoso, Armando Pinto, Feliciano Realista e José Barradas.
- ENTRONCAMENTO — Amílcar Ferraz, Coelho dos Santos, Luís Pinheiro e José Gonçalves.

FIGUEIRA DA FOZ — Joaquim Pinto, José Cascão, João Costa e José Martins.

SERNADA — António Moreira, Manuel Ribeiro, Carlos Rodrigues e Arménio Cunha.

CAMPANHÃ — António Ferreira, António Rosa, António Sousa e António Lopes.

Amílcar Ferraz, do Entroncamento, foi um bom vencedor, tendo-se conseguido impor na última volta aos seus mais directos adversários, Libertino Remorinho (Barreiro) e Coelho dos Santos (Entroncamento). Colectivamente, a equipa do Entroncamento foi superior a todos os seus competidores.

Classificação individual:

- 1.º Amílcar Ferraz (Entroncamento)
- 2.º Libertino Remorinho (Barreiro)
- 3.º Coelho dos Santos (Entroncamento)
- 4.º Joaquim Fragoso (Lisboa)
- 5.º Joaquim Pinto (Figueira da Foz)
- 6.º José Protasso (Barreiro)
- 7.º António Ferreira (Campanhã)
- 8.º António Moreira (Sernada)
- 9.º José Cascão (Figueira da Foz)
- 10.º Luís Pinheiro (Entroncamento)

Classificação colectiva:

- 1.º Entroncamento
- 2.º Barreiro
- 3.º Figueira da Foz
- 4.º Campanhã
- 5.º Sernada
- 6.º Lisboa

PESCA DESPORTIVA

O concurso de Pesca Desportiva, modalidade que pela primeira vez foi integrada nos Jogos Desportivos Ferroviários, realizou-se no rio Tejo, numa região demarcada entre Tancos Civil e Castelo de Almourol, com a



Um aspecto da mesa de honra no momento em que o sr. dr. Neto de Carvalho efectuava o seu discurso

participação de equipas representativas de Entroncamento e Figueira da Foz, e alguns elementos de Lisboa concorrentes ao torneio individual.

Actuando em águas suas conhecidas, os pescadores de Entroncamento confirmaram amplamente o favoritismo que lhes era concedido, vindo a conquistar o título colectivo e os quatro primeiros lugares da classificação individual.

Constituição das equipas:

ENTRONCAMENTO — Manuel Patrício, Delfim Roque, João Semedo, António Cardinho, José Brás e Miguel Belo.

FIGUEIRA DA FOZ — Fernando Marques, Manuel Ferreiro, Manuel Fadigas, António Santos, José Mesquita e Eduardo Ribeiro.

LISBOA — Manuel Ferreira, Elói Laranjeiro e José da Silva.

Classificação colectiva:

- 1.º Entroncamento
- 2.º Figueira da Foz

Classificação individual:

- 1.º Manuel Patrício (Entroncamento)
- 2.º Delfim Roque (Entroncamento)
- 3.º João Semedo (Entroncamento)
- 4.º António Cardinho (Entroncamento)
- 5.º Fernando Marques (Figueira da Foz)
- 6.º José Mesquita (Figueira da Foz)
- 7.º Elói Laranjeiro (Lisboa)
- 8.º Manuel Fadigas (Figueira da Foz)
- 9.º Miguel Belo (Entroncamento)

Manuel Patrício obteve o maior exemplar pescado.

ENCERRAMENTO DOS JOGOS E DISTRIBUIÇÃO DOS PRÉMIOS

O encerramento dos Jogos efectuou-se com o desfile dos atletas participantes, que alinharam frente à tribuna de honra, a fim de se proceder à distribuição dos prémios.

Na tribuna encontravam-se, como já tivemos ocasião de referir, o sr. presidente do Conselho de Administração dr. Neto de Carvalho, os srs. administradores dr. Mário Murteira e eng. Almeida Fernandes, o sr. director-geral eng. Espregueira Mendes, o sr. engenheiro agregado à Comissão de Assistência eng. Morais Cerveira, e os srs. eng. Armando Cruz, eng. Camarate Campos, eng. Matos Torres, eng. Correia de Sá, eng. Pereira de Almeida, eng. Macedo e eng. Marques Bela.

Pelas altas individualidades presentes foram entregues

taças aos capitães das equipas melhor classificadas e aos vencedores dos torneios individuais. Receberam troféus especiais o melhor marcador do torneio de basquetebol e o pescador que obteve melhor exemplar pescado. Foram finalmente distribuídas medalhas aos atletas classificados até ao 5.º lugar nas competições individuais.

Seguiu-se o banquete de encerramento realizado na cantina do 2.º G. M. O. que, como habitualmente, consistiu em mais uma memorável jornada de confraternização entre ferroviários. Durante a refeição exibiu-se com geral agrado o rancho de Torres Novas que reforçou a nota de alegria do ambiente.

Na mesa de honra, além das entidades superiores da Companhia já citadas, figuravam o presidente da Câmara Municipal do Entroncamento sr. Eugénio Poitout, o director do jornal *O Entroncamento*, o comandante da P.S.P. e os directores do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento.

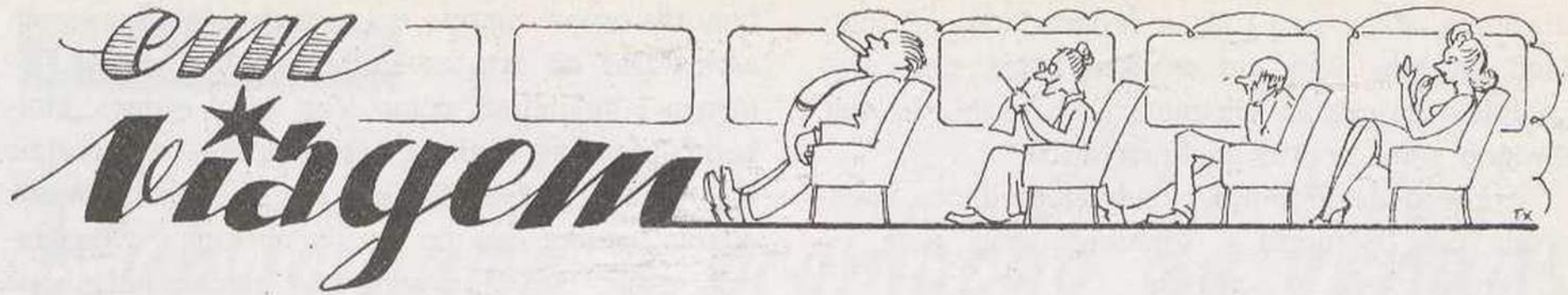
Usou então da palavra o sr. eng. Joaquim Subtil, presidente da Assembleia Geral do Grupo Desportivo local que, após agradecer a presença das individualidades que se dignaram assistir à cerimónia de encerramento das competições, formulou votos para que a esta importante manifestação de cultura física dos ferroviários, outras se seguissem visando também o desenvolvimento da cultura intelectual dos funcionários da Companhia e seus familiares. Terminou solicitando a compreensão de todos para quaisquer deficiências da organização, fruto da inexperience mas muito principalmente do reduzido tempo disponível, deficiências essas que serviriam de útil ensinamento para posteriores organizações.

Falou em seguida, na qualidade de agregado à Comissão de Assistência, o eng. Morais Cerveira que realçou a utilidade da prática do desporto como aperfeiçoamento do corpo e do espírito, independentemente dos resultados da competição. Dirigiu palavras de simpatia para os atletas de Sernada presentes e incitou todos os desportistas a continuarem praticando o desporto com entusiasmo.

Finalmente o sr. dr. Neto de Carvalho, num improviso eloquente, realçou o prazer de poder contactar mais intimamente com todos os presentes, contacto esse já procurado durante as visitas aos Grupos Oficiais de Barreiro e Entroncamento, às quais se seguiriam a Figueira da Foz, Campolide, Campanhã e outros. Salientou o interesse da Administração da Companhia em apoiar as manifestações para valorização do pessoal, do que era exemplo frisante a construção do Centro de Formação do Pessoal. A terminar, solicitou a todos que compreendessem a complexidade da obra que a Administração se propunha levar a cabo, a qual teria de ser feita segura mas gradualmente, o que necessitaria o seu tempo. Todos nós desejamos resolver os problemas em curso com a maior prontidão possível — afirmou — mas é preciso ter em atenção que Roma e Pavia não se fizeram num dia.

E, entre aplausos, foram assim encerradas as manifestações integradas no programa dos XIII Jogos Desportivos Ferroviários.





FLORENÇA

TESOURO DE ARTE E RINCÃO DE BELEZA

POR EDUARDO O. P. BRITO
ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DA REGIÃO CENTRO

«O que vimos é único no mundo. Em parte alguma a Natureza foi tão subtil, tão elegante e tão fina. O Deus que fez as colinas de Florença era o mais completo dos Artistas. O mais completo joalheiro, gravador, escultor e pintor». Com estas impressões que o grande Anatole France escrevera, um dia, quando da sua primeira visita a Florença, sintetiza-se, na verdade, toda a Beleza da elegante e inconfundível cidade dos lírios vermelhos, do mais belo e valioso tesouro de Arte renascentista que existe no mundo.

Sim, porque se Florença e as suas encantadoras colinas, só por si, constituem um dos rincões de Beleza mais preciosos que conhecemos, é todavia, nos seus fabulosos tesouros de Arte, que a capital do Renascimento é soberana. Nem Paris, com o seu famosíssimo Museu do Louvre, nem Madrid com o Museu do Prado, nem mesmo Roma com os seus inúmeros e valiosos museus, incluindo o do Vaticano, nos deram uma sensação mais emotiva do que as preciosidades que admirámos em Florença, muito especialmente as da célebre e fabulosa Galeria do Palácio Pitti.

Decididamente, quem ali entra, sente-se logo emocionado, inebriado naquele verdadeiro turbilhão de Arte! Percorremos os seus amplos salões, de janelas renascentistas abrindo para o Arno. E, então, à medida que avançamos, com os olhos total-

mente ébrios de tão fabuloso mostruário, nem sabemos o que mais admirar.

O espanhol Velazquez, o romano Rafael, o alemão Dürer, o flamengo Rubens, o holandês Rembrandt e tantos outros expoentes máximos da pintura renascentista encontramos ali, e, com eles, o seu génio imortal.

A nosso lado, uma turista francesa, cuja admiração por tão fabulosos tesouros artísticos parecia não saber como *dividi-la* — tantos eram eles! —



Vista parcial de Florença, na qual se distingue o seu famoso «Duomo»

dizia-nos, aliás, com toda a propriedade: «é mais fácil tirarmos aqui, em escassas horas, um curso completo de cultura em pintura universal, do que, durante anos, noutro qualquer sítio».

Na verdade, Florença, cidade maravilhosa, abençoada pela Natureza e, sobretudo, pela Arte, ci-

famosas ou até mesmo em «simples» tábuas... com assinaturas de artistas eminentes das escolas flamenga e holandesa, como Van der Veydens, Holbeim, Memling e ainda — e sempre — os imortais Rembrandt, Rafael, Ticiano, etc. Distinguir este ou aquele templo, esta ou aquela obra de Arte, é tarefa assaz difícil no mar de preciosidades que inunda Florença. Todavia, ao percorrermos a trilogia monumental constituída pelo seu Baptistério, pela sumptuosa Catedral e pela famosíssima Igreja de Santa Maria das Flores, sentimo-nos ainda mais perturbados com a emoção do Belo *recebida* dessa esplendorosa trilogia de arquitectura, de monumentalidade, de Arte! De resto, qualquer pessoa que seja dotada de sensibilidade e de poder receptivo a todas *estas* manifestações artísticas, qual é a que consegue ficar indiferente ao admirar, por exemplo, as célebres portas de bronze do Baptistério, com os seus dez maravilhosos retábulos nos quais figuram, num conjunto de beleza indiscreível — ao qual o próprio Miguel Ângelo classificou como «a melhor moldura para figurar às portas do Paraíso» — as vinte e quatro figuras da Bíblia? Nenhuma, segundo cremos. Sim, ninguém com o mínimo *dessa* receptividade conseguirá visitar Florença e ficar indiferente.

Por isso, a todos os nossos estimados leitores que gostam de viajar e, sobretudo, admirar o que de mais belo a Natureza e a força criadora do génio humano nos podem oferecer, aconselhamos uma visita a Florença — cidade dos lírios vermelhos, rincão de sonho, museu da Europa!

Florença — O célebre Palácio Pitti, museu de obras preciosas

dade-tesouro a que muitos historiadores chamam a Atenas da Renascença, é uma fonte inesgotável de preciosidades artísticas espalhadas por toda a parte, por todos os seus incomparáveis templos e museus, quer em telas, aliás, riquíssimas, quer em esculturas

Prémios “Governador-Geral de Angola” e “Governador da Guiné”



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Furriel Elísio Barbosa Novais, 1.º cabo José Manuel Reimão e soldado Ramiro João Marques, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola»; furriel António Manuel Monteiro Ribeiro e soldado Adriano Rebelo da Rocha, aos quais foi atribuído o Prémio «Governador da Guiné».

A exemplo de muitos outros casos idênticos e conforme resolução da Administração, a Companhia forneceu a estes militares passes gratuitos, a fim de visitarem os seus familiares durante a permanência na Metrópole.

Publicidade e promoção de vendas

SUA APLICAÇÃO AOS CAMINHOS DE FERRO

Por ANTÔNIO MARIA CASCALHEIRO

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

PODE afirmar-se que a Publicidade é a propaganda aplicada ao comércio.

Propaganda e Publicidade são considerados vulgarmente sinónimos, ambos se aplicam indistintamente. Na realidade, a sua técnica é a mesma, mas enquanto a palavra «publicidade» se aplica genericamente para tornar público, vulgarizar, difundir a mensagem comercial junto dos grandes consumidores, «propaganda» aplica-se mais especificamente ao campo das ideias. Jamais alguém disse que um candidato a um lugar político «faz publicidade» da sua candidatura mas sim «faz propaganda».

A propaganda existe desde que hajam competições políticas. Sem ela os grandes acontecimentos político-sociais da nossa época não seriam possíveis.

Foi a propaganda que «criou» a lenda napoleónica, e tão poderosa esta se tornou que 40 anos depois da morte de Bonaparte, graças à propaganda, foi elevado ao poder um novo Napoleão.

A Publicidade, na sua forma actual, nasceu na Europa em fins do século passado. Deve-se o seu aparecimento ao desenvolvimento económico da grande indústria.

A vida económica de um país não é regida somente pela sua capacidade de produção. Essa vida económica está também ligada à sua capacidade de consumo.

O mesmo fenómeno sucede em ponto reduzido com uma empresa. Embora seja muito importante construir uma fábrica, isso de nada servirá se não se conseguir ao mesmo tempo um mercado para os produtos fabricados pela mesma.

Assim, a Publicidade deve permitir aumentar a procura de um produto e consequentemente a produção, permitindo desta forma reduzir o preço do custo unitário.

Não será ousado afirmar que a Publicidade pode contribuir para a elevação do nível de vida de um povo.

A publicidade tornou-se, nos nossos dias, um poderoso instrumento do «marketing», porque sendo o «homem médio» um ser facilmente influenciável, tornou-se possível levá-lo a considerar como suas opiniões emitidas por intermédio da Publicidade.

Para obter estes resultados, a Publicidade necessita apoiar-se no conhecimento do carácter humano, isto é, na Psicologia. Por outro lado, toma como auxiliar a Arte em todas as suas manifestações — o desenho, a fotografia, as artes decorativas, a literatura, etc.

A Promoção de Vendas é a coordenação de todas as actividades e meios que directa ou indirectamente influem no produto ou serviço para os levar junto do consumidor.

A Promoção de Vendas existe desde que apareceu na terra o primeiro comerciante.

A tabuleta indicadora do ramo de negócio, a mercadoria exposta à porta ou à janela (que mais tarde se transformou em montra) e o pregão datam da Antiga Roma.

O folheto e o cartaz surgiram após a invenção da Imprensa, no século xv.

As montras luxuosas e as fachadas artisticamente decoradas tornaram-se motivos de atracção nos *magasins* de Paris, nos princípios do século passado.

O primeiro passo da nova ordem foi a introdução da máquina na indústria e, consequentemente, o fabrico em série, responsável pelo abastecimento dos custos de produção, pondo assim ao alcance de milhares de pessoas de fracos recursos muitos produtos que, até aí, só eram acessíveis às classes privilegiadas.

Desenvolveram-se, então, os meios de transporte (o caminho de ferro, o navio a vapor) que proporcionaram à indústria a distribuição fácil dos seus produtos, o que veio alterar o ritmo tradicional dos métodos de venda.

Até então não havia grande variedade de produtos. O negociante esperava o freguês, atrás do balcão. Poucos eram os esforços feitos por ele para atrair a clientela, pois, nesse tempo, acreditava-se que o «bom pano se vendia na arca».

Entretanto, as invenções, novas técnicas e o fabrico em série inundavam os mercados de novos produtos a preços acessíveis.

Estava ultrapassado o tempo em que o «bom pano se vendia na arca». As multidões apressadas não se apercebiam onde se encontrava o bom pano. Era preciso exhibi-lo e apregoá-lo. Havia artigos que não se compravam porque se ignorava a sua existência ou porque, jamais, o seu vendedor se lembrava de os oferecer.

O primeiro e grande recurso para a solução do problema foi o uso sistemático da Publicidade. O aparecimento do jornal, a alfabetização das massas, deram ao comerciante e ao industrial excelentes meios de comunicação para levar ao seio dos grandes grupos de consumidores a sua mensagem de vendas.

A Promoção de Vendas e Publicidade são duas funções complementares.

A Promoção de Vendas é o «acontecimento» ou seja a estimulação da oferta para tornar o produto mais sedutor. A Publicidade é a divulgação do «acontecimento» ou seja uma estimulação da procura, para realizar actos de compra.

No domínio da Publicidade ferroviária há um caminho árduo a percorrer. Os serviços são numerosos e heterogêneos e dirigem-se a mercados bastante diversos.

A actividade publicitária é difícil se a quisermos conduzir nos modernos métodos de programação de toda a acção comercial.

Convirá por conseguinte, limitar a sua aplicação às seguintes campanhas, consideradas de maior importância:

- informação do passageiro de todos os meios e facilidades postos à sua disposição;
- simplificação e divulgação de tarifas e horários;
- chamar a atenção do público para os caminhos de ferro e facilidades oferecidas aos utentes dos serviços ferroviários, em especial, no tráfego de passageiros de longo curso e suburbano e ainda no de mercadorias em comboios completos para grandes distâncias.

Pelos veículos mais correntes da publicidade ferroviária (imprensa, rádio, televisão, desdobráveis, placards e cartazes) há que despertar no público o interesse em viajar por caminho de ferro, utilizando-os segundo a natureza da mensagem a transmitir.

A recente iniciativa da Administração da Companhia, que permite às pessoas com idade igual ou superior a 65 anos beneficiarem da redução de 50% nos preços dos bilhetes da tarifa geral, veio com certeza criar, não só entre as pessoas directamente beneficiadas como também aos clientes potenciais e na opinião pública geral, um clima de simpatia e prestígio pelos caminhos de ferro.

O ideal seria que todas as administrações ferroviárias europeias aderissem a esta campanha para que pudesse servir de base a um intercâmbio turístico que conviria incentivar e desenvolver.

Em regra o Público não se mostra satisfeito com as grandes empresas de serviço público, sendo as suas actividades normalmente objecto de críticas depreciativas. Há sempre quem esteja disposto a reclamar, ignorando quase sempre os esforços que merecem louvor.

Deste modo, há necessidade de lançar campanhas de prestígio e de estreitar os contactos com todos os intermediários entre o caminho de ferro e o público: pessoal, agências de viagens e outros organismos promotores de turismo, responsáveis pela informação, que podem contribuir para um clima de prestígio favorável ao caminho de ferro.

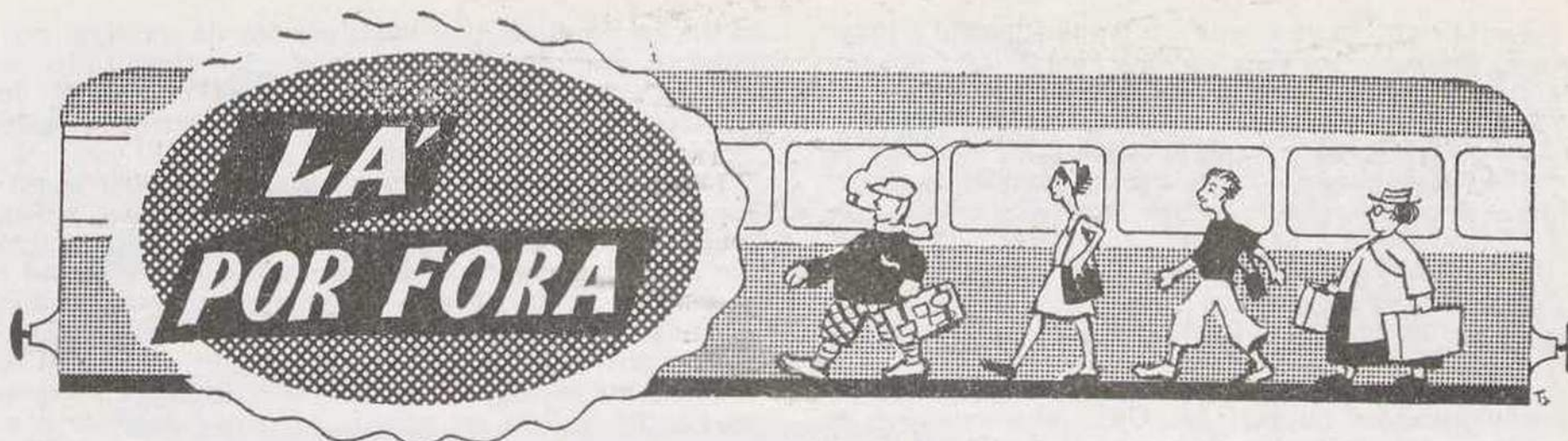
Apetrechar convenientemente as secções de informações, com desdobráveis, horários, intérpretes, telefones, etc., sonorização das gares e comboios.

Desenvolver a assistência aos passageiros durante as viagens de longo curso através de uma maior coadjuvação ao pessoal por parte das assistentes de viagens. Algumas destas medidas são seguidas desde há anos por diversas redes ferroviárias europeias.

Os Caminhos de Ferro Alemães (DB) lançaram em 1968 uma campanha, a que deram o nome de «Operação Época Rosa» permitindo que duas pessoas de sexo diferente «Ele» e «Ela» efectuassem juntamente uma viagem e obtivessem para um deles uma redução de 50% sobre a tarifa de retorno. A importância cobrada em qualquer caso não devia exceder 50 DM. Assim, para uma viagem de ida e volta Francfort-Düsseldorf em 2.^a classe, a tarifa de retorno seria de 44 DM para «Ele» e de 22 DM para «Ela»; para uma viagem de ida e volta Hamburg-Munich num rápido, «Ele» pagaria 179 DM para o trajecto de volta e «Ela» pagaria 50 DM.

Esta inovação lançada a 21 de Setembro, foi válida até 8 de Dezembro. Sublinhamos que «Ele» e «Ela» podiam ser não só marido e mulher, noivo e noiva, amigo e amiga, mas igualmente pai e filha ou mãe e filho.

Estas campanhas lançadas em períodos «mortos» de tráfego contribuem para prestigiar os caminhos de ferro e tendem a incitar, os que são obrigados a deslocar-se, a preferirem este meio de transporte e a fazerem-se acompanhar por outra pessoa, contribuindo deste modo, para despertar nos outros o desejo de viajar.



POR ANTÓNIO GOUVEIA

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DAS RELAÇÕES PÚBLICAS

AS DISTÂNCIAS DE TRANSPORTE NO CAMINHO DE FERRO

Uma estatística efectuada acerca do tráfego de mercadorias em dezassete países da Europa, revela que o percurso médio de uma tonelada transportada por caminho de ferro varia de 50 a 350 km. A distância mais reduzida pertence ao Luxemburgo (de 25 a 50 km), seguido da Noruega (75 a 100 km), Bélgica e Grã-Bretanha (100 a 125 km), Holanda e Suíça (125 a 150 km), Grécia (150 a 175 km), Alemanha Federal e Áustria (175 a 200 km), Dinamarca e Portugal (200 a 225 km), Polónia, Jugoslávia e Suécia (225 a 250 km), Finlândia (250 a 275 km), França (275 a 300 km), Itália e Espanha (300 a 325 km) e Turquia (325 a 350 km).

O mesmo percurso atinge 820 km nos Estados Unidos e 845 na U. R. S. S.

NOS ESTADOS UNIDOS, O TRÁFEGO DE REBOQUES RODOVIÁRIOS E DE CONTENTORES, SOBRE VAGÕES QUINTUPLICOU EM ONZE ANOS

O tráfego rodoviário nos Estados Unidos, efectua cerca de 22 % do tráfego total do país, contra 42 % do tráfego por caminho de ferro. Em 1967, porém, este tráfego atingiu o número respeitável de 600 biliões de t/km, ou seja muito mais que o tráfego ferroviário de todos os caminhos de ferro europeus reunidos, com excepção da U. R. S. S.

Os caminhos de ferro americanos tentaram em 1955 a experiência do «piggy back», ou seja o transporte de reboques rodoviários em vagões rasos especiais. Nesse ano foram carregados 168 000 vagões. Em 1959, o número tinha dobrado, e triplicado em 1960. Se tivermos em conta o período compreendido entre 1958 e 1968, verifica-se que o número de vagões carregados em serviço «TOFC» e mais tarde em «COFC» (Trailer On Flat Car — Container On Flat Car), passou de 278 000 em 1958 para 1 337 000 em 1968 (ou seja cerca de 1 para 5), número que aumentou na ordem de 11 % entre 1967 e 1968.

Os 1 337 000 vagões carregados efectuaram o transporte de 2 175 000 reboques rodoviários ou contentores, cifra que se eleva a 3 168 000 se lhe juntarmos o transporte de reboques e contentores que regressam vazios. Em 1968, o número de veículos carregados em TOFC e em COFC representou 4,7 % do número total dos vagões carregados, nos Estados Unidos.

Num país como os Estados Unidos, onde as distâncias a percorrer são particularmente longas, os serviços TOFC e COFC estão destinados a conhecer uma expansão crescente. Assim, em 1968 foi criado o «Super-C», comboio rápido que assegura o transporte de semi-reboques e contentores entre Chicago (Illinois) e Los Angeles (Califórnia), ou seja num percurso de 3580 km; este comboio efectua-se seis dias por semana em ambos os sentidos.

O trajecto, que representa para um europeu a dis-

tância de Lisboa a Kiev (U. R. S. S.) ou de Helsínquia (Finlândia) a Gibraltar é percorrido a uma velocidade comercial de 88,5 km/h.

TÓKIO, ABRIL 1970: TERCEIRO SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE CIBERNÉTICA FERROVIÁRIA

A ideia duma aplicação da cibernética no transporte sobre carris, despertou, de início um certo cepticismo. Pelo rigor dos seus princípios de exploração, o caminho de ferro é o próprio símbolo da precisão e esta «cibernetização» aparecia a alguns espíritos maculada por uma certa imprecisão nas tarefas a confiar-lhe e nas modalidades de transformação a realizar. Outros, consideravam que o caminho de ferro estava já perfeitamente organizado e tinha efectuado a sua própria revolução cibernética muito antes da aparição dos ordenadores. Em oposição a este cepticismo, alguns promotores viam na cibernética o catalizador desejado para empreender a mutação dos princípios de gestão duma rede ferroviária, sendo o caminho de ferro — transporte guiado — pela sua própria essência, um terreno ideal para a aplicação das novas disciplinas criadas por máquinas que asseguram a recolha e a selecção de informações.

A vitória dos entusiastas sobre os cépticos, concretizou-se em 1963, sob a égide da UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro) num primeiro Simpósio sobre «O emprego da cibernética nos caminhos de ferro», que agrupou 360 delegados provenientes de 30 países. Em 1967, em Montreal, teve lugar o «Segundo Simpósio sobre o emprego da cibernética nos caminhos de ferro» reunindo 200 delegados de 18 nações.

De 12 a 17 de Abril de 1970 efectuar-se-á em Tóquio um terceiro simpósio internacional de cibernética ferroviária, organizado conjuntamente pela UIC e pela JNR (Caminhos de Ferro Nacionais do Japão).

Destinado a atingir um novo escalão no estudo do emprego da cibernética no caminho de ferro, o simpósio de Tóquio propõe-se realizar uma dupla missão:

- Prosseguir na confrontação das ideias e estudos em curso, iniciada nos dois simpósios anteriores;
- Instaurar um diálogo entre os responsáveis pelo «management» dos caminhos de ferro e os técnicos em cibernética, a fim de precisar as necessidades de uma administração moderna dos transportes sobre carris e de definir as exactas possibilidades da cibernética para cobrir essas necessidades.

Para atingir estes objectivos, o Comité Técnico do simpósio, composto por representantes das redes europeias, americanas, japonesas e canadianas, definiu sete temas principais que servirão de moldura às exposições e comunicações escritas dos participantes:

- 1 — A gestão pré-estabelecida («top management») e a cibernética;

- 2 — O emprego da cibernética na planificação a longo prazo;
- 3 — O estudo e análise do transporte, no seio da economia nacional, incluindo os problemas de concorrência e a coordenação dos transportes;
- 4 — Os problemas económicos do caminho de ferro;
- 5 — A organização do tráfego ferroviário (gestão centralizada);
- 6 — A utilização das triagens, das locomotivas e do material rebocado;
- 7 — A utilização das linhas.

Uma meia centena de comunicações apresentadas pelas administrações europeias da UIC, pelos caminhos de ferro japoneses, americanos e soviéticos foi reunida para ser apresentada em Tóquio. As línguas oficiais são o inglês e o francês. Será assegurada desde o início das sessões uma tradução simultânea em inglês, japonês, francês e alemão, admitindo-se a possibilidade de expressão em língua russa.

Os participantes efectuarão várias visitas técnicas a instalações ferroviárias dos JNR e, particularmente, viajarão na célebre nova linha do Tokaido em direcção a Osaka, cidade que em 1970 servirá de cenário à «Expo-70».

240 KM/H — VEÍCULOS PENDULARES EM LIGA DE METAL LEVE — TRACÇÃO POR TURBINA DE GÁS — TAIS SÃO AS CARACTERÍSTICAS DO «COMBOIO DO FUTURO» BRITÂNICO

O «comboio do futuro» dos Caminhos de Ferro Britânicos é um dos importantes projectos que resultam de uma série de trabalhos e pesquisas actualmente em curso no Centro Técnico Ferroviário de Derby.

A concepção do «comboio do futuro» é o fruto de estudos profundos, consagrados à dinâmica dos veículos ferroviários, que foram efectuados no decurso dos últimos anos pelo Serviço de Pesquisa dos Caminhos de Ferro Britânicos. O projecto é financiado conjuntamente pelo Ministério dos Transportes e pela Direcção dos Caminhos de Ferro Britânicos. Está em estudo um sistema evoluído de suspensão dos veículos, que permitirá ao comboio entrar em certas curvas a velocidades 50 % maiores do que as atingidas pelos comboios clássicos em serviço. Esta possibilidade, junta a uma velocidade máxima assaz elevada, deverá permitir-lhe circular a velocidades médias apreciáveis nas vias normais existentes.

Condições óptimas de conforto serão asseguradas aos passageiros, graças à utilização de veículos inteiramente climatizados, dotados de janelas estanques, de vidraça dupla, e de assentos de forma especialmente estudada. Para neutralizar a acção da força centrífuga que se desenvolve à entrada nas curvas, os veículos comportarão um mecanismo hidráulico de inclinação da caixa, capazes de lhe assegurar uma oscilação máxima de 9° para um e outro lado. Esta medida anulará qualquer aceleração centrífuga desagradável para os passageiros, quando na passagem em curvas a velocidade elevada.

O primeiro comboio experimental será equipado com turbinas a gás, mas nas linhas electrificadas poderiam ser utilizados motores de tracção eléctrica. Um e outro assegurarão uma relação $\frac{\text{potência}}{\text{peso}}$ de valor elevado e indispensável à realização das «performances» previstas. O peso total do comboio atingirá cerca de metade do de um comboio clássico do mesmo comprimento dada a utilização de uma liga de metais muito leve para a construção das carrocerias.

Um comboio de oito veículos pesaria menos de duzentas toneladas e causaria menos desgaste e deterioração na via, que o material actual, assegurando ao mesmo tempo um conforto superior aos passageiros.

Estão previstos travões hidrodinâmicos de forma a reduzir a velocidade do comboio a um valor médio, sendo a imobilização total assegurada, nesse caso com a ajuda

de travões de disco. Este duplo sistema de travagem permitirá a um comboio que circule à velocidade de 240 km/h imobilizar-se a uma distância mais curta do que a requerida para a paragem de um comboio tradicional circulando a 160 km/h.

Calculou-se que o «comboio do futuro» poderia percorrer em 2 horas e 40 minutos a distância que separa Londres (King's Cross) de Newcastle (431,5 km), enquanto que o melhor tempo de percurso actual é de 3 horas e 56 minutos, ou em 1 hora e 10 minutos o trajecto Londres (Paddington) — Bristol (190 km), enquanto a actual duração do percurso é de 1 hora e 40 minutos. O trajecto de Londres (Paddington) a Swansea (307,5 km), com paragem em Cardiff poderia ser vencido em pouco mais de duas horas — ou seja uma redução de cerca de 75 minutos em relação ao tempo de percurso mais rápido realizado actualmente.

★

Os mercados estão a estudar, actualmente, com importantes firmas britânicas a construção dos diferentes elementos que constituirão o «comboio do futuro», devendo a montagem ser realizada nas próprias oficinas dos Caminhos de Ferro em Derby. Um troço de via com o comprimento de 22,5 km está sendo igualmente, acabado junto de Nottingham a fim de que o comboio experimental possa ser submetido a uma importante série de experiências de toda a ordem.

O QUE SERIA O MOVIMENTO DE COMBOIOS DE PASSAGEIROS LONDRES-EUROPA, SE EXISTISSE O TÚNEL FERROVIÁRIO SOB A MANCHA?

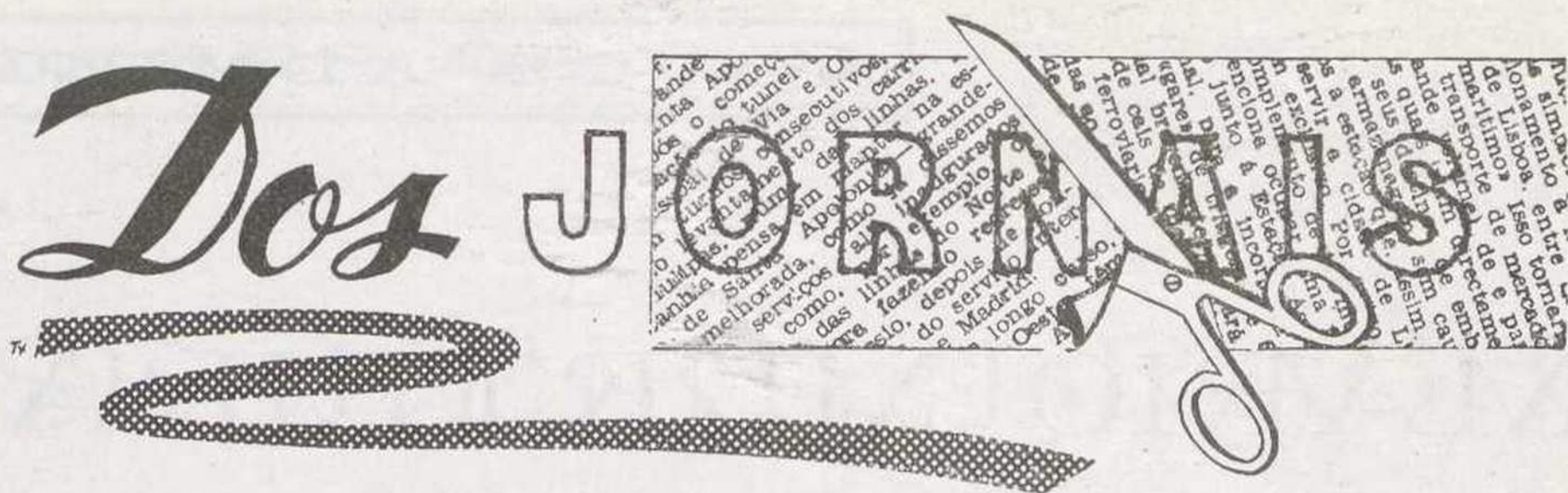
O túnel ferroviário sob a Mancha tem sido objecto de estudos assaz completos e a sua perfuração, no plano técnico, já não levanta actualmente grandes problemas. Teria um comprimento de 52 km de via, 38 dos quais sob o mar; seria electrificado com corrente de frequência industrial (tipo Paris-Lille, Londres-Manchester, Tokaido japonês, Lisboa-Porto, etc.).

As ligações de passageiros entre o continente e a Grã-Bretanha poder-se-iam estabelecer sob a forma de comboios de passageiros normais, comboios de passageiros tipo TEE (Trans-Europ-Express), e «Auto-Expressos» que, compostos de 31 veículos fechados, de dois andares, poderiam transportar 300 automóveis de turismo com os respectivos passageiros, podendo estes abandonar os seus carros. A velocidade máxima dos «Auto-Expressos» seria de 140 km/h. E de 160 km/h a dos comboios de passageiros, sendo a tracção assegurada por duas locomotivas eléctricas de seis eixos motores com uma potência de cerca de 7000 CV.

Os «Auto-Expressos» assegurariam apenas um serviço de ligação entre as extremidades do túnel, cuja frequência de dez minutos entre cada partida nas «horas de ponta», poderia ser reduzida para três minutos em casos extraordinários. Quanto à duração do percurso seria de uma hora, desde o instante em que o automobilista entrasse na estação de partida até à saída da estação de chegada.

A saída para os TEE poderia ser fixada em quatro comboios directos por dia em cada sentido, entre Paris e Londres e em três comboios directos, também em cada sentido entre Londres e Bruxelas. Tendo em conta as velocidades actualmente permitidas nas linhas de acesso ao túnel, tanto à partida de Paris como de Londres, a duração do trajecto Paris-Londres seria de cerca de quatro horas para os comboios tipo TEE. Os comboios ordinários poderiam assegurar a realização de doze ligações quotidianas em cada sentido.

Dado o caso de, no âmbito do quadro «Europolitain» actualmente em estudo, um ramal se destacar da futura linha francesa, Paris-Lille, em direcção à entrada do túnel, do lado francês, o percurso Paris-Londres, cuja distância em linha recta é de 335 km poderia ser efectuado em duas horas e 45 minutos.



A EXECUÇÃO DO PLANEAMENTO

TEM à aparência de uma tautologia, mas nem por isso deixa de ser invocada com alguma frequência, a asserção de que o mais difícil não é conceber e estruturar ambiciosos Planos de Fomento, mas sim executá-los. Muitos países, sobretudo nos últimos anos, têm passado por essa experiência. E não é por ela que deixa de ter validade ou se relega para o domínio das especulações menosprezáveis o critério do planeamento económico, pelo qual estão sendo pautados, em número crescente de países, os esforços de desenvolvimento coordenado da economia e das melhorias sociais que lhe são inerentes e indissociáveis.

É sob esta perspectiva prévia que terá de considerar-se, entre nós, o tema até agora insuficientemente debatido da execução dos Planos de Fomento. Aguardam-se com natural expectativa as informações de fonte autorizada sobre os termos reais em que decorrem a realização do III Plano, actualmente em curso, durante o ano de 1968. Pelo que se sabe, de origem oficial altamente qualificada, sobre o declínio no ritmo de formação de capital fixo durante esse ano, não será de surpreender que as realizações tenham ficado bastante aquém dos desígnios programados. E esse facto não deverá constituir motivo de desalento, como é óbvio, nem de abandono das aspirações de desenvolvimento concertado a que o Plano deu corpo teórico — mas lição positiva de realismo político-económico a preservar no futuro e incentivo para maior e mais decidido esforço na acção impulsivadora que a nossa economia está a requerer prementemente.

Do Plano Intercalar, que se levou a efeito no triénio de 1965-1967, sabe-se já pelos elementos objectivos coligidos que se ficou bastante longe das metas programadas. Para 1966, designadamente, tinha sido previsto um investimento global de 14,5 milhões de contos — e foram apenas investi-

dos, na realidade, 10,7 milhões. Em 1967 foi ainda menos favorável a execução do Plano: contava-se com um investimento, nas realizações projectadas para esse ano, de 14,1 milhões de contos e a verba efectivada limitou-se a 6,8 milhões. Significam estes números que o Plano Intercalar só foi cumprido, em 1966, na escala de 73 por cento, e em 1967 na de 49 por cento. Segundo as informações utilizadas no relatório do Banco de Portugal, a quebra acentuada no ritmo de financiamento dos projectos do Plano em 1967 resultou de movimentos descendentes registados em todas as fontes do mesmo financiamento, com excepção do Estado e do Crédito Externo. E as diminuições mais acentuadas foram as que se registaram nos capítulos da Organização Corporativa e Previdência Social, Instituições de Crédito, etc. No conjunto do triénio abrangido pelo Plano Intercalar, a taxa média da sua execução foi de cerca de 70 por cento, ultrapassando-se as previsões nos sectores da Pesca e do Turismo e declinando mais acentuadamente nos da Habitação, Indústria e Saúde.

Estes resultados, especialmente, na tendência declinante observada entre 1966 e 1967 corresponde, com nítida correlação, aos rumos depressivos que se verificaram na nossa economia e ao agravamento de encargos em sectores menos reprodutivos. O primeiro ano de exercício do III Plano de Fomento foi ainda muito dominado por esses factores, não se afigurando previsível o cumprimento da previsão estabelecida de um investimento de 18,5 milhões de contos. Mas esse facto virá confirmar o apelo que tem sido formulado para que se promova pelos modelos adequados e possíveis uma activação enérgica da conjuntura económica — pois que em período persistente de baixa conjuntura não poderá contar-se com acelerado desenvolvimento básico.

(Do Jornal do Comércio)

MÁRIO MURTEIRA

EM substituição dos administradores major Mário Costa e eng. Costa Macedo, o primeiro atingido pelo limite de idade e o segundo que solicitou a exoneração do seu cargo, foram nomeados administradores da Companhia, por parte do Estado, o dr. Mário Luís da Silva Murteira, e, por parte dos Accionistas, o dr. Miguel José de Bourbon Sequeira Braga.

O dr. Mário Murteira tem 36 anos de idade e é natural de Lisboa. Licenciado em Economia, com 16 valores, pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, foi assistente do Centro de Estudos Sociais e Corporativos. Em 1957 foi nomeado membro do Gabi-



nete de Estudos Corporativos, tendo transitado para o Gabinete de Investigações Sociais do I. S. C. E. F., na altura da sua constituição, em 1962.

De 1959 a 1963, foi contratado para 1.º assistente do Instituto Nacional de Investigação Industrial. Nesse período, estagiou de Março a Junho de 1961 no «Institut de Science Economique Appliquée de Paris» e na «Svimez» (Associação para o Desenvolvimento Industrial do Sul de Itália), em Roma.

Em 1959, como bolseiro da Junta de Investigações do Ultramar (Centro de Estudos Políticos e Sociais) apresentou um estudo sociológico sobre o sindicalismo africano, distinguido com um prémio pela Agência Geral do Ultramar.

No ano lectivo de 1961-62 foi nomeado 2.º assistente

do I. S. C. E. F., tendo-lhe sido confiadas as aulas práticas de Economia I e a regência da cadeira de História dos Factos e Doutrinas Económicas. A partir do ano 1963-64, desempenhou funções de professor do Instituto de Estudos Sociais, responsável pelos cursos de introdução à Economia e Economia do Trabalho.

Também desde 1963 exerceu vários cargos no Fundo de Desenvolvimento de Mão-de-Obra, tendo sido designado chefe da Divisão de Emprego do mesmo Fundo até à constituição do Serviço Nacional de Emprego.

Durante esse período, participou em várias sessões do Comité de Mão-de-Obra e Assuntos Sociais da O. C. D. E., como representante português e realizou um estágio nos Serviços de Emprego da Bélgica, França e Itália.

De Março de 1966 a Fevereiro de 1968, exerceu funções de director executivo do grupo de estudos criado no Ministério da Educação Nacional para análise das necessidades de investigação científica e técnica em relação com o desenvolvimento económico (projecto de «equipas-piloto» da O. C. D. E.). Em ligação com esta actividade, participou na Conferência sobre Formação e Utilização do Pessoal Científico e Técnico, organizada pela O. C. D. E., e que se efectuou em Paris, tendo igualmente tomado parte na Conferência sobre avaliação do projecto das «equipas-piloto», ainda organizada pela O. C. D. E.. Em 1967, efectuou uma missão de estudo no Ministério da Tecnologia da Grã-Bretanha.

Teve a seu cargo diversas funções nos Grupos de Trabalho da Indústria e da Mão-de-Obra e Problemas Sociais, constituídos para a preparação dos dois últimos Planos de Fomento.

Apresentou, recentemente, a sua tese de doutoramento em Economia no I. S. C. E. F., que foi aprovada para exame, aguardando a marcação de data para prestação das respectivas provas.

É autor de numerosa obra bibliográfica nos domínios da economia do trabalho e do planeamento industrial.

Foi eleito membro da Comissão Executiva da C. P.

ADMINISTRADORES DA C. P.

S.

SEQUEIRA BRAGA

O dr. Miguel Sequeira Braga tem 31 anos de idade e é natural de Guimarães. Licenciado em Direito pela Universidade de Coimbra, com 17 valores, ingressou no Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, onde exerceu os cargos de técnico de 2.^a e



1.^a classes, chefe do departamento de Política Geral de Transportes e, por último, director dos serviços de Política e Economia dos Transportes.

Foi ainda vogal representante do ministro das Comunicações na Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica e suplente do presidente do Grupo de Trabalho n.º 4 — Transportes e Comunicações — da mesma Comissão, para a elaboração e execução do Plano Intercalar de Fomento; vogal do Grupo de Trabalho n.º 7 — Transportes, Comunicações e Meteorologia — da Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica, para o III Plano de Fomento, na qualidade de técnico-relator de política económica em transportes; vogal representante do ministro das Comunicações no Grupo de Trabalho n.º 14 — Reforma Administrativa — para o III Plano de Fomento; vogal da Comissão de Reorganização e Simplificação dos serviços da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres; vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres; membro da delegação portuguesa na Conferência Europeia de Ministros de Transportes (CEMT) e na divisão dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa (CEE) da ONU; membro da Comissão Directiva do Centro de Estudos de

Transportes da Corporação dos Transportes e Turismo e membro do Instituto Português de Ciências Administrativas.

Foi também relator dos capítulos «Transportes e Comunicações» do Plano Intercalar de Fomento e do III Plano de Fomento; dos programas anuais de política de transportes e comunicações (1965 a 1969) dos Planos de Fomento; em colaboração de comissões técnicas da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes sobre «política geral de transportes» e «evolução do serviço público na exploração ferroviária»; de diversas medidas de política sectorial — (legislativas, administrativas, tarifárias, fiscais, etc.) tomadas em execução dos programas de transportes inscritos nos Planos de Fomento; responsável pelo «núcleo de projectos de investimento» adstrito ao VII Grupo de Trabalho — Transportes, Comunicações e Meteorologia — para o III Plano de Fomento; colaborador em algumas reformas da Administração sectorial: reformas parcelares da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres; reestruturação da Administração Geral do Porto de Lisboa; criação dos serviços mecanográficos de estudos e estatísticas da Comissão de Reorganização e de Simplificação dos Serviços, etc.

Participou em diversos estágios complementares de aperfeiçoamento de conhecimentos e seminários.

É autor de diversos estudos de índole monográfica sobre política e direito dos transportes publicados em revistas da especialidade.



O *Boletim da C. P.* saúda muito cordialmente os dois novos administradores a quem expressa os melhores votos no desempenho dos seus elevados cargos.

COLÓQUIOS

Modernização da C. P.

O Conselho de Administração da C. P. promoveu a realização de duas reuniões com os quadros superiores e médios da empresa, no sentido de fomentar um maior contacto entre a Administração e o seu pessoal e de fornecer esclarecimentos sobre a situação e os problemas mais importantes que se encontram em curso.

Estiveram presentes na primeira reunião, além dos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, o director-geral, o director da exploração e seu adjunto e os chefes das regiões, dos diversos departamentos, serviços e grupos oficiais.

A segunda reunião teve um carácter mais amplo, e a ela assistiram cerca de 250 pessoas pertencentes aos quadros superiores e médios de todos os serviços, bem como os dirigentes dos sindicatos que representam o pessoal da empresa.

Em ambas as reuniões, o presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, fez uma exposição em que apontou a necessidade de mais frequentes contactos entre a Administração e os serviços e entre os diversos sectores dos serviços, entre si, bem como de uma informação mais ampla, tanto no sentido ascendente como no descendente, ligada aos principais problemas da empresa, em especial aos que maior interesse revistam para o pessoal; indicou os meios que podem facilitar este tipo de comunicação no âmbito da empresa e as dificuldades que se lhe opõem dada a extensão e a dispersão dos serviços; e esclareceu que era intenção do Conselho de Administração criar, na Companhia, uma comissão de relações humanas, para começar a funcionar dentro em breve.

Em seguida, abordou directamente algumas das questões que maior importância revestem de momento, nomeadamente a situação jurídica da empresa; os estudos em curso para sua modernização, objectivos a atingir nos aspectos técnicos e de reorganização interna e meios de acção disponíveis; a situação financeira da empresa; e, por fim, os problemas relativos à gestão do pessoal e à revisão do actual acordo colectivo de trabalho, na sequência dos benefícios concedidos a partir de Janeiro último, cujos encargos totalizaram 148 000 contos anuais.

A este respeito, acrescentou que a Administração não pretende que o actual acordo colectivo de trabalho seja um ponto de chegada que estabilize, por longos anos, a situação do pessoal, mas antes um ponto de partida para uma actuação dinâmica

da empresa, dentro do impulso de modernização que lhe está sendo dado, com o auxílio do Governo, através dos diversos Planos de Fomento. Esta perspectiva deve assentar, todavia, em ganhos de produtividade, para o que se torna necessário que ao esforço da Administração corresponda a colaboração do pessoal na execução dos programas que estão a desenvolver-se e cujos bons resultados são indispensáveis para a melhoria da situação de todos, pois é do trabalho conjugado de todos que dependerá tudo quanto de estável e progressivo se consiga alcançar.

No final da exposição inicial houve, em ambas as sessões, largas trocas de impressões sobre os problemas apresentados, nas quais intervieram muitos dos presentes, o que permitiu o melhor esclarecimento dos problemas abordados.

Visita de excursionistas ingleses

aos parques de locomotivas a vapor da C. P.

Um grupo de trinta súbditos ingleses, de diversas profissões não ligadas ao caminho de ferro, provenientes de várias regiões da Inglaterra, veio recentemente em visita ao nosso País, expressamente para viajar em comboios rebocados por locomotivas a vapor e para observar os diferentes modelos de máquinas mais antigas ainda existentes na rede da C. P.

Os excursionistas que se deslocaram de avião a Portugal, iniciaram as visitas no pretérito dia 20 de Setembro, pelo norte do País, percorrendo as instalações ferroviárias de Porto-São Bento e Boavista, Campanhã, Contumil, Braga, Lousado, Régua, Chaves, Aveiro, Sernada do Vouga e Viseu. No centro visitaram o Entroncamento (oficinas e «cemitério» de locomotivas a vapor), no dia 26 e o Barreiro no dia seguinte, logo após o que regressaram a Londres de avião.

Este grupo repetiu o programa que uma primeira excursão também de ingleses efectuou, com vivo êxito, a Portugal, em princípios de Junho.

A recepção dos visitantes foi organizada pelo Serviço das Relações Públicas da C. P.



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

O 24.º CONGRESSO DA U. S. I. C., REALIZADO EM NUREMBERG DE 14 A 18 DE SETEMBRO

IMPECÁVEL ORGANIZAÇÃO DA VERBAND DEUTSCH EISENBAHN SPORTVEREIN

ABERTURA DO CONGRESSO E RECEPÇÃO POR PARTE DAS ENTIDADES OFICIAIS

UM dos pormenores que mais impressionou a maioria dos participantes no 24.º Congresso da U.S.I.C. foi certamente o do elevado nível da organização que a União Desportiva dos Ferroviários da Alemanha Federal (V.D.E.S.) proporcionou aos congressistas. Efectivamente, o dr. Botho Lorke, presidente da V.D.E.S., e os seus colaboradores não descuraram os mínimos pormenores que pudessem contribuir para um melhor rendimento dos trabalhos e um maior conforto dos seus hóspedes, tendo além disso sido incansáveis no sentido de lhes proporcionar uma estadia agradável e as melhores recordações de Nuremberg.

Ao fazermos o breve relato do que foi esta reunião de desportistas ferroviários, as nossas primeiras palavras serão justamente para felicitar todos os elementos da Comissão Organizadora do 24.º Congresso da U.S.I.C.

Entretanto, é bem demonstrativo do interesse dedicado à U.S.I.C. pelos ferroviários da Alemanha Federal, o facto de, sendo a V.D.E.S. membro efectivo da U.S.I.C. desde 1951, haver já organizado o Congresso de 1952, e ainda duas reuniões do Comité Director, duas reuniões da Comissão Técnica Permanente e 6 campeonatos internacionais, de então para cá.

Compareceram em Nuremberg 23 dos 27 países membros da U.S.I.C. Não se fizeram representar o Irão e a Grécia, e não estiveram presentes, mas foram representadas pela França, as delegações da Espanha e de Itália. A representação portuguesa ficou a cargo do sr. eng.º Morais Cerveira, chefe do Departamento do Material e Oficinas e Engenheiro Agregado à Comissão de Assistência, secundado pelos eng.ºs Silva Abreu e Batalha Jardim.

Uma vez mais o Congresso da U.S.I.C. foi aberto pelo presidente, sr. Marc Pernot, que, após haver saudado os presentes, dirigiu palavras de reconhecimento aos dirigentes da V.D.E.S., e particularmente ao seu presidente, dr. Botho Lorke, por mais esta organização em prol do desporto ferroviário internacional. Não deixou no entanto o sr. Marc Pernot de exprimir idêntico agradecimento aos delegados de Portugal e da Holanda, a quem se ficou a dever respectivamente a organização da reunião do Comité Director, na Figueira da Foz, e da reunião da Comissão Técnica Permanente em Arnheim.

Foi para nós bastante agradável poder ouvir o presidente da U.S.I.C. afirmar durante a cerimónia de abertura que os dirigentes da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses haviam «brilhantemente conseguido colocar a organização da reunião do Comité Director a um nível bastante digno» (sic).

Seguiu-se o discurso de boas-vindas do dr. Botho Lorke que agradeceu ao sr. Pernot as referências dirigidas à direcção da V.D.E.S. e expôs o programa das manifestações a realizar no decurso do congresso.

Antes de a sessão terminar, dando lugar ao início dos trabalhos, discursou ainda o burgomestre da cidade de Nuremberg que, após ter referido a traços largos a história da cidade, declarou em nome dos cidadãos de Nuremberg quanto estes se sentiam honrados em receber as delegações de todas as nações presentes.

Entre as diversas cerimónias integradas no decurso do congresso, muito bem distribuídas, de modo a permitir uma pausa do trabalho sem prejudicar o ritmo do mesmo, duas foram merecedoras de particular destaque:

- a recepção oferecida pelo sr. ministro dos Transportes da Baviera que, exprimindo a sua satisfação pela presença de representantes de um tão elevado número de nacionalidades, não quis também deixar de testemunhar o seu interesse pela causa desportiva ferroviária;
- o jantar oferecido pela Deutsch Bundesbahn que, para o efeito, se fez representar por um dos seus directores.

A COMISSÃO DE ASSUNTOS GERAIS APROVOU UM PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO DOS CALENDÁRIOS DESPORTIVOS

Dos mais significativos pontos tratados durante a reunião da Comissão de Assuntos Gerais, destacamos os seguintes:

a) — Aprovação de uma nova estrutura de programação dos torneios desportivos, tendo em vista a defesa do aspecto económico da organização. Assim, os campeonatos que eram anteriormente disputados com uma periodicidade de 3 anos, passarão a realizar-se de 4 em 4 anos, dum modo geral. Prevê-se no entanto a hipótese de manter o período de 3 anos nas modalidades que, pelo número de inscrições, sejam consideradas de interesse especial, desde que um país se ofereça para a sua organização.

b) — Exame do sistema de funcionamento interno da U. S. I. C., especialmente no que respeita à realização das reuniões, acessibilidade dos locais em que as mesmas são realizadas, e número de delegados presentes. Esta questão foi estudada detalhadamente mas concluiu-se que as três reuniões que anualmente se vêm realizando (Assembleia Geral, Comité Director e Comissão Técnica Permanente) constituem não só uma necessidade material mas são também indispensáveis para garantir a necessária continuidade ao trabalho da União.

c) — Foi verificada a necessidade de examinar a possibilidade de reorganização de alguns campeonatos da U. S. I. C. que, por motivo do seu elevado número de participantes e da sua longa duração, representam pesado encargo para o país organizador.

A AUSTRIA OFERECE-SE PARA A ORGANIZAÇÃO DO 25.º CONGRESSO (JUBILEU) NO PRÓXIMO ANO EM SALZBURGO

O dr. Plätz, conselheiro áulico e membro do Comité Director dos Caminhos de Ferro Austríacos, após ter pedido a palavra ao presidente Pernot, afirmou que os Caminhos de Ferro Austríacos continuarão como sempre, a dar o seu apoio ao desporto ferroviário, oferecendo-se para a realização do Congresso jubilar da U. S. I. C. na Áustria, que festejará o 25.º aniversário desta União.

Foi entretanto decidido pela Comissão de Assuntos Gerais que, em virtude das despesas suplementares que resultarão da organização do 25.º Congresso jubilar, seria posta à disposição do país organizador uma subvenção especial de 2500 dólares. O Congresso efectuar-se-á em Salzburgo, de 7 a 11 de Setembro de 1970.

A próxima reunião do Comité Director será realizada em França, durante a primeira quinzena de Maio de 1970, em local a designar.

Finalmente, a República Federal Alemã ofereceu-se para efectuar a reunião da Comissão Técnica Permanente em Berlim, de 20 a 24 de Abril de 1970.

CLASSIFICAÇÕES OBTIDAS NOS CAMPEONATOS REALIZADOS NA ÉPOCA DE 1968/9

A Comissão Técnica procedeu à homologação dos resultados e classificações obtidas nos torneios da época finda, que constam do quadro seguinte:

Quadro I

| Modalidade | País organizador | Classificações | Número de concorrentes |
|------------|------------------|--|------------------------|
| Futebol | (Eliminatórias) | 1.º U. R. S. S. 2.º R. D. Alemã 3.º Checoslováquia | 17 |
| Natação | Itália | 1.º U. R. S. S. 2.º R. D. Alemã 3.º Polónia | 10 |
| Water-Polo | U. R. S. S. | 1.º U. R. S. S. 2.º R. D. Alemã 3.º Roménia | 10 |
| Ciclismo | Hungria | 1.º R. D. Alemã 2.º Hungria 3.º U. R. S. S. | 10 |
| Atletismo | Checoslováquia | 1.º U. R. S. S. 2.º R. D. Alemã 3.º Polónia | 16 |

Provas femininas

| | | | |
|-----------|----------------|---|----|
| Atletismo | Checoslováquia | 1.º U. R. S. S. 2.º R. D. Alemã 3.º Polónia | 11 |
|-----------|----------------|---|----|

A classificação geral para a «Taça U. S. I. C.», destinada ao país que melhores classificações obteve no conjunto das provas realizadas durante a época terminada, foi a seguinte:

Quadro II

| País | Pontuação | Número de provas em que participou. (Total dos campeonatos: 5) |
|--------------------------|-----------|--|
| 1.º U. R. S. S. | 103 | 5 |
| 2.º R. Democrática Alemã | 97 | 5 |
| 3.º Bulgária | 88 | 5 |
| 4.º Polónia | 82 | 5 |
| 5.º Roménia | 72 | 4 |
| 6.º Hungria | 70 | 4 |
| 7.º Jugoslávia | 68,5 | 5 |
| 8.º França | 55,5 | 5 |
| 9.º Alemanha Federal | 49,5 | 4 |
| 10.º Bélgica | 46,5 | 4 |
| 11.º Checoslováquia | 43,5 | 3 |
| 12.º Finlândia | 28 | 2 |
| 13.º Índia | 28 | 2 |
| 14.º Itália | 26 | 2 |
| 15.º Holanda | 23 | 2 |
| 16.º Noruega | 15,5 | 1 |
| 17.º Suíça | 10 | 1 |

Não participaram em campeonato algum, e portanto não obtiveram pontuação, os seguintes países: Áustria, Dinamarca, Espanha, Grã-Bretanha, Grécia, Irão, Luxemburgo, Portugal, Suécia e Turquia.

PORTUGAL INSCRITO PARA OS TORNEIOS DE TÊNIS DE MESA NA PRÓXIMA ÉPOCA

Para a época de 1969/1970 constam no calendário da U. S. I. C. as seguintes provas:

Quadro III

| Modalidade | País organizador | Localidade | Data prevista |
|----------------------|------------------|------------|----------------|
| Natação | Bélgica | Spa | Setem. de 1970 |
| Quiltes (1) (fem.) | Roménia | Bucarest | Maio de 1970 |
| Ski alpino | Suécia | Are | Março de 1970 |
| Ski nórdico | Suécia | Östersund | Março de 1970 |
| Ténis de mesa | Jugosláv. | Slovénia | Abril de 1970 |
| Ténis de mesa (fem.) | Jugosláv. | Slovénia | Abril de 1970 |
| Voleibol (fem.) | Polónia | Wroclaw | Maio de 1970 |

Nos torneios de ténis de mesa, que a Jugoslávia organizará em Slovénia de 12 a 18 de Abril, e no qual entrarão equipas representativas de Portugal, registaram-se as inscrições dos seguintes países:

Torneio masculino: R. D. Alemã, Alemanha Federal, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, França, Grã-Bretanha, Hungria, Holanda, Índia, Polónia, Portugal, Roménia, Suécia, Checoslováquia, Rússia e Jugoslávia. Possivelmente participarão também a Áustria, Finlândia, Itália e Suíça.

Torneio feminino: R. D. Alemã, Hungria, Polónia, Roménia, Checoslováquia, Rússia e Jugoslávia. Inscreveram-se condicionalmente a Grã-Bretanha, Holanda e Suíça.

Pela lista das inscrições se pode avaliar quão ingrata é a tarefa das equipas portuguesas. Entretanto, só competindo com equipas mais fortes se poderá progredir pelo que, mesmo de antemão condenados a uma modesta classificação, os nossos representantes terão uma excepcional oportunidade de valorização.

Os torneios previstos no calendário da U. S. I. C. para as próximas épocas são os seguintes:

Quadro IV

| Ano | Modalidade | País organizador |
|-----------|----------------------|------------------|
| 1971..... | Basquetebol (femin.) | Checoslováquia |
| | Basquetebol | Bulgária |
| | Boxe | Bulgária |
| | Futebol | (Eliminatórias) |
| | Natação (femin.) | R. D. Alemã |
| | Halterofilia | França |
| | Ténis | Bélgica |
| 1972..... | Voleibol | U. R. S. S. |
| | Corta-mato | Noruega |
| | Quiltes | Áustria |
| | Tiro | Alemanha Federal |
| 1973..... | Atletismo | Itália (?) |
| | Atletismo (femin.) | Itália (?) |
| | Ciclismo | Polónia |
| | Xadrez | Bulgária |
| | Luta Greco-Romana | R. D. Alemã |

VISITA AO ESTÁDIO DO F. C. NUREMBERG E ENCERRAMENTO DO CONGRESSO

A visita às instalações desportivas do Football Club de Nuremberg permitiu-nos observar o que de mais moderno e funcional existe na Europa, para a prática da cultura física.

O conjunto consta fundamentalmente de um ginásio, vários campos de futebol, pistas de atletismo e courts de ténis. O futebol e o ténis, sendo das modalidades que mais

tradições possuem no clube, têm instalações praticamente independentes. Para a prática do futebol existe um elevado número de campos relvados, entre os quais um campo de treinos com iluminação. Tanto no que respeita a balneários como a posto de socorros e demais instalações subsidiárias, o principal objectivo foi o de proporcionar ao atleta as melhores condições possíveis.

Entre o vasto complexo destinado à prática do ténis, com um sem número de courts iluminados, independentemente de imponente recinto reservado às competições oficiais não disputadas no ginásio, destaca-se um confortável recinto de convívio e a bem guarnecida sala de troféus.

Finalmente, o ginásio constituiu para nós o motivo de maior admiração, embora receemos não poder transmitir uma pálida ideia do que nos foi dado observar. A concepção das bancadas, permitindo a máxima visibilidade de quaisquer ângulos; a esplêndida iluminação do recinto; a instalação sonora e as condições acústicas, todos estes problemas foram perfeitamente resolvidos nos seus mais ínfimos pormenores. A segurança dos atletas não foi descurada, sendo todas as paredes do ginásio revestidas de uma camada amortecedora dos choques; igualmente o piso é constituído por uma substância muito macia e de elevada aderência, proporcionando aos atletas condições da maior eficiência. Por último, o recinto de jogos, além de permitir a prática de inúmeras modalidades, tais como ténis, futebol de salão, handebol de sete, etc. tem ainda a possibilidade de se dividir ao meio, mercê de uma divisória amovível automaticamente, permitindo a prática simultânea de modalidades diferentes tais como voleibol e badminton em vastos recintos, totalmente independentes.

*

O encerramento do 24.º Congresso fez-se em sessão plenária, sendo primeiramente aprovados os relatórios do Secretário-Geral, do Tesoureiro e da Comissão de Controle de Contas.

Seguiram-se as eleições para os cargos directivos e para designação dos membros do Comité Director e da Comissão Técnica Permanente, sendo por unanimidade reconduzidos na íntegra os anteriores dirigentes, o que reflecte bem o reconhecimento da valiosa e ingrata tarefa desempenhada pelas individualidades escolhidas.

A terminar, o presidente sr. Marc Pernot proclamou encerrado o 24.º Congresso da U. S. I. C.



Equipa dos Ferroviários de Campanhã — Campeões nacionais corporativos de andebol de onze

(1) — Esta modalidade consiste numa espécie de bowling, jogado sobre asfalto. É pouco praticada na Europa Ocidental, e não conhecemos a sua designação em língua portuguesa.

REENCONTRO COM O ALENTEJO

Por LEOPOLDO FARINHA

O comboio rápido e calmo há muito tinha deixado o ar da cidade e, embrenhado pelo cheiro do Sado, deixara o seu matraquear de pouca terra... pouca terra... para se tornar, como por encanto, canção embaladora daquelas que só os mondadores e mondadeiras sabem, de verdade.

O apelo do Alentejo — que me desculpe o meu querido e grande Amigo Raul de Carvalho, Poeta dos maiores que conheço — fiel continuador de Fernando Pessoa, alentejano como eu, cujo último livro *Poesias*, o nosso também grande Fernando Namora classificou como o melhor livro de escritores portugueses dos últimos dez anos (qualquer semelhança com a sua maravilhosa tradução do *Apelo do Mar* do Alexandre Grine) — chegava-nos como aquela que singrava sobre as ondas.

Na janela, sob o meu olhar, desfilavam todas as sentinelas atentas da planície. Mais além, homens e mulheres, acenando diziam-nos que a civilização ia ali, naquelas chapas brancas e frias, que numa velocidade fantástica tentava quebrar o encanto da solidão.

O castelo de Alcácer do Sal, papoila reluzente da imensidão, aparecia-nos altaneiro a afirmar que

ali, há muitos anos, tinha escorrido pelas suas ameias sangue generoso de bravos portugueses.

Indiferente àquele chamamento, a chapa fria avançava. A minha alegria de viajante aumentava.

Ali... logo a seguir era o fim da minha viagem. Já respirava Grândola.

*Grândola do Alentejo princesa
A cortiça é tua riqueza
E tens homens tão obreiros
Que Nossa Senhora da Penha
Quando por ti passou
Ao ver-te tanto gostou
Que se instalou entre sobreiros*

E os versos que num momento de tristeza tinha feito surgiram como por encanto alegres a quere-rem dar-me as boas-vindas.

Mal o comboio parou — estas duas horas de viagem foram imensas, para o desfilhar dos meus pensamentos — ergui os braços e num abraço puxei a meu peito aquela jóia toda de branco vestida, do Alentejo rainha.

No alto da serra altaneira Nossa Senhora da Penha sorriu e concerteza que elevou consigo uma prece.

Há quantos anos te não via. Tu, menina singela, agora, que és senhora, estás mais bela, mais formosa!

Deambulei. Correndo, desejei ver tudo num ápice. E, pelo que vi, pasmei.

Ruas alcatroadas, todas. Praças bonitas e airo-sas; a de D. Jorge que te deu o nome que pena estar situada no teu interior e não ser por isso tão visitada como merecia. Ela, na essência, representa a bravura, o orgulho e o portuguesismo dos grandolenses, homens leais que na cortiça encontram, em parte, a sua ocupação.

Depois, foi um nunca mais parar. Ávidamente revi amigos. Alegremente chorei quando à noite o cantar alentejano — símbolo dum povo bravo e grande — regado com vinho, saía da garganta dos homens como rescaldo dum dia de trabalho na monda.

Veio então a partida. Partida que, na realidade, não se deu. Na verdade, sou mais alentejano do que era... sou mais puro!

O comboio, esse monstro de aço, trazia-me novamente, alheio à dor da minha separação — a saudade!



José Fernandes



Temos a grata satisfação de apresentar mais um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

Trata-se do operário de 1.^a classe José Fernandes, pertencente ao 1.^o Grupo do Material e Oficinas e que foi admitido em 4 de Junho de 1919.

Este ferroviário ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Cami-

nhos de Ferro e pela Companhia.

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



POR JOSÉ MANUEL LOPES DO REGO

ADIDO TÉCNICO DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

*S. Pedro do Sul, porque
Esse teu nome engraçado ?
Serás do céu um condado
Ou de S. Pedro mercê ?*

*Em capela venerado,
S. Pedro, por tua imagem,
Trouxe-te o Sul na voragem
Do seu caudal agitado...*

*Por complemento da lenda,
Pedro sofreu, naufragou,
Grande cheia o arrastou,
Aqui parou e armou tenda.
Neste lugar requintado,
A terra abriu, floresceu,
O bom Santo a terá beijado
E, assim, S. Pedro nasceu.
E nas voltas que terá dado,
Bem tratando do que é seu,
S. Pedro do Sul, cuidado,
Aformoseou-se, cresceu...*

*Sintra da Beira é chamada
Esta Vila donairoza,
Por isso ela é tão vaidosa
Em seus trejeitos de fada.
E, por tanto ser beijada
Em seus campos verdejantes,
Sul e Vouga são amantes
Desta terra abençoada.
Mas o Vouga, encantador,
É idílio e é frescura,
É balada de ternura
Nos braços do seu amor...*

*Casas nobres são memória
Dum passado confiante,
Dão a saber, num instante,
Que a terra tem sua história.
Casa Marquês de Reriz,
Mais Igreja do Convento
São notas de valimento
Nesta S. Pedro feliz...*

*Senhora da Conceição
É a Santa muito amada,
Com festa grande, sagrada,
E luzida procissão...*

*No jardim, tem monumento
Filho ilustre desta terra,
Homem que a vida descerra
Em carinho e são intento.
É o «poeta de Deus»
Ou Correia de Oliveira
Que, muito à sua maneira,
Cantou a terra e os céus...*

*A alta nora, a girar,
Vai contando, em seu lamento,
Que a beija o sol, chuva e vento,
Mas só o Vouga é seu par...
Põe-se depois a cantar,
Venturosa, ao desafio,
Trocadilhos com o rio
E cantigas de embalar...
E, na amenidade ambiente,
Os olhos bem alertados,
Descobrem, maravilhados,
Reliquia bela, atraente :
Ali, perto da Estação,
Da ponte onde a «linha» passa,
Pode divisar-se a graça
Dum quadro de sedução...*

*O pitoresco não pára,
A poesia está presente,
Sempre em afluxo crescente,
Sempre em viveza mais cara :*

*É um painel de verdura,
Nos mais variegados tons,
São os melodiosos sons
Duma fonte que murmura ;
É o remanso dum rio
Que nos deixa enamorados,
São os maviosos trinados
Das aves, cantando a brio ;*

*É o escarpado horizonte,
São os penedos, a rocha,
É a flor que desabrocha
Na própria rocha do monte ;
É o verdume do prado
E os milheirais arrogantes,
São os vinhedos constantes
E o casario espalhado ;
São os pinhais circundantes
E, à beira-rio, o lenteiro,
Acariciando o romeiro
Em momentos repousantes ;*

*É o Mira-Vouga em cascata
E a paisagem sedutora,
É a sombra acolhedora
Do refrigerio da mata ;
É a edénica visão
De que somos rodeados,
Que nos mantém deliciados
E em plena meditação ;
É a capelinha antiga
Que a luz do céu ilumina
E onde Santa Catarina
É protectora e amiga
Do estudante que a procura,
Com desígnios de vencer,
Pelo trabalho e pelo saber,
Por formação nobre e pura...*

*É o Trouce, pressuroso,
Repartido nas levadas,
A galgar margens escavadas
E a criar campo mimoso,
Ou, dolente, bonançoso,
Descuidado e sem bravata,
A bordar fios de prata
No seu leito caprichoso ;
É o miradouro na estrada
E outros mais, improvisados,
São os recantos dourados,
É a pedreira sagrada ;
São os passos fugidios
Dum comboio alcantilado,*

Várias pontes — e o prendado,
O doce enlace dos rios...

Com arredores de beleza,
Que penetra e nos encanta,
Esta terra sente e canta
As prendas da Natureza:

Da Trincheira do Janeiro,
Com a via-férrea ao lado,
O peito, em passo apressado,
Vê S. Pedro por inteiro.
E no comboio, no alto,
Atingindo o apogeu,
O coração dá um salto
Ao abeirar-se do céu...

Negrelos, alcandorada,
Tem famosa protectora:
A Santa e linda Senhora
Do Livramento chamada.
Gente humilde, de labor,
A terra, sempre, amanhando,
O pão nosso lhe vai dando
Com a graça do Senhor...

Nossa Senhora da Guia
Vive em seu monte isolada,
Mas o povo, de longada,
Vai beijá-la em romaria.
Os velhos levam saudade
E as promessas à Senhora,
A mocidade, por ora,
Leva amor e alacridade...

Drizes, Várzea, por viçosas,
Cativantes, pequeninas,
São encanto de meninas
Palradoras, graciosas...

Em local privilegiado,
As Termas maravilhosas
Têm águas milagrosas
E nobreza em seu passado:
Por tradição bem notória,
Rei Primeiro aqui lutou
Com seus males, que curou,
Para mais feitos de glória.
D. Amélia de Bragança,
Rainha de Portugal,
Aqui tratou de seu mal,
Pôs nas Termas sua esp'rança.
Mas, p'ra além das boas águas
Que estão na raiz da cura,
Por ambiente de doçura,
Há lenitivo p'ra as mágoas...
Do Vouga tem-se a ventura
De um saudável bucolismo,
Aqui também há turismo,
Pesca e barcos com fartura...
Bons hotéis, belas pensões
E, na sua singeleza,
Culminam, sempre, em beleza
Os passeios e excursões.
Quer de carro ou de comboio,
Quer de barco ou mesmo a pé,
Não há tratos de polé,
Nem trigo a cheirar a joio,
Só beleza nos rodeia,
Quer aqui, quer mais além,
Só encanto aqui se tem,
Só bem-estar aqui campeia...

S. Macário muito querido
Por devotos e fiéis

POESIA

QUATRO VERSOS

É triste o meu viver
Sem sentir o teu calor
Fiquei agora a saber
O que é um grande amor

A DOIS

O mundo tem dois oásis,
Da ilusão e da morte.
Em ambos temos que beber,
Não espereis outra sorte.

As ilusões que tive,
no teu amor.
As ilusões que tive,
nas tuas juras.

As ilusões que tive,
com os teus beijos.
Acabaram em ilusões,
no meio de amarguras.
A morte que eu não quero,
mas que espero.
A morte que de ti me livra,
mas que odeio.
A morte que me alivia,
do teu desengano.
A morte que em breve me espera,
que eu não receio.

Na ilusão e na morte,
Gira toda a nossa vida.
Sou eu hoje que vou morrer,
Amanhã a tua ida.

VASQUES BORGES

Que levam fartos farnéis
E o seu voto prometido.
Mas o monte mais se afama
Por também ser procurado
Por quem vê, entusiasmado,
Portentoso panorama...

De Covas do Rio à Pena,
Subindo a sua ribeira,
Ficará, p'ra vida inteira,
Lembrança que não condena
Os passos que foram dados
Ao reino da poesia
Bela, agreste, que arrepi
Ou nos deixa extasiados,
Pois, olhando a profundidade
Dum abismo quase incrível,
Vê-se ali o «belo horrível»
Em desmedida grandeza...

Pelas faldas da Gralheira,
Santa Cruz e baixo Sul,
Vistosa, grácil, tafúl,
A lindeza anda cimeira.
Manhouce, típica, ardente,
Lá na serra, em pedra estranha,
Guarda em si, na sua entranha,
Tradição da antiga gente:
De monásticos lugares,
S. Cristóvão, em ruínas,
É das jóias raras, finas,
Que persistem, seculares...

Andam marcas ancestrais,
Por decantadas paragens,
A criar boas imagens
Em terras de Carvalhais...
E a lembrar coisa bendita,
P'ra realce do lugar,
Serrazes pode mostrar
A sua «Pedra da Escrita»...

A debruçar-se no rio,
Enlevada em seus cantares,
A risonha Valadares
Apanha beijos a fio...
E, num namoro pegado,
O rio, rumorejando,

Quanto mais beijos vai dando,
Mais se sente apaixonado...

Vive o lirismo latente
Por toda esta região,
Rondando a vegetação
Luxuriante, resplendente,
Ou no monte nu, pelado,
Que, ao abrir-se, dá o leito
A ribeira ou rio eleito,
Em contraste inigualado...

E num salto, fulgurante,
O lirismo está presente,
No planalto, na vertente,
Ou em tela impressionante;
Nas cristalinas correntes,
Nas culminâncias da serra,
Nos cambiantes da terra
Feitos jardins imponentes;
Na orquestração alada,
Com que começam os dias,
No toque de avé-marias,
Antes da noite chegada;
No manancial de valor
De águas termais a jorrar
E, em borbulhão, a cantar
A obra do Criador...

★

E do latente ao desperto,
Por natural progressão,
Desentranha-se o torrão
De S. Pedro, em céu aberto:

O Caramulo, a Gralheira,
S. Macário e o Castelo,
Em cenário rico e belo,
Fazem moldura altaneira
À Vila e seus arredores,
A este lindo canteiro
Que, ridente e prazenteiro,
Aqui tem os seus amores
Nos mitos e tradições,
Na cantiga popular,
No quadro tão secular
Deste Solar de Lafões...

FERROVIÁRIOS EM FÁTIMA

No dia 21 de Junho realizou-se em Fátima o II Encontro dos Ferroviários Cursistas, que reuniu cerca de duas centenas de pessoas — homens e mulheres, — que tiveram a dita de frequentar o chamado Curso de Cristandade e que desejam continuar a viver um cristianismo autêntico, segundo o espírito deste providencial instrumento de renovação cristã.

A semelhança do que aconteceu há um ano, no I Encontro, mercê da amabilidade da Direcção da Empresa, foi utilizado para este II Encontro um dos Pavilhões da C. P. existentes no Santuário, adequado para o efeito pelos Serviços respectivos da Região Centro. Além da boa vontade apontada, que este ano mais uma vez se voltou a verificar, contou a realização deste II Encontro com a melhor compreensão e colaboração do Rev. Reitor do Santuário, Monsenhor António Borges, graças às quais foi possível a Santa Missa ser celebrada no ambiente acolhedor e íntimo da linda capela do Hospital.

O encontro começou com o tema «A Fé e o Testemunho na vida e no apostolado de um cristão», que foi tratado pelo Rev. Padre Queirós, que paroquia e assiste a numerosos ferroviários da Região Sul, nomeadamente da zona do Barreiro.

Neste tema, salientou que a Fé é mais uma interrogação que Deus faz ao homem do que uma pergunta que o homem põe a Deus. É através da resposta que o homem dá, que Deus compulsa a sua Fé.

Esta interrogação é uma pergunta bíblica, narrada no Antigo Testamento, e no episódio de Caim, e que Deus repete a cada homem em concreto durante a sua própria vida terrena :

— «ONDE ESTÁ O TEU IRMÃO?» —

O que é o mesmo que lhe perguntar : — Como o tratas ? Como te preocupas com ele ? Fazes por ele o que deves ?

Estas perguntas, desenvolvidas com o dinamismo e o calor habituais no Padre Queirós, que vive intensamente os problemas dos ferroviários menos favorecidos, fez-nos reflectir nas palavras

proferidas por Paulo VI, em Maio de 1966, aos milhares de cursistas reunidos em Roma :

«O leigo ao formar-se cristão, reforma a sua mentalidade e conforma a sua vida com a imagem de Cristo, por meio da fé, da esperança e da caridade ; transforma actuando com plena responsabilidade própria as estruturas temporais em que está imerso ; guiado na sua acção pelo olhar de Cristo, trata de refazer continuamente o mundo, segundo o plano e o desígnio de Deus».

Aos leigos compete pois, segundo as próprias palavras do Papa no mesmo discurso «sanear as estruturas e os ambientes do Mundo».

E o Padre Queirós obrigando a assistência a mergulhar cada vez mais dentro de si própria, continuou :

— Não acusemos os outros de ateus, de incrédulos, de indiferentes, enquanto conservamos na nossa vida os ídolos do nosso egoísmo, da nossa rotina, do nosso desamor, da nossa inconstância, da nossa cobardia... O mundo quer testemunhos, porque está farto de oradores. Exige realidades, porque está cansado de promessas.

E ajuntou, com coragem e desassombro :

— Nem sempre, ao longo dos tempos, a Igreja (de que todos fazemos parte) tem conseguido manter contacto permanente com as realidades e preocupações do mundo, razão porque nem sempre as eternas exigências de amor, justiça, verdade e liberdade têm sido apresentadas com o relevo que o próprio Evangelho, fonte de toda a Doutrina Cristã, impõe.

Por isso hoje, numa época em que a Igreja já não teme a crítica (no sentido construtivo) antes a deseja e ama, menos se compreende ainda que cristãos que formam essa mesma Igreja, por vezes os que mais responsabilidade têm na condução da Vida da Sociedade e das Empresas, coloquem entre parêntesis essas exigências do respeito, da dignidade e do amor aos homens seus irmãos, encerrando-se num espiritualismo rotineiro e desencarnado.

Os cristãos não podem «servir» bem se servirem apenas movimentos apostólicos, sem a preocupação constante de aferir o nível das suas responsabilida-

des sociais e humanas, profissionais e familiares onde decorre concretamente a sua vida, onde afinal têm de desempenhar uma tarefa que Deus quer que seja perfeita.

Em seguida ao tema tratado, houve várias intervenções dos participantes, representativos das mais diversas categorias da Companhia, desde as mais elevadas às mais modestas.

A avaliar pela maioria dos testemunhos, a deslumbrante descoberta que um Homem faz no Curso de Cristandade, é a de que tem um PAI que está em toda a parte e que portanto somos todos IRMÃOS uns dos outros.

Nos testemunhos ouvidos foi patente a preocupação de cada um pelos que o rodeiam no seu ambiente de trabalho, quer tenham feito ou não um Curso de Cristandade e sejam ou não do mesmo credo, o que denota que felizmente não existe espírito de associação ou clubismo nos cristãos que passaram por esta maravilhosa experiência. Os Cursos de Cristandade estão pois a ser aproveitados naquilo que realmente são: um método de renovação cristã. O seu êxito está em que o cristianismo, quando é conhecido em toda a sua pureza e integridade, convence, sente-se, apaixona, dá transcendência aos actos humanos e alegria fresca ao viver quotidiano.

A Missa, que se seguiu, foi extraordinariamente participada e vivida por todos os presentes e o almoço correu dentro do mesmo espírito, a que não faltou grande alegria, já habitual nestes Encontros.

De tarde organizaram-se grupos de reflexão, em que se estabeleceu diálogo sobre as pistas abertas no tema versado de manhã.

Das conclusões das reuniões destes grupos ressaltou a urgência duma Pastoral de Empresa, que não seja uma espécie de braço mais comprido da pastoral paroquial.

Há necessidade de distinguir as duas espécies de domínios pastorais: o territorial a que continua a pertencer a paróquia, e o categorial que não se limita a condicionamentos geográficos mas a regiões existenciais de vida.

O lugar mais importante para a maioria das pessoas e que as influencia até na sua vida particular, é a empresa. Quando as quisermos encontrar não numa vida fictícia e passageira, mas na sua existência real, devemos abordá-las no local de trabalho.

A vida comunitária da empresa (que é comple-

tamente diferente da vida comunitária da paróquia), estende-se desde a força organizadora dos directores de empresa até à esfera da vida particular dos operários. Apresenta questões e problemas específicos, mas dá também a alegria, e o prazer, que a consciência do dever integralmente cumprido traz consigo. Tudo isto faz da comunidade de trabalho qualquer coisa de específico e com valor próprio, que exige uma pastoral peculiar e impõe novas experiências e tentativas que não podem simplesmente partir dos métodos tradicionais.

Os leigos ou padres que vierem a estar empenhados no lançamento desta futura pastoral, devem não tanto partir dum plano de acção préestabelecido mas apresentarem-se como quem, no mundo do trabalho, dá informações sobre a vida da Igreja. Para isso é indispensável a formação de grupos de diálogo devidamente preparados para um trabalho sério em que seja possível a abertura e o respeito pela maneira de pensar dos outros.

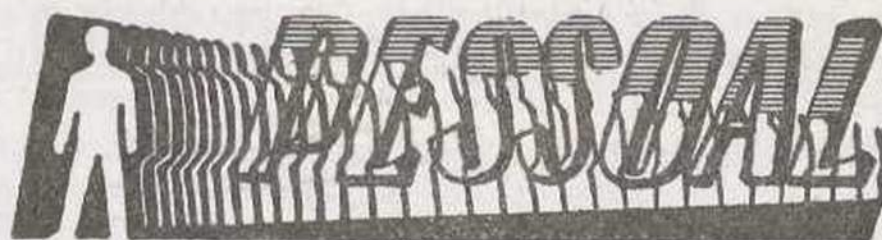
A direcção e animação desses grupos não deve ser entregue a pessoas que formem como que uma guarda avançada de pregadores leigos. Cristianização não significa campanha missionária de grande estilo. O que se deve pretender é tornar «CRISTO PRESENTE» (lema adoptado pelos cursistas ferroviários e inspirado pelas iniciais C. P.) na simples atitude dos cristãos no seu ambiente, e não com uma catadupa de palavras piedosas. A estes grupos competirá um esforço constante para chegarem a uma verdadeira existência cristã, que não deve aparecer como um corpo estranho, mas sim de uma maneira própria à vida da empresa; não é um fugir da vida concreta, mas é verdadeiramente um pedaço deste mundo que recebe a sua força da fé, que está e sente com os outros na verdadeira solidariedade do trabalho, enfim, que respira o próprio clima da empresa.

Com estas ilações que nos permitimos tirar das conclusões dos trabalhos de reflexão efectuados em Fátima, terminamos este relato.

Ficámos, deste II Encontro, com a impressão que estão lançadas as primeiras pedras que servirão de base nos Caminhos de Ferro, a uma profunda renovação em múltiplos aspectos, que não poderá deixar de ter efeitos benéficos para todos os que trabalham na Companhia e consequentemente para a própria Empresa de que fazem parte.

J. C. M.





NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Inspectores de tracção — o Chefe de depósito, Manuel João Duarte e o Inspector das instalações eléctricas, Manuel da Rocha Ferreira.

A Chefes de depósito — os Subchefes de depósito, António José dos Santos Correia, Alberto Nery Maria de Sousa Parreira, Onofre Soares, Miguel dos Santos Júnior, Crispim José Duarte, Sidónio Vieira, José Baptista Rocha e Antero Fernandes.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, Daniel Jesus Vicente, Orlando Martins Melo, Amílcar Mateus Claro, Alfredo Pereira dos Santos, Joaquim Lopes, Júlio Oliveira Araújo, Emílio Pereira de Sousa, Zacarias da Silva Pereira, Sezinando Eduardo da Costa, Amadeu Loureiro, Albino José da Silva, Joaquim da Silva Frade e Vítor das Neves.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Francisco Pereira, Armando Messias Godinho, António Paixão de Carvalho, Jorge Marta Francisco, Alberto Martins Maia, Virgílio Pereira, Mário Pereira Gouveia e Manuel José Capareira.

A Maquinistas principais — os Maquinistas de 1.^a classe, Manuel Cristina de Sousa, António Dinis, Joaquim Martins Pires, Joaquim Marques Pires, António Ferreira, José da Cruz Andrade, Orlando Alfredo Sousa Leite, Carlos Correia Augusto, Décio dos Santos Pereira David, Manuel de Azevedo Ribeiro, Manuel José Rodrigues, Agostinho Vilela, Laurindo Gomes, Manuel Dias Bicho, Manuel António Vitória, Joaquim Travasso Cera, João Félix Sousa Belchior, João da Silva Carreira, Armando Gonçalves Machado, José Fernandes Catarino, Carlos Gonçalves Andril, Belmiro Mendes, Francisco Pinto Moreira Martins, Abraão da Silva Borges, Artur dos Santos Rodrigues, Augusto Robalo Veloso, Pedro Raimundo Ribeiro e José de Sousa Paiva.

A Maquinistas de 1.^a classe — os Maquinistas de 2.^a classe, José Elísio Bento, António Ribeiro Júnior, Manuel Monteiro, António Ferreira da Silva, Carlos Ferreira, Francisco Antunes Miguel, Carlos Matos Correia, António Duarte, António Cordeiro, José Silvestre, António Dinis Moreira, João Correia da Costa, Fernando Mário Ferreira, José Caetano de Abreu, Aires da Silva, João Tomé Marques, José Ferreira Guardado, Manuel Dantas Rodrigues, Jacinto Maria Palma, António Duarte Taborda, Manuel Agostinho Ferreira de Campos, Manuel Malho, Venceslau Lopes Soares, António Augusto, Joaquim Fresco Mogofores, José Gonçalves Cabrita, Herculano Gonçalves, Ludgero de Azevedo Cabral, Luís Duarte, António Rodrigues Coutinho, Joaquim Ferreira Esperança, Manuel Marques Garcia, Manuel Joaquim, Joaquim da Conceição Santos, Júlio Monteiro Nunes, Manuel Gomes Ramallete, Mário de Azevedo, Adelino Manuel, José Vicente dos Santos, António Baptista de Oliveira e António da Costa Pedreiro.

A Maquinistas de 2.^a classe — os Maquinistas de 3.^a classe, Francisco António Lino Carapeto, João Mateus Ferreira, Manuel Vaz de Oliveira Loreto, Redolfo Costa, Joaquim Coelho, Mário Conceição Vieira, António Martinho, José Pinto Raimundo, Manuel Marques, Elísio Moreira da Silva, João Esteves Baptista, Artur de Assunção, Manuel António Dias Charneira, António Ribeiro Pascoalinho, Luís dos Santos Carvalho, Joaquim da Silva Quatorze, Antero Oliveira de Almeida, Manuel Marques dos Santos Lima, José da Costa Silva Lança, Manuel Gameiro, Manuel das Neves Braço Forte, Francisco Ferreira Girão, Albino Azevedo Silva, Diamantino Gameiro Guerra, Augusto Rodrigues, Agostinho Pinto Moreira da Silva, José Nogueira de Faria, Aristides de Albuquerque, Eduardo de Matos Rolinho, José Marques Roque, Manuel Jorge da Silva, Joaquim Soares Madureira, Manuel Valente Ramos, Joaquim Assis Guerreiro, Artur Caetano, Manuel Tomé Correia, Joaquim da Silva, Honorato Henriques, António José da Silva, Jacinto Martins Maciel, José Vieira da Costa, Francisco Madeira Jorge Camacho, Artur Alves, José da Silva Correia, Eduardo Costa Amaral e José Borges.

A Maquinistas de 3.^a classe — os Fogueiros de 1.^a classe, Carlos da Costa Ferreira, Isidro Nogueira Rosário, José Pereira de Araújo, Manuel Pinto Cardoso, João Freire dos Santos, José Lima Gonçalves, Manuel Ribeiro Mendes, Adelino da Silva Santos, Abílio da Cunha Mendes, Eduardo Carmona Joaquim, Luís da Silva Grilo, António

Catorze Cavaca, Joaquim Pinto Cardoso, João José Vieira de Oliveira, Aluizio Alegria Picado, Manuel Gabriel Almeida e Sousa, Octávio Emílio Pereira da Costa, David Monteiro, Firmino da Costa Leite, António Vieira do Couto, César Pereira, António Jorge da Silva, Ezequiel de Almeida Francês, José Gregório Dionísio, Abílio Vieira Monteiro, José Maria da Silva Teixeira, Manuel Girão Veloso, Adriano Guedes da Silva, António Teixeira, Joaquim Monteiro, Casimiro Alves Medeira, Álvaro Joaquim Guerreiro, Virgílio Fernando da Fonseca, Aniceto António Teixeira de Carvalho, António Maria Ferreira Rocha, João Pires Marques, Joaquim Pereira Tavares, António Pereira Neto, José Mendes Moraes, Dionísio Cebolas Baptista, Ernesto Cardoso Martins, Manuel Amaro Rodrigues, Júlio da Silva Faria, José António Bispo Silva Catarino, Crisóstomo Silva Alexandre, Luís Seixo Gonçalves, Isidoro Pires Pinto, Manuel António da Costa Baptista, António Francisco Matos Claudino, Jorge Serra de Oliveira, António Jacinto Félix Penedo, Adalberto Francisco Coimbra, António Jesus Santos, Luís da Conceição Inácio, Ermezindo Dias Cordeiro, José Ferreira Lourenço, Manuel de Sousa Mota, José Matias de Bastos, António Carvalho Ferreira, José da Silva Marques, Mário Monteiro, António de Oliveira Pimentel, Francisco Nascimento Ramos Freixo, Joaquim Fernandes, José de Matos Silva, Luís Amândio da Conceição Galvão, José Maria Marques, Joaquim Aniceto Silvestre, Alfredo de Sousa Soares, António Pires Carepo, João Luís Paulino, José Luís da Silva, António de Jesus Pedro, João Vaz Bernardo, Francisco Rodrigues Ferreira, Rogério Carvalheiro Rodrigues Sêco, Joaquim Campos de Oliveira, Ramiro Redondo de Carvalho, Manuel Abraão dos Santos Silva, João da Graça Farinha, José Magalhães Teixeira Guedes, Joaquim Marques dos Santos, José dos Anjos Brás, Joaquim José Rebocho, Faustino da Cunha, Elísio da Cruz Marques, Manuel Correia Roças, Francisco Teixeira Ricardo, José Moura Ribeiro, Augusto José Palmeiro, Fernando Silveira de Sousa, Manuel Augusto da Silva Magalhães, Armando Soares da Costa, José da Costa Maranhão, Manuel Martins Fians, José de Oliveira Simões, Silvano Alves Popino, José Garizo Rodrigues, Francisco Simões da Silva, Rogério Soares, João Nunes Lourenço, Francisco Pires de Matos, António da Costa Rodrigues Batalha, José do Rosário Rosa Timóteo, Manuel Freitas Brás, António Pereira da Mota, António Cardoso Coelho, João Francisco Rosmaninho Lobo, Manuel Gonçalves Dias, António Augusto de Magalhães, Joaquim Fernandes da Silva, Lúcio José Mourinho, Florimundo Joaquim Vale do Gato Raminhos, Fernando Aranha Ferreira, Joaquim Saraiva Martins, Américo Alexandre Borges da Cunha, João Cristóvão, Augusto Caetano Costa, Alberto da Silva Ferreira, António de Oliveira Cabrita, António Rodrigues Areias e Benjamim Pina Ferreira.

A Fogueiros de 1.ª classe — os Fogueiros de 2.ª classe, Diamantino da Luz Margarido, António Aires Costa, Joaquim Duarte Simões, João de Matos Gaspar, Joaquim Henriques Pires, Herculano da Silva Breda, Francisco do Rosário Lopes, Miguel Fernandes Rodrigues, Alberto Joaquim Correia Paulino, José Augusto Monteiro Amieiro, João Genebra Luís, José Agostinho da Costa, Manuel Rosa Pereira, Duarte Lourenço Antunes, António Pedrosa Mendes, António Fernando Jesus Pereira, Jaime Bento Fortunato, Irédio Rabaça Martins, António Ramos de Almeida, Bento Lopes Morujo, Jacinto dos Santos Rainho, António dos Santos Pereira Lázaro, Silvério Gaspar Ferreira Costeira, Joaquim Girão Veloso, Joaquim Maria Redinho Rodrigues Noro, José Marques Marcelino, João Cardoso Pinto, Eugénio Filipe Bernardo, José Ventura Pires, Joaquim Faísca Januário, Justo Rosa Esteves, Joaquim Esteves Marcelino, Vital Lucas Damásio, Ramiro Dolteia Gomes Aires, José Acates Canau, Artur Silvano de Carvalho, Joaquim Carvalho Félix Santos, Manuel Morgado Costa, Manuel Sintra da Silva, Olímpio Rodrigues Pinto, Júlio Carrilho Barata, António Mendes de Oliveira e António Ferreira dos Santos.

A Fogueiros de 2.ª classe — os Operários, Assentadores e Serventes, Luís da Cruz Ferrão, Fernando dos Santos Dias, Ponciano Rodrigues dos Santos, José Maria Martins de Oliveira, Joaquim Fernando Pereira Sala, Bruno de Sousa Vieira, António da Silva Ferreira, Agostinho Cerqueira Pinto, António Augusto Lopes, Joaquim Pereira, André Joaquim Pinto, António Nogueira Teixeira, José dos Olmos Fernandes, Felisberto Craveiro, Aires da Rocha Presas, Joaquim Lima Almeida, José Luís Costa, Daniel Augusto Rodrigues, António José Ferreira, Arlindo Pereira Duarte, António Gomes da Costa, José Dias Pereira, José Maria Alves Moreira, Valdemar da Silva Serra, Samuel António Sequeira, Almiro Fernandes da Silva, António Teixeira Freire, José Pacheco da Costa, Manuel Coutinho da Lapa, Francisco Marques Gonçalves, António Maria Sousa Araújo, Fernando M. Pereira Neves, José António F. Ceroulas, Licínio Madeira da Silva, Artur Taveira Correia, Fernando Lopes da Cruz, Américo Bernardes Roseiro, Francisco Carvalho Roque, Manuel Gomes Gonçalves, Fernando Jesus Oliveira, António Fernando da Silva, Cândido Martins Moreira, Alfredo Ascensão Gonçalves, Adelino Cardoso Albuquerque, Amito Aires Andrade, António Marques de Matos, Baltazar dos Anjos Telinho, Manuel Sam Pedro Mendes, Fernando Marques, Domingos Girão, António Conceição Nogueira, António Valério Velez, António Oliveira Costa, Fernando Galante Parente, José M. Almirante Oliveira, António Oliveira Taborda, Manuel A. Jesus Caeiro, Engrácio da Luz Fernandes, João Gonçalves Salvado, Nuno da Rosa Braga, António Pais dos Santos e Vitorino Vieira de Sousa.

A contar de Agosto do corrente ano

A Adido técnico ajudante — o Factor de 1.ª classe, Francisco Rodrigues Neto.

A Continuos de 2.ª classe — os Operários de 4.ª classe, Francisco Machado Estevinha e Domingos José Cantante.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António da Graça*, chefe de lanço de 2.^a classe — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada na condução dos trabalhos do seu lanço, de uma maneira geral, e particularmente na modificação e renovação de linhas nas estações de Lisboa-R e Campolide ; *Manuel de Jesus*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via, ao Km 68,400 — Tua ; *Amadeu Magalhães Aguiar*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nas acertadas e rápidas providências tomadas e nos trabalhos de substituição de dois carris partidos, aos Kms 99,000 e 99,200 — Minho. O agente gozava licença e viajava no comboio n.º 5013, mas notando pancadas estranhas desembarcou em Moledo do Minho e foi àqueles locais confirmar a sua suposição ; *Alberto Vieira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas, ao Km 222,307 — Beira Alta, quando estava de folga ; *Fernando Teixeira*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas para a substituição de um carril partido, ao Km 257,300 — Norte, encontrando-se de folga ; e *José de Almeida*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nas providências tomadas e no trabalho de ligação de um carril rachado, com duas barretas, ao Km 239,620 — Beira Alta, estando de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Almeida Calisto*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 110,335 — Leste, quando estava de licença ; *Luís Sirgado*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 138,600 — Beira Baixa, em dia de folga ; *Mário Costa*, subchefe de distrito e *João Maria Junceiro*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 118,200 — Leste, quando se encontravam de folga ; *António Antunes*, assentador de 1.^a classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao entregar ao chefe da estação de Cacém um relógio de pulso que achara ao Km 17,600 — Oeste ; e *António Carvalho Ribeiro*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de uma barreta partida ao Km 101,326 — Beira Alta, estando de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Adriano de Jesus Veiga*, chefe de distrito, *António Júlio Pais* e *Manuel Ferreira Dias*, assentadores de 1.^a classe, *Ramiro Pinto* e *Manuel Cardoso* assentadores de 2.^a classe — elogiados por diligentemente terem procedido à substituição de um carril partido, ao Km 104,150 — Minho, quando estavam em horas de descanso ; *Mário da Costa*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada ao executar trabalhos de desobstrução da via, ao Km 126,100 — Leste, encontrando-se em gozo de semana inglesa.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Amável Canas*, encarregado geral de obras de 2.^a classe, *Benjamim Marques*, chefe de lanço principal, *Sebastião Glória*, chefe de lanço de 1.^a classe, *António Pereira Vieira*, *Manuel Gomes* e *Manuel Festas Pereira*, chefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João José*, *Elísio Aquiles Passeira*, *Carlos Augusto Ferreira*, *João Henriques* e *Armando Monteiro*, chefes de distrito e *António Joaquim Ramos Vieitas*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Nunes*, *António Moreira*, *João Simplicio Piteira*, *Carlos Bouçada Rodrigues* e *João Alves Rodrigues*, subchefes de distrito e *Júlio Francisco Ferreira*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Júlio Martins*, *Armando da Conceição Santos*, *António Augusto*, *Manuel Moreira*, *José Augusto Moreira* e *José Cabral*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Daniel Gomes de Amaral, Angelino Amaral Loureiro, Miguel Loureiro, António dos Santos, Ernesto Martins e Domingos Lopes Veloso*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Ferreira, Alfredo Borges e Joaquim Boavida Afonso*, assentadores de 1.^a classe, *Júlio Martins, Abel da Silva e António Nunes do Pedro*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Augusto Pais Cabral, Joaquim Ferreira Antunes, Saúl da Silva e Manuel da Cruz Ferreira*, assentadores de 2.^a classe, *João Ferreira e Lino de Jesus Ferreira*, serventes de 3.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Marques da Silva, Fernando Ferreira do Amaral, Albano Simões, Afonso dos Santos Carvalho, Claudino Augusto Marcelino e António Martins de Melo*, eventuais (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.

ARMAZÉNS DE VÍVERES

TABELA DE PREÇOS (referentes a 29-10-1969)

| | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|--------------------------------------|-----------------|-------------------------------|-----------------|
| Açúcar : | | Detergentes : | | Presunto : | |
| Areado branco | 7\$20 | Lava Lar (líquido) | 4\$10 | Com osso | 60\$95 |
| Areado corrente | 6\$60 | Lixívia «Lavax» | 1\$10 | Sem osso | 71\$30 |
| Pilé | 9\$30 | Omo (Gigante) | 7\$70 | | |
| | | Omo (Grande) | 4\$50 | Pudins «Royal» | 2\$20 e 3\$70 |
| Arroz : | | Vim (Grande) | 5\$65 | Queijo : | |
| Carolino branco | 9\$80 | Zul | 7\$30 | Tipo Flamengo — (com | |
| Carolino glaceado | 10\$00 | | | 45 %) | 41\$40 e 43\$70 |
| Gigante branco | 7\$20 | Ervilhas «Guloso» : | | Serra (da região) | 59\$80 |
| Gigante glaceado | 7\$40 | Lata de 1 kg | 14\$45 | | |
| Mercantil | 6\$10 | Lata de ½ kg | 9\$65 | Refrescos «Royal» | 2\$20 |
| | | | | Sabões : | |
| Aveia | 2\$85 | Farinha de trigo : | | Off avulso | 6\$60 |
| Azeite extra (Garrafa de litro) | 24\$00 | Branca de Neve | 5\$50 | Off (bloco de ½ kg) | 3\$50 |
| | | Triunfo | 5\$75 | Clarim (bloco) | 3\$90 |
| Azeitonas : | | | | Lavax (bloco) | 2\$45 |
| Pretas | 5\$50 | Farinheiras | 19\$55 | Sanasol (bloco) | 4\$80 |
| Verdes | 7\$50 | Farinheiras | 20\$70 | | |
| | | Feijões : | | Sabonetes : | |
| Bacalhau : | | Branco (semi-grado) | 9\$00 | Lanolina | 3\$55 |
| Nacional corrente | 20\$60 | Catarino | 8\$50 | Rexina (normal) | 3\$05 |
| Nacional miúdo | 18\$00 | Frade | 8\$40 | Rexina (gigante) | 6\$00 |
| Nacional crescido | 25\$30 | Manteiga | 10\$25 | | |
| Noruega corrente | 21\$60 | | | Salsichas «Isid.» ou «Tóbom»: | |
| Islândia crescido | 25\$30 | Fermento «Royal» ... 3\$10 e | 5\$20 | Lata de 3 pares | 5\$55 |
| | | Fiambre «Coroa» : | | Lata de 4 pares | 7\$95 |
| Banha derretida | 12\$00 | Lata tipo 1 kg | 47\$30 | Lata de 5 pares | 15\$45 |
| Batata | 2\$05 | Lata tipo ½ kg | 23\$70 | | |
| | | | | Sumos de fruta «Compal» | |
| Bolachas : | | Grão de bico | 6\$35 | (Lata) | 3\$80 |
| Baunilha | 26\$15 | Leite em pó : | | | |
| Maria | 16\$65 | Açor | 8\$25 | Toddy : | |
| Torrada | 13\$10 | Pensal | 8\$20 | Lata de 227 gramas | 12\$05 |
| | | Primor | 8\$40 | Lata de 454 gramas | 19\$60 |
| Cabeça de porco e chispe .. | 13\$80 | Manteiga | 43\$00 e 45\$20 | Lata de 2 £ | 43\$65 |
| Cacau (Pac. de 100 gramas) .. | 4\$65 | Margarinas : | | | |
| Café lotado | 16\$50 | Planta | 6\$40 | Tofina : | |
| | | Vaqueiro | 4\$70 | Frasco de 50 gramas .. | 5\$65 |
| Café solúvel : | | | | Frasco de 90 gramas .. | 9\$80 |
| Nescafé | 11\$65 e 19\$45 | Marmelada | 10\$25 | Frasco de 200 gramas .. | 20\$70 |
| Tofa | 10\$55 e 17\$70 | | | | |
| | | Massas : | | Toucinho : | |
| Caldos «Knorr» | 2\$20 | Cotovelinhos de 1. ^a | 7\$95 | Alto (gordo) | 13\$80 |
| Cevada torrada e moída | 5\$20 | Esparguete de 1. ^a | 8\$70 | Baixo (entremeado) | 23\$00 |
| Chá «Li-Cungo» 4\$30 e | 8\$55 | Meada fina de 1. ^a | 8\$50 | Baixo (entremeado) | 27\$00 |
| Chouriço de carne | 42\$00 | | | | |
| Chouriço mouro ... 19\$55 e | 26\$50 | Mel (frasco) | 15\$40 | Tulicreme | 4\$70 |
| | | | | Vigormalte : | |
| Conservas de frutas : | | Merendas de carne : | | Lata grande | 27\$95 |
| Ameixa (Lata de 1 kg) .. | 16\$30 | Lata pequena | 6\$70 | Lata média | 15\$55 |
| Morango (Lata de 1 kg) .. | 20\$35 | Lata grande | 10\$05 | | |
| Maçã (Lata de ½ kg) ... | 12\$25 | | | Vinagre | 2\$45 |
| Rodelas de Ananás (Lata | | Milho | 3\$10 | Vinho (do Dão) : | |
| de 1 kg) | 24\$45 | Milo tónico : | | Branco | 4\$90 |
| | | Lata de 200 gramas | 16\$30 | Tinto | 4\$90 |
| Conservas de peixe : | | Lata de 400 gramas | 29\$15 | | |
| Atum «Bom Amigo» ... | 5\$65 | Óleo «Fula» : | | Vinho (Verde) : | |
| Atum «Bom Petisco» ... | 6\$50 | Garrafa de 1 litro | 16\$80 | Branco (gar. de 5 litros) . | 28\$75 |
| Filetes de Cavala | 5\$95 | Garrafa de ½ litro | 8\$50 | Tinto (gar. de 5 litros) .. | 27\$60 |
| Sardinha em azeite | 4\$05 | | | | |
| Sardinha em limão | 4\$20 | | | | |