Boletim da C. P.

Janeiro de 1968

Boletim da CP

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 463 • JANEIRO 1968 • ANO XL • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ELIO 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

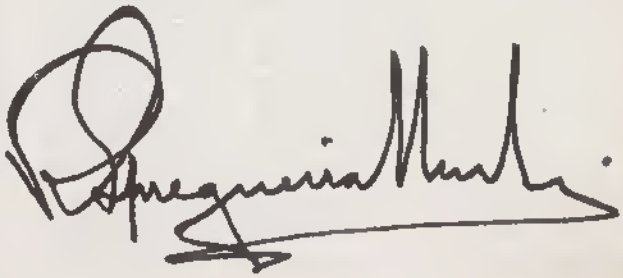
Mensagem do ANO NOVO

NESTE alvorecer do Ano, quando as festas do novo calendário ecoam ainda alegremente nos nossos corações, saúdo afectuosamente todos os agentes desta grande Empresa, endereçando-lhes, a si e aos seus familiares, os meus melhores e mais cordiais votos de venturas e prosperidades para 1968 — que, com a protecção de Deus, continuará a ser certamente um ano de concórdia e de progresso para todos os ferroviários de boa-vontade.

No limiar de legítimas esperanças, de proveitosos trabalhos e de naturais aspirações que o Novo Ano nos promete, face às inovações técnico-científicas extraordinàriamente crescentes dos nossos dias, largas e fecundas perspectivas se oferecem, em horizonte próximo, ao caminho de ferro português. Ele marca, sobretudo, o começo da vigência do III Plano de Fomento, cujas elevadas projecções no panorama ferroviário nacional terão de ser traduzidas por vastos conjuntos de acções dinâmicas, de modernização e de reestruturação da Empresa — com o consequente benefício do público e do próprio pessoal que serve o Caminho de Ferro.

Estamos crentes que 1968 será um Ano Bom!

Caminhemos nele, de passo seguro e entusiasmo vivo, com a compreensão mútua que sempre tem norteado a nossa Administração e todos nós ao serviço do País. Com o sentimento de união, o espírito de equipa e a decidida vontade de acertar, que são timbre do ferroviário.



IMPORTANTE CONTRATO COM UMA FIRMA AUSTRÍACA:

o fornecimento de 700 vagões para a rede nacional da C. P.

CUSTO: mais de 147 mil contos

No pretérito dia 15 de Dezembro firmou-se, na sala de sessões do Conselho de Administração da Companhia, um contrato para o fornecimento à C. P. de 700 vagões a construir na Áustria.

À importante reunião presidida pelo administrador sr. eng. Mário Costa, presidente da Comissão Executiva, estavam presentes os administradores srs. eng. Oliveira Martins e coronel Fernando Valença e por parte da firma austríaca os srs. Kurt Entzmann, director-geral da Simmering-Graz-Pauker e o doutor Herbert Ziegler, além de outros funcionários superiores da mesma Sociedade. Presentes, igualmente, os srs. embaixador da Áustria em Lisboa dr. Hermann Gohn e o delegado comercial da Áustria, Carl N. Walzel; e da C. P. os srs. eng. Vasco Viana, Bruges de Oliveira, dr. Élio Cardoso e Filipe Meira do Carmo.

Antes da assinatura do contrato trocaram-se calorosas saudações entre o sr. eng. Mário Costa, os srs. embaixador da Áustria e director-geral da Pauker, sublinhando-se o espírito de compreensão e a confiança que tão vultoso contrato representava nas relações comerciais de ambos os países.

* * *

O contrato assinado entre a C. P. e a firma austríaca Simmering-Graz-Pauker respeita ao fornecimento de 700 vagões assim distribuídos: 100 vagões fechados de grande capacidade de carga, 300 vagões fechados de média capacidade de carga, 200 vagões abertos de borda alta e 100 vagões plataformas.

Todos os vagões obedecem às normas definidas pela União Internacional dos Caminhos de Ferro. Em especial destaca-se a possibilidade de circularem a 100 km/hora, de virem a receber a engatagem automática e eixos intermudáveis exigidos pela mudança de bitola entre a via normal europeia e a via larga existente nos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.

O fornecimento de material inicia-se dentro de 11 meses e completa-se nos 7 meses seguintes.

O valor do contrato é de 147 613 contos e o respectivo pagamento será escalonado ao longo de 9 anos.

O Banco de Fomento interveio na operação prestando as garantias bancárias indispensáveis.

Ao terminar o período do Plano Intercalar de Fomento foi, assim, possível dar ainda execução à orientação expressa no parágrafo 36 do capítulo V, ao considerar o aumento do parque de vagões como empreendimento cuja realização poderia ser antecipada relativamente ao III Plano de Fomento.

A aquisição destes vagões insere-se num programa de medidas tendentes a aumentar a eficiência do transporte de mercadorias. A Companhia não tem tido possibilidades de realizar os investimentos necessários à satisfação da procura de transporte de passageiros e ao mesmo tempo, melhorar, na medida do desejável, a qualidade dos transportes de mercadorias.

A situação actual, porém, não se poderá prolongar, dados os reflexos inevitáveis que o transporte ferroviário tem na movimentação geral dos produtos no País.

Por tal motivo está sendo já dada execução a um programa de melhorias do tráfego de mercadorias, começando-se, muito naturalmente, por resolver alguns problemas de equipamento e de gestão ferroviária.

Seguir-se-á uma campanha de promoção de tráfego, para o que hão-de contribuir também, segundo se espera, a adopção de uma política de preços menos rígida e um melhor planeamento do transporte dos produtos de certas actividades industriais.

Na realidade, não existem dúvidas sobre a conveniência de uma colaboração estreita entre a Companhia e os utilizadores do transporte de mercadorias tendo em vista uma adaptação mútua, por forma a ter em conta os respectivos interesses e necessidades.

O embaixador da Áustria em Lisboa, dr. Hermann Gohn, enaltece o significado que o importante contrato firmado representa nas relações comerciais luso-austríacas

Um momento da assinatura do contrato: o director-geral da Simmering-Graz-Pauker, Kurt Entzmann, firma o seu nome no papel selado

Pena é que a remuneração obtida com alguns tráfegos — adubos, trigos, etc. — não permita ir-se tão longe quanto se desejava em matéria de modernização do equipamento já que a respectiva rentabilidade financeira o não justifica.

Ao anunciar esta aquisição de material, a Companhia reafirmou pùblicamente os seus propósitos de trabalhar afincadamente para que o transporte de mercadorias pela via férrea atinja, quer em qualidade, quer em quantidade, um nível adequado aos superiores interesses do País.

*
* *

No fim da tarde desse dia, o embaixador da Áustria em Lisboa, sr. dr. Hermann Gohn obsequiou os participantes no acto da assinatura do contrato com um *cocktail* na sua residência. Além do funcionalismo superior da firma austríaca Pauker, estavam presentes representantes dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e das Comunicações. Da Companhia compareceram os administradores engs. Mário Costa, Oliveira Martins e coronel Fernando Valença, os engs. Vasco Viana e Morais Cerveira, do Departamento do Material e Oficinas e os drs. Oliveira Monteiro e Élio Cardoso, chefe do Serviço do Contencioso e encarregado das Relações Públicas da Companhia, respectivamente.

● O Conselho de Administração solicitou do Governo, por intermédio do ministro das Comunicações, a orientação superior a dar quanto à utilização do Banco Mundial relativamente a uma proposta da «Sofrerail», para intervenção num estudo sobre os caminhos de ferro portugueses, no âmbito do III Plano de Fomento, tal como o realizado por aquela conhecida empresa francesa para os caminhos de ferro espanhóis. Em conformidade com o despacho concordante do ministro, a «Sofrerail» irá estudar, em princípio, planos de modernização geral da rede nacional no quadro da política geral de transportes do País e questões ferroviárias que dificultam a vida da C. P., em colaboração com uma Comissão constituída por 3 representantes do Gabinete de Estudo e Planeamento de Transportes Terrestres, um dos quais presidirá, 3 representantes da C. P., 1 representante da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e 1 representante do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

● *Pelo Ministério das Finanças foram convidados os srs. engs. Vasco Viana e Luís Arruda Pacheco para se deslocarem a Sá da Bandeira e a Moçâmedes (Angola) para participarem, como consultores dos Caminhos de Ferro da Beira, da Comissão criada por aquele Ministério para o Estudo da Uniformização e Aquisição de Equipamentos Ferroviários.*

● A Cooperativa «Lar Ferroviário» distribuiu mais uma habitação por um seu associado: o sr. José Roberto, sócio n.º 257-A do 4.º escalão que recebeu uma casa no lugar de Lapas, freguesia da Agualva-Cacém.

● *Foi feita nova encomenda à Sorefame de material circulante: 25 carruagens de 12 compartimentos (96 lugares). Estas carruagens destinam-se aos serviços internacionais.*

● Está em estudo um novo projecto da estação de Braço de Prata, integrado no nó ferroviário de Lisboa. O estudo feito pelo G. E. P. T. está em análise na C. P.

● *O administrador eng. Oliveira Martins foi nomeado representante da Companhia na Junta Consultiva do Porto de Lisboa.*

● Vão ser empreendidos diversos trabalhos de construção civil, pela firma Engil, para se prover urgentemente à instalação dos serviços da Região Centro, particularmente das chefias dos Sectores que se encontram dispersas e sem fácil e rápida ligação.

● *Foi elevado a Posto de 1.ª classe o Posto Médico de Gaia.*

● O Groupement d'Etudes et d'Electrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz, entregou à Direcção-Geral da Companhia um cheque no valor de 100 contos, exprimindo o seu desejo de minorar o sofrimento dos agentes da C. P. vítimas das inundações de 25 de Novembro.

O Conselho de Administração, em sessão de 21 de Dezembro, tomou conhecimento da valiosa oferta, resolvendo se agradeça a mesma e se mande elaborar a relação dos sinistrados e dos artigos que lhes devem ser distribuídos.

● *A Câmara Municipal de Viseu, por proposta de um vereador daquela Câmara, dirigiu um ofício de agradecimento à Administração da Companhia pelos melhoramentos que têm sido introduzidos na estação daquela cidade e aproveitou para pedir que se dotem as linhas do Vouga e do Dão com novo material de tracção.*

● Solicitou a sua demissão da Companhia o sr. eng. Jaime Júlio Henrique Menezes e Vasconcelos, do Departamento da Via e Obras. O distinto engenheiro principal que prestou assinaláveis serviços à Empresa, é sobrinho do antigo director-geral e fundador do *Boletim da C. P.*, eng. Lima Henriques.

● *Foi nomeado médico do Posto Sanitário de Évora o actual médico da 143.ª Secção Sanitária, sr. dr. António Rosado da Fonseca.*

● Com a passagem à reforma do sr. dr. Fernando Duarte de Azeredo Antas, médico inspector da 1.ª Inspecção Sanitária, foi aprovado o seguinte movimento: promoção do sr. dr. Carlos José Monteiro Guimarães Ponce de Leão, médico do posto sanitário de 1.ª classe, a médico inspector da referida Inspecção; promoção do sr. dr. Fernando de Castro Pires de Lima, médico substituto do Porto, a médico sanitário de 1.ª classe, do Posto Sanitário de Campanhã; nomeação do sr. dr. Luís Fiadeiro Gonçalves Cerejeira, para o lugar de médico substituto no Porto.

● *O sr. dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, concedeu uma entrevista radiofónica, no passado dia 30 de Dezembro, por determinação superior, ao conhecido programa nocturno de Produções Lança Moreira «Motores em Marcha», transmitido bissemanalmente nos Emissores Reunidos de Lisboa. Tema da importante entrevista: As recentes alterações tarifárias da Companhia.*

● Pela Comissão Executiva foi nomeado um Grupo de Trabalho para acompanhar a elaboração do projecto do Centro de Formação do Entroncamento e proceder à planificação, programação e controle de todas as acções julgadas necessárias para a construção e entrada em funcionamento do Centro, nas melhores condições de preço e de tempo.

● *Realiza-se em Paris, em 7 e 8 de Março próximo, no edifício sede da U. I. C., a 22.ª reunião do Comité director do CIPCE das Relações Públicas Ferroviárias Europeias. A C. P. estará representada, como habitualmente, pelos srs. dr. Élio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia e João Frederico Pires, Representante-Geral da Companhia em Paris.*

● Ao contrário do que chegámos a noticiar não se confirma a intenção da Renfe de substituir as suas linhas de bitola 1,668 m pela bitola europeia de 1,435 m, divulgação atribuída ao ministro das Obras Públicas de Espanha e que chegou a ser tratada em sessão do Conselho de Administração da Companhia. A Renfe está fazendo ensaios com um comboio experimental *Talgo* de eixos intermudáveis, susceptível de passar, em plena marcha, de linhas de bitola ibérica para bitola europeia e vice-versa. Se os ensaios resultarem, será possível, através da linha directa Madrid-Burgos, fazerem-se as viagens entre a capital da Espanha e Paris, num só comboio, em 13 horas (menos 5 que o horário actual).

● *Terminou no fim de Janeiro a concessão de transporte gratuito concedido pela Administração da C. P. às encomendas destinadas aos sinistrados das últimas cheias de Novembro, quando dirigidas ao Instituto de Assistência à Família, ao Movimento Nacional Feminino, à Cruz Vermelha Portuguesa e à Caritas Portuguesa.*

● O agente técnico de engenharia principal, sr. Vítor Adragão, chefe do Posto de Comando da Região Sul, ao terminar o seu mandato de 12 anos como vice-presidente da Câmara Municipal do Barreiro, foi distinguido com a Medalha de Ouro do Concelho.

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

AS INDÚSTRIAS DE OBRAS PÚBLICAS

PELO ENG. ÓSCAR DOS SANTOS AMORIM
SUBCHEFE DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

Ex.mos Colegas:

O tema desta palestra «*As exigências postas às Indústrias de Obras Públicas nacionais pelo desenvolvimento do Caminho de Ferro*» não oferece matéria que não seja bem conhecida de V. Ex.as; no entanto vou tentar sintetizar alguns aspectos que julgo reunirem maior interesse no domínio da Via e Obras, considerando:

a Via
Pontes
e Construção Civil

1 — *Posição inicial* — Ultrapassadas que foram, em regime de empreitadas, as fases de estudos e construção das nossas linhas ferroviárias, para o que se chegou a constituir, em 1844, a Companhia de Obras Públicas de Portugal, adopta o caminho de ferro a política de se bastar a si próprio.

Nessas décadas não ofereciam as Indústrias de Obras Públicas (I. O. P.), organização e desenvolvimento que permitissem à Via e Obras (V. O.) a elas recorrer sempre que necessário e com a oportunidade desejável.

Seguindo o rumo dessa política, constituem-se na V.O., Serviços e brigadas especializadas privativas.

A não serem alguns trabalhos de natureza excepcional, como obras de arte de grande porte, tudo é estudado, projectado e executado pelo caminho de ferro.

Acompanhando a expansão da rede, esses Serviços e brigadas vão-se ampliando.

São, a todos os escalões, grandes escolas de instrução profissional, nelas se formam óptimos especialistas de construção civil, metálica e da via.

Posteriormente, podemos considerar uma 2.ª fase.

2 — *Evolução da posição anterior* — O desenvolvimento que se verificou nas I. O. P., fomentado pelo incremento dado a investimentos, não só do Estado, mas também privados, leva o caminho de ferro a evoluir em relação à posição inicial.

Assim, a par das obras de construção civil executadas em regime de empreitada, como a renovação de pontes em alvenaria, nas linhas do Douro e Sul, metálicas na linha da Beira Alta, novo bloco oficinal do Entroncamento, bairros para pessoal, etc. ..., recorremos a empresas estranhas ao caminho de ferro para a efectivação doutros trabalhos.

Por exemplo: Estudos geológicos e hidrológicos, obras de drenagem e consolidação de terrenos.
Trabalhos de terraplanagens, como os que presentemente se processam na zona de Santarém.
Maciços de betão, em sapatas dos postes da catenária,

e ainda, sempre que seja caso disso, recorremos ao L. N. E. C., para que determinados problemas sejam estudados pelos seus especialistas.

— ★ —

Já não nos limitamos, nesta fase, a procurar as empresas privadas apenas nos casos de obras de construção civil.

— ★ —

Mas, como o transporte é civilização, já o dizia Kipling, o nosso caminho de ferro para se identificar com o actual estádio de civilização, tem de se situar dentro da evolução das suas técnicas oferecendo, não só segurança, qualidade e característica que lhe é primacial, mas ainda comodidade e regularidade, para a constante ascenção de velocidades e cargas circulantes.

Para poder corresponder aos actuais condicionamentos técnico-económicos, tem o nosso caminho de ferro de alterar algumas das suas políticas iniciais.

N. R. — *Texto correspondente à palestra proferida na Ordem dos Engenheiros de Lisboa, no ciclo de conferências sobre caminhos de ferro.*

Observemos, resumidamente, os três sectores fundamentais do Departamento da Via e Obras.

Independentemente das condições do seu traçado, porque a via umas vezes por deficiência de armamento, factor intimamente ligado às possibilidades de aumento da T. B./dia circulante, ou do seu índice de qualidade (nivelamento e alinhamento), que incide decisivamente nas possibilidades de acréscimos de velocidade, está a exploração das nossas linhas cerceada.

Mas não só a via impõe limitações, as obras de arte metálicas também pesam, por vezes, nessas restrições.

— ★ —

A nossa rede ferroviária, devido ao acidentado do país, é cortada por bastantes obras de arte. Citando apenas as de construção metálica indicamos que, em 3966 km de via explorada, temos 1052 pontes e pontões metálicos, perfazendo uma extensão total de 26,721.60 km de via.

Estas pontes, embora sempre tenham sido objecto duma atenta e cuidada conservação, e nos últimos anos tenhamos seguido uma política de beneficiações devidamente programada, é verdade que as suas possibilidades de trabalho se encontram, em muitos casos, ultrapassadas pelas necessidades da Exploração.

As cargas circulantes e velocidades, que se desejavam praticar, põem estas obras de arte limitações.

— ★ —

As obras enquadradas na rubrica «Construção Civil» não têm, correntemente, incidência tão directa, como as anteriores, nas condições de exploração.

São porém de considerar as programadas de acordo com um planeamento das exigências dessa exploração, por exemplo, melhoria funcional de gares, E. P., instalações oficinais e ainda as impostas pela via e pelas pontes.

— ★ —

Conduz-nos esta situação a uma 3.ª fase que consideraremos como sendo a:

3 — *Posição actual* — Intervenção das I.O.P. nos trabalhos de via, pontes e construção civil, e para a qual se planearam e programaram as seguintes acções a lançar no III P. F.:

- VIA — R. I. (renovação integral) do eixo Braga-Faro; 916 km com carril de 54 kg U. I. C.
  F. R. I. (fora da renovação integral) — execução de trabalhos de plataforma e balastragem, depuração e recarga, com reaplicação de carris — 448 km.
  — Execução de trabalhos de plataforma e balastragem, depuração e recarga, em 234 km.
  C.M.m. (conservação metódica mecanizada).

- PONTES — Com referência às pontes, programaram-se os trabalhos de beneficiação, reforço ou substituições que possam conduzir a uma livre circulação.

- CONSTRUÇÃO CIVIL — Quanto a estes trabalhos citaremos entre os principais, os inerentes à nova ponte a lançar sobre o Douro, Centro de Aperfeiçoamento Profissional de Entroncamento e blocos habitacionais do Entroncamento, de Beja, etc. ..., e os que a concretização dos nós ferroviários de Lisboa e Porto exigirão.

Da importância destes trabalhos para a indústria nacional, poderão os seguintes índices dar uma ideia:

TRABALHOS EM PONTES

ANOS 1968/73

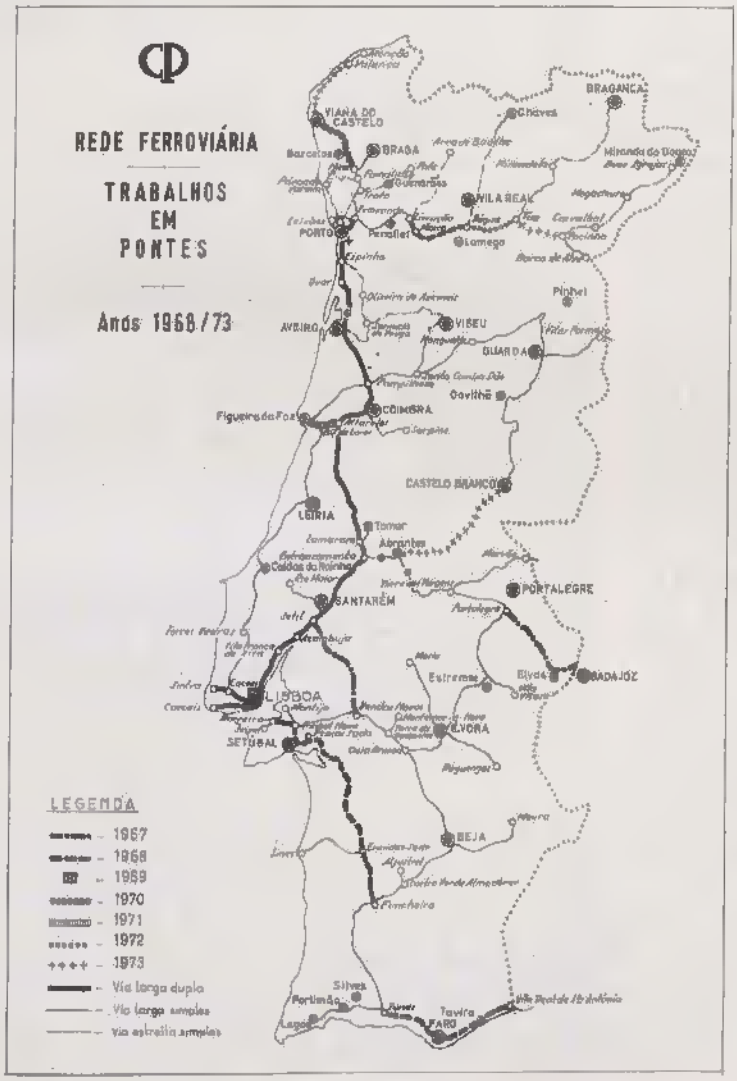
LINHAS	N.º de pontes	Extensão total
MINHO	3	243,940 m
DOURO	15	2 041,360 m
NORTE	2	649,660 m
OESTE	1	553,500 m
BEIRA BAIXA	23	1 297,780 m
LESTE	4	590,500 m
VENDAS NOVAS	9	1 262,940 m
CINTURA	1	45,000 m
SADO	3	262,000 m
SUL	2	134,800 m

MATERIAIS A MOVIMENTAR

Materiais	Quantidades	Tons.	Volumes m3	Extensão kms
Carris	—	101 420	—	—
Barretas	38 250	—	—	—
Garras elásticas..	5 380 000	—	—	—
Parafusos	5 380 000	—	—	—
Tirefonds	1 185 000	—	—	—
Aparelhos de via .	651	—	—	—
Travessas de betão	1 325 000	—	—	—
Travessas de madeira	155 000	—	—	—
Balastro novo ...	—	—	1 750 000	—
Detritos	—	—	1 101 640	—
Carris de reperfilagem	—	—	—	468 350

CONSTRUÇÃO CIVIL

Edifícios	Área coberta m2	Pisos
● Centro de Aperf. Prof.		
Entroncamento		
Direcção	480,20	1 piso
Escola de adultos .	1 181,00	1 piso
Escola de aprend. .	523,00	1 piso
Pousada	6 680,00	4 pisos
Auditório	447,00	1 piso
● Blocos habitacionais		
Entroncamento		
5 blocos	3 352,60	4 pisos (40 fogos)
● Idem		
Beja		
2 blocos	1 399,00	4 pisos (16 fogos)



Tem, assim, o caminho de ferro na sua frente uma árdua, mas aliciante tarefa, para a qual solicitará estreita colaboração às I. O. P.

A ela já vamos recorrer para o lançamento da R. I. da via, e também da conservação metódica mecanizada.

A conservação mecanizada é programada, com base nos dados fornecidos por uma *draisine* para auscultação da via, recentemente adquirida.

No próximo ano utilizaremos já, em regime contratual, uma B. N. R. I. 80, o tipo mais moderno das máquinas «MATISA» destinada a tais trabalhos.

A mecanização destes trabalhos dar-nos-á a possibilidade de elevar, não só o índice de rentabilidade, mas também o de qualidade, permitindo após o período 1968/73, praticar maiores velocidades com segurança, comodidade e regularidade.

— ★ —

Para as pontes, em alguns casos, estamos já a interessar a indústria privada na elaboração de projectos definitivos e execução das obras, prevendo ainda mais intensificar essa colaboração.

— ★ —

Os reforços e beneficiações das pontes em serviço, pelas implicações que têm na exploração, julgamos ser preferível executá-los pelas brigadas especializadas da C. P.; há porém um certo tipo de conservação que encaramos a possibilidade de ser entregue à indústria privada.

— ★ —

É no campo das obras de construção civil que presentemente se nos oferecem menores dificuldades à intervenção daquelas empresas.

De facto, as empresas deste ramo, encon-

tram-se bem equipadas e duma maneira geral dispondo de bons especialistas, quer no escalão dirigente quer no de pessoal operário.

— ★ —

Pensamos poder atingir os fins desejados — desde que se crie uma saudável e estreita colaboração.

Entendemos por estreita colaboração, não só a derivada dos contactos humanos, mas também que a empresa interessada se apresente convenientemente equipada.

Equipada em meios mecânicos e humanos, devidamente especializados, gerando um clima de confiança no âmbito da sua actividade, tornando ainda possível exercê-la observando os prazos previstos.

Se em qualquer conjuntura o cumprimento desses prazos se reveste sempre de grande importância, para o caminho de ferro é fundamental.

A falta de cumprimento dos prazos pré-estabelecidos, tem repercussões na efectivação do programa planeado para determinado serviço, de impossível mensuração *a priori*.

Presentemente este aspecto cria, com frequência superior à desejável, alguns embaraços, às nossas relações com a indústria privada.

— ★ —

As últimas rubricas do nosso sumário, têm sempre uma interdependência muito íntima. Com efeito:

A evolução dos meios mecânicos, que nos permitem coeficientes de produtividade outrora desconhecidos (exemplo dos trabalhos de via), a actual escassez de mão-de-obra e a qualidade de trabalho exigida, aconselha o incremento da mecanização.

Um elevado índice de mecanização especializada requer a utilização de especialistas aptos a obter dessa mecanização o máximo do seu rendimento.

Esses especialistas são desde logo necessários para uma eficiente preparação do trabalho.

Esta actividade é bem conhecida de todos nós, seja pela ajuda que nos traz, quando bem organizada, seja pelas dificuldades que nos aparecem quando ela não existiu ou é rudimentar.

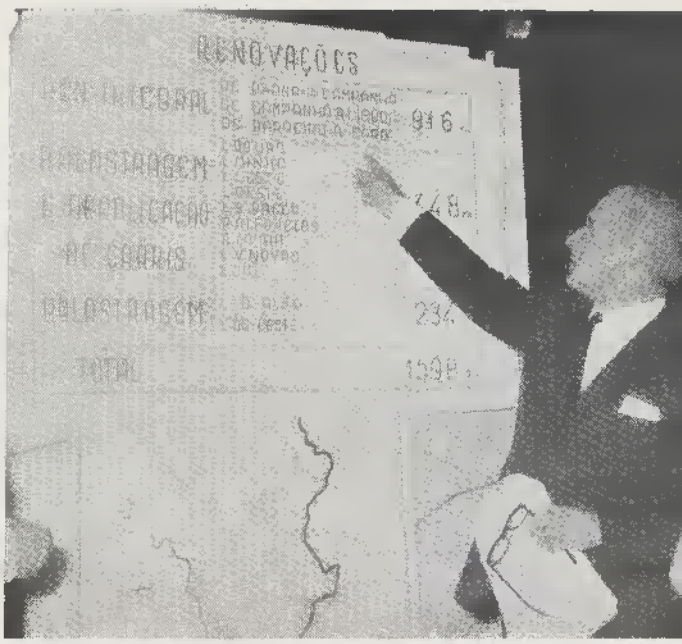
O êxito do lançamento e execução de determinada acção depende do cuidado posto na sua preparação.

No caso do caminho de ferro, se as actividades de lançamento e execução de determinada acção se processam de acordo com a programação prevista, as dificuldades que se apresentam à Exploração, são também as previstas, já estudadas e com solução adequada encontrada.

Não sendo assim, torna-se difícil para a Exploração «improvisar eficientemente», será mesmo impossível.

É então sèriamente afectado o serviço prestado pelo caminho de ferro e correlativamente o seu prestígio exterior.

Desejamos ainda focar a influência directa que a preparação do trabalho tem, na actividade execução, sobre



O autor num momento da sua exposição

o coeficiente de qualidade do trabalho produzido e na melhoria da rentabilidade.

— ★ —

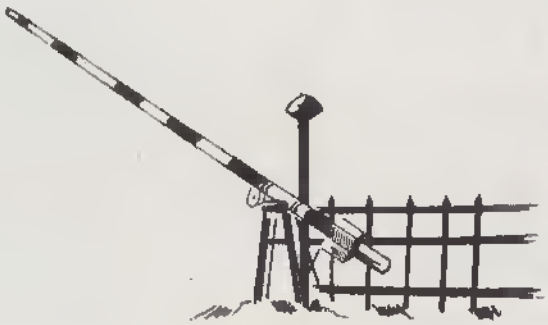
O caminho de ferro está pois interessado em recorrer, cada vez com maior amplitude às I. O. P. de diversas especialidades.

Operacionalmente interessado porque o caminho de ferro deve dispor, quanto a nós, dos especialistas em matéria ferroviária requeridos pela sua exploração, mas não se torna necessário ser cumulativamente, por exemplo, uma empresa de construção civil ou de terraplanagens.

Econòmicamente interessado, porque essa política poderá aliviá-lo e talvez mais tarde libertá-lo, do pessoal inerente a actividades que não sejam especìficamente necessárias à sua exploração, e ainda porque, os actuais meios operacionais exigem uma mecanização cujos encargos de aquisição e manutenção, são elevados, e portanto só rentáveis para empresas especializadas que lhe proporcionem uma utilização intensiva.

Isto sob a óptica interna; externamente pensamos que esta política concorrerá, dada a importância do caminho de ferro no âmbito nacional, para incentivar os empresários a uma boa ordenação das I. O. P. que possam ter interesses afins com os do caminho de ferro.

Que esta colaboração se concretize, como todos certamente desejamos, são os nossos votos.



Alteração de tarifas ferroviárias

A Administração da Companhia, por intermédio das Relações Públicas, distribuiu no pretérito dia 26 de Dezembro pelos órgãos da informação do País o comunicado que a seguir se transcreve relativo à alteração de preços nos transportes ferroviários, de passageiros e de mercadorias, em toda a rede da Companhia, a vigorar desde 1 de Janeiro corrente.

Como bem se acentua neste comunicado, a C. P., mau grado a subida crescente dos índices do custo de vida, traduzida por aumentos sobrevindos nas compras de materiais, na mão-de-obra, nos encargos sociais e nos encargos de financiamento dos investimentos, promoveu todos os esforços para suster, ou retardar pelo menos, a execução das alterações tarifárias que irão ser aplicadas. Todavia, o desequilíbrio da situação financeira da Empresa, particularmente agravado com a última elevação geral de vencimentos e salários do seu pessoal, impediu se protelasse por mais tempo tal medida.

Nas alterações de preços agora anunciadas procurou-se manter, ou ampliar nalguns casos, condições tarifárias de alto benefício público, há muito tradicionais no caminho de ferro, especialmente de economia familiar ou alcance social. É o caso, por exemplo, da elevação de 10 para 12 anos do limite de idade das crianças para direito à redução de 50 %; da extensão do patamar de preços especiais da tarifa de assinaturas a localidades suburbanas mais afastadas e da não alteração dos preços de transporte dos pequenos volumes (Tarifa 8/108) e dos géneros frescos fundamentais ao abastecimento público (Tarifa 1-G. V.) em toda a rede da Companhia.

COMUNICADO

1. Desde Julho de 1965 — no quadro de um planeamento financeiro cuidadosamente elaborado e que o Governo vem atentamente acompanhando — tinha a C. P. pendente de autorização superior um pedido de alteração de tarifas conducente a um agravamento dos preços do transporte por via férrea.

E mau grado os aumentos sobrevindos no custo dos materiais, na mão-de-obra, nos encargos sociais e nos encargos de financiamento dos investimentos, foi possível à Empresa ir retardando a execução das referidas alterações.

A última revisão de vencimentos e salários processada a partir de Setembro de 1966 provocou, porém, acentuado desequilíbrio na situação financeira da Companhia e impôs a necessidade de não se adiar por mais tempo a elevação tarifária solicitada há mais de dois anos.

Reconheceu-se assim ter chegado a oportunidade de pôr em vigor tais alterações, porfiando-se por não agravar ainda mais o *deficit* dos caminhos de ferro, mas acautelando-se, na medida do possível, o desenvolvimento económico e social do País que a C. P. reconhece exigir importantes precauções em tudo quanto se refere à política de preços, dos bens e dos serviços.

2. As alterações de preços que vão entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1968 referem-se a transportes de passageiros e a transportes de mercadorias.

Entendeu-se conveniente esclarecer a opinião pública do País sobre os principais aspectos dessas alterações.

3. Nos transportes de passageiros modificam-se:

a) a tarifa geral de 1.ª e 2.ª classes

b) as tarifas especiais, incluindo as de assinaturas e de tranvias

c) os regimes de preços excepcionais, actualmente praticados, nas linhas de Sintra e de Azambuja.

Quanto às alterações da tarifa geral de passageiros, elevam-se os preços de 1.ª e 2.ª classes em 12,5 %.

Assim, por exemplo, o preço de uma viagem Porto-Lisboa modifica-se do seguinte modo:

	Preço antigo	Novo preço
1.ª classe	162$00	182$00
2.ª classe	108$00	121$50

Como medida de certo alcance social, assinala-se que é elevado de 10 para 12 anos o limite de idade das crianças para efeito de aquisição de bilhetes com direito à redução de 50 %.

Quanto às tarifas especiais, incluindo as tarifas de assinaturas e de tranvias, nas quais se fixam reduções substanciais dos preços da tarifa geral, a elevação far-se-á na mesma proporção da tarifa geral.

O transporte de passageiros nos percursos Rossio-Sintra, Rossio-Azambuja e Santa Apolónia-Azambuja constitui hoje um regime excepcionalmente favorável em relação às demais regiões do País.

Tal regime de excepção manter-se-á ainda, muito embora se procurem corrigir, pela via tarifária, certas distorções do tráfego existentes nesses percursos e que ocasionam sérias dificuldades à Empresa e ao próprio público.

Na realidade, a procura de transporte ferroviário tem crescido acentuadamente nas localidades mais próximas de Lisboa, também servidas por outros meios de transporte. A satisfação a essa procura, de muito curta distância, obriga porém a uma frequência das circulações ferroviárias afectando sèriamente o tráfego que serve localidades mais distantes.

Nestas condições tudo aconselha a que se incremente o crescimento do tráfego ferroviário com origem nas localidades mais afastadas, o que poderá vir a conseguir-se com mais reduzidos agravamentos dos preços de transporte de e para essas localidades.

Assim e quanto à tarifa de assinaturas:

— estende-se até Amadora o patamar de preços que hoje vai de Lisboa-Rossio até Damaia;

— limita-se a níveis entre 12,8 e 5 % os aumentos para os transportes das localidades situadas entre Amadora e Sintra, para Lisboa-Rossio;

— estende-se até Braço de Prata o patamar de preços que hoje vai de Lisboa-Rossio até Areeiro;

— limita-se a níveis compreendidos entre 11,7 e 5 % os aumentos para os transportes das localidades situadas entre Braço de Prata a Azambuja para Lisboa-Rossio;

— estende-se até Bobadela o patamar de preços que hoje vai de Lisboa-Santa Apolónia até Moscavide;

— limita-se a níveis compreendidos entre 11,1 e 5 % os aumentos para os transportes das localidades situadas entre Bobadela e Azambuja para Lisboa-Santa Apolónia.

Esclarece-se que as percentagens mais elevadas, resultantes da extensão dos patamares de preços acima referidos, quando aplicadas aos preços existentes, traduzem-se em acréscimos de valor absoluto relativamente modestos.

Como exemplo, citam-se os preços actuais e os preços futuros de um bilhete de assinatura mensal de 2.ª classe, para número ilimitado de viagens:

	Preço actual	Preço futuro
Rossio-Damaia	86$00	116$00
Rossio-Cacém	173$00	189$00
Rossio-Sintra	247$00	260$00
Rossio-Marvila	96$00	116$00
Rossio-Póvoa	240$00	263$00
Rossio-Azambuja	419$00	440$00
Santa Apolónia-Sacavém	96$00	116$00
Santa Apolónia-Póvoa	173$00	189$00
Santa Apolónia-Azambuja	384$00	404$00

Os bilhetes de assinatura para jovens e estudantes mantêm para os novos preços, acima indicados, a redução de 40 % já hoje existente.

4. Quanto ao tráfego de mercadorias:

a) agrava-se em 20 % o preço das mercadorias que circulam em regime de detalhe ao abrigo da tarifa geral com excepção, por conseguinte, das que se transportam ao abrigo das tarifas especiais;

b) possibilita-se às remessas que atinjam o peso de 5 toneladas a circulação em regime de vagão completo, tanto em grande como pequena velocidade, instituindo-se preços mais reduzidos do que os que lhe são actualmente aplicados.

Com o agravamento de 20 % no preço das mercadorias que circulam em regime de detalhe, pretende-se atenuar os resultados altamente desfavoráveis destes transportes para a exploração ferroviária e que são os mais deficitários do tráfego de mercadorias.

Mas para ressalvar um grande número de casos em que o transporte de pequenas remessas constitui auxílio significativo à economia familiar, não se alteraram os preços aplicados aos pequenos volumes (Tarifa 8/108) e aos géneros frescos normalmente transportados ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-G. V..

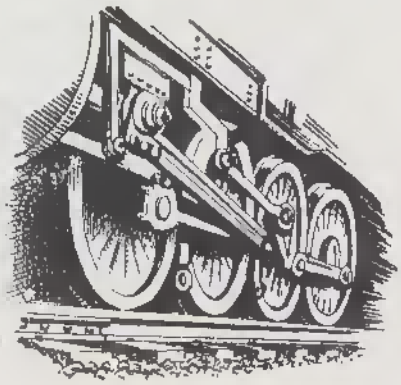
Com a instituição de preços de vagão completo para remessas que, em regime de grande ou pequena velocidade, atingem o peso de 5 toneladas e ao taxá-las por preços sensivelmente inferiores aos actuais, procura-se não só fomentar o agrupamento de pequenas partidas de mercadorias por forma a atingir aquela tonelagem como facilitar o abastecimento de certas actividades comerciais de reconhecida debilidade económica.

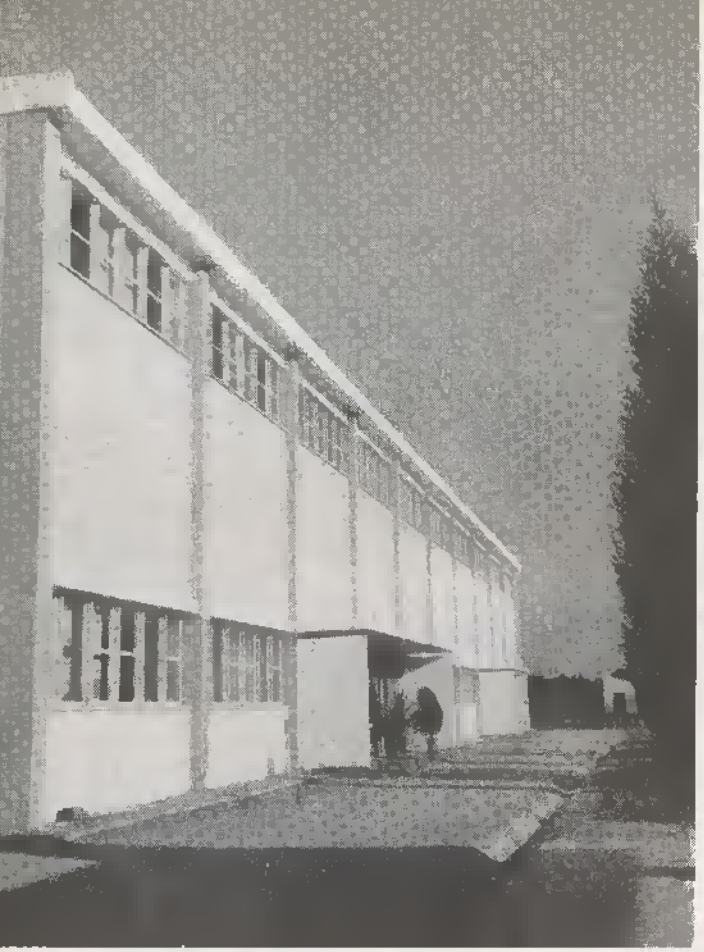
O esquema de alterações assim fixado em nada afecta o preço dos géneros fundamentais ao abastecimento público. Na realidade este não se apoia em transportes de detalhe mas em transportes de vagão completo cujos preços se mantêm inalteráveis ou, em muitos casos, são beneficiados. E para uma ou outra remessa que hoje utiliza o regime de detalhe, poderá ser-lhe aplicado um preço sensivelmente mais baixo desde que, como atrás se notou, atinja, individualmente ou por agrupamento de mercadorias, o peso de 5 toneladas pois passa agora a poder ser-lhe aplicável o regime de vagão completo, com todas as suas conhecidas vantagens.

Acrescente-se finalmente que a grande percentagem dos transportes fundamentais para o abastecimento público (frutas, hortaliças, legumes, pescaria, criação, carne fresca, leite, queijo, manteiga, etc.) são taxadas através de tarifas especiais que representam fortes reduções relativamente à tarifa geral e que, deste modo, em nada são afectados.

5. As alterações tarifárias enunciadas parecem constituir uma solução de compromisso, satisfatória, entre os imperativos de ordem financeira da Empresa e as exigências de estabilidade de preços, impostas pelo progresso económico e social do País.

Por isso serão postas em vigor, na esperança de que os utentes do caminho de ferro as compreenderão, dado constituírem, ante o desenvolvimento económico nacional, condição indispensável à modernização e ao aperfeiçoamento dos serviços ferroviários — objectivos essenciais da actividade da Companhia.





O NOVO CENTRO DE FORMAÇÃO DO PESSOAL FERROVIÁRIO

ENQUANTO a C. P. não tiver construído o projectado Centro de Formação do Pessoal, cujas instalações se anunciam grandiosas, serão utilizadas para esse fim, as dependências de um magnífico imóvel, recentemente construído, que fica anexo às modernas e importantes instalações do novo complexo oficinal, onde está a ser já reparado, embora em regime de pura iniciação — com cerca de 500 operários — o material «Diesel» e eléctrico da referida empresa.

Por uma visita que, recentemente, fizemos a essas instalações, onde está já funcionando o recém-criado Centro de Formação do Pessoal, não podia a mesma deixar-nos melhor impressionados por *tudo* quanto vimos; não só pela perfeita orgânica dos respectivos cursos de formação que ali se estão ministrando — os quais, mercê de elucidativos esclarecimentos de ordem técnica, que nos foram prestados, verificámos serem os mesmos duma perfeição teórica e prática na verdade, notável — como ainda pelas modelares instalações de *hospedagem* que os felizardos instruendos (e é caso para assim os apodarmos...) ali encontram. Nada lhes falta, desde os confortáveis e higiénicos quartos (apetrechados de camas e roupas melhores do que as de muitas pensões de fama, que por aí se encontram), até às magníficas casas de banho e outras instalações, não esquecendo ainda os belos refeitórios e até um elegante salão, para café, onde não faltam cómodas cadeiras de lona, mesas, toda a variedade de jornais e revistas nacionais e ainda um esplêndido receptor de Televisão! Tudo isto disposto com um gosto, uma ordem, uma disciplina decorativa, notáveis; sendo ainda de salientar o asseio impecável que se nota em todas as dependências, cujo soalho, encerado e espelhento como se apresenta, dir-se-á mal empregado... para os pés de quem tem de utilizá-lo... E afinal, todo este modelar estabelecimento de cultura ferroviária, o qual honra sobremaneira não só a sua Administração como a própria C. P., encontra-se, *apenas*, instalado em

SER JOVEM

O falecido general americano Mac-Arthur, herói da II Guerra Mundial, escreveu sobre a Juventude as seguintes magníficas palavras, por onde os jovens, de hoje e de todas as gerações, devem aprender a saber o que é um ideal:

«A Juventude não é um período da vida; é um estado de alma, um efeito da vontade, uma qualidade da imaginação, uma intensidade emotiva, uma vitória da coragem sobre a timidez, do gosto da aventura sobre o amor do conforto.

Não é velho aquele que viveu um certo número de anos, mas é velho aquele que desertou do ideal. Os anos enrugam a pele, mas o renunciar ao ideal enruga a alma. As preocupações, as dúvidas, os temores e os desesperos são os inimigos que, lentamente, nos fazem inclinar para a terra e tornar-nos poeira, antes da morte.

Jovem é aquele que se admira e se maravilha. Interroga, como a criança insaciável: e depois? Desafia os acontecimentos e acha alegria no jogo da vida.

Tu és tão novo como a tua fé! Tão velho como as tuas dúvidas!

Tão novo como a tua confiança em ti próprio! Tão novo como a tua esperança! Tão velho como o teu desânimo!

Serás jovem enquanto sentires. Sentires o que é belo, bom e grande. Sentires as mensagens da natureza, do homem e do infinito.

Se um dia, o teu coração for mordido pelo pessimismo e roído pelo cinismo, Deus tenha, então, piedade da tua alma de velho...»

---

dependências provisórias. O que não será, então, quando o mesmo se encontrar já nas suas instalações *definitivas*, cujos trabalhos de construção se anunciam para breve?!

Para as mesmas, acaba a C. P. de adquirir nada menos do que 150 000 metros quadrados, nos quais serão construídos os grandes imóveis do Centro de Formação, como, por exemplo, o edifício da direcção (com secretaria, recepção, escritórios, etc.); um outro para aulas (10 salas); mais um ainda, para dormitórios e recreio (para 150 estagiários), e finalmente o destinado a um grande Auditório (para conferências e projecções), e ao Centro Piloto e Recreio (com oito salas para lições teóricas e práticas).

No fim de todas estas grandes construções, não há dúvida que o nosso burgo ficará a possuir a sua grande Cidade Ferroviária, tal como Lisboa possui a Cidade Universitária.

Entretanto, ao princípio da rua D. Afonso Henriques a C. P. irá construir, também, dentro em breve, cinco grandes blocos residenciais, num total de quarenta moradias destinadas a famílias ferroviárias. O início dos trabalhos destes blocos residenciais, talvez tenha lugar ainda no corrente ano.

Por toda esta valorização urbanística é caso para o nosso burgo dizer: «obrigado, C. P.»!

EDUARDO O. P. BRITO

(Do jornal *O Entroncamento*)

O Conselho de Administração, em sua sessão de 28 de Dezembro último, no momento em que os srs. engs. Manuel da Silva Bruschy, chefe da Região Sul e D. Lourenço Vaz de Almada, chefe do Serviço de Compras, passaram à situação de reforma, decidiu louvá-los «pelas muitas provas de competência e dedicação ao Serviço que deram durante a sua larga carreira de ferroviários». E mais resolveu: que se desse conhecimento deste louvor aos interessados — e a toda a classe ferroviária através do *Boletim da C. P.*

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

BASQUETEBOL FEMININO

Campeonato de Lisboa de 1967/8

ORGANIZADO pela Associação de Basquetebol de Lisboa, iniciou-se em meados de Outubro o Campeonato Regional Feminino daquela modalidade, a que concorrem 18 equipas dos seguintes clubes: CIF (3 equipas), CDUL (2 equipas), Atlético, Carnide, Boa-Hora, Ed. Física de Torres Vedras, Atlético da Encarnação, Sporting, Benfica, Ateneu, Nacional de Natação, Hóquei de Sintra, Moscavide, Algés e Clube Ferroviário de Portugal.

O número de grupos concorrentes reflecte bem o enorme e justificado interesse que esta competição suscitou, sendo consolador verificar que o desporto feminino no nosso País tende finalmente — e já não era sem tempo, permita-se-nos este desabafo — tornar-se uma realidade.

É digno de admiração o facto de o Clube Internacional de Futebol apresentar 3 equipas, por sinal de esplêndido nível técnico, em continuação da obra a que aquela colectividade se tem dedicado nos últimos anos, fomentando a prática do desporto feminino, o que lhe permitiu já a obtenção de vários títulos regionais e nacionais de diversas modalidades, nomeadamente de basquetebol, em que é actual campeão de Lisboa.

Para disputa do Campeonato de Lisboa de 67/68 foi necessário realizar uma fase preliminar em que as equipas foram agrupadas em 3 séries de 6 concorrentes, sendo cada série disputada em *poule* a duas voltas com jogos a efectuar nos campos dos concorrentes. Esta fase permitirá apurar para a *poule* final duas equipas em cada série, num total de 6. Destas 6 equipas serão finalmente escolhidas as primeiras 5 classificadas para representarem a região de Lisboa no Campeonato Nacional que se disputará após terminados os torneios regionais.

O sorteio que determinou a constituição das séries em nada favoreceu o Clube Ferroviário de Portugal, bem antes pelo contrário, pois escolheu para seus adversários o CIF (A), actual campeão, como já tivemos ocasião de frisar, e os dois principais baluartes do desporto nacional: Sporting e Benfica. Para completar a série, o sorteio indicou ainda o Sport Algés e Dafundo, colectividade que tem dedicado especial carinho ao basquetebol, em cuja modalidade possui equipas bastante valorosas, e o CDUL, que, como consequência do impulso dado às suas secções desportivas femininas, apresentou duas equipas no actual campeonato.

Com um tal lote de adversários, e tendo apenas pouco mais de um ano de rodagem, a tarefa da equipa do Ferroviário seria necessàriamente muito difícil, e remotas as suas probabilidades de apuramento para a final. No entanto, não obstante as dificuldades citadas, e embora tendo sido eliminadas, as nossas jogadoras souberam bater-se galhardamente discutindo frente ao Benfica e ao Sporting a possibilidade de apuramento, mercê de duas valorosas exibições em que, jogando em casa, a equipa ferroviária teve em ambos os casos ao seu alcance a possibilidade de vencer.

A classificação final foi a seguinte:

	J	V	D	P
1.º CIF (A)	10	10	—	20
2.º Sporting	10	8	2	18
3.º Benfica	10	6	4	16
4.º FERROVIÁRIO	10	4	6	14
5.º Algés	10	2	8	12
6.º CDUL (A)	10	0	10	10

Os jogos disputados pela equipa ferroviária tiveram os seguintes resultados:

	Em casa	Fora
Ferroviário-Algés	25-21	31-28
Ferroviário-Sporting	16-18	7-37
Ferroviário-CDUL (A)	40-4	35-14
Ferroviário-Benfica	17-23	10-32
Ferroviário-CIF (A)	13-41	13-53

Dado que a equipa do CIF (B), concorrente à 1.ª série desta fase do campeonato, foi a escolhida para passar à fase final, e como cada clube não pode apurar mais de uma equipa, serão o Benfica e o Sporting os grupos qualificados na 2.ª série. As equipas do Ferroviário, Algés e CDUL disputarão, juntamente com as restantes equipas não apuradas, um torneio de consolação em que as jogadoras ferroviárias formam um dos conjuntos favoritos.

O Basquetebol Feminino em Luanda

Iniciou-se no passado mês de Dezembro em Luanda a época oficial de basquetebol (feminino) com o habitual entusiasmo, pois o basquetebol é uma das mais populares modalidades da capital da nossa província de Angola, sendo os jogos acompanhados por largas centenas e até milhares de pessoas, não obstante o facto de as entradas serem pagas.

No jogo principal da jornada inaugural defrontaram-se as equipas do C. D. U. A. e do Ferroviário. Segundo as crónicas locais, a equipa universitária, apesar de ser a actual detentora do título provincial, sentiu sérias dificuldades com a cerrada marcação à zona das jogadoras ferroviárias, que terminaram a primeira parte na situação de vencedoras. Na segunda parte, o C. D. U. A. conseguiu no entanto adiantar-se no marcador e terminar vencendo por 27-19, resultado que não exprime o excelente espectáculo proporcionado por ambas as equipas.

A completar a jornada, o Sporting de Luanda obteve a sua primeira vitória na categoria ao defrontar o Atlético, a quem venceu por 21-18 num jogo tècnicamente distante do anterior.

Nas categorias masculinas o Ferroviário venceu o Vila Clotilde, em seniores, por 55-35, e bateu o Atlético, em juvenis, por 39-16.

A Equipa Feminina de Basquetebol do Clube Ferroviário de Portugal

Uma das mais nítidas demonstrações da vitalidade do Clube Ferroviário de Portugal consiste na existência da sua equipa feminina de basquetebol.

Embora contando apenas pouco mais de um ano de actividade, a equipa feminina do Ferroviário tem sabido prestigiar a colectividade que representa, a ponto de um conhecido diário da capital, referindo-se-lhe, reconhecer abertamente que o grupo ferroviário procurava «um lugar ao sol» entre as equipas femininas de grandes clubes, como o Internacional, Sporting, Benfica e outros. A este facto não tem sido certamente alheia a dedicação do seccionista, sr. José Araújo Pereira, e a competência do treinador, sr. Luís Silva Santos, a par do interesse e espírito de sacrifício das componentes da equipa.

A principal característica da equipa é a juventude: a média geral das idades é de 18 anos, sendo 24 anos a idade da jogadora mais velha, e 16 anos a da mais nova. Constituem o grupo as seguintes jogadoras:

— Anabela Pires Sampaio Vinagre (24 anos) — Empregada da C. P.. Possui o curso liceal.
— Ana Bela Ferreira Moita (17 anos) — Empregada. Filha de ferroviário. Possui a 4.ª classe.
— Ana Maria Araújo Paiva (16 anos) — Empregada. 4.ª classe.
— Maria Eugénia Azevedo Soares (17 anos) — Empregada. 4.ª classe.
— Maria de Fátima Pedreira Gomes (16 anos) — Empregada. 4.ª classe.
— Maria de Fátima Silva Fernandes (16 anos) — Empregada. Filha de ferroviário. 3.º ano comercial.
— Nelsa Maria Aleixo Madeira (23 anos) — Empregada da C. P.. Curso liceal.
— Rosa Bela de Ávila Capelo (17 anos) — Empregada. Filha de ferroviário. 1.º ciclo liceal.
— Zelinda Maria Figueiredo Matos (20 anos) — Empregada. Filha de ferroviário. 2.º ano comercial.

Nos 10 jogos que efectuou na fase preliminar do campeonato de Lisboa a equipa marcou 207 pontos, assim distribuídos:

Adversários:	Algés	Sporting	CDUL (A)	Benfica	CIF (A)	Algés	Sporting	CDUL (A)	Benfica	CIF (A)	Total
Ana Bela Moita	8	4	8	2	2	7	4	12	7	12	66
Nelsa Madeira	2	2	8	6	5	14	4	4	3	–	48
Maria Eugénia Soares .	7	–	12	–	2	9	4	10	3	–	47
Ana Maria Paiva	2	–	6	2	2	–	2	7	–	–	21
Ana Bela Vinagre	–	1	4	–	2	–	2	2	2	–	13
Maria de F. Fernandes	6	–	2	–	–	1	–	–	2	1	12

Esperemos que a equipa continue a progredir, tal como até aqui tem sucedido, e que a inscrição de novas jogadoras permita valorizar a equipa de modo a aumentar o prestígio que já conseguiu conquistar.

As equipas de ténis de mesa do I. N. I. I. e do Clube F. de Portugal

TÉNIS DE MESA

Taça «6.º Aniversário do Clube Ferroviário de Portugal»

C. Ferroviário de Portugal 5
Casa do Pessoal do I.N.I.I. 0

Integrado no programa das comemorações do seu 6.º aniversário, o Clube Ferroviário de Portugal efectuou no passado dia 15 de Dezembro um encontro amigável de ténis de mesa com a equipa da Casa do Pessoal do Instituto Nacional de Investigação Industrial.

Este encontro, em que, a par do aniversário do Ferroviário, se comemorava o baptismo desportivo da Casa do Pessoal do I. N. I. I., serviu de pretexto para a realização de uma agradável jornada de camaradagem e confraternização entre os elementos das duas equipas.

O jogo terminou com o resultado de 5-0 favorável à equipa ferroviária, tendo-se verificado os seguintes resultados parciais:

— A. Duarte (Ferroviário) v. O. Carrilho (INII) por 20-22, 21-9 e 21-11.
— Diogo Ferreira (Ferroviário) v. E. Silva (INII) por 21-12 e 22-20.
— B. Jardim (Ferroviário) v. J. Almeida (INII) por 21-15 e 21-16.
— Diogo Ferreira (Ferroviário) v. O. Carrilho (INII) por 21-13 e 21-15.
— A. Duarte (Ferroviário) v. J. Almeida (INII) por 21-15 e 21-8.

As equipas alinharam com os seguintes jogadores:

— Casa do Pessoal do INII — Eng. Carlos Florêncio (cap.), eng. Orlando Carrilho, Ernesto Silva e José de Almeida.
— Clube Ferroviário de Portugal — Eng. Batalha Jardim (cap.), António Lopes Duarte e Diogo Ferreira da Silva.

Como nota principal deste encontro há a referir o desportivismo de todos os elementos da equipa visitante que, não obstante se encontrar ainda no início da sua preparação e portanto ressentindo-se da falta de treinos, não quis deixar de aceitar o convite do Clube Ferroviário de Portugal a fim de estar presente a este momento festivo do clube.

Terminado o encontro e após ter agradecido a presença da equipa visitante, o sr. Rui Sanches, director do C. F. P. entregou ao capitão da equipa vencedora a Taça «6.º Aniversário», troféu que foi em seguida oferecido ao sr. eng. Carlos Florêncio, capitão do grupo da Casa do Pessoal do I. N. I. I., ao qual foram expressos os desejos dos maiores êxitos no campo desportivo.

A finalizar efectuou-se um beberete oferecido pela direcção do Ferroviário a todos os jogadores, durante o qual foram tracados brindes em que ambas as colectividades exprimiram o desejo de estreitamento das futuras relações desportivas mútuas.

COMPETIÇÕES DA F. N. A. T.

Ténis de Mesa

O Campeonato Distrital de Lisboa da modalidade registou esta época a inscrição de 56 jogadores, dos quais 3 do Clube Ferroviário de Portugal.

Os jogadores foram distribuídos por 7 séries a fim de, numa fase preliminar, serem apurados os três primeiros classificados de cada série, num total de 21 finalistas.

Concluída esta primeira fase em Dezembro, dois dos jogadores ferroviários, António Duarte, classificado em 4.º lugar na sua série, e Coelho, que por motivos relacionados com o serviço militar se viu impossibilitado de comparecer, foram afastados da competição. O terceiro jogador, B. Jardim, encontra-se apurado para a final.

Basquetebol

Os Campeonatos Distritais de Lisboa de Basquetebol registaram 25 inscrições: 7 em I Categoria e 18 em II Categoria. Na I Categoria, a que concorrem duas equipas ferroviárias — Barreiro e Lisboa — a primeira das quais justamente candidata ao título, os jogos têm oferecido animadíssimo despique tendo alguns dos grupos revelado excelente nível técnico.

Ao fim da 4.ª jornada as equipas tinha disputado 3 jogos cada uma, pois descansaram uma na 1.ª jornada e a outra na 4.ª jornada.

O Ferroviário de Lisboa, que conta por derrotas os jogos disputados, tinha então efectuado os seguintes encontros:

— Ferroviário de Lisboa 30 — Guérin 59 — Superioridade nítida da equipa da Guérin, uma das mais aguerridas, muito embora o resultado seja demasiado severo para a equipa ferroviária.
— Ferroviário de Lisboa 37 — Cidla 72 — Jogo sem história, de aspecto muito semelhante ao anterior.
— Ferroviário de Lisboa 43 — Regina 63 — Este foi o melhor jogo dos ferroviários lisboetas em que, frente ao *leader* do torneio opuseram magnífica resistência, tendo apenas cedido no final do encontro, o que é absolutamente natural numa equipa que não apresenta jogadores suplentes.

Pelo Ferroviário de Lisboa alinharam os seguintes jogadores: António Faria Ferreira, Aníbal Jorge, Joaquim Mota, Manuel Bastos, José Espadinha, João Geraldo, José Caeiro e Ramiro Ruivo.

O Ferroviário do Barreiro, que ao fim das quatro primeiras jornadas se encontra classificado em 2.º lugar, a seguir à equipa da Regina, até ao momento imbatida, realizou já os seguintes jogos:

— Ferroviário do Barreiro 51 — Cidla 46 — Jogo disputadíssimo em que a equipa da Cidla teve ligeira vantagem no marcador até aos 5 minutos finais. Neste período, a equipa barreirense, mais calma e melhor estruturada, conseguiu recuperar, acabando com 5 pontos de vantagem.

— Ferroviário do Barreiro 42 — Regina 45 — A equipa ferroviária comandou o marcador até meio minuto do final, momento em que ganhava por 42-41. Nos derradeiros segundos, após ter falhado um cesto, a equipa permitiu que a Regina em rápidos contra-ataques marcasse dois cestos que a colocaram em vencedora.

— Ferroviário do Barreiro 68 — Sacor 24 — Superioridade flagrante da equipa vencedora que não teve qualquer dificuldade em construir tão desnivelado resultado.

Pela equipa do Ferroviário do Barreiro alinharam: José Valente, Salgadinho de Sousa, Tito Silva, Rui Pacheco, William Landeiroto, António Soares, Augusto Cordeiro, José Gonçalves e Carlos Piteira.

Campeonato Nacional de Hóquei em Patins

O Ferroviário de Lourenço Marques classificou-se em 3.º lugar

Disputou-se no passado mês de Dezembro em Lourenço Marques o Campeonato Nacional de Hóquei em Patins, com a concorrência de duas equipas moçambicanas (Malhangalene e Ferroviário de L. Marques), uma equipa angolana (Atlético de Moçâmedes) e uma metropolitana (Sport Lisboa e Benfica).

O torneio teve um êxito extraordinário dada a especial predilecção que o público de Lourenço Marques dedica à modalidade, e ainda porque as duas equipas locais eram sérias candidatas ao título. Os bilhetes esgotaram-se em todas as jornadas, o que deu inclusivamente lugar ao aparecimento de «mercado negro».

Ao fim e ao cabo, e embora apresentando uma equipa muito jovem, o Benfica ganhou — e ganhou muito bem, diga-se desde já.

A classificação final foi a seguinte:

	J	V	E	D	B	P
1.º Benfica	6	4	2	0	18-7	10
2.º Malhangalene	6	4	1	1	30-16	9
3.º Ferroviário	6	2	1	3	14-14	5
4.º Atl. Moçâmedes	6	0	0	6	14-39	0

Os resultados obtidos pelo Ferroviário de Lourenço Marques foram os seguintes:

Ferroviário-Malhangalene	0-5 e 3-5
Ferroviário-Moçâmedes	3-1 e 7-3
Ferroviário-Benfica	1-2 e 0-0

É curioso notar que o Ferroviário foi a equipa que maior resistência apresentou aos campeões, especialmente na 2.ª volta, em que acusou sensível melhoria em todos os jogos.

A Grã-Bretanha vai também construir um aerotrem com motor linear

UMA VIA EXPERIMENTAL SERÁ ESTABELECIDA AO NORTE DE CAMBRIDGE

A França e a Inglaterra vão travar um despique, primeiro técnico, depois industrial, à volta do «aerotrem». Com efeito, soubemos, por acaso, que a Grã-Bretanha vai construir uma via experimental de 32 km para ensaiar um primeiro veículo sobre almofada de ar e via plana, abreviadamente, um «aerotrem». Melhor ainda, esse «aerotrem» britânico será equipado — como o segundo modelo francês, cuja construção acaba de ser decidida — com um motor eléctrico linear.

Por outro lado, este motor revolucionário é de invenção britânica. Os seus princípios foram formulados, há cerca de vinte anos, pelo prof. Eric Laithwaite, hoje professor no Imperial College of Science, de Londres. Foi sobre estes princípios, que os engenheiros de Merlin-Gérin e os universitários do Institut Electrotechnique de Grenoble trabalharam, para realizar diversos aperfeiçoamentos e chegar a um motor linear de concepção finalmente diferente.

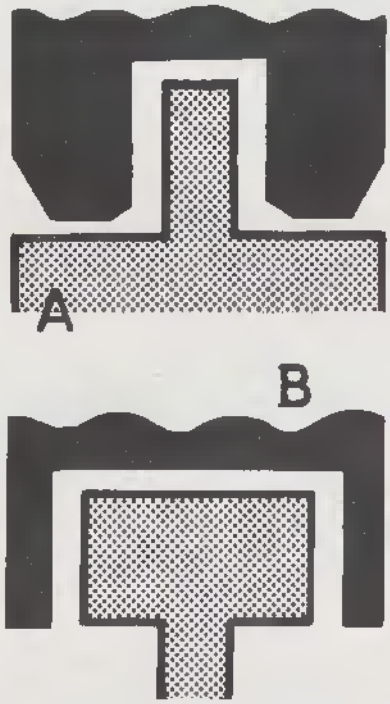
Todos os que se tinham debruçado sobre o problema do «aerotrem» haviam concluído que a propulsão ideal consistia num motor eléctrico que reproduzisse em plano os mecanismos electromagnéticos que fazem repelir-se uma à outra uma parte fixa — o estator dos motores clássicos — e uma parte móvel — o rotor desses mesmos motores. Mas este motor linear, que não exige contactos entre as bobinagens inductoras colocadas na máquina e o condutor metálico colocado na via, ainda não tinha saído do laboratório.

Ante a possibilidade de uma sensacional aplicação, acabou-se, tanto na França como na Inglaterra, por estudá-lo mais de perto.

Os dois motores, francês e britânico, devem ser diferentes, mas não vamos tentar explicar essas diferenças. Em contrapartida, mostraremos como o «Tracked Hovercraft» difere do «aerotrem» francês.

As técnicas de sustentação por almofadas de ar apresentam duas variantes: ou o ar é soprado por baixo de «saias» flexíveis, como fez Jean Bertin, ou é soprado por baixo de «saias» rígidas, como o realizou a Sociedade Hovercraft nos diferentes modelos de barcos. Os engenheiros da Hovercraft, quando retomaram a ideia do «aerotrem», aplicaram muito normalmente a sua técnica das «saias» rígidas. Eis uma primeira diferença.

A outra diferença diz respeito à via. Os engenheiros da National Research Development Corporation, ramificação do Ministério da Tecnologia encarregada de desenvolver as aplicações do Hovercraft, explicaram-nos que o sistema francês de uma via de betão com um murete central — via com a forma de um T deitado — não convinha no clima inglês: a neve tornaria muito fàcilmente a via inutilizável. Portanto, o comboio está «a cavalo» não sobre um murete, mas sobre o conjunto da via; as almofadas de ar laterais aplicam-se às longas «faces» situadas abaixo da via. Mas o pequeno desenho diz muito mais sobre isso...



Existe um modelo reduzido, com dois metros de comprido, que rodou durante meses, com um autêntico motor linear, sobre uma via circular de 40 metros, perto de Southampton. Mas vai ser realizado um modelo para vinte pessoas — além de numerosos instrumentos de estudo — assim como uma via de 32 km, ao norte de Cambridge, a qual, ao longo do Old Bedford River, se poderá desenvolver numa imensa linha recta, em região muito plana, outrora pantanosa. A realização deste projecto necessitará de três anos.

A França detém uma vantagem certa: realizou já um «aerotrem» com metade do tamanho; construiu, perto de Orleães, uma linha experimental de 20 km, a qual deve reproduzir exactamente as condições de exploração e será integrada numa ligação Paris-Orleães; finalmente, acaba de decidir a construção de uma carruagem e de uma via de 3 km, para ensaiar o motor linear.

O facto da Grã-Bretanha trabalhar já na mesma direcção prova claramente que a fórmula tem bastante futuro e que a França teve razão para se empenhar a fundo nesta técnica.

(Do jornal *Le Figaro*)

Da Régua à Barca de Alva

PELO DR. JOÃO DE ARAÚJO CORREIA

Há muita gente que vive no Douro sem conhecer o Douro como há muita gente que vive no Porto sem conhecer o Porto. É da minha lembrança pegar em condiscípulos meus, cada qual mais portuense ou mais tripeiro, para lhes mostrar o palácio da Bolsa e a igreja de S. Francisco. Levei alguns à Ribeira e até ao ponto mais alto da torre dos Clérigos. Eram do Porto sem conhecer o Porto.

Na Régua, capital do Douro vitícola, há reguense que não conhece mais terra do que a sua terra. Conhece apenas as vinhas que a cercam. Se vai ao Porto, distrair-se ou fazer compras, considera-se tão viajado ou mais que Fernão Mendes Pinto.

Ir à Barca de Alva, percorrer de ponta a ponta o país vinhateiro, é façanha que mal cabe no cérebro de muito reguense. Que vou eu fazer à Barca de Alva? Se não tenho lá que fazer, não vou. Deixo-me estar, no meu café, nas minhas horas vagas, a conversar e discutir com amigos e inimigos. Sempre é mais agradável e mais divertido.

Pois, vale a pena, uma vez por outra, sacrificar a mais suave conversa e a mais aguerrida das discussões lareiras para ir, Douro acima, até à Barca de Alva. Dirá que vale a pena o bom do reguense que cometeu essa ousadia e vem dizer entre si que as horas vagas também se podem gozar, com o maior agrado e o maior proveito, longe do ruído e do fumo do nosso botequim.

Agora, que o caminho de ferro, a C. P., substituiu no movimento do Douro os indigestos carroções da primitiva por carruagens leves como espuma branca, não é sacrifício nenhum sair de casa e ir por aí acima, num desses bergantins, até à Barca de Alva.

Fui lá no último domingo. Ao partir, saudei o tempo, que me anunciou o próximo Outono com os primeiros afagos de temperatura e mansidão do ar. Vinha aí o pintor, que pinta os montes de púrpura cansada e ouro velho. Pressenti essa beleza ao sentar-me na minha carruagem. Depois, fui espreitando, fui folheando o meu livro de estampas. Não é um livro de estampas, cada qual mais bela todo esse vale?

É bastante amena, entre Régua e Pinhão, a margem esquerda do rio Douro, defronte da linha férrea. Bem povoada de vinha e olival, casas de quinta muito bem caiadas, pomares à beira da água, não parece prelúdio do texto que se vai ler, passante o Pinhão, por alturas do Tua. Aí, a uma e outra banda, tudo é aspereza, que solta um grito de pedra no cachão da Valeira. Pensemos no Barão de Forrester, que ali encontrou sepultura condigna do seu amor ao Douro.

Se alguém viu já e atravessou a pé o túnel da Alegria... Tem no frontão uma palavra que o inculca inexcedível. *Non plus ultra*... Não encontras, viajante, obra mais acabada como engenharia que furou a rocha, descreveu dentro da rocha uma grande curva e saiu da rocha no ponto calculado pelo engenheiro. É um assombro meu conhecido. Percorri-o esta madrugada, à luz de um lampeão, numa tropilha de caçadores de coelho, tinha eu onze anos. Recordei-o agora bem refestelado, no meu assento da automotora.

... um grito de pedra no cachão da Valeira

Para lá do túnel, a ponte da Ferradosa é outra maravilha. Leva o comboio, em asas de metal, para o outro lado do rio. Leva-o da margem trasmontana para a margem beirã para lhe mostrar paisagem diferente. Pequenos

túneis parecem portais de castelo roqueiro. Às duas bandas da linha, vêem-se terras de pão e de gado — sem prejuízo do vinho e do azeite. Rompe, diante nós, o reino da amendoeira.

Tem seu quê de alentejano e algarvio aquele território de Foz-Coa e Figueira. Veio do Sul, em ondulações macias, ver passar o rio Douro. Confessa que não há rio mais estranho e, por conseguinte, mais belo.

O Vesúvio, que visitei um dia, há muitos anos, é um palacete de marca Ferreirinha, uma platibanda de laranjeiras e um olival que cobre uma montanha. Do Vesúvio partiu, para morrer na Valeira, o Barão de Forrester.

Na Barca de Alva, alargam-se as montanhas para dançar de roda de uma ponte nova, uma menina que liga o termo de Freixo ao termo de Escalhão. É o término da via férrea portuguesa. Ali almocei, reconhecendo que o restaurante, embora limpo, não acertou o passo com a automotora. Usa fogão de gás e guardanapos, mas, noutros pormenores, é ainda do tempo dos carroções primitivos. O café que lá cheirei não o pude levar. Pareceu-me antigo, do tempo do Eça de Queirós e de Junqueiro. Já Unamuno, se por ali passou, o tinha rejeitado.

... a quinta da Batoca, obra do poeta como lavrador

Já que falei em Junqueiro... Não quis sair da Barca sem visitar a quinta da Batoca, obra do poeta como lavrador. Mas, não é fácil visitar a quinta da Batoca. Dificilmente se condoeu de mim o Senhor Álvaro, motorista de alquiler. Levou-me lá arreliado, porque a rodeia, que vai da entrada da quinta até o armazém e a casa,é uma calamidade. Custa-me a crer que o automóvel do Senhor Álvaro não tenha perdido os sapatos em semelhante caminho.

Condiz com as corcovas do trilho o abandono da casa. Não se vê pintura nem mão de cal há um ror de anos. Parece impossível que tão alto lugar literário não mereça outro culto. A varanda de Junqueiro, onde ele passeava até cansar as pernas, é agora uma tulha abarrotada de amêndoa. Tive de a pisar, para colher da parede, tão enodoada, tão denegrida, o autógrafo junqueiriano que principia assim: *Quanta vida consumida!*

Letra de Junqueiro, poesia de Junqueiro, teima em luzir naquela escuridão. É uma estrela numa noite de breu.

Desci da Barca de Alva à Régua indignado. Mas, vim recapitulando, de estação a estação, o meu passeio. Como se ajardinou em vinha o sítio do Roncão... Inesperados recantos de bucolismo alpestre... Cismo em instalar ali, naquela quinta, uma grande escola de Agricultura. Curvas e declives de todas as colinas, umas atrás de outras, à parte o mistério, a personalidade de cada elevação, que geometria! É Euclides casado com Vergílio. Razão tinha o saudoso Moreirinha quando se extasiava diante de qualquer outeiro do meu Douro.

(Do *Comércio do Porto*)

REFORMAS

INSPECTOR

Leopoldo Raposo Torres

Passou à situação de reforma, depois de servir durante 45 anos a Companhia, o inspector de contabilidade sr. Leopoldo Raposo Torres.

Iniciou em Janeiro de 1923 o que viria a ser uma longa e distinta carreira no sector administrativo.

Graças à sua ponderação, capacidade de trabalho e talento de organizador, ascendeu em 1945 à categoria de chefe de repartição. Pelas suas notáveis qualidades, foi investido em 1964 no cargo de inspector de contabilidade, que desempenhou até à reforma em termos prestigiantes.

O *Boletim da C. P.* deseja ao inspector Leopoldo Raposo Torres longa e venturosa reforma.

HOTEL REX

Reduções para ferroviários

A gerência do Hotel Rex, em Lisboa — Rua Castilho, 169 — teve a amabilidade de nos comunicar que concede durante todo o ano o desconto especial de 20 % sobre os seus preços normais de aposento, a todos os agentes da C. P., em trânsito ou de férias em Lisboa.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

A "Estalagem dos Camilos"

"estação" términos das carreiras de galeras e carroças dos arredores de Lisboa

POR VASCO CALLIXTO

As galeras e as carroças são imagens de um passado cada vez mais distante. No entanto, tiveram a sua época áurea e foram rainhas e senhoras de quantos caminhos trilhavam, servindo os interesses das populações modestas que nelas se transportavam, levando consigo as mais diversas mercadorias, rumo aos grandes centros. Em Lisboa, até aos primeiros anos vinte, as galeras e as carroças dos arredores da capital dispuseram duma desafogada «estação» términos, que deixou viva saudade, quando foi demolida. Era a famosa «Estalagem dos Camilos», instalada em plena Baixa lisboeta. A sua história é curiosa e merece ser contada.

Todos os hortaliceiros, todas as lavadeiras e todos aqueles que vinham dos concelhos vizinhos vender os seus produtos à cidade, faziam «carreira» para a Estalagem dos Camilos. Outras estalagens havia, como a da rua da Madalena, a da rua do Jardim do Regedor, a do Socorro e mais umas tantas, mas a dos Camilos, pela vasta área que permitia a arrumação de numerosas carroças e de mais de uma centena de animais, era sempre a preferida. Situava-se na antiga rua do Amparo. Um largo portão, ao qual se seguia um túnel com dez metros de comprimento, facilitava o acesso ao interior. Aparecia depois um pátio bastante vasto e, ao fundo, um prédio de dois andares, que servia de residência à família do estalajadeiro, dispondo ainda de trinta quartos para acomodar os hóspedes.

As cocheiras ficavam no pavimento térreo e ali se recolhia o gado, enquanto as carroças e galeras se arrumavam no pátio, apontando aos céus os seus compridos varais. Um telheiro próprio estava reservado às lavadeiras, que ali guardavam as enormes trouxas de roupa, para entrega às numerosas freguesas. Comodidades não faltavam, portanto, na Estalagem dos Camilos.

O nome por que esta célebre estalagem passou à história pitoresca de Lisboa, veio-lhe de um antigo convento de frades, conhecidos por «Camilos», que havia existido nas imediações. O convento foi um dia levado pela voragem do tempo e dele apenas ficaram uns restos de paredes. Umas quantas figueiras e latadas da vasta cerca começaram então a abrigar à sua sombra os hortaliceiros dos arredores, o seu gado e as sua galeras. Ergueu-se uma vedação de madeira para demarcar a área, construiram-se depois uns alpendres e umas modestas instalações e em 1872 surgiu ali uma bem apetrechada estalagem.

O estalajadeiro dos «Camilos» seria, por certo, uma figura típica de homem nutrido e pançudo, de braços peludos, mangas arregaçadas e avental branco, sempre às ordens da sua farta clientela. Quando fundou a sua estalagem, procurou dotá-la

de todos os requisitos de agrado. O negócio foi progredindo, a casa foi criando fama e um dia o estalajadeiro morreu e outro foi substituí-lo, introduzindo melhoramentos e beneficiações na velha «estação» das carroças e galeras dos arredores de Lisboa.

Os frequentadores da Estalagem dos Camilos tinham-na à sua disposição desde que abria a Praça da Figueira, alta madrugada, até à uma hora da noite. Havia os fregueses certos, os que vinham uma vez por outra e os que só apareciam no tempo da ervilha e do feijão verde. As lavadeiras e os almocreves vinham duas vezes por semana.

À entrada da estalagem chegavam a formar-se «bichas» de carroças e galeras, pois o pátio recolhia mais de 50 e não podiam entrar todos os carros ao mesmo tempo. Os de duas rodas pagavam 30 a 40 centavos, sem ração, e os de quatro rodas variavam entre 80 centavos e 1 escudo. Às lavadeiras, pela recolha das trouxas de roupa, era cobrada a quantia de 12 a 18 centavos, conforme o volume.

Com mais de meia centena de carroças e galeras por dia a recolherem-se aos «Camilos», o negócio foi próspero... até um dia! Em 1919 o panorama da famosa casa estabelecia um flagrante contraste com o dos anos anteriores. Era o princípio do fim. Queixava-se o proprietário que os tempos iam maus, afirmava ter amor à clientela... mas declarava não poder deixar de aceder ao pedido de trespasse da estalagem por 25 contos de réis! O prédio ia ser demolido para dar lugar a uma nova edificação. Ontem como hoje, o progresso não perdoa e o dinheiro é uma tentação.

Quando se anunciou que a Estalagem dos Camilos ia fechar, os seus fregueses expressaram o seu protesto, sabedores que os seus negócios seriam afectados com o desaparecimento duma casa à qual já seus pais e avós se haviam acolhido. As outras estalagens não lhes interessavam, pois só a dos «Camilos» satisfazia as suas necessidades, ali paredes meias com a Praça da Figueira. Clamou-se, anunciou-se que se ia recorrer ao Governo, à Câmara e ao governador civil, mas tudo foi inútil. A velha estalagem desapareceu vai fazer meio século.

Quantos velhos hortaliceiros, quantos almocreves e quantas lavadeiras não recordam ainda hoje a Estalagem dos Camilos?

TRANSCRIÇÕES

EMPRÉSTIMO AOS CAMINHOS DE FERRO ESPANHÓIS

Da mão amiga do sr. prof. doutor João Faria Lapa, antigo e prestigioso chefe da Divisão Comercial e actual administrador da Caixa Geral de Depósitos, recebemos e muito agradecemos a notícia que a seguir transcrevemos, com o maior prazer, relativamente ao comunicado de 4 de Agosto pretérito do Banco Mundial, sobre investimentos operados na rede da Renfe. Assunto do mais actual interesse, o comunicado consubstancia a recuperação e a modernização do sistema ferroviário espanhol, presentemente em plena fase de desenvolvimento — sem referir contudo, salienta-se, o magno problema da substituição da bitola de 1,668 m pela bitola da linha europeia (1,435 m), que tem vindo a ser anunciado, ùltimamente, como estando nos propósitos dos dirigentes ferroviários espanhóis.

O Banco Mundial aprovou um empréstimo de montante equivalente a 50 milhões de dólares (1500 mil contos), destinado ao financiamento de uma nova fase do plano decenal de modernização da via férrea nacional espanhola. Este empréstimo será concedido ao organismo nacional dos caminhos de ferro, que é a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). O Plano RENFE — é assim a sua denominação — para o período 1964-1973 prevê investimentos no montante total de 72 biliões de pesetas (ou sejam 144 milhões de contos) e medidas de reorganização administrativa e de material extraordinàriamente importantes, destinadas a transformar os Caminhos de Ferro Espanhóis numa rede moderna e eficaz, a funcionar em bases comerciais e financeiras sãs. Os objectivos deste plano tiveram já bom início, desde que ele foi lançado, em 1964, com a ajuda de um empréstimo de 65 milhões de dólares do Banco. O empréstimo agora anunciado contribuirá para o financiamento do plano durante os dois anos de 1967 e 1968.

A Espanha tem uma extensa rede de transportes terrestres. As principais vias de comunicação irradiam de Madrid para as outras localidades importantes, com ligações transversais entre essas cidades. O País possui numerosos portos, servidos por importantes ligações marítimas ao longo da costa e com o estrangeiro, assim como linhas aéreas que ràpidamente se desenvolvem. O número de passageiros da via férrea duplicou desde 1962, enquanto que os transportes de mercadorias pouco variaram durante os últimos dez anos, embora se tenha sentido um certo aumento destes transportes nos primeiros meses de 1967. A parte do Caminho de Ferro nos transportes de passageiros e de mercadorias diminuiu, porque os transportes rodoviários se desenvolveram entretanto, muito, em detrimento da via férrea. Mas o Caminho de Ferro nem por isso deixa de ser, em Espanha, um dos principais meios de transporte, por que é o menos caro para uma importante parte dos transportes de mercadorias. Em 1966, por exemplo, o transporte por Caminho de Ferro das seis principais categorias de mercadorias — carvão, produtos do petróleo, cereais, minérios, adubos e produtos siderúrgicos — não representou senão pouco mais de metade do conjunto dos transportes globais de mercadorias de toda a Espanha.

A rede da RENFE compreende cerca de 13 000 km de linhas de bitola larga, 3000 km das quais são linhas electrificadas e 2000 km de via dupla. O objectivo principal do plano de modernização é aumentar a eficácia da rede, substituindo as instalações tècnicamente ultrapassadas. O plano prevê a substituição de 3000 locomotivas a vapor, muito antiquadas, por locomotivas diesel e locomotivas eléctricas; a compra de cerca de 10 500 vagões de mercadorias, de 651 carruagens e furgões para bagagens, de 293 composições eléctricas automotoras e de 122 composições diesel; e, enfim, a substituição de cerca de 6800 km de vias. Desde 1964, substituiram-se aproximadamente 1750 km de vias; os trabalhos de reforço das pontes estão muito adiantados; melhoraram-se muito a sinalização e as telecomunicações; as 1150 locomotivas a vapor que tinham mais de 30 anos de idade foram todas elas mandadas para a sucata; compraram-se 400 carruagens novas de passageiros, assim como composições diesel e composições eléctricas automotoras e 3100 novos vagões de mercadorias. Iniciou-se também a redução do número das estações de triagem de 29 para 14, seis das quais são estações de triagem novas. Um grande número de antigas oficinas de reparação de locomotivas a vapor e de vagões de mercadorias foram fechadas e substituídas por algumas oficinas modernas.

A modernização do material circulante simplificou muito os principais problemas de exploração nascidos da diversidade e antiguidade dos vagões. A velocidade de exploração dos comboios de mercadorias já está uniformizada; os métodos de utilização dos vagões foram melhorados graças à modernização das comunicações e permitiram aumentar o rendimento do material circulante; a duração da rotação diminuiu 10 % e a carga média por vagão aumentou 14 %.

Um centro de cálculo electrónico, possuindo um computador gigante, começará a funcionar em Madrid no começo de 1968; tratará, por exemplo, da reserva dos lugares de passageiros nas principais estações e seguirá as deslocações de todos os vagões de mercadorias em toda a rede. O emprego do calculador permitirá aumentar ainda mais o rendimento do material circulante e a rapidez da entrega das mercadorias.

Além do melhoramento das instalações materiais,

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

A gravura mostra a silhueta de uma locomotiva a vapor, trabalho hábil e pacientemente realizado com cedros e que pode ser apreciado no lindo jardim da estação de Sampaio-Oleiros, da chefia do sr. Felismino Álvaro de Oliveira, que teve a gentileza de nos enviar a fotografia e a quem felicitamos vivamente.

Agradecimento e despedida

O nosso *Boletim* facultou-me com toda a amabilidade e compreensão, dirigir daqui os meus cumprimentos de despedida e o testemunho da minha gratidão para quantos, ao longo da minha carreira me ajudaram a servir a Companhia com toda a diligência que me foi possível.

Rememorando estes últimos 45 anos de trabalho, reconheço, na verdade, com prazer, que a muitos devo, ao encerrar a minha carreira, uma palavra de especial gratidão. Aqui fica — e que me perdoem aqueles que prefeririam ouvi-la de viva voz.

LEOPOLDO R. TORRES

(Inspector de contabilidade no Departamento de Finanças e Contabilidade)

foram realizados progressos consideráveis no sentido do aumento do rendimento de exploração da RENFE, da melhoria da sua situação financeira e de uma melhor coordenação dos transportes. A direcção-geral da RENFE foi reorganizada, o efectivo dos assalariados foi reduzido e um certo número de linhas e de estações, cuja exploração era deficitária, foram encerradas. A situação financeira da RENFE melhorou, mas não tanto como se tinha previsto: a razão principal é a de que foi difícil, em período de aumento de preços, compensar ràpidamente as altas de salários e os aumentos dos custos com os ajustamentos de tarifas. Esta situação deve, todavia, melhorar, pois que o Governo aprovou recentemente um aumento substancial das tarifas da RENFE para compensar os aumentos dos custos. O Governo estuda também as possibilidades de novos encerramentos de linhas de caminho de ferro deficitárias. Estas medidas, e mais algumas que mereceram acordo, devem permitir à RENFE realizar os objectivos do seu plano de modernização.

O conjunto das despesas do plano RENFE, durante os anos de 1967 e 1968, elevar-se-á a um montante equivalente a 260 milhões de dólares. O empréstimo do Banco, anunciado agora, permitirá financiar cerca de um quinto daquele montante e servirá sobretudo para a compra de locomotivas eléctricas, de carruagens de passageiros e de vagões de mercadorias, assim como de materiais e equipamentos para as vias. As outras despesas serão financiadas pela RENFE, graças às suas próprias receitas e a dotações de capital do Estado.

O empréstimo do Banco será autorizado pelo prazo de 15 anos, com juros à taxa de 6 % ao ano. O reembolso começará em Outubro de 1971. O empréstimo beneficiará da garantia do Governo espanhol. O banco holandês Algemene Bank Nederland N. V. concordou em comparticipar no primeiro vencimento do empréstimo.

Boletim da C. P.

Pedem-nos a divulgação da seguinte carta, que muito nos apraz publicar:

Ex.mo Senhor
Director do *BOLETIM DA C. P.*
LISBOA

Ex.mo Senhor,

No passado dia 30 de Novembro faleceu na sua residência, no Cartaxo, o senhor Júlio Martins de Araújo, chefe de estação de 1.ª classe aposentado.

Para além de profissional dedicado à carreira que abraçou, sempre se referindo ao Caminho de Ferro com palavras de contagiante interesse, o senhor Araújo — como era entre nós conhecido — foi o desvelado e carinhoso amigo dos órfãos dos ferroviários que nele sempre encontraram uma palavra de carinho e um conselho orientador, a tornarem muito mais profícuo e valioso o auxílio material que através do Orfanato dos Ferroviários da C. P. — de que foi Secretário-Geral desde a fundação da benemérita colectividade até ao seu falecimento — lhes podia conceder.

É em nome de tantos beneficiados pela acção benemerente do senhor Araújo que, passados os primeiros momentos em que a emoção e a dor provocadas pela rude perda que sofremos quase nos impediram de reagir, que venho pedir a V. Ex.ª a gentileza da publicação desta carta no *Boletim da C. P.*, como modesta, mas profundamente sentida, homenagem de gratidão ao nosso grande Amigo.

Apresenta a V. Ex.ª os melhores cumprimentos o

MÁRIO RAMOS FIGUEIRA

Rua da Praia — Vila Franca de Xira

(Ex-bolseiro do Orfanato/Terceiranista de Direito)

SEGUINDO uma norma já com fortes tradições na C. P. realizaram-se, em fins de Dezembro, nos dois Serviços da Companhia de elenco exclusivamente feminino — Mecanografia e Dactilografia — os festejos próprios da quadra natalícia: distribuição de vestuário, brinquedos e guloseimas a algumas dezenas de filhos de ferroviários das mais modestas categorias.

E, como nos anos anteriores, a carinhosa ideia partiu

de comissões de escriturárias dos departamentos referidos — cujos chefes facilitaram e estimularam, como se impunha, a realização de tão feliz iniciativa.

Nas salas improvisadas, tanto na Calçada do Duque como em Santa Apolónia, lá estavam as árvores de Natal com muitos bonecos, balões e pequeninos artefactos e as mesas repletas de peças de vestuário e brinquedos de cores garridas.

Embora com um subsídio da Administração da Companhia, estes tradicionais festejos só têm sido possíveis de promover-se entre nós — e cada vez com mais sucessivo engrandecimento — mercê da quotização mútua dessas e de outras funcionárias e funcionários, e da própria colaboração das primeiras na feitura, carinhosa e paciente, de muitas peças de vestuário, emotivamente entregues a colegas ferroviários menos beneficiados de recursos.

Nesse ano de 1967, as Comissões do Natal foram assim constituídas:

COMISSÃO DA MECANOGRAFIA (C. do Duque)

D. Maria Júlia Quintans Chaves e D. Maria Vitória Filipe de Almeida.

COMISSÃO DA DACTILOGRAFIA (Santa Apolónia)

D. Maria Manuela Marques, D. Maria Fernandes Pitta Pires, D. Maria da Conceição Inácio e D. Maria Ricardina Moreira das Neves.

As simpáticas cerimónias presidiram, como de costume, em cada um dos sectores em que se realizaram, Rossio e Santa Apolónia, respectivamente os srs. administrador eng. Mário Costa e director-geral eng. Espregueira Mendes.

Solicita-nos a Comissão do Natal de Santa Apolónia

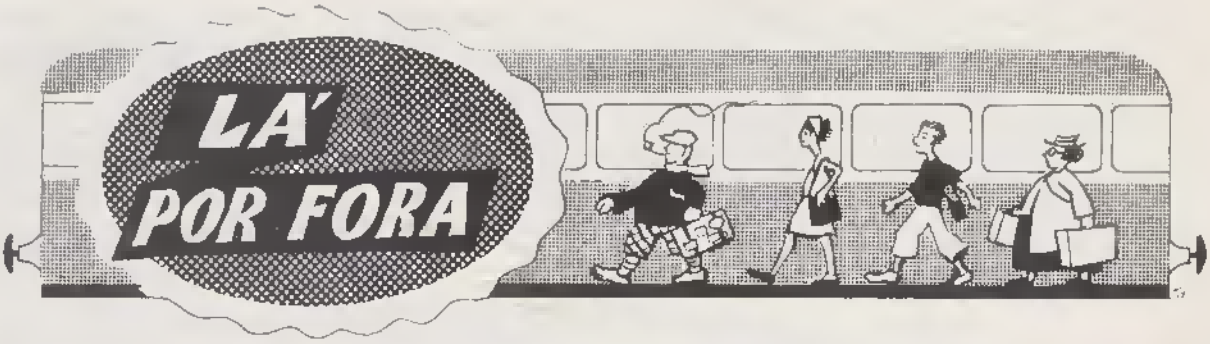
que se registe aqui o seu sensibilizado agradecimento às seguintes firmas que muito contribuíram para o êxito da festa que organizaram: *Fiat Portuguesa* (1500$00), *Carlos Empis* (1000$00), *Fábrica de Papel do Almonda* (1000$00), *Vendor, L.da* (500$00), *CIN — Corporação Industrial do Norte* (500$00), *Nogueira, L.da* (500$00), *Companhia Hanseática* (300$00), *Protal* (200$00), *Alfredo Duarte, L.da* (200$00), *Tomás dos Santos* (100$00), *Sociedade de Electricidade Brown Boveri, L.da* (100$00), *Estabelecimentos J. B. Fernandes* (brinquedos), *Fábrica de Bolachas Triunfo* (rebuçados e bolachas), *Fábrica Regina* (rebuçados), *Sotex* (cobertores de bebé), *Nunes dos Santos & C.a* (balões) e *Lima Mayer* (cartão).

Actualidades ferroviárias

Por iniciativa do Governador da Guiné, visitaram recentemente a capital, viajando numa das carreiras aéreas Bissau-Lisboa, inaugurais dos voos «Boeing 727» dos TAP, um grupo de régulos e suas mulheres daquela nossa província ultramarina.

Foi-lhes proporcionado um passeio de comboio, até Vila Franca de Xira, numa das nossas composições eléctricas do serviço público (comboio n.º 2911).

Mais tarde, e comemorando a inauguração desses novos voos, o Conselho de Administração dos TAP ofereceu, no Hotel Ritz, uma grandiosa recepção a numerosos convidados, e na qual esteve presente, em representação da C. P., o Encarregado das Relações Públicas da Companhia.



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS
ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA

Plano Leber — Grande reforma do tráfego alemão

O Plano de que se trata, foi aprovado pela Comissão do Governo Federal, responsável pelas questões económicas, devendo ser em breve votado pelo Conselho de Ministros e apresentado finalmente ao Parlamento.

Os comboios na República Federal, um dos mais importantes meios de transporte para mercadorias, viajam frequentemente com incontáveis vagões vazios. Desde 1961 que a D. B. vem apresentando continuamente *deficits*. Em 1967 o Governo Federal teve que contribuir com 3 biliões de marcos a fim de cobrir o *deficit* desse ano. Segundo o Plano Leber — do nome do ministro dos Transportes — a rede ferroviária deverá ser cortada em 20 %, ou seja, em 6 mil quilómetros. O quadro do seu pessoal também será diminuído de 82 mil pessoas!

Uma outra medida do referido plano será: O Caminho de Ferro Federal não deverá ser mais uma «administração estatal» mas sim uma empresa económica que, como todas as outras, deverá financiar-se a si mesma, e pagar impostos como qualquer empresa particular.

O plano em causa já deu grande repercussão no estrangeiro, especialmente no tocante às companhias transportadoras, que manifestaram grandes restrições — dada a proibição que inclui, da circulação rodoviária, para certas e determinadas mercadorias, a favor da via férrea.

Um maior número de veículos menores substituirá na estrada os grandes camiões e prevê-se um aumento no sector do transporte por *containers*, ampliando, assim, a colaboração entre caminhos de ferro e o sector rodoviário.

ARGENTINA

Comboio invulgar

Na ponta extrema da Argentina (Patagónia), de Rio Gallegos, parte uma via férrea que vai verdadeiramente ao fim do Mundo, ao Rio Turbio, pequena localidade situada junto aos glaciares que formam a fronteira entre a Argentina e o Chile. O comboio não tem horário e a frequência do tráfego depende das necessidades do serviço. Ele é composto apenas de um veículo que percorre em 7 horas, 286 km sem atravessar uma só localidade. Em cada 50 km do percurso, pode-se encontrar hospitalidade numa casinha ferroviária.

ESPANHA

Electrificação das linhas espanholas

A electrificação das linhas férreas espanholas tem prosseguido em apreciável ritmo, consagrando as vantagens do sistema e a necessidade de o intensificar também em Portugal. De harmonia com o Plano de Electrificação da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, foram electrificados em 1966, os troços Ávila-Venta de Baños (165 km de via dupla) e de Medina del Campo-Hontanares (79 km).

Estão, pois, actualmente electrificadas inteiramente as linhas: Madrid-León-Monforte; Medina-Segóvia, Madrid-Gijon e ramais das Astúrias; Madrid-Santander, e a ligação Madrid-Córdova.

Os trabalhos de electrificação estão agora muito adiantados na zona de Madrid, bem como na secção Venta de Baños-Burgos-Miranda (175 km).

Com esta última etapa a artéria Madrid-Irun-Hendaye, ficará inteiramente convertida à tracção eléctrica.

O «Directo» — novo troço ferroviário Madrid-Burgos

Finalmente, o famoso troço «Directo» vai ser uma realidade, graças à construção de uma das mais importantes linhas construídas na Europa Ocidental durante os últimos lustros. A velha linha do Norte descreve uma grande curva através de Medina del Campo e Valladolid. Havia sido escolhido aquele traçado há um século para ocorrer a certos interesses da época. O novo traçado Madrid-Burgos, ligando directamente Chamartin até à capital castelhana, circulará num trajecto de 276 km, em vez de 370 km pelo trajecto Madrid-Medina del Campo-Valladolid.

Se os cálculos técnicos atingirem a realidade Paris e Madrid estarão ligados em cerca de 12 ou 14 horas em vez das 17 horas actuais.

O ministro das Obras Públicas de Espanha, Silva Muñoz, realizou recentemente uma viagem de inspecção às obras do grandioso empreendimento.

É muito provável que, dada a construção desta nova linha, traçada para circulações a altas velocidades, o ramo do *Sud-Express* português passe a rodar por via Madrid — aliás conforme já se registou nos primeiros tempos da criação do *Sud* (1887-1895).

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Cibernética

A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos (A. A. R.), resolveu criar em Washington um conjunto electrónico para gerir 1 800 000 vagões das redes mais importantes. Este conjunto baptizado TRAIN (Tele Rail Automated Information Network), será ligado a todos os ordenadores já em serviço. Um dos projectos em curso é a elaboração dum sistema de identificação automática dos vagões, denominado ACI (Automatic freight Car Identification).

FRANÇA

Assinatura de um acordo UIC-OSJD visando introdução de atrelagem automática

Em 26 de Setembro de 1967, na sede da UIC, em Paris, foi assinado um acordo entre a UIC e a OSJD (organização que tem por objectivo desenvolver o tráfego internacional e favorecer a cooperação científica e técnica no domínio do tráfego ferroviário e rodoviário, a qual agrupa 12 nações). Este acordo, de uma importância especial, abre as portas a uma colaboração técnica estreita entre estas duas Organizações, em vista da introdução da atrelagem automática nas linhas europeias.

O objectivo procurado é a adopção dum tipo de atrelagem automática comum a todas as redes ou, pelo menos, a realização da junção sem reserva dos tipos de atrelagens actualmente em estudo no seio das duas Organizações.

O acordo precisa as modalidades que convirá observar, durante o trabalho técnico comum, para o regulamento das questões das propriedades industriais e dos certificados de invenção.

Trans-Europ-Express

10.º aniversário de funcionamento — a 2 de Junho de 1957 era inaugurado esse serviço regular de comboios especiais, cuja aceitação justificou a criação de novas tabelas e percursos, hoje já em número de 25. São nomes conhecidos mundialmente o *Rheingold*, o *Oiseau Bleu*, o *Cisalpin*, o *Rembrandt*, o *Mediolanum* e outros que cruzam a Europa em várias direcções.

Começando com automotoras diesel, o serviço, à medida que se desenvolvia, era substituído pelas composições com tracção eléctrica, hoje cruzando sistemas de natureza diferente de corrente, dadas as facilidades de comutação dos equipamentos de comando e *contrôle*.

Os *TEE*, como são conhecidos, pintados em cores características, apresentam como principais atracções a velocidade e o conforto, distinguindo-se como um transporte ferroviário de qualidade, que tem acompanhado a evolução do hábito de viajar desenvolvido pela aviação. Frequentes inquéritos de opinião pública, mantêm os dirigentes informados sobre as preferências dos usuários e definem a política a seguir em cada caso.

GRÃ-BRETANHA

O comboio está batendo o avião

A modernização do serviço ferroviário entre Londres e a região do «Midland», onde sobressai a electrificação a corrente alterna (50 hz, 25 000 V), permitiu velocidades regulares de 160 km/h e serviço frequente de comboios entre a capital, Manchester e Liverpool.

A *British European Airways*, que faz o serviço para Manchester, reduziu de 15 % o número de seus voos e a *British Eagle*, que faz a ligação para Liverpool afirmou que perdeu mais de metade do seu tráfego.

A própria auto-estrada M 1 que em certos troços corre paralela à ferrovia, perdeu muitos dos seus usuários porque o aumento nos comboios foi de 50 % (passou de 1 milhão para 1 milhão e meio de passageiros) nas primeiras 20 semanas de serviço, em comparação com o ano anterior.

De hora em hora sai um comboio de Londres para Liverpool e cada duas horas, um para Manchester, oferecendo aos seus utentes o menor tempo de percurso centro a centro de cidades, sem grandes perturbações por ocasião das fortes neblinas ou tempestades de neve.

JAPÃO

Exposição Internacional de Osaka em 1970

Os trabalhos de construção da Exposição Internacional que se realizará em Osaka de 15 de Março a 13 de Setembro de 1970 começaram oficialmente em 15 de Março de 1967. A cerimónia de inauguração teve lugar na colina de Senri nos subúrbios noroeste da cidade, e lugar escolhido para a Exposição.

Sucedendo à exposição «Expo 67» que funcionou em Montreal em 1967, a Exposição Internacional de Osaka será a primeira deste tipo que se realizará na Ásia.

O tema será o seguinte: «Progresso e Harmonia para a Humanidade»; desde já, 123 países e 21 organismos internacionais foram convidados para participar naquele Certame.

Foi previsto uma superfície de 330 hectares, e instalações ultra-modernas, como tapetes rolantes, torres de observação, teleféricos, jardins à paponeza, lagos artificiais, etc., que permitirão aos visitantes gozar plenamente da exposição.

Metropolitano automático em Osaka em 1970

A cidade de Osaka, durante a Exposição Universal de 1970, tenciona inaugurar duas linhas de metropolitano automático entre o centro da cidade e o local da exposição. Estes comboios, que seriam os primeiros do Mundo em serviço, funcionariam sem condutor nem revisor; serão equipados com aparelhos de controlo automático e circularão segundo um programa estabelecido prèviamente por ordenador. As transmissões utilizarão uma corrente de alta frequência. A distância entre os comboios será sempre mantida automàticamente. Os afastamentos com o programa fixado, antecipadamente não devem ultrapassar um número compreendido entre 30 cm e 1 metro.

Transporte de contentores Japão-Europa

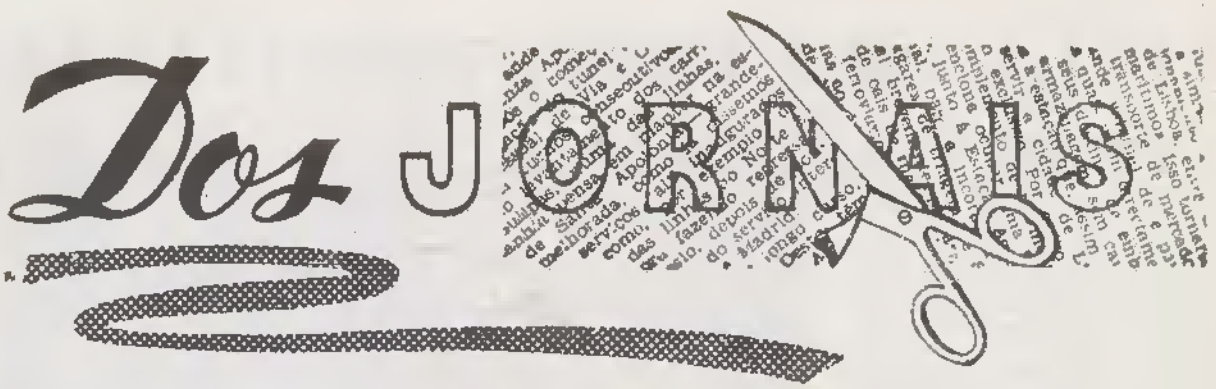
Um serviço de transporte de contentores Japão-Europa (via Estados Unidos da América) está previsto num futuro próximo. Os contentores serão carregados, em navios, no porto japonês de Yokohama e desembarcados no porto norte americano de Seattle, donde transitarão para Nova Iorque e daqui por barco até Londres ou Roterdão. O prazo de transporte previsto será de 26 a 28 dias, contra 40 actualmente por via marítima utilizando o Canal de Suez.

SUÉCIA

Altas velocidades

Os S. J. levaram a efeito uma série de experiências na linha de Göteborg, entre Moholm e Skövde. Um comboio constituído por uma BB série Ra e por 3 carruagens de bogies «Minden-Deutz» com suspensão metálica efectuou percursos de 170 km/h em vez dos 130 km/h actualmente como limite.

Encaram-se algumas modificações das catenárias e na sinalização para permitir velocidades de, pelo menos, 150 km/h nas secções suecas mais favoráveis.



A Encíclica "Populorum Progressio"

Não cabe no restrito espaço dum simples editorial o comentário pormenorizado da encíclica papal cujas consequências futuras na vida dos povos e na conduta do Homem são difíceis de prever. O alcance das palavras de Paulo VI podem levar a uma profunda modificação das sociedades modernas, quer no que respeita à organização social, jurídica e económica, quer no que se refere pròpriamente às coordenadas morais do viver humano. Difícil é de prever em que medida os católicos, ou os cristãos de todo o Mundo, se dispõem a ler a Encíclica com objectividade e sem preconceitos ou vícios dos hábitos e culturas destorcidas e a seguir, de forma idêntica, o caminho por ela sugerido.

Há um velho rifão que diz: «Bem prega frei Tomás». E o mal dos cristãos, mesmo dos que se intitulam convictos e cumpridores, é o de falarem como Cristo e procederem como Judas.

Ao terminar a leitura da «Populorum Progressio», a impressão primeira que se impõe ao nosso espírito, é de que o Papa exige do cristão um momento de reflexão, uma paragem na galopada infernal do Mundo moderno, um simples, franco, e honesto exame de consciência.

Que fazem os Homens da sua riqueza? Onde leva o desnível económico entre nações? A que fim conduz a desenfreada livre concorrência? Qual o fundamento da propriedade privada? Em que situação se abandonaram milhões de Homens, não só dos países descolonizados como também das nações atrasadas? Por que razão se mantêm rivalidades raciais? Para quê a corrida aos armamentos? O que fazem os ricos, Homens ou Estados, com o supérfluo dos seus rendimentos? Que direitos e obrigações cabem aos pais, na procriação da espécie?

Mais do que uma directriz, e segundo a nossa modesta opinião, Paulo VI pede ao católico que se interrogue, que desça ao nível dos primeiros ensinamentos do Evangelho para aí colher os princípios primordiais do cristianismo.

Insensìvelmente, levado pelo turbilhão da vida, por toda uma gama de sentimentos e desejos contraditórios, sofrendo pressões de diversos meios, quer lhe sejam hostis ou favoráveis, o Homem esquece-se de que vive, num Mundo de outros Homens. Inicia, sem talvez ter consciência, uma vida de isolamento; deixa que o seu instinto de conservação, o seu egoismo, a ambição e até, porque não, o ódio, o desespero de subir, de dominar, de escravizar os outros, dirijam a sua conduta. Dizendo-se cristão, apodando-se de viver segundo a palavra de Deus, vai-se a pouco e pouco afastando do espírito evangélico para recair na barbárie dos instintos primários.

Paulo VI pede a todos uma paragem. Que recolham os destroços da luta, que vejam com lealdade a distância que separa os Homens de hoje do ideal cristão. Pessimismo? De forma alguma. O Papa revê quais os direitos e obrigações do Homem e dos Estados modernos. Analisa os fundamentos de direitos e tradições que até aqui se consideravam invioláveis. Abre novos horizontes para a cooperação internacional e utilização do progresso técnico. Acentua, em bases novas, a função da família e a missão dos pais.

As suas palavras são de optimismo no futuro, nem outras podiam ser as dum verdadeiro cristão: «Alguns julgam utópicas tais esperanças» — comenta Paulo VI — «não terão talvez percebido o dinamismo dum Mundo que quer viver mais fraternalmente e que, apesar das suas ignorâncias, dos seus erros, dos seus pecados, das suas recaídas na barbárie e dos seus extravios do caminho da salvação, se aproxima lentamente, ainda que se não dê conta disso, do seu Criador».

Nesse caminho, acrescentamos nós, é preciso, por vezes, uma paragem. Paragem que leve o Homem a reflectir na direcção dos seus passos, tal como o timoneiro que, no silêncio da noite, sobre as vagas do oceano, observa as estrelas do céu. O Homem que se diz cristão tem por vezes de parar, para rever em que medida tem seguido a rota que escolheu. Seguir a rota do Evangelho, na sua verdadeira dimensão, descer à origem para reaprender com lealdade e humildade o significado autêntico das palavras de Cristo, eis no fundo a razão de ser da Encíclica «Populorum Progressio».

FAUSTO LOPO DE CARVALHO

(Do *Jornal do Comércio*)

FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO

Como vai sendo tradição, realizou-se no passado dia 1 de Novembro o 5.º Almoço de Confraternização do Pessoal dos Depósitos de Campolide, o qual, como nos anos anteriores, se revestiu de pura e sã camaradagem entre todos aqueles que tiveram a oportunidade de fazer parte desta pequena festa ferroviária, sendo de salientar a presença de alguns, que embora reformados, não quiseram faltar ao convívio dos seus antigos camaradas e amigos.

A festa começou, como é hábito, com um desafio de futebol entre as equipas das secções Eléctricas e Mecânica, para disputa da taça «União Diesel», a qual foi conquistada pela secção Eléctrica, que bateu o seu adversário por duas bolas a zero. O prélio teve lugar, como de costume, no campo do Clube Ferroviário de Portugal, gentilmente cedido pela sua direcção.

Seguiu-se o almoço, o qual foi servido num excelente restaurante no Ginjal, durante o qual alguns oradores salientaram o significado desta festa, que não teve outro fim se não fortalecer cada vez mais os elos de amizade já existentes entre todos aqueles ferroviários, que não esquecerão tão cedo os momentos de prazer e alegria que lhes proporcionou mais este dia «Primeiro de Novembro».

Entrega da taça ao capitão da equipa vencedora

Ao *Boletim da C. P.* e à direcção do Clube Ferroviário de Portugal a Comissão Organizadora apresenta os seus agradecimentos por todas as facilidades concedidas.

E. C. ALVES

Boletim da C. P.

Deram a honra de apresentar cumprimentos de despedida à redacção do *Boletim da C. P.* os srs. engs. Manuel da Silva Bruschy, chefe da Região Sul e D. Lourenço Vaz de Almada (conde de Almada), chefe do Serviço de Compras, que recentemente passaram à situação de reforma por limite de idade.

As notas biográficas-profissionais desenvolvidas, como é da norma, da saída do quadro activo destes dois distintos dirigentes da Companhia serão publicadas em número próximo, logo que sejam recebidos os elementos solicitados aos Serviços.

POESIA

I

IMORTALIDADE

(Ao Dr. Élio Cardoso como prémio de homenagem e gratidão)

Traço palavras
No papel
Em jeito de
Conversa
Amena

Retoco-as
Embelezo-as
Dou vida a um poema

II

REALIDADE

Madrugada,
Ruas desertas.

Passando
Vão quatro vultos.

Vagabundos
Ou poetas?

LEOPOLDO FARINHA

CALENDÁRIOS

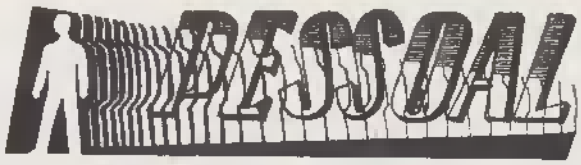
Tiveram a amabilidade de nos enviar magníficos calendários de edições suas as seguintes firmas que nos distinguem com publicidade concedida no *Boletim da C. P.*:

Sacor, A. E. G.-Telefunken, S. K. F. e Siemens.

A todos os nossos mais penhorados agradecimentos.

AGRADECIMENTO

Manuel de Figueiredo, chefe de estação de 2.ª classe, em Lisboa-Rossio, vem agradecer comovidamente, por intermédio do *Boletim da C. P.*, a todas as pessoas que se dignaram acompanhar o funeral da sua chorada e querida mulher e que igualmente durante o período da grave doença que a vitimou, lhe testemunharam permanentemente, e por todos os meios, provas de inequívoca gratidão e carinho.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do ano findo

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Francisco da Costa Mendes, António Fernandes do Couto, Augusto Duarte, Fernando dos Santos Mendonça, Joaquim da Silva Martins, José da Conceição Santos e António Camelo da Silva.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Alberto de Sousa Soares, Valentim Barbosa, Francisco Faias, Joaquim Matoso Jerónimo, Joaquim Bento Vieira, José Maria da Silva Maia, Avelino Pinto Monteiro e Jacinto Maria Gaudêncio.

A Revisor de bilhetes de 3.ª classe — o Servente de 2.ª classe, José Cavaca Pires.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Martins Viegas Puga, Vitorino Lopes Ramos e António Lourenço.

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, António da Silva, Joaquim Pereira Ramos e José Martins.

A Agulheiros de posto — os de 1.ª classe, Manuel Pinto Leal, António Marques Ribeiro, Joaquim de Campos Solinho e José Maria Roma.

A Agulheiros de 1.ª classe — os Capatazes de manobras de 2.ª classe, Manuel Joaquim António e João Isidro dos Santos; e os Agulheiros de 2.ª classe, Joaquim Marques Ramalhete, José Coelho Ferraz, João Nunes, Armindo Rafael Ramos, Joaquim António, Felizardo Caldeira Semedo, António Mendonça, Antero de Sousa Freire, Mário Elias Cabrita, Manuel Nogueira, José Luís da Silva, Joaquim António Cabaço e Francisco João Calhandra Pereira.

A Agulheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Francisco Martins Solá, Eugénio Lopes Grilo, António da Silva Ferreira, João Cordeiro Valente, Ventura Augusto Pinto, Manuel Lopes Macieirinha, Jorge Pereira, José Pinto Ferreira, António Neto Aleixo, Joaquim Lima, Carlos Rodrigues Serrano Pimentel, António de Sousa, José Botelho de Góis Nobre, Adrião Raimundo, Joaquim Ribeiro Dias, Deolindo Augusto Lourenço, António de Sousa, José Rodrigues Margarido, Manuel dos Ramos, Arménio Leitão, João Vilela, Leonildo António Bento, José Joaquim Serrão, José Rodrigues Martins, Duarte Beja Martins, José Maria, António Serafim, Eduardo Rodrigues Teixeira, Francisco Louro Ourives, José Joaquim Mourata, Manuel Sobral Gonçalves, Alexandre Duarte, Jacinto Sobral Albino, Manuel da Cruz Roque, José Alves Coelho de Mesquita, António João Saúde Júnior, Manuel Valente Pires, Emílio Rodrigues, Joaquim Rodrigues São Pedro, Augusto Torres da Cunha, António Garizo, Fernando Dias Bispo, Manuel Moreira de Sousa, João Caetano, Manuel Miranda de Oliveira, José Ferreira Pimentel Letra Baptista, António Gonçalo Cardoso, Fernando António Moreira, Horácio Nunes Cabrita, Álvaro Augusto Pinto, Manuel Martins, Francisco Joaquim Viola, José da Costa Araújo, José Joaquim da Cruz, Manuel Aguardenteiro, José Pinheiro Martinho, José Dias Gonçalves Neves, Francisco Pimentel Góis, António Lapo, Valério Joaquim Louro, Valentim António Fadista, Alfredo dos Santos, Aníbal Rodrigues Vicente, Manuel Marques Breda, António da Glória Gonçalves, Joaquim Paulo da Silva Cardoso, Adriano de Sousa, António Teixeira, António da Silva Borges, Albino Ramos de Brito, Francisco de Assis Comenda Bacalhau, Joaquim da Cruz Costa, António Júlio Mimoso, António João Coreixo, José de Jesus Neves, Carlos Marques Vicente, Francisco Gomes Gaspar, Joaquim Dias Pinto, António Assunção Rodrigues, Álvaro Pinto, Manuel Martins Gralha, José dos Remédios Narciso, José Baptista Gonçalves, Joaquim António Cabaça Baptista, José Manuel das Neves Brás, José Manuel Pinheiro Tavares, Francisco Cunha da Rocha, Teodoro Marques Leitão, Henrique Pinto Pereira, Alípio Joana Martinho, José Paulica Ribeiro, António Feliciano Regouga, Amadeu Gomes Pinto, José Augusto Botelho Gonçalves, Manuel Pires Amaro, Manuel Faria de Azevedo, Abílio Pereira, José Moreira Costa, António Baptista Moreirinha, Agostinho da Silva Moreira, Edmundo Lopes Rosa, Joaquim Mendes, António Manuel Ramires, Manuel de Almeida, Alberto da Cunha Pereira, Manuel Joaquim da Silva, Manuel Ferreira Letra, Amadeu Soares Pereira, António da Assunção Trindade, João António Marques Góis, Mário da Silva Gomes, Luís José Raminhos Corêxo, Manuel Basílio Silva da Avó, Fernando Pereira Cardoso e Francisco de Sousa Correia.

A Porteiros de estação — os Serventes de 1.ª classe, José Ferreira da Silva e José Valido.

A Chefe de armazém de 2.ª classe — o Fiel de armazém de 1.ª classe, António Alexandre.

A Recebedor de material de 2.ª classe — o Fiel de armazém de 1.ª classe, Carlos Cândido Moreira.

A Fiéis de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Armando Eduardo Carneiro Brás, Manuel Neves Paixão Novo, Manuel Falcão e Manuel João Pimenta.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Rosado da Encarnação, Carlos Fernandes, Manuel Luís, João Correia Cardoso e Joaquim Primo de Almeida.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — os Capatazes de manutenção, Manuel da Silva Ferreira e Evaristo de Brito Alegre Pedroso Jorge; os Serventes de 1.ª classe, Joaquim Rodrigues Neiva e Manuel dos Santos; e os Serventes de 2.ª classe, Manuel Joaquim Moinhola Ruivo, José Gralha Zacarias e Fernando Martins dos Santos Cavalheiro.

A Capatazes de manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Tomás Gomes, Adão Arnaldo de Freitas, César Martins Simões de Carvalho e Albino Vera.

A Chefes de cantão de telecomunicações de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Ferreira Torres e Manuel Bernardo.

A Chefes de cantão de telecomunicações de 2.ª classe — os Electricistas de telecomunicações de 1.ª classe, Emídio da Cruz Rã e Virgílio de Jesus Branco; e os Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe, Bernardo Baptista Verdasca e António de Oliveira Fontes.

A Electricistas de telecomunicações de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Nunes da Silva, José Maria de Miranda, Manuel Correia Fuso, António Pinto, Manuel Alves André, António Queirós de Magalhães, Rodrigo Zambujo da Silva, António Domingos Antunes e António dos Santos de Oliveira.

A Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António da Silva Domingos, João das Dores Farto da Silva Neves, Manuel Alexandre Carvalho da Cunha, Lino Malhão Ferreira da Costa, José Miguel Maia, José Alves da Vila, Bartolomeu Canhoto, Quintino Alves Duarte, José Rebelo Soares, Mário Ambrósio Loureiro, Mário Jorge Lopes de Mendonça, Francisco Vítor Caixeiro dos Lóios, Álvaro Maria Loução, Artur Claudino, Francisco Rosa Guerreiro, João Duarte Ribeiro, António Pinto de Faria, António Guerreiro da Costa, Alpídio Antunes de Almeida, José Amaro, Manuel Ventura Serrano de Oliveira, João Nunes, António Domingos e Aníbal de Matos Sequeira.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — os Operários de 4.ª classe, Silvério Marques Pires, Hermínio de Carvalho Cordeiro e José Agostinho Pedro; o Guarda-fios de 1.ª classe, Joaquim Prata Baixa; os Guarda-fios de 2.ª classe, Francisco da Estrela Nunes, Manuel Cola Gonçalves, João Ferreira Letre, António da Purificação Esteves, Fernando Carlos da Cruz, Joaquim Lopes Marinho e Italo Godinho da Paz Segurado; o Servente de 1.ª classe, Elísio Farinha; os Serventes de 2.ª classe, António Alberto do Carmo Lima Pinto, Francisco José do Pomar, Arménio Larangeiro Rama Monteiro e António Mendes; o Servente de 3.ª classe, Agostinho do Rosário Pires e os Operários eventuais, António Mendes de Sousa, Luís Manuel Ceriz Candeias, Luís Grilo Moreira, Amável Queirós Gonçalves Mourão, Filipe Augusto da Cruz Matos, José Carrilho Grilo, Abílio Farto da Silva Neves, José Martins Gaspar, Jorge Benjamim de Jesus Rodrigues, António Pina Vaz, António Marques Góis Nobre, Aldorindo Gonçalves Moço, Joaquim Carvalho Pedro Lopes, Bartolomeu Belo Falcão, José Reis Lopes Coutinho, Luís Pereira Miranda, Manuel da Costa e Fernando Barreto Roque Melo.

A Guarda-fios de 1.ª classe — o de 2.ª classe, José Serra.

A Guarda-fios de 2.ª classe — os Guarda-fios eventuais, Manuel Pereira Rico, António Gavancha Cachatra, Manuel de Oliveira Domingos, Arsénio de Carvalho Pestana, Joaquim Ferreira Rigueiro, Nicolau de Oliveira Gaspar, Francisco Lourenço da Silva Esteves, Francisco Lopes Venâncio e João da Costa.

A Inspector de tracção — o Chefe de depósito, Olímpio da Conceição Pereira.

A Chefes de depósito — os Subchefes, Henrique Gomes, Júlio dos Prazeres Pereira e Cristiano da Fonseca Júnior.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, Onofre Soares, Joaquim Ferreira Cardoso, Álvaro Simões de Almeida, Miguel dos Santos Júnior, Crispim José Duarte e Manuel Duarte Gomes.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Joaquim Lopes Barata, António Eusébio Vilão, Albino José da Silva, Manuel Gerardo e Urbino Teixeira de Sousa Costa.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Virgílio Vicente, José Pedro Galrito Lança, António da Costa e Silva, Eliseu Nunes de Conceição Lourenço, Sílvio Rodrigues Marques e Marcelino Cândido.

A Maquinistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Carvalho, João Cotovio, Joaquim José Marques, Arnaldo Xavier Calado, José dos Santos, Manuel Maria Gomes, José dos Santos Boto, Agapito dos Santos Simão, Florival Pereira, António Manuel da Silva, José do Pinhal Filho, Adelino Barbosa Ramos Lopes, José Amaro Dias, Joaquim Pires Simões, Marçal dos Santos Fontes, Manuel Monteiro, Américo Rodrigues, António Martins, Alberto Augusto Aranda, Albertino Pinto Coelho, Manuel Gonçalves Leitão, João Lopes dos Santos, Joaquim Pinto, José Pires, Derosel Pires Filipe, Albano Augusto da Mota, António Fernandes Pereira, Joaquim Paulo e Francisco Pereira.

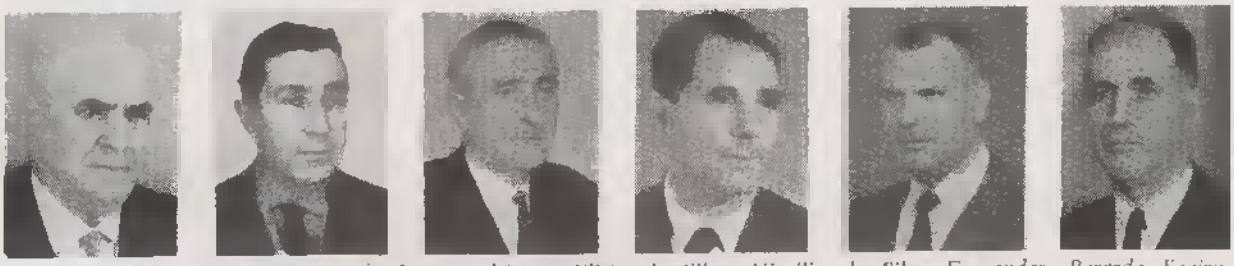
A Fogueiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Luís Maria Pereira, Manuel Girão Veloso, Luís Seixo Gonçalves, Isidoro Pires Pinto, Francisco Pires de Matos, Manuel Amaro Rodrigues, Francisco António Coelho Pinto, Crisóstomo Silva Alexandre, João Pereira Gaspar, Marcelino Ferreira da Cruz, António Costa Rodrigues Batalha, Virgílio Morgado dos Santos, Manuel António Costa Baptista, Jorge Serra de Oliveira, António Joaquim Graciana, Virgílio Fernando da Fonseca, António Carvalho Ferreira, Júlio da Silva Faria, Abílio da Cunha Mendes, José António Bispo Silva Catarino, António Francisco Matos Claudino, Adalberto Francisco Coimbra, João Nunes Lourenço, Manuel Freitas Brás, António Pereira da Mota, António Jacinto Félix Penedo, João Luís da Cruz, Joaquim Monteiro e José Mendes Morais.

A Fogueiros de 2.ª classe — os Operários de 4.ª classe, Manuel Augusto Fita Roxa Canarias, José Jorge Monteiro, Alberto dos Santos Brochado, José dos Santos Monteiro, José Inácio Alves Cabrita, Abílio Anastácio Ferreira, João Inácio Cardante, Domingos Francisco Joana Gonçalves Fernandes e Artur Maria Joaquim; o Operário de 3.ª classe, Alexandre Ferreira de Oliveira; os Serventes de 1.ª classe, António Fernandes Figueiredo, Amândio Augusto Alves Manilha, Sérgio Augusto Quintela, Manuel Henriques e Jaime Pereira; os Serventes de 2.ª classe, Joaquim da Costa Araújo, José Luís da Silva Faria, Manuel Fernandes do Couto, Domingos Faria Barbosa, Miguel Teixeira Baptista, Luís José de Abreu, Manuel Rodrigues Gomes, António Faria da Silva, José de Oliveira Fernandes, Amílcar Augusto M. Sousa, Felisberto Ribeiro, João Augusto Marques Lima, Avelino Pinto Ferreira, Albertino Augusto Carneiro, Fernando Pinto, Armando Barros Ferreira, Adjuto Manuel Queirós Novais, Tomé Rial Lopes, Miguel Torres da Cunha, Adriano Rodrigues, Manuel Bacião Gomes, José Augusto Vieira da Costa, Domingos Ferreira de Almeida, António Oliveira Petisco, José Maria Neves Lucas, Joaquim Manuel Ferreira, António Monteiro Fernandes, António Maria Gonçalves, António da Costa Rodrigues, José Augusto Ferreira Pereira, Abílio César de Carvalho, Norberto Santos Magalhães, Flávio Pereira Cortez, José Francisco Charrua, Joaquim Francisco Pedrico, Armando José Fragoso Carvalho, José da Palma Baião, Floro da Silva, Laurindo do Carmo Rodrigues, António Martins Ambrósio, Virgílio de Oliveira Guerreiro, José Pedro Paulista Felício e Manuel Romão Neves.

40 ANOS DE SERVIÇO

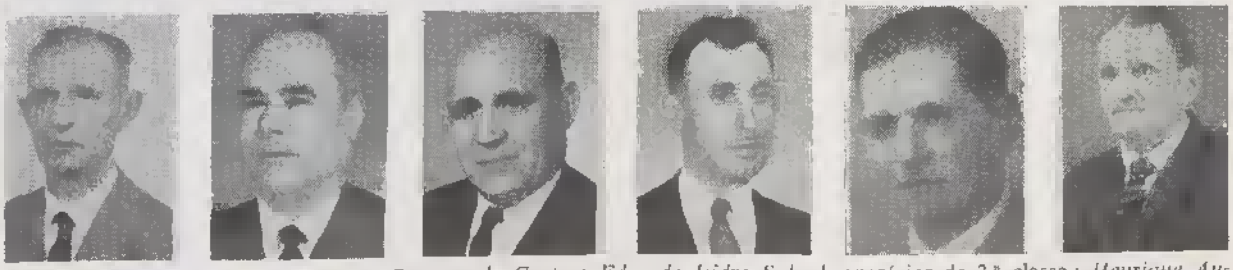
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Bruges de Oliveira (Conde da Praia da Vitória)*, chefe do Serviço da Secretaria da Administração; *Álvaro Simões de Almeida* e *Joaquim Ferreira Cardoso*, subchefes de depósito; *Vitoriano dos Santos Almeida Júnior*, chefe de maquinistas; *José Alípio Júnior*, chefe de lanço principal e *Albino da Conceição Barão*, chefe de brigada.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Luís*, chefe de brigada; *Décio Mário da Assunção*, *José Rodrigues Horta*, *Gentil Gomes Botelho de Matos*, *Eduardo Exposto* e *Germano Marques da Silva*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Rodrigues*, *Elísio da Silva*, *Virgílio da Silva Fernandes*, *Berardo Soeiro*, *Eduardo da Silva Galinha* e *Joaquim Fernandes Lizardo*, operários de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel da Costa*, *António Pedrosa*, *Miguel Henriques*, *Eugénio Vaz* e *António Ribeiro*, operários de 2.ª classe e *José Luís da Silva Afonso*, operário de 3.ª classe.

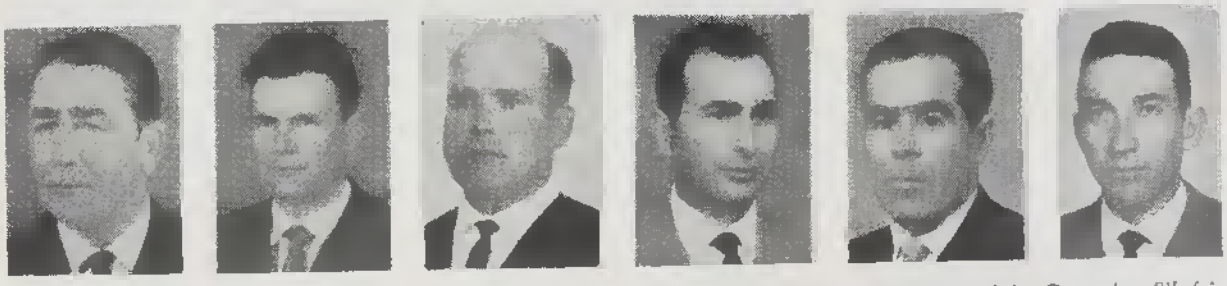


DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Caetano da Costa* e *Eduardo Isidro Sobral*, operários de 3.ª classe; *Henrique Augusto Moreira*, contínuo de 1.ª classe; *António Guerreiro da Ângela*, capataz de manutenção; *Hermenegildo Cirlaco* e *Joaquim da Costa*, serventes de 1.ª classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel José Guerreiro Amadinho, João Manuel Cota, Odorico Manuel Murteira de Mira, Hermínio José Rega de Mira, António Joaquim Carrapiço* e *Inácio de Carvalho*, eventuais (via) — gratificados pelo interesse, esforços despendidos e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 30,615 – Vendas Novas.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim dos Santos Roxo*, chefe de lanço principal; *Vicente Marques Andrade, Alberto Ferreira da Costa* e *José Cabrita Gonçalves*, chefes de distrito; *Gregório António Courela* e *José Bernardo dos Santos*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada, respectivamente, na orientação e execução dos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 45,350 – Vendas Novas, a qual ameaçava desabar sobre a via.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel da Assunção*, chefe de lanço de 2.ª classe; *António Guerreiro Silvério, João José Pereira, Augusto Luís dos Santos* e *Sebastião dos Santos*, chefes de distrito; e *Manuel João da Silva Bastos*, subchefe de distrito — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 – Sul.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Acácio da Ressurreição Lopes*, chefe de distrito; *Cesaltino Domingues, Manuel da Ressurreição da Luz* e *José Martins Caldeirinha*, assentadores de 2.ª classe; *Vítor Joaquim Lavouras Anacleto* e *Manuel Gameiro*, serventes de 3.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 58,850 – Vendas Novas, quando estavam de descanso.