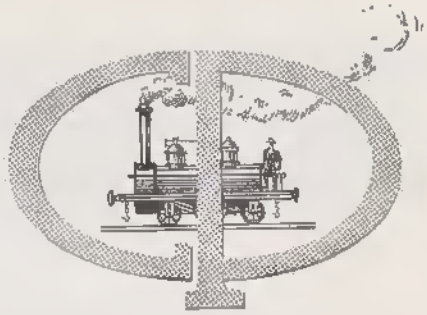
Boletim da C. P.
Número 465
Março de 1968

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 465 • MARÇO 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

Nota de Abertura

O MELHOR CAMINHO

Um acontecimento que não temos dúvida em reputar de sensacional para o caminho de ferro acaba de se verificar na rede federal germânica. Assim o classificamos, ainda mesmo que a essa sensacionalidade corresponda, como adjectivo, mais a decisão que a determinou do que o evento nela contido, porventura mais ou menos previsível por um observador atento das realidades e tendências dos temas de transporte.

Com efeito, e como tantas vezes temos feito eco, o caminho de ferro, definido pelos seus detractores como «o meio de transporte do século XIX», *apresenta sintomas de tão crescente importância que bem pode considerar-se, e com o maior acerto, como* «o meio de transporte do século XXI». *E se a linha do Tokaido já nos introduz nesse século avançado no que se concerne à técnica ferroviária, na Alemanha Federal surge agora uma corajosa resolução susceptível de revolucionar as relações entre o caminho de ferro e o seu mais directo competidor — o transporte por estrada.*

É o caso do ministro dos Transportes da Alemanha Federal, dr. Georg Leber, ter conseguido obter a aprovação do seu Governo para um projecto que supera em muito as mais optimistas ambições dos estrénuos defensores da via férrea. Na nossa opinião, bastante mais do

que uma batalha ganha pelo caminho de ferro, essa resolução governamental deve constituir o preâmbulo da necessária e devida harmonia entre ambos os meios de transporte contendores. Ela marca o propósito firme de levar as coisas pelo «melhor caminho» — *isto é pelo caminho que a cada coisa corresponde.*

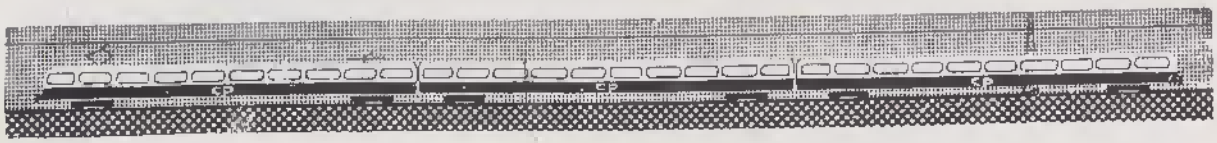
A enérgica decisão do dr. Leber consiste em proibir totalmente o trânsito por estrada de mercadorias em veículos pesados de longo curso. Repare-se: não se trata de medidas condicionais — mas apenas, de uma estrita proibição, simples e puramente.

A lógica de tal resolução, do ponto de vista do interesse nacional, conhecem-na bem todos. É bem óbvia. O transporte em camiões pesados exige gastos de conservação de estrada assaz elevados. O congestionamento do trânsito reclama, por outro lado, montantes ingentes para as suas soluções. E o caminho de ferro oferece, em contrapartida, possibilidades enormes de capacidade de tráfego, sem aumento sensível dos seus gastos, sendo capaz esse aumento do tráfego de extinguir o crónico défice da sua exploração. Mas para isso faltava ùnicamente uma decisão — a decisão que o ministro germânico revelou agora possuir em grau tão superlativo.

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães custaram ao Estado, em 1966, mais de quarenta mil milhões de pesetas (20 milhões de contos). O saneamento das suas finanças é, pois, um problema de insuperável interesse nacional. As medidas preconizadas pelo ministro Leber compreendem também o encerramento de 6500 quilómetros de linhas não rentáveis e a eliminação de 82 mil empregados da organização ferroviária alemã. Igualmente está proposto exigir aos camiões de mais de quatro toneladas uma pesada taxa por tonelada-quilómetro transportada. A saúde financeira do caminho de ferro exige estas e outras medidas consideradas fundamentais para a liberdade da eleição desse meio de transporte — necessário, prático e eficaz.

Custa quase tanto rebocar comboios vazios como carregados. E os sucessivos e crescentes «engarrafamentos» da circulação rodoviária podem encontrar no caminho de ferro poderoso paliativo. Eliminar o défice de exploração deste representa uma medida de sanidade financeira. Todos estes motivos são determinantes suficientes para se levarem as coisas «pelo melhor caminho». *Que, neste caso é o caminho de ferro.*

(Ferrocarriles y Tranvías)



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

As indústrias de material eléctrico

PELO ENG. JOSÉ VALÉRIO VICENTE JÚNIOR
CHEFE DO SERVIÇO DE ELECTROTECNIA

I — A electricidade no caminho de ferro

A inauguração da primeira linha ferroviária teve lugar a 15 de Setembro de 1830, entre Liverpool e Manchester, numa extensão de aproximadamente 60 km, utilizando as locomotivas a vapor construídas por Stephenson.

Nos primeiros 50 anos, os caminhos de ferro foram explorados ùnicamente por êste tipo de tracção, pois só a 31 de Maio de 1879, na Exposição Industrial de Berlim apareceu o primeiro comboio eléctrico, que transportava cerca de uma vintena de pessoas a uma velocidade de 12 km/hora. Em 1881, em Paris durante a Exposição Internacional de Electricidade circulou em França o primeiro comboio eléctrico, ligando a Praça da Concórdia ao Palácio da Indústria.

Havia cerca de dez anos, que se tinha considerado como concluído, o dínamo, e que portanto, a electricidade era susceptível de ser aproveitada industrialmente.

A estes primeiros ensaios de Caminhos de Ferro Electrificados, seguiu-se em Inglaterra a inauguração em 1903, da linha de Londres a Brighton, electrificada à tensão de 6000 volts, 25 Hz.

Mas, sòmente a partir de 1910-1916 algumas Administrações ferroviárias começaram a interessar-se pela electrificação das suas redes, e daí o aparecimento de diferentes sistemas de tracção eléctrica.

Os engenheiros encontravam-se ao tempo, em presença de duas tendências:

— numa, considerava-se o problema da utilização da energia sobre a locomotiva, utilizava-se portanto o motor de tracção em corrente contínua, que era e é o melhor motor para êste fim: como não se sabe transformar dum modo simples a tensão em corrente contínua, era necessário adoptar para o equipamento aéreo (catenária) uma tensão igual à tensão de funcionamento dos motores de tracção e restante equipamento das locomotivas 1500 ou 3000 volts; por este motivo, havia grandes intensidades de corrente nas linhas de contacto e para não haver quedas de tensão proibitivas, grandes secções nesta linha e as subestações ficavam muito próximas;

— na outra, considerava-se o problema do transporte de energia, utilizando portanto a corrente alterna e instalando um transformador na locomotiva; deste modo podia-se escolher livremente a tensão da linha de contacto (11 000 volts na América e 15 000 volts na Europa) e uma tensão baixa para os motores de tracção; a catenária, como não transportava grandes intensidades de corrente, alijeirava-se consideràvelmente; as subestações são constituídas por simples transformadores e podem ser muito espaçadas, cerca de 50 km em média.

Entretanto, em Portugal o caminho de ferro inaugurava-se a 28 de Outubro de 1856 no troço de linha de Lisboa ao Carregado, isto é, 26 anos depois do comboio inaugurado em Inglaterra.

Quanto à utilização da electricidade para a tracção, temos em 1926 a electrificação da linha de Lisboa (Cais do Sodré) a Cascais, em 1500 volts corrente contínua, e nas cidades de Lisboa e Porto, os transportes colectivos, com centrais próprias, utilizam também a tracção eléctrica.

Cerca de 1930, estudou-se a possibilidade da electrificação da linha de Sintra, tendo-se na altura, escolhido como tipo de corrente a corrente contínua.

Com a criação da rede eléctrica nacional e a construção das grandes barragens, terminada a última Guerra, de novo se pensou em electrificar as vias férreas portuguesas. Assim, em 1947-1948, fizeram-se os primeiros estudos para a electrificação da linha do Norte e retomou-se o estudo da electrificação da linha de Sintra.

Porém, só mais tarde, durante a vigência do I Plano

N. R. — *Texto da palestra pronunciada na Ordem dos Engenheiros, no ciclo de conferências ferroviárias.*

de Fomento (1953-1958) foi possível iniciar a electrificação das nossas vias férreas.

Nesta altura, tinham terminado com êxito os ensaios feitos pelas S. N. C. F. na linha do Hollenthal, na Alemanha, e na linha de Annecy, em França, para a utilização da corrente de tracção à frequência industrial.

Este novo sistema de tracção conciliava as vantagens das instalações ligeiras para o equipamento aéreo e a integração do caminho de ferro na rede industrial.

Relativamente à corrente contínua, 1500 volts, este sistema apresenta as vantagens:

— das linhas de distribuição em alta tensão desaparecerem em grande parte, com benefício de um menor custo, da ordem dos 72 a 73 %;
— das subestações serem muito mais baratas, e em menor número, o benefício é da ordem dos 84 a 85 %;
— do equipamento aéreo ser muito mais leve, com economias da ordem dos 35 %.

Na média geral, compreendendo o preço do material motor, o custo total baixa para 30 % menos, sobre os investimentos relativamente à corrente contínua.

A utilização da corrente industrial em tracção eléctrica, é bom esclarecê-lo, era uma velha aspiração dos caminhos de ferro, que só foi possível realizar por se terem vencido as dificuldades técnicas que impediram durante 50 anos de fazer boas locomotivas com a catenária alimentada a 50 Hz.

Portugal pôde, portanto, ao iniciar a electrificação dos seus caminhos de ferro, aproveitar-se deste facto e, assim, fomos dos primeiros países a electrificar em 50 Hz, ao lado da França e da Turquia.

Posteriormente, electrificaram as suas linhas férreas em corrente industrial a Índia, a Rússia, o Japão, a Inglaterra, a China, o Katanga, a Jugoslávia, os Estados-Unidos, a Finlândia e a Argentina.

O serviço ferroviário com a locomotiva a vapor está a baixar em todo o Mundo, sendo substituída pela tracção eléctrica e pela tracção diesel.

Já fizemos uma breve referência ao modo como evolucionou a tracção eléctrica, mas não nomeámos as vantagens que apresenta e são nomeadamente:

— uma maior rentabilidade das locomotivas eléctricas e as maiores velocidades que permitem obter no transporte de passageiros e mercadorias, além da ausência de fumos, poeiras, ruídos, etc.

Quanto à locomotiva Diesel, Portugal começou a utilizá-la em 1948, no serviço de grande linha, quando noutros países da Europa ainda só era utilizada no serviço de manobras ou de mercadorias, e anàlogamente à locomotiva a vapor, representa uma central móvel de energia.

O motor Diesel produz a energia que se transmite aos rodados através de um sistema que permite variações de força de tracção e de velocidade.

Neste sistema de transmissão há que considerar três tipos:

— a transmissão de energia faz-se por meios puramente mecânicos;
— meios eléctricos;
— meios hidráulicos.

A transmissão puramente mecânica, por meio de engrenagens, só interessa em geral tratando-se de potências muito pequenas.

A transmissão eléctrica é a que até hoje tem conhecido maior desenvolvimento. É segura em serviço e fundamentalmente utiliza elementos construtivos, com provas já dadas na tracção eléctrica.

A transmissão hidráulica substitui o gerador e os motores de tracção por meios hidro-mecânicos.

No gráfico que se apresenta verifica-se, para os últimos 10 anos, a importância, cada vez maior, que tem tido a tracção eléctrica e a tracção diesel-eléctrica nos percursos dos nossos engenhos tractores.

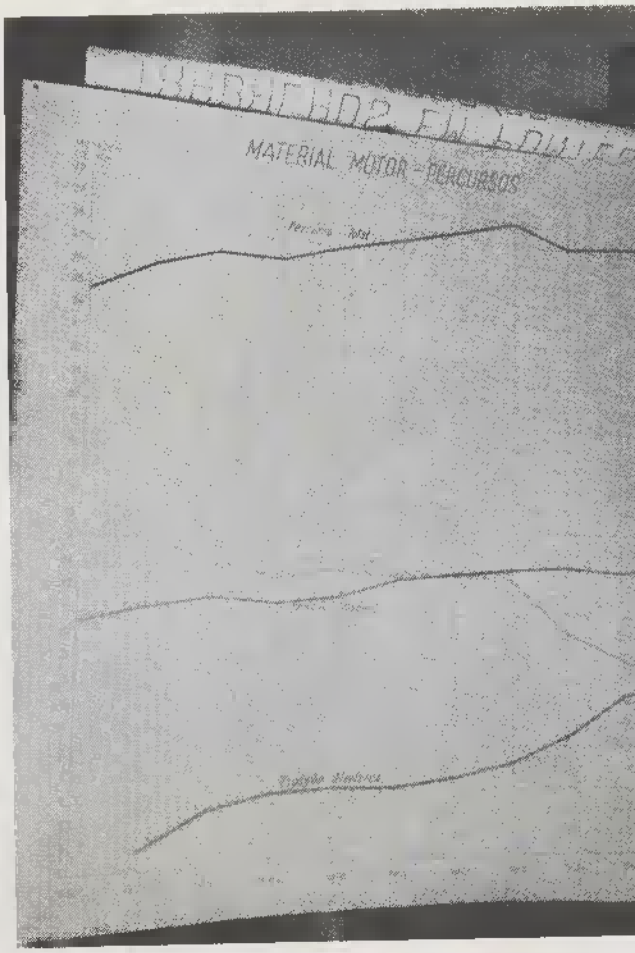


Gráfico comparativo dos percursos de tracção eléctrica, diesel e a vapor na rede da C. P., no último decénio

Quanto ao tráfego, tem-se que nos 10 % da linha electrificada (linhas do Norte e Sintra) são rebocados por máquinas eléctricas, locomotivas e automotoras mais de 50 % do tráfego total da rede.

II — As indústrias de material eléctrico para as instalações fixas do caminho de ferro

Ainda que o caminho de ferro tenha nascido no período da máquina a vapor, quando ainda era desconhecido o aproveitamento industrial da electricidade, as suas instalações fixas ou de apoio (caso das oficinas) foram também, a partir dos fins do século passado, fortemente influenciadas pelo desenvolvimento da indústria eléctrica.

E assim, nas suas oficinas, o caminho de ferro, começou a utilizar o equipamento eléctrico, à medida que este era posto à disposição da indústria.

Devido ao aumento de circulações nas linhas férreas e às suas maiores velocidades, foi necessário efectuar as primeiras instalações de segurança (sinalização). Estas, constituídas inicialmente por meios puramente mecânicos, desenvolveram-se de tal modo, que deram origem a um novo ramo na indústria, o que trata pràticamente só da sinalização ferroviária.

Quanto às telecomunicações, o caminho de ferro foi utilizando os progressos realizados neste campo à medida

que eles se iam efectuando, adaptando-os nalguns casos particulares às suas necessidades. Tendo começado pela exploração telegráfica, evoluiu posteriormente com a utilização do telefone e da T. S. F.

Para o equipamento aéreo da tracção, o caminho de ferro aproveitou-se mais uma vez dos elementos utilizados noutras indústrias, caso dos elementos usados na construção das grandes linhas de distribuição de energia, que foram convenientemente adaptadas aos condicionamentos impostos pela exploração ferroviária.

III — As indústrias de material eléctrico para instalações no material circulante

Como para as instalações fixas o caminho de ferro foi-se aproveitando do progresso que se ia realizando noutros campos da técnica para adaptá-lo às necessidades do seu material circulante.

Passados poucos anos, após o aparecimento do motor eléctrico, vemos imediatamente o seu emprego na tracção ferroviária.

A utilização do motor de corrente contínua, embora se trate do melhor motor para a tracção, deu origem às locomotivas e automotoras de corrente contínua 1500 e 3000 volts. Contudo, este modo de tracção, por motivos diversos, não dava inteira satisfação a todas as Administrações ferroviárias.

Por este motivo, desenvolveu-se também a electrificação em corrente alterna, na qual automotoras e locomotivas utilizavam, por dificuldades técnicas na construção dos motores monofásicos de colector, frequências especiais de 16 $^2/_3$ Hz, na Europa, e de 25 Hz, na América.

Quando à volta de 1950, a S. N. C. F. recomeçou as experiências para a utilização da tracção em corrente alterna 50 Hz, partiu da permissa de que os progressos técnicos realizados no campo eléctrico permitiriam às indústrias de material eléctrico, construir, em 1950, motores monofásicos de colector de 50 Hz, tão bons como os construídos em 1916-1920, que já tinham dado as suas provas.

Contudo, os progressos realizados no campo da rectificação da corrente, inicialmente com os rectificadores monofásicos de vapor de mercúrio e ùltimamente com os rectificadores secos, nomeadamente de silício, já aplicados nos nossos caminhos de ferro, vieram alterar completamente as condições postas, permitindo conciliar as duas tendências existentes, de instalações leves para o transporte de energia e do motor de corrente contínua para a tracção.

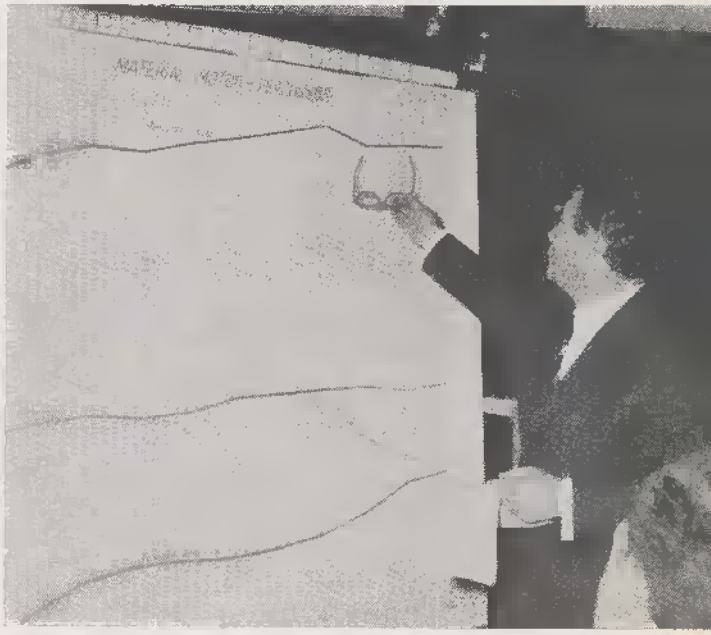
Os progressos realizados na indústria de construção dos motores Diesel, permitiram que fosse possível a sua adaptação, como já referimos, ao caminho de ferro, dando origem às locomotivas e automotoras diesel-eléctricas quando utilizam a transmissão eléctrica, empregando motores de tracção em corrente contínua.

IV — Colaboração das indústrias portuguesas de material eléctrico no desenvolvimento do caminho de ferro

Referimos os progressos realizados pelo caminho de ferro desde os tempos distantes da sua inauguração até aos nossos dias e vimos também, como se foi adaptando e aproveitando dos progressos técnicos que a indústria eléctrica punha à sua disposição.

Nos últimos anos, isto é, durante a vigência do I e II P. F. e do Plano Intercalar de Fomento, temos verificado, nomeadamente na electrificação dos caminhos de ferro (linhas do Norte e de Sintra), o apoio que recebemos da indústria nacional, porquanto esta está actualmente em condições de nos fornecer uma elevada percentagem de material; e tanto assim é que, se os enumerarmos, encontramos os seguintes fornecimentos:

a) *Equipamento aéreo*



Com notável merecimento, o autor expõe o seu trabalho sobre material eléctrico

Isoladores, fio de contacto, cabos em cobre ou bronze, peças fundidas em aço ou bronze para acessórios, galvanização de postes, etc.

b) *Subestações*

Transformadores de potência, disjuntores, seccionadores, cabos isolados ou não, todas as estruras metálicas, etc.

c) *Sinalização*

Todos os cabos, bem como as estruturas metálicas para instalações de sinais, armários, etc.

d) *Telecomunicações*

Todos os cabos telefónicos armados ou não, centrais telefónicas, aparelhos telefónicos, etc.

e) *Material motor (locomotivas e automotoras)*

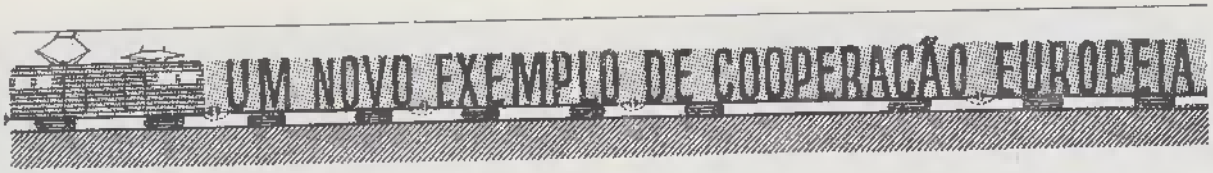
Ainda que tenha sido importada toda a aparelhagem de potência e medida, verificou-se que parte do material necessário a instalações, tal como cabos e isoladores, puderam ser fabricados em Portugal.

Estas mesmas condições podem observar-se para as locomotivas e automotoras diesel-eléctricas.

Quanto à conservação corrente das nossas instalações fixas ou móveis, cada vez mais, viremos a necessitar do apoio da indústria nacional, nomeadamente para o fabrico de peças de substituição por desgaste ou envelhecimento, ou para reparação das que se tenham avariado.

Nas nossas oficinas proceder-se-á sòmente à substituição ou aplicação destas peças.

Evidentemente que isto não significa que os caminhos de ferro tendam a abandonar, em favor da indústria privada, a reparação do seu material. As exigências da exploração ferroviária e do serviço público que representam não lho permitiriam. Significa, sim, que a técnica evoluiu de tal modo que as reparações se processam de modo diferente.



A REVOLUÇÃO DO "TRANSCONTENTOR" E O SEU FUTURO NAS REALIZAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO EUROPEUS

A União Internacional dos Caminhos de Ferro, pela voz do director comercial da S. N. C. F., M. Delacarte, apresentou recentemente, em Conferência de Imprensa, as decisões das redes ferroviárias europeias e as suas intenções para o futuro, a propósito de um grande problema da actualidade: a evolução de grandes contentores, que correspondem às normas mundiais da I. S. O. (1), denominados pela U. I. C.: «TRANSCONTENTORES».

O emprego de contentores nos transportes terrestres e marítimos não é novo; a inovação revolucionária realizada pelos americanos foi conceber e construir contentores de grandes dimensões e navios especialmente adaptados para os transportar.

Desde 1965, quando estes novos engenhos de transporte começavam a aparecer nas linhas do Atlântico Norte, que a U. I. C. criou um grupo de trabalho — o «Pushing Group des Transcontainers» — em que personalidades pertencentes às diversas redes ferroviárias interessadas foram encarregadas, sob a presidência de M. Delacarte, de definir a política de emprego dos transcontentores pelos Caminhos de Ferro europeus, tanto no tráfego transoceânico como no tráfego intraeuropeu.

As primeiras medidas tomadas tinham por objectivo oferecer o melhor serviço possível ao tráfego que chegava então aos portos.

Após terem-se designado as estações (cerca de 160 na Europa Ocidental) susceptíveis de receber este tráfego, empreendeu-se a adaptação dos seus equipamentos de manutenção às novas necessidades e a organização do transporte rodoviário ao domicílio.

A elaboração da tarifa internacional 9145 (TRANSCONTENTOR-TARIFA) permitia dar a conhecer os preços aplicáveis nas principais ligações, à partida ou à chegada aos grandes portos europeus, ligações para as quais se ofereciam as melhores condições de encaminhamento, graças à utilização dos comboios rápidos de mercadorias, principalmente os TEEM.

Estas medidas permitiram ao Caminho de Ferro ver confiar-se-lhe uma parte considerável do tráfego, muito importante — 80 a 90 % — à partida de um dos grandes portos, e da ordem de 10 a 20 % noutros portos, devido a razões locais temporárias.

Outros progressos são de prever, porque os estudos do «Pushing Group» devem conduzir a novas realizações.

A mais espectacular consiste na criação de uma Sociedade Internacional: INTERCONTAINER.

O objecto desta Sociedade é oferecer, em tráfego internacional, um serviço completo e preços «de ponta a ponta», sem que a clientela tenha de se preocupar com as fases sucessivas do transporte.

(1) International Organization for Standardization.

A Sociedade INTERCONTAINER será uma Sociedade cooperativa de direito belga, reunindo as Redes europeias interessadas. Os Caminhos de Ferro Alemães, Belgas, Britânicos, Dinamarqueses, Espanhóis, Franceses, Húngaros, Italianos, Luxemburgueses, Holandeses, Suecos e Suíços, contam-se, desde já, entre os membros fundadores.

A Sociedade deverá entrar em actividade nos primeiros meses de 1968 e desempenhar um duplo papel:

— o papel de investimento e de gestão, primeiro no que diz respeito aos vagões e eventualmente aos transcontentores, assim como aos serviços auxiliares do transporte ferroviário; e
— o papel comercial em seguida, levando-a a apresentar-se frente a frente à clientela, como interlocutor único para o tráfego internacional que utiliza esta técnica.

A sua Direcção-Geral ficará instalada em Basileia.

★

A acção da Sociedade será facilitada pelas decisões comuns tomadas no seio da U. I. C.:

— de construir *vagões especiais* concebidos para os transportes de transcontentores, particularmente um vagão de *bogies* que permita transportar a 120 km/h um carregamento de 60 t de transcontentores;
— de realizar *estaleiros terminais* altamente especializados e equipados, que poderão ser ligados entre si e com os portos, por comboios rápidos reservados total ou parcialmente para transcontentores.

A acção da INTERCONTAINER não se limitará ao tráfego marítimo: constituirá, com efeito, um excelente mecanismo carril-estrada, particularmente bem adaptado ao transporte ferroviário, como o demonstraram os BRITISH RAILWAYS ao realizar com os comboios FREIGHTLINER uma modificação radical na sua exploração.

As redes europeias da U. I. C. estão convencidas do interesse da nova técnica e vão até encarar, para circularem sem triagem entre os grandes centros nacionais ou europeus, «comboios blocos» de transcontentores, cuja distribuição ou concentração se poderia fazer por estrada.

Assim, a flexibilidade do serviço rodoviário poderá combinar-se a baixo preço de custo com a segurança do transporte ferroviário, para oferecer um serviço realmente satisfatório à parte da clientela que ainda não pôde beneficiar do serviço a domicílio directo, sob a forma de ramal particular.

Luzida homenagem do C.F.P. à Banda de música dos ferroviários

pelo seu excelente comportamento no festival de Nancy

O Clube Ferroviário de Portugal comemorou condignamente no passado dia 16 de Dezembro o 6.º aniversário da sua fundação. Para o efeito, além de organizar um programa festivo de nítido agrado dos seus associados, resolveu proceder à condecoração de todos os músicos da Banda que tão assinalado êxito alcançaram no festival de Junho último, em Nancy, num certame F. I. S. A. I. C., onde, concorrendo com onze bandas ferroviárias europeias, se guindaram ao primeiro lugar, *ex-aequo* com a Banda de Milão.

A sessão foi presidida pelo sr. dr. Élio Cardoso, como representante em Portugal da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), ladeado pelos srs. inspector Artur Ferreira, presidente da assembleia geral do Clube, José Araújo Pereira, presidente da direcção, engs. João Carlos Marques

Entre calorosos aplausos da assistência, o dr. Élio Cardoso faz a imposição da medalha comemorativa da viagem a Nancy ao maestro da Banda dos Ferroviários tenente Silvério Pereira de Campos

A Banda dos Ferroviários Portugueses num momento do seu magnífico concerto

Bela e José Luís Batalha Jardim e ainda do representante da Federação das Colectividades de Recreio, sr. Humberto d'Ávila.

A primeira parte do programa foi preenchida por um notável concerto da Banda dos Ferroviários dirigida pelo seu maestro sr. tenente Silvério Marques Pereira de Campos. A partitura, nessa noite ampliada, incluiu os mesmos trechos que os executados em Nancy, com tão vivo agrado:

Poeta e Aldeão	de *Suppé*
Fantasia de Bombardino (solista: José A. Caldeira)	de *Bellini*
Rapsódia Eslava n.º 1	de *Friedemann*
Festa da Serra do Pilar ..	de *Sousa Morais*
«Suite» Alentejana	de *L. de Freitas Branco*
Uvas do Douro	de *Duarte Pestana*
Amores de Pedrógão	de *A. Lourenço*
Hino do Clube	de *Serra e Moura*

No final de tão magnífica intervenção o sr. Rui Lobão Sanches, secretário do Clube, historiou a triunfal viagem da Banda a terras gaulesas e reiterou o reconhecimento do C. F. P. pelas facilidades que a Administração concedeu para a deslocação dos 47 músicos a Nancy, bem como a confiança depositada pelos altos dirigentes da Empresa na missão que tão honrosa e patriòticamente se cumpriu.

Procedeu-se em seguida à chamada e condecoração individual dos elementos da Banda, cada um calorosamente aplaudido pela assistência. A imposição das medalhas foi feita pelos componentes da Mesa de Honra.

E o Clube Ferroviário de Portugal que teve igualmente valiosa intervenção, por associados seus, no concurso de pinturas e esculturas FISAIC de Karlsruhe, na Alemanha, realizado em Junho de 1967, aproveitou esta sua grandiosa festa para entregar aos ferroviários que por seu intermédio participaram no certame, os diplomas de honra com que a organização FISAIC alemã os distinguira. Eram eles, os srs. Manuel Mourato Peliquito e Manuel dos Santos Jurado, este infelizmente já falecido, motivo porque a entrega do prémio se fez a título póstumo, a um dos membros do Clube.

A segunda parte do programa decorreu com a exibição do moderno documentário cinematográfico *O Comboio*, uma co-produção das Relações Públicas da Companhia. A terceira parte, constou de um programa de variedades musicais, executadas ao piano pelo maestro José Joaquim Rosa e interpretadas pelos seguintes elementos do Grupo Cénico e de Variedades do C. F. P.: Maria Amélia Pereira, Maria do Carmo Nunes, Utilde Figueiredo, Carlos Camilo, Fausto de Sousa, Francisco Abrantes, Jacinto Valente, José Amílcar, José Gomes e José M. Fernandes.

A encerrar a sessão a direcção do Clube obsequiou os seus convidados com uma lauta ceia.

Um dos participantes no Concurso Internacional de Pinturas e Esculturas dos Ferroviários, de Karlsruhe, recebendo das mãos do dr. Élio Cardoso, representante da FISAIC em Portugal, o diploma de honra com que foi distinguido pela organização alemã

O maestro, dirigentes e acompanhantes do C. F. P. que se deslocaram a Nancy, após receberem as medalhas de consagração de apreço do Clube

A CRIANÇA E O DESPORTO

POR MANUEL DA FONSECA VAZ
AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 1.ª CLASSE

O facto de ter sido educado no Instituto dos Pupilos do Exército, modelar estabelecimento de ensino, fundado no advento da República em Portugal, para os filhos de militares, onde permaneci 12 anos, leva-me a abordar, ainda que pela rama, um assunto tão premente como o da criança e o desporto.

De facto, durante essa dúzia de anos que ali estive foi-me dado constatar que cerca de 95 % dos alunos nutriam uma grande aversão pelas práticas gimnodesportistas.

A circunstância de a equipa de atletas, nesse longo período escolar, nunca ter ultrapassado duas dezenas em cada ano, revela bem o que afirmo. Ainda mais, nesses 12 anos em que perpassaram pelo Instituto cerca de 2000 alunos, o número de atletas não ultrapassou a casa dos 100.

Os desportos que nos Pupilos do Exército se praticavam eram, além do atletismo, o futebol, o basquetebol e a esgrima de florete.

Infelizmente nesse tempo não se praticava natação nem ténis, desportos que eu considero fundamentais e que hoje pratico intensamente e com paixão.

Numa escola onde a ginástica era obrigatória e os professores eram realmente bons e exigentes, custa a acreditar que o número de atletas fosse tão exíguo, mas os factos não o desmentem, pois infelizmente o desporto em Portugal é manifestamente fraco em comparação com o que se passa nos outros países.

Passados tantos anos e apesar de o Estado ter gasto verbas avultadas em recintos desportivos, como o Estádio Nacional, situado no formosíssimo vale do Jamor, constato com mágoa que a maior parte dos desportistas que frequentam os *courts* de ténis já ultrapassaram os 40 anos e que a ausência de crianças, num sítio tão aprazível e salutar, é completa.

Se, na realidade, como afirma constantemente o ilustre professor da cadeira, a Higiene Escolar deve começar pela instrução primária, o desporto também deve ali começar, quer dizer, o aluno deve ser orientado para num futuro mais ou menos próximo praticar determinado desporto de harmonia com o seu gosto.

Este estímulo pode ser provocado:

— Pela persuasão e propaganda;
— Pela exibição de filmes desportivos;
— Pela presença dos alunos em espectáculos desportivos, mormente os de atletismo, ténis, natação e outros, com exclusão do futebol.

Os dois primeiros estímulos teriam a finalidade de provocar o terceiro, seja a presença assídua dos alunos em recintos desportivos e do que me ocuparei com maior desenvolvimento.

De facto, sendo as crianças imensamente receptivas, a sua presença nos campos desportivos provocaria nelas como que a sua integração no jogo a que assistem.

E a este respeito Jean Chateau escreve:

«Ver jogar é já para a criança uma fonte de prazer certo e fácil. Ver jogar é já participar um pouco no jogo, é mergulhar na atmosfera dos grandes. Os jogadores

foram, muitas vezes, na sua infância apaixonados espectadores».

Considero fundamental e mais importante o primeiro estímulo para a obtenção do interesse das massas juvenis pelo desporto.

De facto, uma propaganda bem orientada e persistente, repleta de imagens e biografias dos grandes desportistas, quase que bastava para despertar nos jovens uma maior atracção pelas actividades gimnodesportistas.

E digo gimnodesportistas porque, para se ser um bom desportista, é fundamental possuir uma boa preparação física. O desporto no fundo não é mais do que o complemento da educação física.

Sobre este binómio vejamos o que o prof. Diogo Furtado escreveu:

«Considero as duas formas de actividade física intimamente ligadas e sucedâneas uma da outra. Na educação física procura-se o desenvolvimento físico harmonioso, sem que se atinjam as possibilidades máximas do indivíduo neste ou naquele exercício; no desporto que é complementar desta, mais evoluído o desenvolvimento físico, visa-se então a um resultado máximo que pode ser a performance dum tempo ou dum salto, a perfeição num jogo de conjunto, ou num desporto individual com o objectivo então sempre da vitória».

O desporto tem que ser precedido da educação física necessária, sem a qual se pode tornar uma causa de malefício e sofrimento.

No entanto, os outros estímulos citados viriam completar a acção da imprensa, da rádio e da televisão, poderosos meios de comunicação que urge aproveitar para bem do Desporto Nacional.

A exibição de filmes desportivos de curta metragem deviam servir de introdução aos passeios a campos desportivos e teriam por objectivo, entre outros, esclarecer:

— As vantagens da ginástica no desporto;
— A técnica do jogo que irão apreciar, seja ténis, basquetebol, voleibol, etc.;
— A técnica de determinadas provas de atletismo, tais como: os lançamentos de disco, de dardo, de martelo; os saltos em altura, à vara, em comprimento, etc.;
— A técnica da natação e dos saltos para a água;
— Os inconvenientes do abuso dos desportos;
— A importância do exame médico-desportivo a que o atleta se deve sujeitar periòdicamente.

Enquanto não se interessarem os alunos da instrução primária, bem como os do ensino secundário e técnico, nas actividades, impossível será termos um desporto universitário à altura, condição indispensável para sairmos desta triste situação em que nos encontramos e por demais evidenciada nas diversas Olimpíadas em que temos participado.

Estes passeios aos recintos desportivos podem e devem ser alternados com excursões aos locais mais pitorescos que se situam na vizinhança das escolas que os alunos frequentam e onde as crianças, rodeadas de arvoredo, dispõem de grandes espaços para brincar e para oxigenar os seus pulmões. Os professores que as acompanhem também lhes poderão ensinar os nomes das flores, humildes mas encantadoras, que matizam os vales e os montes, tais como a flor da esteva, do tojo, do linho, etc., bem como o nome dos arbustos, das árvores, dos insectos, etc., que se deparam aos olhos curiosos das crianças que, a brincar, vão tomando contacto com muitas coisas que amanhã terão de decorar nos compêndios escolares.

Também acho vantajoso que de quando em quando se levem os alunos a visitar os nossos museus, dando-lhes a conhecer o nosso património artístico.

E não me façam crer que as crianças que atingiram a terceira infância não possuem interesse pelas coisas artísticas, pois recordo-me de uma vez levar uma criança de 10 anos ao museu de Arte Antiga e não ter passado da primeira sala, pois a criança levara duas horas a examinar os objectos artísticos expostos.

O contacto das crianças com as coisas belas, quer estas se encontrem na natureza, quer nos museus, tem o condão não só de moldar a formação das suas almas como até de provocar nelas um maior amor ao torrão que as viu nascer!

Prémios "Governador-Geral de Angola" e "Governador da Guiné"

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Alferes miliciano Alberto Gomes Vieira, furriel António Fragoso Martins e 1.º cabo Manuel Heliodoro Almeida Figueiredo, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola»; 1.ºs cabos Francisco Almane Sanó e Justo Orlando Lopes dos Reis Nascimento, aos quais foi atribuído o Prémio «Governador da Guiné».

A exemplo de muitos outros casos idênticos e conforme resolução da Administração da Companhia, aos militares em referência foram fornecidos passes gratuitos para visitarem os seus familiares.

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

JOGOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS DE 1968

TIVERAM já o seu início os Jogos Desportivos Ferroviários de 1968, que apresentam algumas alterações, em relação aos moldes em que têm sido disputados nos últimos anos.

Assim, em ténis de mesa, além do habitual torneio por equipas, efectua-se também um campeonato individual aberto a todos os ferroviários e seus filhos com menos de 21 anos. Mas, também o torneio por equipas é organizado de modo diferente do habitual, sendo as equipas distribuídas por duas séries: Norte (Campanhã, Figueira da Foz e Sernada) e Sul (Entroncamento, Lisboa e Barreiro), para apuramento dos dois primeiros classificados em cada série.

Esta fase preliminar é disputada pelo sistema de *poule* a duas voltas, com jogos nos campos de cada um dos adversários. As duas equipas melhor classificadas em cada série irão à fase final, a realizar em fins de Maio na Figueira da Foz, onde se efectuarão as meias-finais e finais do campeonato.

Em basquetebol, o torneio obedece a um programa semelhante ao do ténis de mesa por equipas. Deverão ainda realizar-se na Figueira da Foz as provas de remo e de atletismo.

Realizaram-se já os seguintes jogos:

BASQUETEBOL — Série do Norte

Campanhã, 106 – Sernada, 8

Jogo realizado a 1 de Fevereiro no Campo Eng. Sousa Pires, em Campanhã, tendo as equipas alinhado:

Campanhã — José Varela (*cap.*) (10), José Viseu (47), António Neves (12), Joaquim Oliveira, Abílio Serafim (26), Felisberto Ferreira (9), Nelson Gomes (2), Fernando Pinto e Fernando Leão.

Sernada — António de Oliveira (*cap.*), Firmino Tavares (2), Arménio Cunha (2), João Serra (4), Armindo Rocha, Arão Manuel, Fernando Sousa e Jorge Moreira.

Vitória esmagadora da equipa de Campanhã que revelou bom nível técnico, regular preparação física e excelente sentido de entreajuda. De salientar, os 47 pontos obtidos por José Viseu. Réplica animosa da equipa de Sernada, equipa bastante jovem e pouco rodada que soube, muito desportivamente, encarar a derrota sem azedume. Ao intervalo, Campanhã ganhava por 46-4.

Figueira da Foz, 38 – Campanhã, 44

Jogo disputado a 14 de Fevereiro no Campo Engenheiro Horta e Costa, na Figueira da Foz. Constituição das equipas:

Campanhã — José Varela (*cap.*) (14), José Viseu (16), António Neves (2), Joaquim Oliveira (2), Abílio Serafim (5), Felisberto Ferreira (2), Nelson Gomes, Fernando Pinto e Fernando Leão.

Figueira da Foz — Hermínio Domingos (*cap.*) (4), António Girão, Virgílio Galvão (3), José Mesquita, António Tarrafa, José Girão, António Campos, João Vítor Costa (21), Armando Carvalho (10) e Ramos da Costa.

Jogo muito bem disputado por ambas as equipas, não obstante o facto de estarem ambas pràticamente apuradas, o que proporcionou um espectáculo bastante agradável. As oscilações do marcador, cuja pontuação se man-

A equipa de basquetebol do G. D. dos Ferroviários da Figueira da Foz

teve sempre muito nivelada, não permitiram qualquer previsão do vencedor, que só nos últimos minutos veio a ficar decidido. Todos os jogadores actuaram bem, com especial destaque para Varela e Viseu nos vencedores, e Armando e Vítor nos vencidos. Ao intervalo, o resultado era de 21-17 favorável à Figueira.

TÉNIS DE MESA — Série do Norte

Campanhã, 2 – Sernada, 5

Resultados dos jogos:

Firmino Tavares (Sernada) v. Arlindo Cardoso por 21-18, 21-19; José Mota (Campanhã) v. António Oliveira por 21-15, 15-21, 21-19; Arménio Cunha (Sernada) v. Manuel Soares por 21-16, 21-14; Firmino Tavares (Sernada) v. José Mota por 21-14, 21-15; Arménio Cunha (Sernada) v. Arlindo Cardoso por 21-8, 21-15; Manuel Soares (Campanhã) v. António Oliveira por 21-18, 21-18; Arménio Cunha (Sernada) v. José Mota por 21-9, 22-24, 21-17.

Figueira da Foz, 5 – Campanhã, 2

Resultados parciais:

Manuel Soares (Campanhã) v. Vítor Proa por 21-6, 21-15; Gustavo Rodrigues (Figueira) v. José Mota por 21-13, 21-15; Carlos Santos (Figueira) v. José Araújo por 22-20, 21-6; Gustavo Rodrigues (Figueira) v. Manuel Soares por 21-13, 21-8; José Araújo (Campanhã) v. Vítor Proa por 21-4, 21-14; Carlos Santos (Figueira) v. José Mota por 21-13, 21-15; Gustavo Rodrigues (Figueira) v. José Araújo por 21-5, 21-17.

BASQUETEBOL — Série do Sul

Entroncamento, 25 – Lisboa, 26

Jogo realizado a 3 de Fevereiro no Campo de Jogos do Bairro Camões, em Entroncamento, tendo as equipas apresentado os seguintes jogadores:

Entroncamento — Adelino Seragoila (*cap.*) (4), António Amoroso (2), João Santana (8), Amílcar Ferraz (2), José Baldeiras (5), Joaquim Morcela e António Domingos (4).

Lisboa — Faria Ferreira (*cap.*) (2), Ramiro Ruivo (9), Joaquim da Mota (2), Aníbal Jorge, João Geraldo, José Espadinha, José Caeiro, Eusébio Vaz (7) e José Manuel Lucas (6).

O jogo atingiu fraco nível técnico pois, embora bastante prejudicadas pelo vento e pelas condições do terreno, ambas as equipas têm capacidade para dar melhor rendimento. O jogo foi no entanto ardorosamente disputado, dado o equilíbrio dos contendores, acabando a vitória por sorrir para a equipa de Lisboa que, mais feliz, foi arrecadar preciosa vitória em campo alheio. Ao intervalo, o marcador registava 14-14.

Barreiro, 40 – Entroncamento, 18

Encontro efectuado a 10 de Fevereiro no campo do G. D. dos Ferroviários do Barreiro. As equipas alinharam:

Barreiro — Carlos Alberto (*cap.*) (2), José Valente (13), Rui Pacheco (8), Tito da Silva, António Soares, William Landeiroto, José Gonçalves (11), Augusto Cordeiro, Carlos Piteira (6) e Manuel Forte.

Entroncamento — Adelino Seragoila (*cap.*) (4), António Amoroso (4), João Santana (6), António Martins, Amílcar Ferraz (2), António Domingues (2) e José Fernandes.

Vitória natural da equipa barreirense que utilizou alguns dos seus jogadores suplentes. Ao intervalo, o Barreiro vencia por 16-10.

TÉNIS DE MESA — Série do Sul

Entroncamento, 2 – Lisboa, 5

Os resultados dos jogos realizados neste encontro foram os seguintes:

Batalha Jardim (Lisboa) v. Francisco Seragoila por 21-11, 21-12; António Morais (Entroncamento) v. Joaquim Barrento por 22-20, 21-19; Diogo Silva (Lisboa) v. Vítor Saldanha por 21-17, 21-15; António Morais (Entroncamento) v. Batalha Jardim por 14-21, 21-18, 25-23; Diogo Silva (Lisboa) v. Francisco Seragoila por 21-8, 22-24, 21-19; Joaquim Barrento (Lisboa) v. Vítor Salda-

nha por 21-15, 21-15; Diogo Silva (Lisboa) v. António Morais por 21-15, 14-21, 21-18.

Exibição bastante agradável de Diogo Silva nos vencedores e António Morais entre os vencidos.

Barreiro, 1 — Entroncamento, 5

Resultados parciais:

Armando Sim-Sim (Barreiro) v. Francisco Seragoila por 21-11, 15-21, 21-10; António Morais (Entroncamento) v. Francisco Sim-Sim por 21-15, 21-13; Vítor Saldanha (Entroncamento) v. António Rolão por 21-15, 21-15; Francisco Seragoila (Entroncamento) v. Francisco Sim-Sim por 21-13, 20-22, 24-22; António Morais (Entroncamento) v. António Rolão por 21-16, 21-12; Vítor Saldanha (Entroncamento) v. Armando Sim-Sim por 21-15, 18-21, 23-21.

Boas exibições de Vítor Saldanha e de António Morais.

—*—

PRESENÇA PORTUGUESA NO ESTRANGEIRO

A Selecção Nacional Ferroviária de Basquetebol no Torneio da U. S. I. C.

Graças às facilidades concedidas pelas entidades superiores da Companhia é possível este ano verificar-se novamente a presença de Portugal nos torneios internacionais da U. S. I. C.

Assim, após uma presença prestigiante da equipa portuguesa em 1955, em Lisboa, a que se seguiu prolongada ausência, a selecção nacional ferroviária de basquetebol comparecerá em Estrasburgo no próximo mês de Abril para disputar com mais catorze nações o torneio internacional da U. S. I. C.

Estarão presentes os seguintes países: Alemanha Ocidental, Alemanha Oriental, Bélgica, Bulgária, Checoslováquia, França, Hungria, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Polónia, Portugal, Roménia, Rússia e Suíça. É actual campeã a Bulgária.

Os concorrentes serão sorteados por quatro séries para as quais já foram designados para «cabeças de série» as equipas da Bulgária, Rússia, Polónia e Roménia, ou seja, as quatro primeiras classificadas do torneio anterior.

Numa fase final, também disputada em sistema de *poule*, os vencedores das séries decidirão entre si os quatro primeiros lugares; os segundos classificados das séries jogarão para o quinto a oitavo lugares; e assim sucessivamente.

Frente a equipas com a categoria dos adversários que irá defrontar, as pretensões da nossa equipa não podem ser grandes. No entanto, só com este contacto internacional será possível diminuir a distância que tècnicamente nos separa da maioria das nações concorrentes.

A equipa de ténis de mesa dos Ferroviários do Entroncamento: Vítor Saldanha, António Morais e Francisco Seragoila

Que a nossa presença fique assinalada por uma conduta irrepreensível e que este contacto seja bastante proveitoso, é o que esperamos da nossa delegação, a cujos jogadores daqui enviamos os desejos de boa sorte.

—★—

TORNEIOS REGIONAIS DA F. N. A. T.

Porto

BASQUETEBOL

Terminou a fase preliminar do torneio distrital de basquetebol do Porto, a que concorreram onze equipas que foram distribuídas por duas séries. O torneio foi disputado em *poule* a duas voltas para apuramento dos dois primeiros classificados em cada série. Na série A ficaram apuradas as equipas do Banco Borges & Irmão e do Douro-Leixões. Na série B, a que concorreu a equipa dos Ferroviários de Campanhã, a classificação foi a seguinte:

1.os	Ferroviários de Campanhã	1 ponto
	Banco Português do Atlântico ..	1 ponto
3.º	C. T. T.	4 pontos
4.º	Companhia dos Telefones	6 pontos
5.º	Companhia de Seguros Garantia	8 pontos

As equipas do Ferroviários de Campanhã e do Banco Português do Atlântico, embora ambas já apuradas para a fase seguinte, deverão efectuar um jogo de desempate para disputa duma placa a atribuir ao vencedor da série.

Os últimos resultados obtidos pela equipa do G. D. dos Ferroviários de Campanhã foram os seguintes:

Ferroviários, 79-Garantia, 10; C. T. T., 12-Ferroviários, 44; Ferroviários, 77-Telefones, 28; B. P. do Atlântico, 37-Ferroviários, 50.

Entroncamento

BASQUETEBOL

Ao distrital de basquetebol do Entroncamento concorrem equipas da Casa do Pessoal de Samora Correia, do C. A. T. da Matrena e do G. D. Ferroviários do Entroncamento.

Por virtude do mau tempo foram adiados alguns dos jogos referentes às primeiras jornadas. Entretanto, nos jogos já realizados, a equipa ferroviária averbou uma vitória em casa por 40-8 contra o C. A. T. de Samora Correia, e uma derrota em Matrena, contra a equipa local, por 22-12.

Lisboa

BASQUETEBOL

Encontra-se quase terminado o torneio distrital de Lisboa, tendo a equipa da Cidla já assegurado o respectivo título, obtido com todo o mérito, e devendo a equipa dos Ferroviários do Barreiro, que nas últimas jornadas tem actuado de modo mais compatível com a sua real categoria, classificar-se em segundo lugar. Quanto à equipa dos Ferroviários de Lisboa, batida pela Sacor, dificilmente poderá escapar à última posição.

Os resultados dos últimos jogos em que intervieram equipas ferroviárias foram os seguintes:

Sacor, 47-Ferroviários do Barreiro, 58; Cidla, 63-Ferroviários de Lisboa, 32; Regina, 73-Ferroviários de Lisboa, 37; Ferroviários do Barreiro, 48-Banco Espírito Santo, 32; Sacor, 41-Ferroviários de Lisboa, 31.

Ao fim da décima primeira jornada a classificação é a seguinte:

		V	D	G	Pt
1.º	Cidla	9	1	594-410	1
2.º	Ferroviários do Barreiro	7	3	530-417	3
	Regina	8	3	622-465	3
4.º	Banco Espírito Santo	6	5	562-514	5
5.º	S. C. Guérin	3	7	379-484	7
6.º	Sacor	2	8	315-478	8
7.º	Ferroviários de Lisboa	1	9	376-590	9

De salientar que a única derrota sofrida pela equipa da Cidla lhe foi infringida pelo grupo dos Ferroviários do Barreiro.

TÉNIS DE MESA

Principiou o torneio distrital de ténis de mesa por equipas, tendo-se verificado a inscrição de dezassete equipas, que foram distribuídas por duas séries. Na série B, a que concorre a equipa dos Ferroviários de Lisboa, a primeira jornada ofereceu os seguintes resultados:

Totta-Aliança-I. N. I. I.	5-1
Carris-Companhia das Águas	5-0
Bairro da Encarnação-Labor. Eng. Civil	5-3
Ferroviários-Parry & Son	5-0

● O Conselho de Administração designou o sr. eng. João Maria de Oliveira Martins para representar a Companhia, como vogal-efectivo no Conselho Superior de Transportes Terrestres. Este administrador sucede ao sr. dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, que pediu escusa desse cargo.

● *A Companhia, através do Departamento de Finanças e Contabilidade em colaboração com o Serviço de Organização, Métodos e Formação e a intervenção da firma «NORMA», está estudando a reorganização do registo do ponto do pessoal. Três economistas participam nesse estudo e lançamento de novos métodos de trabalho relacionados com a função «Pessoal».*

● Foi nomeado médico especialista de obstetrícia e ginecologia, em Lisboa, o sr. dr. Luís Carlos de São Payo Meleiro de Sousa, que ocupa a vaga deixada por motivo de reforma do sr. dr. Fernando António de Almeida e Silva Saldanha.

Nesta primeira fase serão apurados os quatro primeiros classificados de cada série para a disputa da fase final.

—★—

BASQUETEBOL FEMININO

Grande Torneio de Lisboa

A equipa feminina de basquetebol do Clube Ferroviário de Portugal continua presente em todas as competições onde possa defrontar os mais fortes grupos nacionais da modalidade. Esta linha de conduta dos técnicos da equipa, revelando bem o cuidado com que encaram a sua preparação, não deixará certamente de, num futuro próximo, dar os seus frutos. Com efeito, a rodagem dada ao grupo no que se refere a jogos de competição é um trunfo valioso para uma rápida valorização dos elementos que o constituem.

Esperemos, em contrapartida, que as jogadoras saibam corresponder do mesmo modo ao interesse que lhes é dedicado, e se lembrem, em seu próprio benefício, que não é sòmente nos jogos de competição que se colhem ensinamentos, mas também e muito especialmente nos treinos de conjunto e de técnica individual.

O Grande Torneio de Lisboa iniciou-se em fins de Fevereiro com a participação dos seguintes clubes:

Série A — Sporting, Algés, Atlético, Hóquei de Sintra, Educação Física e Carnide;

Série B — Nacional de Natação, C. I. F., Moscavide, Ateneu, C. D. U. L. e Ferroviário.

Serão apuradas para a fase final as duas equipas melhor classificadas de cada uma das séries.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

A "Carruagem do Armistício" E A SUA HISTÓRIA

POR VASCO CALLIXTO

Não será, pròpriamente, do tempo dos nossos avós, a história que hoje se conta nestas páginas, pois ela é, afinal, dos nossos dias, reportando-se às três décadas que medearam entre o termo da primeira e o termo da segunda guerra mundial. Mas o interesse do tema, mais para os ferroviários de todo o Mundo do que para quaisquer outros, justifica plenamente que aqui contemos a história da célebre «Carruagem do Armistício», que conheceu a glória da vitória, para depois, amargamente, conhecer o peso da derrota e, por fim, a destruição. Como as pessoas, as coisas também nascem, vivem e morrem, libertando-se ou não do anonimato.

A «Carruagem do Armistício» — melhor será chamar-lhe «dos Armistícios» — ficou célebre no longo historial dos caminhos de ferro, por ter sido escolhida para nela se celebrarem dois actos de capital importância para a sobrevivência dos povos. O armistício de 1918, que trouxe a paz ao Mundo, e o armistício de 1940, que assinalou a perda de uma batalha, foram assinados naquela carruagem histórica, que inglòriamente se perdeu um dia, quando uma afronta estava prestes a ser vingada.

Construída pela Companhia Geral de Construções de Saint-Denis, a que mais tarde viria a ser conhecida por «Carruagem do Armistício» recebeu o n.º 2419 e fez parte duma encomenda de 22 carruagens iguais, feita pela «Wagons-Lits» àquela Companhia, a fim de renovar a frota que circulava na Bretanha e na Normandia. Autorizada a circular em 4 de Junho de 1914, começou por prestar serviço nas linhas Paris-Laval e Paris-St. Brieuc. A 2 de Agosto foi declarada a guerra e a «2419» circulou sucessivamente em diversas linhas, como Paris-Bordéus, Paris-Rennes e Paris-Evreux, até que em Agosto de 1918 assegurou o último serviço para a «Wagons-Lits», no percurso Paris-Trouville. Um mês depois recolheu à estação de Clichy, devido à redução de circulação que a guerra impunha. Carruagem-restaurante muito confortável, a «2419» dispunha de 48 lugares.

Em Outubro de 1918 o comboio do Estado-Maior do Marechal Foch compunha-se de três carruagens, uma carruagem-restaurante, uma carruagem-cama e uma carruagem-salão. Em 29 daquele mês juntou-se àquele comboio a «2419», transformada em carruagem-escritório. O comboio transportou para a floresta de Compiègne os plenipotenciários franceses e foi nas proximidades da estação de Rethondes que a composição se deteve, para ser assinado o armistício de 11 de Novembro de 1918, sobre a grande mesa que as oficinas de Saint-Denis tinham instalado na carruagem com o n.º 2419. A guerra terminou naquele dia em que os alemães aceitaram as condições de paz impostas pelos Aliados e lidas pelo general Weygand na presença do marechal Foch; a partir daquele dia, a «2419» passou a ser uma carruagem histórica. Não o esqueceram, porém, os alemães.

Tendo-se pensado em fazer expor a «Carruagem do Armistício» em diversos países da Europa e até na América, esta ideia veio a ser abandonada e em Agosto de 1919 a célebre carruagem foi oferecida pela «Wagons-Lits» ao Governo francês, passando assim a ser propriedade do Estado, depois de receber uma decoração apropriada. Num medalhão, envolvido por figuras alegóricas, foram inscritos os dizeres: «Nesta carruagem foi assinada em Franc-Port, perto de Compiègne, em 11 de Novembro de 1918, às 5 horas, a convenção de armistício imposta aos Alemães pelos vitoriosos Exércitos Aliados». A entrega oficial da carruagem ao Governo francês teve lugar em 8 de Dezembro de 1920, quando da viagem presidencial a Verdun.

Dividiam-se as opiniões quanto ao destino mais honroso que devia ser dado à «Carruagem do Armistício», até que se decidiu expô-la nos Inválidos, onde se conservou de Abril de 1921 a Abril de 1927. Mas durante aqueles seis anos em que se manteve exposta no pátio do «lugar mais respeitável da Terra» — porque as suas dimensões não permitiram recolhê-la no interior do edifício — a histórica

carruagem foi-se arruinando, devido às inclemências do tempo. Era necessário dar-lhe um abrigo.

Correspondendo a diversas solicitações, a «Carruagem do Armistício» acabou por voltar a Rethondes e aí recolheu a um abrigo especialmente construído para a acolher, que fora erguido por uma generosa subvenção dum milionário americano, grande amigo da França. A inauguração deste abrigo-museu realizou-se em 11 de Novembro de 1927, no nono aniversário da assinatura do armistício, e no exterior foi colocada uma placa dando a saber que «Este edifício, abrigando a carruagem em que foi assinado o armistício de 11 de Novembro de 1918, foi construído graças à generosidade dum amigo da França, Arthur Henry Fleming, de Pasadena, Califórnia (Estados Unidos da América)».

Treze anos se conservou a velha «2419» em Rethondes. Em 1940 começou o seu cativeiro e depois foi a sua agonia. Em 20 de Junho, durante a segunda guerra mundial, os blindados alemães chegaram à floresta de Compiègne, fizeram ir pelos ares a fachada do abrigo-museu que guardava a carruagem e colocaram-na no preciso local onde fora assinado o armistício de 1918. Dois dias depois entrava Adolfo Hitler na histórica viatura, acompanhado por Goering, Reader, Brauchitsch e Keitel, impondo aos franceses o doloroso armistício que Pétain se vira obrigado a aceitar, após a derrota da França. Weygand, que naquela carruagem lera em 1918 as cláusulas impostas aos alemães, comandava então o exército francês vencido.

Não perderam tempo os dirigentes germânicos. A 24 do mesmo mês de Junho a «2419», rebocada por um possante tractor, saiu de Rethondes e foi levada para a Alemanha, ficando exposta durante uma semana em Berlim, em frente da Porta de Brandeburgo. Depois recolheu a uma estação prèviamente escolhida para guardar a valiosa relíquia, nos arredores da capital.

Mas o fim estava próximo, como próximo estava também o fim da Alemanha de Hitler. Evacuada de Berlim em 1944, a «Carruagem dos Armistícios» seguiu para Ohrdruf, pequena cidade da Turíngia, no entroncamento da linha de Eisenach a Gotha, e aí acabou tràgicamente os seus dias. Logo que os blindados americanos ali chegaram, um destacamento SS, agindo segundo ordens recebidas, fez destruir a viatura e com ela se perdeu o original do Tratado de Versalhes, que os alemães tinham exposto na carruagem, durante a sua permanência em Berlim.

Curioso será ainda citar o destino de algumas «irmãs-gémeas» da célebre carruagem «2419», ou seja, das que foram encomendadas ao mesmo tempo pela «Wagons-Lits». Três dessas carruagens, a «2407», a «2416» e a «2423» foram também destruídas durante a guerra, a primeira em Belgrado em 1944 e as outras duas nos Países Bálticos em 1941. Oito carruagens prestaram serviço na China até 1947 e outras foram para a Turquia, Grécia, Roménia, Marrocos e Bélgica. Em 1958, apenas a «2424» continuava a circular, na Finlândia.

Crónica da aldeia

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO
INSPECTOR DE RECEITAS DE 1.ª CLASSE

EUFORIA no Douro. Faina das vindimas, que é ao mesmo tempo festa de colheitas. Férias para quem precisa de viver esta época, e férias para quem goza este espectáculo de cor, de movimento.

Sempre me apetece o vir por aí acima, nesta quadra do ano; é como se se tratasse de uma romagem de saudade; é como se do berço me acenassem com veemência, para regressar à terra natal.

Já não venho no comboio até ao Tanha e daqui para casa, a pé, como antigamente. A poesia desfaleceu. Chego à Régua e num pulo, utilizando um táxi, eis-me na velha aldeia. Olho em volta. Caminhos ínvios e ribeiros secos; casas e vinhedos; o rio pequenino a entregar mais abaixo, com deleite, as suas águas sussurrantes ao Corgo; a igreja paroquial e mais acima a casa de todos — o cemitério. Tudo sensìvelmente igual, mas muitíssimas cruzes no pensamento, que é lembrança dos que transpuseram os umbrais do Além, nestes últimos doze meses. É o desbobinar da vida, ao encontro do definitivo, que é a Morte.

A romagem é de saudade e por isso os olhos vagueiam, o pensamento espraia-se. Não são os interesses materiais mas tão sòmente os sentimentais, que me arrancam à vida citadina — ao labor profissional, às tertúlias que complementam a existência. Mas o coração manda que se visite o torrão natal, num movimento de evasão do quotidiano, ao menos uma vez por ano e com certa demora. E há que aceitar a determinação, onde a emotividade entra sempre, em linha de conta. Tudo o que enxergo por aqui está visto e revisto, mas nunca me canso de ver as coisas mais uma vez, muitas vezes, sempre; estas terras sagradas do Douro, onde nasci e me criei.

Vem-me à lembrança a mocidade distante, o tempo em que frequentava a escola primária, numa sala ampla e cheia de luz, em casa particular, que cedeu o lugar a um edifício próprio. A «menina dos cinco olhos» era um pesadelo, então, para quem não soubesse as lições. Tal «menina» impunha respeito e temor. Estava presente em todos os actos da aprendizagem. Quem não soubesse as lições — apanhava com ela.

Mais tarde, já a desabrochar para o trabalho, e bem cedo principiado, era o entusiasmo para bem servir a causa ferroviária, que ia iniciar. A estação do Tanha traz-me à lembrança essa época distante. Vejo-a agora, branquinha como um pombal e aconchegada à beira da encosta xistosa, com grinaldas de formosos cachos à ilharga, mas dormindo como que esquecida das gentes. Falta-lhe uma rua de acesso condigno, e que esteja em relação com as necessidades actuais. O tempo dos carros de bois a chiar pelos caminhos ínvios, já passou há muito...

Mas esta estaçãozinha, que no passado teve um movimento imenso, poderá dormitar para todos, mas nunca para aqueles que ali iniciaram a carreira ferroviária e que, pela vida fora, sempre ficaram presos pelo coração, ao Caminho de Ferro, e de cujo número faço parte. Naqueles tempos já recuados em que poderia haver algo de mau (o absoluto não existe) mas em que o espírito de concórdia era o dominante, naqueles tempos já recuados, vinha dizendo, havia a devoção pelas causas justas, o entusiasmo pelo bem comum, o sentimento da fraternidade, o espírito da camaradagem e da disciplina. Não se mentia como hoje, e as pessoas mostravam-se tal qual o eram. O civismo, então, procurava cada um ditá-lo a si próprio. Havia respeito pelas pessoas e pelas coisas. O que não havia nessa época, isso não, era a propaganda desenfreada que hoje se verifica em tudo, e para tudo.

O sentimento do dever cumprido e da ajuda mútua, o espírito de equipa e de camaradagem, não eram nos meus recuados tempos da juventude, palavras vãs. Esses altos conceitos existiam, eram o dominante. O egoísmo e o salve-se quem puder, é na época que decorre a palavra de ordem. Sinal dos tempos, de muita técnica e pouco espírito...

*
* *

Mas agora reparo. A divagação já vai longa, e há que lhe pôr termo. Encontro-me em terras do Alto Douro, terras sagradas que produzem um néctar famoso em todas as partes do Mundo, mas que não têm a independência económica a que têm pleno direito. São terras de heróis pelo trabalho que os seus naturais despendem, e para que as fragas produzam vinho de deuses, frutos deliciosos, hortaliças sem par. Terras de heróis, sim, mas também terras de escravos.

Parece-me que ninguém mais do que os trabalhadores

No fundo do vale corre o rio Tanha, e a meio da encosta a estrada que vai para a Régua.

No primeiro plano, a estrada da Régua para o Tanha, o rio Corgo e a linha do Vale do Corgo. Ao fundo, a ponte sobre o Corgo, comum às linhas do Douro e Corgo

hercúleos do Douro, debaixo dum sol tropical, seria capaz de fabricar à força da dinamite ou da manobra de longas alavancas de aço, a terra que há-de produzir o Vinho do Porto.

O Douro, que por vezes é um brazeiro terrível, precisaria de erigir um grande monumento aos seus pequenos lavradores e aos seus grandes trabalhadores, e digo a uns e a outros, porque, ambos são heróis e escravos da terra que produz o vinho. Com efeito, a devoção que têm pelas suas vinhas, o carinho com que as tratam, a tenacidade com que lutam para manter a cultura dominante, tem o seu quê de heróico, e a escravidão vem-lhes do estado de espírito com que se afadigam, um ano inteiro em volta das suas cepas. Choverá? Não choverá? Os nevoeiros não virão trazer o míldio devastador? Não se desencadeará uma trovoada que destrua o labor de um ano inteiro de trabalho?

O esforço despendido durante os doze meses do ano: desde a escava até à redra e passando pelas sulfatações; desde a poda até à amarra dos pâmpanos e à desfolha; desde a espampa até aos preparativos da vindima, são uma epopeia de humildes.

O fabrico do vinho é finalmente, a apoteose de um ano total de canseiras e de devoção, de lutas e de constrangimentos. Ah! O Vinho do Porto deveria ser bebido de joelhos, elevando a alma como numa prece...

* * *

O Sol já não dardeja. Inclina-se para o ocaso. Os cabeços das montanhas que cercam a minha aldeia, cobrem-se de um amarelo torrado, doce e aveludado, que tão caro nos é à alma. Da torre da velha igreja da minha terra, situada no fundo do vale e abraçada pelo rio Tanha, está prestes a subir o brônzeo som das Avé-Marias.

Já fumegam alguns casais, anunciando que são horas de tratar da ceia.

Daqui a pouco ver-se-á nas encostas, Loureiro e Fontes, Cambres e Fontelas, o faiscar da luz eléctrica. Será noite cerrada.

O OUTONO
em terras do Alto Douro

No passado dia 5 de Novembro foram algumas terras da região vinhateira do Alto Douro visitadas por um grupo de 5 jornalistas ingleses, acompanhados de um fotógrafo e de um delegado do S. N. I., de Lisboa.

Utilizaram a Automotora n.º 6001, que partiu do Porto às 8 h. 25 m. e chegou ao Pinhão às 11 h. 28 m., tendo seguidamente utilizado dois automóveis, nos quais visitaram Favaios e Alijó, onde almoçaram. Seguidamente fizeram novas visitas, para contemplar os aspectos paisagísticos do Outono em terras do Alto Douro, tendo ficado encantados com todos aqueles «montes pintados» — nome de um livro de João de Araújo Correia —, de grande efeito pictórico. Por fim, foram obsequiados com um lanche primorosamente servido, na Casa do Douro, na Régua, e que serviu de pretexto para manifestarem a satisfação por tão linda viagem que acabavam de efectuar. Embarcaram finalmente na estação da Régua, na Automotora n.º 6002, às 19 h. 43 m., tendo apreciado muito, também, esta linda linha que margina o grande Douro.

Os nomes dos jornalistas e publicações representadas, são os seguintes:

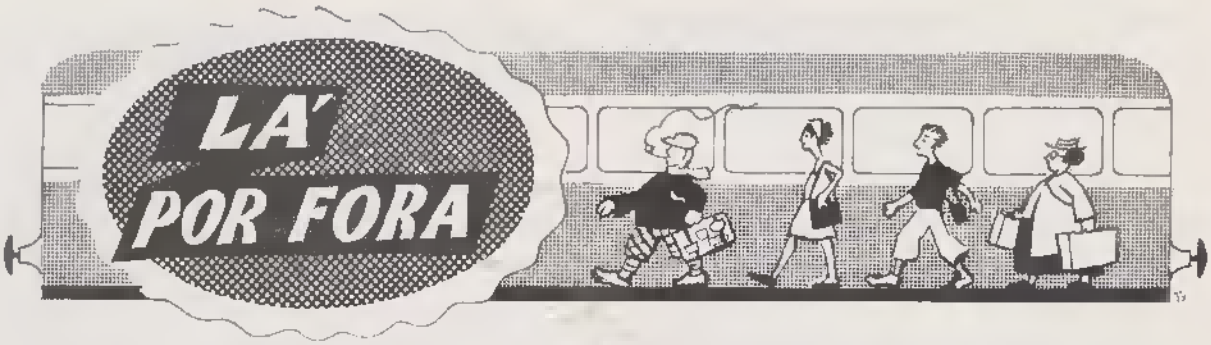
Crispin Cill, do *Western Mornin News*, de Plymouth.
Douglas Grant, do *Wine and Spirit Trade Revien*, de Londres.
Derek Norh, do *Catering Times elm House*, de Londres.
Harvey Haynes, do *Ridley's Wine Spirit Trade Circular*, de Londres.
Mike Bailey, do *Expre and Star Quenn Street*, de Wolverhamtom.

É com a maior satisfação que nos apraz registar um acto de probidade praticado pelo eventual António de Oliveira Vicente, pertencente à 12.ª Secção de Via e Obras.

O facto passou-se do seguinte modo:

Aquele agente recebeu o seu vencimento em 29 de Setembro último mas não conferiu a quantia entregue pelo pagador, e só no dia imediato, quando na terra da sua residência fazia entrega do referido vencimento a sua mãe, verificou ter recebido 500$00 a mais.

Numa atitude que bem define o seu carácter de homem honesto, o eventual António de Oliveira Vicente no regresso ao serviço apressou-se a ir à Tesouraria de Lisboa-Rossio devolver a importância que não lhe pertencia.



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

ALEMANHA

Os serviços ferroviários durante a última Feira Técnica de Hannover

À medida que se iam congestionando as auto-pistas e estradas pelas quais se dirigiam os visitantes da Feira em causa e não obstante todas as ampliações executadas aumentarem as dificuldades para estacionar os carros, o caminho de ferro sofreu um aumento considerável.

O ano passado teve que ampliar-se a estação especial nos terrenos da Feira a 10 vias, previsão acertada, pois o quantitativo de passageiros que chegaram ali aumentou em 28 por cento.

Em cada dia que durou a Feira chegaram à sua estação onze comboios, cinco deles expressos, quatro rápidos especiais e dois comboios normais de passageiros.

ÁUSTRIA

Reuniões internacionais

Viena será pela primeira vez, de 17 a 22 de Junho próximo, o teatro duma importante sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, na qual tomarão parte, provàvelmente, cerca de 330 delegados.

Estará prevista a realização, no mesmo período, de um Simpósio onde será tratado o tema *Os Caminhos de Ferro ou Outros Meios de Transporte à Superfície de Velocidades Elevadas*. Simpósio de Grandes Velocidades.

BÉLGICA

Vagões de 800 toneladas

Provàvelmente são os transportes unitários mais pesados da Europa Ocidental. Estes vagões não poderão ser vistos pelo grande público, com carga (razões técnicas nisso se opõem algures) porque os mesmos são utilizados por uma rede privada (Altos Fornos e Fábricas do Aço da Indústria Belga).

Estes novos vagões têm 33 metros de comprimento (compreendendo a atrelagem automática); a tara é de 350 toneladas, a qual é constituída por fundição líquida (sendo o seu interior revestido de matéria refractária). As extremidades assentam em dois veículos equipados cada um de 16 rodas agrupados em quatro *bogies*. Com o seu peso total de 800 toneladas, cada vagão tem a mesma massa que um comboio de passageiros de 14 carruagens de 50 t rebocado por uma locomotiva diesel ou eléctrica de 100 toneladas.

Construção de vagões especiais

A indústria ferroviária belga construiu um lote de vagões-tanques para a Marinha, destinados ao transporte de amoníaco líquido. Foi necessário o emprego de aço especial e novas técnicas de soldagem a fim de garantir as solicitações do material, sujeito a pressão de 24 kg/cm² mantida no interior do tanque e à temperatura de menos de 35 graus centígrados, para conservar o gás líquido.

Outro tipo especial é um vagão de 33 metros de comprimento, com 44 rodas, destinado a transportar 400 toneladas de ferro em fusão. O cadinho de transporte usa chapa de aço de 40 milímetros de espessura, revestido de refractário. Também técnicas especiais de soldagem tiveram de ser usadas.

BRASIL

O ministro dos Transportes manifesta à AFB disposição para resolver o problema ferroviário

O ministro dos Transportes, coronel Mário Andreazza, anunciou durante um encontro com os directores da Associação Ferroviária Brasileira, que o Governo aceitou o desafio que lhe foi lançado e está agora «voltado para a solução dos problemas que impedem o aproveitamento integral e eficaz do transporte ferroviário».

Acrescentou que, até o momento, já foram estabelecidos e estão em andamento, os planos relativos aos sectores marítimo, rodoviário e portuário, «e agora está sendo vista a problemática ferroviária para que de imediato se transforme num programa prático e de breve concretização».

Menor extensão das ferrovias federais

Diminuiu de 4,5 por cento a extensão total das linhas da Rede Ferroviária Federal entre 1965 e 1966, passando de 26 114 para 24 947 quilómetros. A redução foi determinada pela execução da política de erradicação de linhas e ramais antieconómicos.

Enquanto a extensão das linhas de bitola inferior a um metro permaneceu invariável, 246 quilómetros, assim como a de bitola larga, 1741 quilómetros, a bitola corrente ou métrica reduziu-se de 24 127 para 22 960 quilómetros.

Também a extensão das linhas electrificadas sofreu uma redução de quatro por cento, passando de 1312 para

1260 quilómetros, tendo-se essa redução limitado à V. F. Centro Oeste, onde passou de 512 para 450 quilómetros.

Apesar disto, houve em 1966 um pequeno aumento na tonelagem de novos carris, elevando-se de 58 824 para 59 229 toneladas a quantidade de material empregado no ano passado.

CHILE

Em marcha o Plano Quinquenal Ferroviário

A rede chilena, de 6600 km de vias de bitola de 1,676 m e de 1,000 metro, realiza anualmente 2,2 biliões de toneladas-quilómetros de cargas em geral e, aproximadamente, o mesmo número de passageiros-quilómetros, correspondentes, respectivamente, a 12,4 milhões de toneladas de mercadorias e a 23,8 milhões de passageiros.

Do programa para 1967-70 consta a aquisição de 88 locomotivas diesel, 93 locomotivas eléctricas, 3000 vagões, 800 carruagens de passageiros, a modernização de 8 subestações que datam do início da electrificação (1925), substituindo rectificadores a vapor de mercúrio por outros de silício, a extensão de electrificação da linha tronco em direcção ao sul, a sinalização dos principais trechos e o lançamento de linha mais pesada, com carris de longas extensões soldadas.

ESPANHA

A diferença entre ir e estar

No *Almanach Pittoresque* que se vendia nas ruas de Paris em 1861, era dita certa frase graciosa e cheia de optimismo, onde se assegurava que dos noventa e cinco anos que vive o homem, trinta e dois passa-se dormindo.

Mais se diz no velho *Almanach* que o homem passa pelo menos um quarto da sua vida em viagens e acidentes, isto sem contar ainda com os atrasos.

Uma crónica espanhola recente analisa este ponto perguntando por que não viajar de comboio; não contando já com os atrasos que são menores, é tempo ganho porque se emprega em estar e não em ir. E se estar sempre de volta é mau, não há dúvida que o ideal perfeito, o ideal de todo o fausto há-de ser estar de ida.

Ligações ferroviárias de Madrid

Com a entrada ao serviço do túnel de Atocha a Chamartin, o qual tem 7,3 km de comprimento e quatro estações: Chamartin, Nuevos Ministérios, Recoletos e Atocha, ficaram pràticamente concluídas as ligações ferroviárias de Madrid.

Quando as suas possibilidades se utilizarem no máximo, a capital de Espanha contará com um sistema de transporte ferroviário que transformará quase por completo a actual estrutura das suas estações. Como se sabe a rede ferroviária espanhola tem uma configuração radial. As cinco linhas principais nascem de três estações — Príncipe Pio, Atocha e Delícias. Estas estações só estavam unidas por um ramal de mercadorias.

Com esta inovação importantíssima para a rede ferroviária de Madrid, permitindo-se a comunicação através do túnel com a estação de Atocha, observa-se já que estas ligações irão contribuir para se cumprir a missão de facilitar tanto o transporte de mercadorias como o de passageiros.

O Banco Mundial concede um empréstimo de 50 milhões de dólares à Renfe

Esta verba será utilizada na nova fase do Plano de Modernização (1964-1973).

Desde 1964 renovaram-se 1750 quilómetros de via, adiantaram-se as obras de reforço das pontes, melhoraram-se consideràvelmente os serviços de sinalização e telecomunicações, puseram-se fora do serviço mais de 1100 locomotivas a vapor e adquiriram-se 400 carruagens de passageiros, unidades automotoras diesel e eléctricas e 3100 vagões de mercadorias.

ESTADOS UNIDOS

Computadores na indústria ferroviária

A Alco instalou um novo computador IBM 360, modelo 30, no centro de pesquisas de Schenectady, para maior velocidade e capacidade nos estudos que tem em vista.

Um deles, o «Estudo de Tracção», visa verificar de que maneira uma ferrovia pode operar mais eficientemente, seja modificando o equipamento, seja alterando o sistema de operação. As exigências de tracção podem ser analisadas pelo computador quanto aos problemas de tráfego, a extensão dos percursos, condições do perfil, etc.

Também com auxílio do computador, poderão ser solucionados ràpidamente problemas de construção de locomotivas, análises de especificações apresentadas pelos compradores, informações necessárias à direcção da fábrica, confecção de folhas de pagamento, mapas de contabilidade e outros serviços.

FRANÇA

O material circulante da Rede Expressa Regional

A RAPT — Régie Autonome des Transports Parisiens — concluiu as primeiras unidades destinadas à «Réseaux Express Régional» (R. E. R.) e que, de acordo com as necessidades do momento, circularão em composições de uma, duas ou três unidades de três carruagens (1 reboque e 2 motoras).

A velocidade comercial será de 50 km/h (na rede urbana é de 20 a 25), obtendo-se velocidades de circulação até 100 km/h.

As carruagens têm 4 portas laterais de 1,30 m de largura, comandadas por dispositivos electro-pneumáticos. A ventilação é forçada (e aquecida no Inverno) com objectivo de manter todo o conforto, completado por iluminação fluorescente e apresentação estética do forro e laterais.

Os bancos são dispostos de ambos os lados de um corredor central e o piso inteiramente coberto de tapete de borracha ranhurada.

Há compartimentos de 1.ª e 2.ª classes, mas em vista dos longos percursos subterrâneos não há salas para fumadores.

Venda da carruagem-salão da imperatriz Eugénia

A carruagem-salão do comboio imperial de Napoleão III, utilizada pela imperatriz Eugénia, encontra-se à venda. Posteriormente reformada, esta mesma carruagem utilizou-a também o marechal Foch nos finais da primeira guerra mundial. Por motivo da assinatura do armistício a referida carruagem foi posta à disposição da delegação alemã para as suas reuniões e deliberações.

Desde há uns seis anos que se encontra estacionada em Calais e o actual proprietário ofereceu-a aos Caminhos de Ferro Alemães, os quais declinaram em adquiri-la alegando que não tinham lugar para a guardar.

GRÃ-BRETANHA

O «colchão de ar» no transporte do futuro

Há dois projectos em estudo na Grã-Bretanha visando a construção de «hovertrains» guiados por monocarril.

Clube Ferroviário de Portugal

NOVOS CORPOS GERENTES

Nas eleições ùltimamente realizadas no Clube Ferroviário de Portugal foram eleitos os seguintes novos membros directivos do clube:

Assembleia Geral

Presidente	— Artur Ferreira
1.º secretário	— José Manuel Teixeira Barradas
2.º secretário	— Renato Gaspar da Fonseca
Suplentes:	— José António
	— Eng. Rui Manuel Leitão Marques
	— Carlos Ventura Lobato

Direcção

Presidente	— Eng. João Carlos Marques Bela
Vice-presidente	— José António Raposeira
1.º secretário	— Luís Marques
2.º secretário	— João Antunes Louro
Tesoureiro	— Júlio Ferreira dos Santos
1.º vogal	— João Tavares Marques
2.º vogal	— Joaquim da Costa Oliveira
3.º vogal	— Álvaro Santos
4.º vogal	— Manuel Lopes
Suplentes:	— António Joaquim Faria Ferreira
	— Francisco Henrique Maria
	— João Cardoso Catarro
	— Veríssimo Monteiro

Conselho Fiscal

Presidente	— Eng. José Luís Batalha Jardim
Secretário	— Luís Gonçalves da Silveira
Relator	— Francisco Marques Robalo
Suplente	— António Ayres Pinheiro da Costa

Aguarda-se a ratificação desta lista pelo departamento oficial do Governo.

POESIA

SONHAR!!!

I

Sonhar é fácil, há quem diga
Há outras opiniões
Sonhar é viver a vida
De quimeras de ilusões

II

Só nos sonhos de criança
De inocentes pensamentos
Pode haver a esperança
Que dura poucos momentos

III

Vai-se crescendo, crescendo
A sonhar no Mundo andamos
Mais tarde compreendemos
Que a sonhar nos enganamos

IV

Vive-se a vida a sonhar
Dia a dia ano a ano
Vem do sonho a resultar
Triste vida. Puro engano

V

Sonhar castelos no ar
E coisas por aí além
Triste de quem vive a sonhar
Ai de quem sonhos não tem

MACIEL NUNES
Factor na estação de Ferragudo

DESPEDIDA

Clemente Marques, ex-chefe de lanço da 8.ª Secção da Via e Obras, reformado desde 1 de Fevereiro do corrente ano, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* apresentar cumprimentos de despedida a todos os seus superiores, colegas e subordinados, tendo em conta a consideração e estima que lhe foram dispensadas durante os 43 anos em que serviu a Companhia.

Um para linhas interurbanas e velocidades de 400 km/h; outro para linhas secundárias e velocidades de 160 km/h

Depois de seis anos de experiências com o «hovercraft», veículo que se desloca sobre água e terrenos ligeiramente ondulados, a «National Research Development Corporation», está procurando desenvolver um veículo silencioso que possa deslizar a 400 km/h sobre uma pista com guia central. Para os ensaios já foi reservada uma faixa perto de Hythe (Hampshire), de linha abandonada dos British Railways, que tem mostrado interesse pela questão.

A ideia do comboio sobre colchão de ar, ajusta-se a uma outra pesquisa britânica, o motor eléctrico de indução linear do professor Laith-Waite, do «Imperial College of Science», de Londres. Tal motor é silencioso e não requer contactos com a linha. Poderá servir aos comboios convencionais e aos dois projectos citados, para colchão de ar.

SUÍÇA

Supressão de passagens de nível

Quatro passagens de nível foram suprimidas recentemente entre as estações de Cham e Rotkreuz; as mesmas foram substituídas por três passagens superiores. Suprimiram-se também os cruzamentos estrada-caminho de ferro a seguir indicados: dois entre Müllheim e Maerstetten, um entre Hemishofen e Ramsen e um outro entre Küsnacht e Erlenbach.

Exposição especial «Os transportes públicos das cidades»

Uma exposição especial teve lugar, de 31 de Agosto a 31 de Outubro de 1967, na Casa Suíça dos Transportes, em Lucerna, sobre *Os Transportes Públicos das Cidades*.

Alguns problemas e ensaios de soluções foram esboçados por meio de quadros, de representações de imagens e de modelos. O assunto principal recai sobre os esforços que fazem as empresas de transportes públicos para tornar mais eficazes e atraentes, para desobstruir as ruas e, por outro lado, para dar mais liberdade aos deslocamentos individuais.

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro do corrente ano

A Inspectores de tracção — os Chefes de depósito, Armindo Correia dos Santos e Luís Rodrigues.

A Chefes de depósito — os Subchefes, Adelino Maria de Freitas e Deolindo Augusto Correia dos Santos.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, Sidónio Vieira e José Baptista Rocha.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Avelino Gonçalves Lopes, António Ferreira de Carvalho, Alberto Rodrigues Horta, Manuel António Ferreira, Alfredo da Cruz, Alfredo Borges de Carvalho, Miguel Calisto Duarte, José Joaquim Cipriano, Joaquim da Silva Frade e Aníbal Barreto.

A Maquinistas principais — os de 1. classe, João Duarte de Oliveira e Alberto Martins Maia.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Cristina de Sousa, Joaquim Martins Pires, Francisco Henrique, António Dinis, Orlando Alfredo de Sousa Leite, Laurindo Gomes, José da Cruz Andrade, Manuel António Vitória, Abraão da Silva Borges, Manuel de Sousa Rocha, Carlos Correia Augusto, João Félix Sousa Belchior, Manuel de Azevedo Ribeiro, Manuel Dias Bicho, Carlos Águas, Joaquim Marques Pires, Agostinho Vilela, Ismael Ascenção dos Santos, João da Silva Carreira, José Marques Vinagre, António Ferreira, José Guerreiro, Francisco Pinto Moreira Martins, Luís Lourenço Redondo, José de Sousa, José Fernandes Catarino, Artur dos Santos Rodrigues, Serafim Lopes Branco, Carlos Gonçalves Andril, Ricardino da Silva, Joaquim Barata Roque Garcia, Artur dos Santos Bernardo e António Maria da Silva.

A Maquinistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Ribeiro, Manuel Augusto Dias, José Sequeira Martins, José Duarte, Francisco Teodósio Neves, Manuel Henrique Sousa Bento, José António Inácio Branco, Bernardo Vieira de Sousa, Adriano António Monteiro, Albino Luciano, Abílio da Cunha Bragança, Arménio da Silva Monteiro, José Duarte de Oliveira, Joaquim Veloso, António Marques Cabaço, Mateus dos Anjos Martins, Manuel Estêvão Marcelino Geraldo, Manuel Filipe Catarino, Raimundo da Silva Mendonça, Olívio Marreiros Florentino, Armando da Silva Moura, Humberto Travassos, Manuel Rodrigues, José Augusto Martins, António Mendes Pratas, Franklim Alves Pedrosa, José Joaquim e Joaquim de Castro.

A Maquinistas de 3.ª classe — Os Fogueiros de 1.ª classe, António Aires Lourenço, Manuel Maia Morgado, Joaquim Duarte Monteiro, Leonel da Rosa Afonso, Abílio Joaquim Contreiras Monteiro, Bonifácio Victor Neves, Joaquim Bernardo Alves Lopes, Acácio dos Santos Fernandes, Joaquim Caetano Alves, Manuel Vieira da Silva, António Dias Lopes, João Pereira, João Lourenço Lopes Vasco, António Durão Pais da Silva, António Ferreira Maciel Barbosa, Joaquim Santos Silva, Teodoro de Sousa Baião, Artur dos Santos Figueiredo, João Teodoro Couteiro, Carlos Eugénio Sequeira, Manuel Luís Paulino, Manuel Maria da Silva, Irénio Ferreira Mendes, Abílio Malheiro Martins, Salvador Fernandes dos Santos, João Gilberto Sousa Canelas, Fernando António Lopes, José Augusto Fernandes Gandarez, Casimiro Soares, João de Queirós, José Martins Sebastião, José Peixoto da Costa Alvarenga, Guilherme Henrique Cardoso Coelho, Joaquim Figueira Simão, Alfredo Abílio de Freitas Ribeiro, António de Sousa, Francisco José Cabaça, Joaquim Marques Caçoete, Joaquim Taveira Vilela, Hilário Rodrigues Ferreira, Agostinho Jorge Rodrigues, José Pires Mendes, António Delgado Testas, Celestino Antão, Álvaro Gil Barbado, Fernando Augusto Ferraz, Joaquim Gomes Ferreira, Francisco Ferreira de Oliveira, Lignelo do Carmo Cardoso, António Augusto Caldeira, Jorge Manuel Baptista, Eduardo de Bessa Leite e António Amadeu Gonçalves.

A Fogueiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Maria da Silva, Manuel Gonçalves Dias, Francisco Maria Trindade Penedo, José Moura Ribeiro, António de Jesus Santos, António de Oliveira Pimentel, João Luís Paulino, Elísio da Cruz Marques, José do Rosário da Rosa Timóteo, João Francisco Rosmaninho Lobo, António Cabrita Neves, Joaquim Campos de Oliveira, Joaquim Vitorino de Barros, Florimundo Joaquim Vale de Gato Raminhos, Joaquim Fernandes da Silva, António Cardoso Coelho, José Teixeira Martinho, Lúcio José Mourinho, Fernando Aranha Ferreira, Joaquim Saraiva Martins, José Augusto Simões de Oliveira, Manuel Augusto da Silva Magalhães, José de Matos Silva, António Augusto Magalhães, João Cristóvão, Alberto Silva Ferreira, José Manuel Amaral, Augusto Caetano Costa e José João Matias.

A Fogueiros de 2.ª classe — o Operário de 3.ª classe, João Figueira Cordeiro; os Operários de 4.ª classe, José Manuel Azevedo Cardoso, Joaquim Raul P. Ribeiro, Henrique Carvalho Rodrigues, Pedro Manuel Jesus Simões, Manuel Ferreira Henriques, Eduardo Matos Vermelho e João Lopes Espadinha; os Serventes de 2.ª classe, Joaquim Martins de Oliveira, Fernando dos Anjos, Arlindo Marques da Silva, António Monteiro Travassos, Eduardo Gonçalves Franco, Manuel M. Gaspar Serafino e Manuel da Silva Cardoso; e os Serventes de 3.ª classe, Armindo Ferreira Lopes, José da Cunha Luís, Albino Pinheiro da Costa, José Ribeiro, Manuel da Cunha Ribas, Albertino Fernando M. Cardoso, Manuel de Almeida, Jorge Elísio Gonçalves, Arlindo Modesto Bento Queirós, José António Silva Torres, António Moreira da Cunha, Fernando Martins dos Santos, Fernando da Cunha Alves, Arlindo de Almeida Costa, Manuel Soares Pinheiro, Floriano Rodrigues Pereira, Francisco Augusto Rodrigues, António Augusto N. Sousa, Jaime Augusto Pereira, Reinaldo Reto Queijo, António Freitas, Ramiro António P. Pereira, Manuel Cardoso Abrantes, Mario Raúl Carvalho Vidinha, José Carlos Correia Ferreira, Manuel do Couto Baptista, José da Conceição Alegria, Joaquim Martinho Oliveira e Armando Anjos Duque Ribeiro.

A Contramestres de 1.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, António Domingos J. Ribeiro, Renato Gaspar da Fonseca, Manuel Joaquim Jesus Correia e Manuel Gonçalves Magalhães.

A Contramestres de 1.ª classe do Grupo B — os de 2.ª classe, Luís Dias e António Santiago.

A Contramestres de 2.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, Joaquim Gouveia Condeço, Ernesto de Oliveira Lúcio, Manuel José Faustino, Mário dos Anjos Leite, Virgílio Rosa Repôlho, Manuel Romão Correia e José Pereira da Cunha.

A Contramestres de 2.ª classe do Grupo B — os Chefes de brigada, Manuel Ferreira de Lima, Manuel Henriques e António Miguel Oliveira Capelo.

A Chefes de brigada do Grupo A — os do Grupo B, João Eugénio M. Soares, João Bagina Miranda, Joaquim Maria Ferreira e António da Cruz.

A Chefes de brigada do Grupo B — o Operário de 1.ª classe, Martinho Serra de Oliveira; os Operários de 2.ª classe, Joaquim Marques Asseiceiro, José Florêncio Isidro, Benigno Matos Gonçalves, António Gomes de Araújo e Ramiro Raposo Petiscalho; e o Operário de 3.ª classe, José Sobreira Torres.

A Operários de 1.ª classe do Grupo A — o de 1.ª classe do Grupo B, João Azevedo dos Santos Pinto; e os de 2.ª classe do Grupo A, José António F. Monarca, Adérito Sousa Santos e Jacinto Faustino.

A Operários de 1.ª classe do Grupo B — os de 2.ª classe, José Rodrigues Caetano, Francisco Sabino Pereira, Eduardo da Conceição Carvalho, Manuel Rodrigues Soares, Mário Armindo Esteves, Lourenço José Fernandes, Francisco José Bravo Júnior, Francisco Augusto Lopes, César Salvado Amaro, José Mendes Fernandes, Francisco Almirante Oliveira, Américo J. Dores Gadelha, Florival Joaquim Rebocho, João da Silva, Francisco Pires Damaso, João de Oliveira, Manuel dos Santos Vieira Trindade, António Andrade, Joaquim António Calado, José Ferreira, Valeriano Gil, José Gregório de Jesus, Artur Alexandre, Carlos da Silva Moita, Cândido Bento da Cruz, Augusto Jorge Martins Duarte, António Rafael Gonçalves, José Lopes Ferreira, Afonso Baptista Marques, Rogério Vieira Casimiro, Arnaldo Nogueira Tomaz, António Simões Rodrigues, Manuel de Sousa Folgado, Henrique Pereira, António Correia, José Rodrigues, Manuel Dias Lourenço, Manuel Benzinho, Roque dos Reis, Libânio Alves Vital, Francisco Ferreira, Mário de Freitas C. Pinto, António Fernandes, Fernando Lázaro P. Nascimento, Mário Carvalho Moreira, Izelino da Silva Proa, José Augusto Duarte e António Rodrigues Bernardes.

A Operários de 2.ª classe do Grupo A — os de 2.ª classe do Grupo B, José Lucas Baptista Sebastião e Domingos dos Santos Mendes; e os Operários de 3.ª classe do Grupo A, Agostinho Dias Dinis, Armando Ferreira Alfaro e Aníbal Ferreira Lázaro.

A Operários de 2.ª classe do Grupo B — os de 3.ª classe, Mário Franco da Costa, Manuel Correia de Oliveira, Fernando Conde Bento, Jacinto da Silva Tavares, Manuel Pinto da Silva, António Albuquerque da Silva, Manuel Maria Matias Júnior, Emílio Rodrigues Marques, Joaquim Dias Milheiriço, Amável Melo Casaleiro, Horácio Simões Lopes, Américo D. Dias Branco, Alexandre Sousa Ferreira, Alfredo Raul Bernardo, Manuel Francisco Ferrão, José Duarte Vila, Jaime Godinho, José Duarte Pereira Sebe, Matias Rodrigues Canetas, António Monteiro, Francisco de Oliveira Novais, Francisco Marques Gaspar, Duarte Dias Serras, Manuel da Graça Martins e José Belo Farto, Manuel Francisco Simões, Mário Neves Lapa, Júlio da Silva Rato, Avelino F. Sousa Calaça, Manuel da Silva, Fradique M. E. V. Domingos, João Clarimundo da Silva, Diamantino Pascoal, César Pereira Samora, António Domingues Moreira, Victor da Conceição Fernandes, Augusto Gertrudes Guerreiro, João Bonacho Miranda, Jaime Marques Alfaia, José Artur dos S. Cardoso, António José Francisco, José Suzano Dias, Manuel de Oliveira Filipe, João de Jesus, Marcolino Rozeta Lopes, Bento Dionísio Rosa, Victor Augusto da Silva, José Santa Bárbara, Augusto Lourenço Capitão, António Carlos de Sousa, Mário de Matos Ferreira, João de Oliveira, Manuel Remígio Correia, Virgílio da Cruz Mineiro, Mário Rodrigues Valério, Francisco Mota Ganilho, Manuel Lopes de Oliveira, António Joaquim Feiteiro, José Lopes Pereira, João Victor de Melo, Joaquim Ferreira, Adelino Augusto Coelho, José Vicente, Manuel Moreira de Sousa, António Augusto J. Gregório, António Cordeiro de Freitas, António Rama de Lemos, António Cavaleiro Morais e Fernando Coelho.

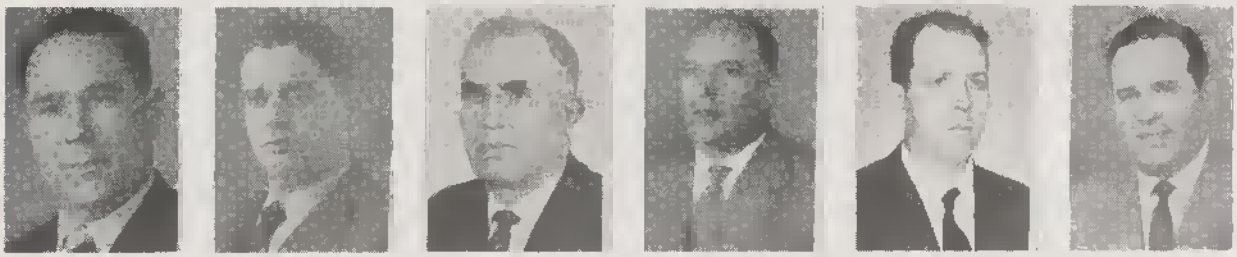
A Operários de 3.ª classe do Grupo A — os de 3.ª classe do Grupo B, José Rodrigues Pinto de Magalhães, José da Cruz Correia São Pedro, Dionísio Soares Ferreira Alexandre, António Jorge Nicolau, Manuel Augusto Ferreira da Cruz, Manuel Gomes de Sousa e António Júlio Gonçalves Nunes; e os de 4.ª classe do Grupo A, Mário Monteiro Valente, António Fialho Silvério, Francisco Boleto São Pedro, Joaquim B. Carvalho, José Espadinha Dias, António dos Reis Amoroso, Fernando Alves Gralha, Joaquim Mendes da Fonseca e Luís Gaspar da Silva.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os de 4.ª classe, Adelino Vicente Marques dos Santos, António Marques, Manuel Pinto, António Marques Pio, Augusto Maurício, António Marques Fontinha, Álvaro Pereira, Francisco Pedro Carlos, Alberto Freitas, Eliseu Ribeiro, Alfredo de Matos Vieira da Luz, Manuel de Oliveira Duarte, Américo Pereira de Mendonça, David da Silva Rodrigues, Júlio Teresa Rodrigues, Manuel Oliveira Santos Cunha, Arlando Pardal Albuquerque, Joaquim Fernandes Duarte, Domingos Santos Lourenço, António da Silva Martins, António Sousa Fernandes, Francisco Baptista Carrilho, Manuel Alcides Lopes, Luís A. P. Rodrigues, Amadeu Lopes Pereira, Manuel Barreto da Silva Gaspar, José Beiroco Morais, Fernando Santos, António Fonseca Reis, Joaquim Rama Maia, Amândio Albuquerque Ferro, César da Silva Mendes, António da Silva Tavares, Levi Jesus de Almeida, Firmino Costa Aires Rodrigues, José Gomes Rama, António Soares Morais Forte, António Cardoso Gomes Artur, Alexandrino Gouveia dos Santos, Alfredo Machado Moreira, José Marques Lopes, Avelino Sousa Farias, Adelino Jacinto Martins, José C. de Freitas, Fernando Manuel M. Gameiro, Isolino R. Vicente, António Lucas D. Amaro, Francisco B. Miguéns, Joaquim Piedade Baptista, António Simões dos Reis, Augusto Oliveira Santos, João Francisco Valente Cardeira, João Gralha Fiens, Abílio Consolado Marques, Eduardo Lopes de Matos, Francisco da Conceição Alegria, Francisco Nunes B. Saragoila, Manuel Cardoso, António Francisco S. Lopes, José dos Santos, José Francisco de M. Cabanas, Fernando Baptista da Silva, Eduardo Fernandes A. Ribeiro, José Augusto Pinto Esteves, António Gois Girão, António Salvador, Amarílis Jardim Pires, Adelino José Branco Seragoila, Teodemiro Ribeiro Ferro, Ângelo Pedrosa Grilo, José Rodrigues da Paz, Firmino Matos M. Constantino, Agostinho Martins, Joaquim Vicente Gameiro, César Lopes Pinto, José de Sousa dos S. Brito, José Luís M. F. Castelhano, António José Rodrigues Cardoso, Manuel Pereira Carvalho, Manuel Carlos Camelo, António da Silva Martins, José São Pedro Inácio, Manuel Longuinho Mogo e Rogélio Bernardino Soares.

40 ANOS DE SERVIÇO

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel da Costa Rosa Montalvo*, chefe de escritório; *José Rodrigues Valverde*, contramestre de 1.ª classe; *João Amaral*, contramestre de 2.ª classe; *Eduardo Pedro de Oliveira*, chefe de brigada; *Celestino Fernandes* e *Américo Ferreira da Silva*, operários de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Cardoso*, *António Maria Reis*, *António Enes Barbosa*, *Manuel Bonifácio*, *António Dias de Moura* e *José Ferreira da Silva Campos*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António da Silva Carvalho*, *Moisés Augusto*, *António Martins Júnior*, *João António Cruz Neto*, *Manuel Luís* e *Júlio Calabote*, operários de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Pires*, chefe do pessoal menor; *José Guilherme da Costa*, *António Joaquim Fonseca*, *Joaquim Urbano*, *Jerónimo Vieira* e *Alberto Soares*, operários de 2.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim da Silva Rola*, *Bernardino Pereira da Silva* e *Mário de Freitas Coimbra Pinto*, operários de 2.ª classe; *Manuel Soares*, revisor de material de 2.ª classe; *Óscar de Jesus Correia*, operário de 3.ª classe e *Sabino Augusto*, servente de 1.ª classe.