

BOLETIM



N.º 520

OUTUBRO/72



FUNDADOR :
ENG.º ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR :
ENG.º JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR :
DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Sede: Calçada do Duque, 20—Lisboa - Composto e impresso nas oficinas gráficas da Sociedade Comercial de Papelarias Rebelo da Beira Douro, Limitada

N.º 520 - Outubro de 1972 - ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

SUMÁRIO

Editorial — O século da velocidade	3
O ministro Rebelo de Sousa condecorou a título póstumo o antigo presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, João Moitas Dinis	4
Novo director comercial da C. P.	6
Foram atribuídos os prémios U. I. C. de fotografia e desenho pelo júri nacional	7
Reunião internacional ferroviária da URF	8
Na Figueira da Foz — Os XVI Jogos Desportivos Ferroviários — <i>por J. Matos Serras</i>	10
A preservação de madeiras — Congresso internacional realizado no Estoril	17
Confraternização de ferroviários	18
Temas gerais — As grandes encomendas e o problema dos preços — <i>por eng.º Flávio de Sá</i>	19
Linhas ultramarinas — O Caminho de Ferro Lourenço Marques - Pretória — <i>por Vasco Callisto</i>	20
Retalhos	21

Um «Inter-city» símbolo da velocidade ferroviária hodierna na Grã-Bretanha, utilizado nas ligações Londres-Manchester-Liverpool, que venceu literalmente a concorrência do avião, mercê das suas elevadas marchas, da penetração no meio das cidades e da dispensa de formalidades exigidas pela aviação



NO decurso dos últimos decénios que a Humanidade acaba de viver, a ciência fez progressos consideráveis, que alteraram completamente a maneira de viver e abriram ao Homem possibilidades jamais sonhadas. Este prolongou artificialmente o seu corpo e os seus sentidos, que não estavam à escala do mundo que tinha criado. Os meios de transporte aumentaram a acção das suas pernas — ou das do cavalo. A rádio, o telefone ou a televisão desenvolveram até ao infinito as suas possibilidades de comunicação. Finalmente, as calculadoras electrónicas multiplicaram a capacidade do seu cérebro.

Toda esta avalanche de novos utensílios parece ter um objectivo preponderante e permanente: a busca de uma velocidade cada vez mais elevada em todos os domínios. O Homem encontra-se assim lançado num verdadeiro turbilhão, que cresce de ano para ano, inelutavelmente, sem que possa fazer algo para contrariar essa evolução.

Se se quiser, por outro lado, deitar uma breve vista de olhos para os primeiros anos do nosso século, conclui-se que a maneira de viver e as relações entre os homens sofreram mais alterações depois de 1900 que no decorrer dos três ou quatro mil anos que o precederam na história da Humanidade.

No domínio dos transportes, especialmente, se o caminho de ferro viu a luz do dia no curso do século XIX, pode dizer-se que o automóvel e o avião nasceram, praticamente, com o século XX e até mesmo que o seu verdadeiro desenvolvimento data do fim da primeira guerra mundial. O avião de transporte quadruplicou a sua velocidade em quarenta anos. E o comboio já hoje atinge marcas da ordem dos 350 Km. horários, em ensaios experimentais de longo curso. Por fim, a segunda metade deste século assistiu ao verdadeiro nascimento da astronáutica. O lançamento de satélites habitados abre a porta a uma nova e grande aventura para a Humanidade: a exploração dos planetas. Ao considerar as etapas que foram percorridas numa dezena de anos, pôde-se, sem risco de erro, prognosticar que o Homem poria o pé na Lua muito antes do ano 2000, como efectivamente sucedeu.

No domínio das comunicações, nada ou quase nada tinha sido feito antes de 1900. Em contrapartida, desde essa data, as aplicações das ondas electromagnéticas, então descobertas, iam multiplicar-se: transmissões por rádio, radar, televisão... A utilização conjunta destas técnicas com os satélites artificiais está, por outro lado, a modificar totalmente o aspecto das comunicações terrestres.

Se formos para o mundo industrial, ficamos admirados ao verificar a que ponto o trabalho oficial se modificou e a produtividade foi aumentada pela introdução da automação e dos cérebros electrónicos. O aumento das velocidades de produção provocou profundas repercussões nos domínios económico e social. Enfim, só no domínio biológico é que a aceleração dos ritmos de evolução não se manifesta. Mas investigações recentes mostram, com efeito, a possibilidade de agir sobre o crescimento dos vegetais para aumentar a produção, o que, numa época em que a taxa de crescimento da população aumenta sem cessar, terá consequências capitais na alimentação humana.

Estes exemplos característicos vincam bem a que ponto o mundo moderno e as relações entre os homens são comandados pelo factor velocidade — que define o século em que vivemos. ■

O MINISTRO REBELO DE SOUSA CONDE-
COROU A TÍTULO PÓSTUMO O ANTIGO
PRESIDENTE DA UNIÃO DOS SINDICATOS
FERROVIÁRIOS, JOÃO MOITAS DINIS.



O ministro das Corporações e Previdência Social, dr. Baltasar Rebelo de Sousa, fez entrega da medalha do Mérito Corporativo e do Trabalho, concedida a título póstumo, ao antigo presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, João Moitas Dinis, na pessoa de sua esposa D. Maria Alice Moitas Dinis, em cerimónia realizada na tarde de 11 do corrente, na sede do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal.

Estiveram presentes, entre outras individualidades, o dr. Silva Pinto, secretário de Estado do Trabalho e Previdência; dr. José Carlos Ferreira, presidente do Conselho Superior da Acção Social; eng.º Neves Clara, presidente da Corporação dos Transportes e Turismo; dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P.; dr. Mariz Graça, presidente da Caixa de Previdência dos Ferroviários; e todos os dirigentes dos sindicatos ferroviários e funcionários superiores do Ministério das Corporações.

Abriu a sessão o actual presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, Olímpio da Conceição Pereira, que em nome das direcções dos organismos sindicais integrados na União, se congratulou pela justiça da homenagem ora prestada a João Moitas Dinis, falecido em Genebra numa altura em que representava Portugal na O. I. T. Evocou de seguida, as qualidades de trabalho e de sacrifício, de honestidade e de prudência do homenageado, afirmando, a propósito: «Perdeu-se um bom português, perdeu-se um chefe de família, perdeu-se um ferroviário. Mas, acima de tudo,

perdeu-se um esclarecido dirigente sindical.

Era sincero e objectivo nas afirmações que fazia, e só assim se compreende que em cada pessoa contactada tivesse um amigo.

Sempre que, solicitado, nunca ouvimos dizer «não» ou mostrar-se agastado; pelo contrário, muitas vezes, embora de saúde precária, nunca faltou ao cumprimento da tarefa a que gratuitamente se votou».

Terminou, fazendo votos por que «o caminho encetado pela equipa de João Moitas Dinis, para que fosse feita justiça aos ferroviários que, há tantos anos, se vêem em diferenciais condições sociais em relação a outras classes trabalhadoras, continue para bem de todos e para garantia da paz social entre os portugueses.»

Encerrou a sessão o ministro Rebelo de Sousa, que afirmou em determinada altura do seu discurso:

«Nesta União que representa milhares de filiados nos seus interesses e, também nas suas tradições, ao prestarmos comovida homenagem a um dos seus, é o espírito ferroviário que se assinala na exaltação da figura de quem, em elevado grau, o possuiu.

Devotado à sua profissão, onde ascendeu por esforço próprio; íntegro, na vida pública como na privada; lhano no trato, impetuoso de carácter; camarada franco e aberto; chefe de família exemplar; dirigente firme, mas prudente, combativo, mas correcto, reivindicante, mas não demagogo, Moitas Dinis foi um espírito de eleição.

A sua inteligência reflectida dava-lhe a força calma da razão;

o seu coração generoso inflamava-se em chama alteada, não pelo ódio que destrói, mas pelo amor que edifica.

Lutador nobre e justo, veio a sucumbir no decurso de uma missão de serviço».

E terminou as suas palavras, acrescentando:

«Honro-me de o distinguir póstumamente, com a medalha de prata do Mérito Corporativo e do Trabalho.»

João Moitas Dinis foi admitido na C. P. em 1943, como servente das oficinas do Entroncamento. Decorrido um ano, era nomeado serralheiro e, depois de transitar pelas categorias de operário de 3.ª, de 2.ª e de 1.ª classes, foi promovido a chefe de brigada, em 1958, ascendendo, por mérito próprio em 1963, ao posto de contramestre.

Na altura do seu falecimento, em 11 de Maio de 1972 era contramestre principal do 2.º Grupo Material e Oficinas, em Campolide.

Além de presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, era ainda membro da direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal de Oficinas); procurador à Câmara Corporativa e membro da direcção da Corporação de Transportes e Turismo, desde 1969, e membro da direcção da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários. ■

Realizou-se na tarde de 9 de Outubro a tomada de posse do eng.º Luís Faria Areias, como director comercial da Companhia.

À cerimónia compareceram os elementos do respectivo Conselho de Administração, o director de Produção e Equipamento, diversos directores de Departamentos e chefes de Serviços e outros funcionários superiores. No uso da palavra e saudando o empossado, o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., referindo-se à actividade comercial a desenvolver pela Empresa, disse nomeadamente :

«Como sabeis, não andamos à procura de argumentos mais ou menos válidos para defender o sistema de transporte ferroviário. Pelo contrário, procuramos, com toda a honestidade, as linhas de rumo que, no âmbito de um bem coordenado sistema de transportes terrestres, possam proporcionar ao País um melhor serviço ao mais baixo custo. A nossa óptica não é, nem pôde ser, uma óptica meramente empresarial, mas não pode deixar de cuidar, com particular atenção, dos aspectos dos custos de exploração, num país que tão grandes necessidades tem de investimentos e de rápido desenvolvimento económico.

No domínio comercial teremos, pois, de fazer o transporte que se revele adequado à natureza do caminho de ferro nos dias de hoje, relegando para a estrada tudo quanto se mostre mais capaz de ser transportado por essa via. Quanto aos transportes que nos são vocacionais, temos, também, de procurar aumentar a nossa eficiência, de modo a darmos plena satisfação ao público ao mais baixo custo. Sabemos as limitações físicas que o depauperamento das infra-estruturas nos impõem. Mas conhecemos de igual modo os pesados investimentos que estamos realizando e os resultados positivos que daí decorrem já.

Ao lado dos investimentos feitos, apresenta-se, com idêntica importância, o esforço de organização interna da Companhia, esforço que tem de prosseguir, na senda que vem sendo trilhada, até estarmos aptos a desempenhar cabalmente a nossa função.»



Novo Director Comercial da CP

O novo director Comercial que conta 40 anos de idade, terminou o seu curso de engenharia na Universidade do Porto em 1958, tendo ingressado nos quadros da C. P. no ano seguinte. Percorreu os departamentos oficiais de Companhia, do Barreiro e de Lisboa (Santa Apolónia), tendo chefiado este último. Acompanhou depois a missão francesa «Paul Planus» que, como consultora, estudou problemas ligados à exploração ferroviária em Portugal, vindo mais tarde a integrar o Serviço de Estudos da Exploração. Com a criação do Departamento de Organização e Planeamento ocupou as funções de chefe do Serviço de Planeamento a Médio e Longo Prazo, tendo sido nomeado para as funções em que agora foi empossado por decisão do Conselho de Administração, de 28 de Setembro último. ■

FORAM ATRIBUÍDOS OS PRÉMIOS U. I. C. DE FOTOGRAFIA E DESENHO PELO JÚRI NACIONAL

Como largamente foi divulgado a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), para comemorar o cinquentenário da sua fundação, promoveu um grandioso concurso de fotografias e de desenhos de temática ferroviária, nas condições que os regulamentos publicados inseriram.

A generalidade das Administrações ferroviárias associadas ao importante organismo internacional instituíram, por seu turno, prémios nacionais, tornando assim os concursos mais aliciantes.

Entre nós o júri constituído pela prof.ª D. Maria da Conceição Veloso Salgado, da Escola António Arroio, dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas da C. P. e João de Melo, técnico publicitário do Departamento Comercial também da C. P., classificou assim as produções de desenhos, extensivo aos alunos de qualquer grau de ensino, dos dez aos dezasseis anos de idade, pertencentes aos países membros da U. I. C. :

- | | |
|--|-----------|
| 1.º Prémio — Carlos Manuel Fiolhais, de 16 anos de idade, de Coimbra ... | 2.000\$00 |
| 2.º Prémio — Aurora Espiga Pinto, de 10 anos de idade, de Lisboa | 1.500\$00 |
| 3.º Prémio — Maria Manuela Bastos Soares de Albergaria, de 12 anos de idade, de Vale de Cambra | 1.000\$00 |
| 4.º Prémio — Luís António Vargas Neiva de Ascensão, de 12 anos de idade, de Queluz | 500\$00 |
| 5.º Prémio — João Francisco Serrão Correia dos Santos, de 11 anos de idade, de Almada | 250\$00 |



O júri seleccionando as produções fotográficas

Foram apenas atribuídas oito menções honrosas (oferta de livros) como segue :

- Maria do Carmo Pires Fernandes, de 15 anos de idade, de Lisboa;
- João Manuel Abrantes Jorge, de 11 anos de idade, de Vila Franca de Xira;
- Alfredo José Camilo dos Santos, de 11 anos de idade, de Praia do Ribatejo;
- João Manuel Figueiredo das Neves, de 11 anos de idade, de Monte Redondo;
- Pedro Farmhouse Cavalheiro, de 10 anos de idade, de Paço de Arcos;
- Carlos Manuel Nogueira Nina, de 16 anos de idade, de Leiria;
- Ana Margarida Silva Gouveia, de 13 anos de idade, de Almada;
- Aurora Espiga Pinto, de 10 anos de idade, de Lisboa.

No que se refere ao concurso de fotografia de temática ferroviária, o júri nacional formado pelo artista Augusto Cabrita, dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas da C. P. e o escultor Santa Bárbara, chefe do Sector da Publicidade da C. P., procedeu às seguintes classificações:

- | | |
|--|-----------|
| 1.º Prémio — Fernando António Rodrigues Cruz, da Amadora | 3.000\$00 |
| 2.º Prémio — Luz Correia, da Damaia | 2.000\$00 |
| 3.º Prémio — João Paulo Sotomayor, do Porto | 1.000\$00 |
| 4.º Prémio — Rui Cristóvão C. da Cunha, da Parede | 500\$00 |
| 5.º Prémio — Luz Correia, da Damaia | 250\$00 |

E atribuiu apenas três menções honrosas, (oferta de livros) a:

- Luz Correia, da Damaia;
- António Manuel Pinto Morais, de Lisboa;
- António Sousa Silva, da Amadora.

Na decisão de ambos os júris, o diminuto número de produções concorrentes e o baixo nível de trabalhos apresentados não permitiram a efectivação da anunciada exposição no Rossio.

As cinco fotografias e os cinco desenhos premiados serão enviados no final do mês para Paris para efeitos de concurso internacional e atribuição de respectivos prémios :

Fotografia (1000, 800, 500, 200 e 100 francos franceses);

Desenho (800, 600, 400, 200 e 100 francos franceses).

Reunião Internacional Ferroviária da URF



Os drs. Neto de Carvalho e Karl Kalz trocando saudações

Um aspecto dos trabalhos durante a sessão inaugural



Nos dias 6 e 7 de Outubro realizou-se em Lisboa — no Palácio Foz, da Direcção-Geral do Turismo — a convite da Administração da C. P., a reunião internacional ferroviária da URF (União dos Serviços Rodoviários dos Caminhos de Ferro Europeus), que foi presidida pelo dr. Karl Kalz, presidente do Comité de Direcção daquele organismo e director dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos.

Presentes, delegados e pessoas de suas famílias da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Grã-Bretanha, Holanda, Hungria, Itália, Portugal e Suíça, em número de uma centena de participantes.

Da delegação portuguesa faziam parte: pela C. P., os eng.^{os} José Lopes Montoya e Óscar Ferreira Amorim, respectivamente, director do Departamento do Movimento e chefe do Serviço de Transportes Complementares, dr.^a Maria José Lima Vasquez, do mesmo Serviço, e como assessores, os drs. Soares Duarte e Varela Pinto, ambos também do Departamento Comercial; pela Empresa «Claras Transportes», o tenente Guilherme Neves Clara e o eng.^o Augusto Pinto Clara, e pela E. G. T. os eng.^{os} Mário Costa e Luís Costa.

Nesta importante reunião, repartida, aliás, em dois sectores — «Comité» de Direcção e Assembleia Geral — foram debatidos assuntos da maior importância relacionados com a política dos transportes de estrada ligados ao caminho de ferro.

Durante os trabalhos foram tratados os seguintes temas princi-

pais: alargamento da rede complementar rodoviária EUROPABUS a várias outras Administrações ferroviárias; captação de maior tráfego de passageiros proveniente da U. S. A., fazendo valer, tal como para o Caminho de Ferro, os cartões EURAILPASS na rede EUROPABUS, e estudo de acções publicitárias e de novos esquemas de exploração para o novo ano.

Quanto aos objectivos da URF — criada em 1951 — devemos esclarecer que são os de facultar serviços turísticos ao público, completando as prestações dos caminhos de ferro e associando este à estrada de modo a que os centros de maior interesse paisagísticos sejam devidamente valorizados. Esses serviços estão sendo presentemente cumpridos pelo programa «EUROPABUS», que compreende linhas nacionais regulares e internacionais, assim como circuitos «forfaitaires» e excursões. Para além destas actividades europeias a URF dispõe de uma sociedade na U. S. A. — a EUROPABUS OV. INC., New York — que representa a EUROPABUS no continente norte-americano.

Na sessão de abertura foram trocadas saudações entre o presidente do Conselho de Administração da C. P., dr. Neto de Carvalho, e o presidente da Conferência, dr. Karl Kalz.

O programa social da recepção aos delegados e suas famílias — do qual constaram vários passeios turísticos a Lisboa e arredores, e recepções nalguns dos melhores restaurantes da capital — esteve a cargo do Serviço de Relações Públicas.

Segundo afirmou o presidente da reunião, dr. Karl Kalz, ao «Boletim da C. P.»: «todos os participantes, especialmente os que vieram pela primeira vez a Portugal, ficaram sensibilizados com o caloroso acolhimento que lhes foi reservado. A beleza da paisagem e os encantos de Lisboa contribuíram largamente para o sucesso desta Assembleia Geral. Todos os participantes levaram consigo uma deliciosa recordação da sua estadia em Lisboa — e ficarão gratos amigos deste belo País».

Na Figueira da Foz

OS XVI JOGOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS

Reportagem de J. Matos Serras

A exemplo de outros anos, a cidade da Figueira da Foz foi cenário condigno da realização de mais uma edição dos Jogos Desportivos Ferroviários.

O importante certame — que ano após ano vem sendo valorizado, quer sob o aspecto quantitativo de praticantes como em ordem de provas disputadas e resultados verificados — despertou bastante interesse entre as colectividades ferroviárias que se dedicam à prática desportiva e decorreu no período de 26 a 30 de Setembro findo.

O representante da organização dos Jogos, fornecendo elementos à nossa reportagem



Nas várias modalidades inscreveram-se :

Atletismo — Lisboa, Entroncamento, Campanhã, Barreiro, Figueira da Foz e Sernada do Vouga.

Basquetebol — Lisboa, Barreiro, Figueira da Foz, Campanhã e Entroncamento.

Pesca — Lisboa, Figueira da Foz, Barreiro e Campanhã.

Remo — Lisboa e Figueira da Foz.

Ténis de mesa (feminino) — Lisboa, Entroncamento e Campanhã.

Ténis de mesa (masculino) — Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Campanhã e Sernada do Vouga.

A organização dos XVI Jogos Desportivos Ferroviários foi confiada ao Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, teve o patrocínio da Companhia, através do seu Serviço Social e da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses, e contou ainda com a colaboração do Governo Civil de Coimbra, Câmara Municipal da Figueira da Foz, F. N. A. T., Sociedade Figueira-Praia e do «Boletim da C. P.»

A cerimónia inaugural realizou-se no excelente Ginásio do Liceu da Figueira da Foz, amavelmente cedido para a disputa do torneio de basquetebol. Após o desfile das representações, englobando cerca de 200 desportistas, procedeu-se à abertura solene dos XVI Jogos, tarefa de que se incumbiu o chefe de Serviço Manuel Mota, em nome da Administração da C. P. e na qualidade de dirigente da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses.

Vejam os como decorreram as respectivas provas.

ATLETISMO

Domínio dos lisboetas

Tem havido a constante preocupação — sem dúvida louvável — de aumentar o número de provas atléticas. Desta vez já foi agradável constatar a realização das corridas de 100 e 1000 metros planos, do salto em altura, da estafeta 4 X 400 metros e de um corta-mato na distância de 2000 metros.

Pena foi, isso sim, que as condições do terreno se mostrassem pouco propícias, mormente no que concerne ao salto em altura, disputado sem o mínimo exigível, a obrigar os atletas a enorme esforço e a quedas sobre improvisada caixa de areia. Daí a modéstia de resultados técnicos nesta especialidade, na qual intervieram praticantes capazes de mais e melhor... noutras circunstâncias.

A primeira prova levada a cabo foi a dos 1000 metros, compreendendo 2,5 voltas à pista do Estádio Municipal «José Bento Pessoa».

Registaram-se 19 inscrições e o triunfo veio a pertencer ao atleta apontado como favorito, o lisboeta Remourinho, com o tempo de 2 m, 48 s.

A ordem de classificação individual foi a seguinte :

- 1.º — REMOURINHO (Lisboa)
- 2.º — Fragoso (Lisboa)
- 3.º — Barros (Campanhã)
- 4.º — Carço (Entroncamento)
- 5.º — Corona (Lisboa)
- 6.º — Pereira (Campanhã)
- 7.º — Santos (Campanhã)
- 8.º — Pinto (Figueira da Foz)
- 9.º — Simões (Barreiro)
- 10.º — Vitorino (Figueira da Foz)
- 11.º — Ferreira (Barreiro)
- 12.º — V. Moreira (Sernada)
- 13.º — Vences (Entroncamento)
- 14.º — Dias (Entroncamento)
- 15.º — Roque (Figueira da Foz)
- 16.º — Piteira (Barreiro)
- 17.º — A. Santiago (Sernada)
- 18.º — J. Santiago (Sernada)
- 19.º — Virgílio (Figueira da Foz)

Classificação por equipas :

- | | |
|------------------------------|-----------|
| 1.º — LISBOA | 25 pontos |
| 2.º — Campanhã | 17 » |
| 3.º — Entroncamento | 7 » |
| 4.º — Figueira da Foz | 4 » |
| 5.º — Barreiro | 2 » |
| 6.º — Sernada do Vouga | 0 » |



Remourinho (Lisboa) triunfou nos 1000 metros

Na estafeta de 4 X 400 metros inscreveram-se todos os grupos, com as seguintes constituições:

Lisboa — Corona, Pereira, Raposo e Remourinho;

Campanhã — Pereira, Domingos, Leal e Delfim;

Barreiro — Ferreira, Simões, Bandílio e Terezo;

Entroncamento — Agostinho, Duarte, Moreira e Carço;

Sernada — Jaime Santiago, Alfredo Santiago, Moreira e Diamantino;

Figueira da Foz — Vitorino, Roque, Virgílio e Pinto.

Havia interesse à volta da luta a sustentar entre lisboetas e portugueses. Mas logo no primeiro percurso Corona adiantou-se aos adversários e aumentaram assim as dificuldades dos nortenhos.



A equipa da capital venceu a estafeta 4 X 400 metros

Nos derradeiros 400 metros Remourinho limitou-se a correr despreocupadamente, não necessitando de forçar o andamento, apesar da réplica de Delfim.

Classificação :

- | | |
|-----------------------------|-------------|
| 1.º — LISBOA | 3 m., 52 s. |
| 2.º — Campanhã | 3 m., 54 s. |
| 3.º — Barreiro | 3 m., 58 s. |
| 4.º — Entroncamento | 4 m. |
| 5.º — Sernada | 4 m., 10 s. |
| 6.º — Figueira da Foz | 4 m., 15 s. |

Como dissemos, o salto em altura decorreu em condições manifestamente desfavoráveis, terminando com o triunfo do lisboeta Vinagre, que alcançou a marca de 1,55 m.

Dos 11 participantes só 6 lograram passar 1,40 m.; com a fagulha a 1,45 m. apuraram-se 4 saltadores e depois de 1,50 m. só ficaram em prova os lisboetas Vinagre e Corona.

Ordem de classificação :

- | | |
|------------------------------------|---------|
| 1.º — VINAGRE (Lisboa) | 1,55 m. |
| 2.º — Corona (Lisboa) | 1,50 m. |
| 3.º — Terezo (Barreiro) | 1,45 m. |
| 4.º — Silva (Campanhã) | 1,45 m. |
| 5.º — Braço Forte (Barreiro) .. | 1,40 m. |
| 6.º — Domingos (Campanhã) .. | 1,40 m. |
| 7.º — Vences (Entroncamento) .. | 1,35 m. |
| 8.º — Rebocho (Lisboa) | 1,35 m. |
| 9.º — Agostinho (Entroncamento) .. | 1,35 m. |
| 10.º — Piteira (Barreiro) | 1,30 m. |
| 11.º — Bandílio (Barreiro) | 1,30 m. |



No salto em altura Vinagre (Lisboa) foi o campeão

Para a corrida de 100 metros registou-se a presença de 23 concorrentes. Daí a necessidade de fazer disputar 4 séries eliminató-

rias, apurando os 3 melhores de cada.

Na 1.ª série venceu Corona (Lisboa), com 11,8 s., seguido de Moreira (Entroncamento) e Domingos (Campanhã). Eliminados: J. Santiago (Sernada), Vitorino (Entroncamento) e Ferreira (Barreiro).

Na 2.ª série venceu Pereira (Lisboa), com 12,1 s., seguido de V. Moreira (Sernada) e Roque (Figueira da Foz). Eliminados: Silva (Campanhã), Vences (Entroncamento) e Simões (Barreiro).

Na 3.ª série venceu Leal (Campanhã), com 11,9 s., seguido de Vinagre (Lisboa) e Duarte (Entroncamento). Eliminados: A. Santiago (Sernada), Panão (Figueira da Foz) e Braço Forte (Barreiro).

Na 4.ª série venceu Remourinho (Lisboa), com 12,1 s., seguido de Delfim (Campanhã) e Bandílio (Barreiro). Eliminados: Diamantino (Sernada) e Agostinho (Entroncamento).

As meias-finais forneceram os seguintes resultados:

Na primeira saiu vencedor Leal (Campanhã), com 12 s., seguido de Remourinho e Pereira (ambos de Lisboa). Eliminados: Delfim (Campanhã), Moreira (Entroncamento) e V. Moreira (Sernada).

Na segunda ganhou Corona (Lisboa), com 12 s., seguido de Vinagre (Lisboa) e Duarte (Entroncamento). Eliminados: Domingos (Campanhã), Roque (Figueira da Foz) e Bandílio (Barreiro).

A final dos 100 metros reuniu, portanto, quatro lisboetas, um portuense e um entroncamentense. Por motivo de doença Pereira (Lisboa), não alinhou. O vencedor fez o tempo de 11,8 s.



O lisboeta Corona, vencedor dos 100 metros

Classificação final:

- 1.º — CORONA (Lisboa)
- 2.º — Remourinho (Lisboa)
- 3.º — Leal (Campanhã)
- 4.º — Vinagre (Lisboa)
- 5.º — Duarte (Entroncamento)

No dia de encerramento dos Jogos correu-se o corta-mato, na distância de 2000 metros, com partida e chegada ao estádio municipal da cidade. Registaram-se 23 competidores, com duas desistências (Duarte, do Entroncamento e Vinagre, de Lisboa). Venceu Caroço (Entroncamento), com 5 m., 37 s.

Ordem de chegada:

- 1.º — CAROÇO (Entroncamento)
- 2.º — Pereira (Campanhã)
- 3.º — Raposo (Lisboa)
- 4.º — Simões (Barreiro)
- 5.º — Delfim (Campanhã)
- 6.º — Barros (Campanhã)
- 7.º — Ferreira (Barreiro)
- 8.º — Pinto (Figueira da Foz)
- 9.º — Domingos (Campanhã)
- 10.º — Diamantino (Sernada)
- 11.º — Vitorino (Entroncamento)
- 12.º — Dias (Entroncamento)
- 13.º — Vences (Entroncamento)
- 14.º — V. Moreira (Sernada)
- 15.º — Rebocho (Lisboa)
- 16.º — Roque (Figueira da Foz)
- 17.º — J. Santiago (Sernada)
- 18.º — A. Santiago (Sernada)
- 19.º — Virgílio (Figueira da Foz)
- 20.º — Braço Forte (Barreiro)
- 21.º — Piteira (Barreiro)



A vitória nos 2000 metros coube a Caroço (Entroncamento)

No conjunto do torneio de atletismo a classificação ficou assim ordenada:

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| 1.º — LISBOA | 91 pontos |
| 2.º — Campanhã | 68 » |
| 3.º — Entroncamento | 36 » |
| 4.º — Barreiro | 36 » |
| 5.º — Figueira da Foz | 12 » |
| 6.º — Sernada | 7 » |

BASQUETEBOL

Barreiro continua...



Como se esperava os basquetebolistas barreirenses sagraram-se campeões. O torneio decorreu no ginásio do Liceu da Figueira da Foz.

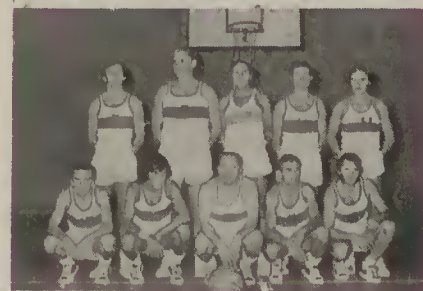
Verificaram-se os seguintes resultados:

Barreiro - Entroncamento	74-26
Lisboa - Figueira da Foz	54-49
Lisboa - Campanhã	45-44
Barreiro - Figueira da Foz	68-28
Campanhã - Figueira da Foz	45-37
Lisboa - Entroncamento	36-20
Barreiro - Lisboa	87-37
Campanhã - Entroncamento	41-31
Figueira da Foz - Entroncamento	36-31
Barreiro - Campanhã	87-51

Os jogos foram dirigidos — a contento — pelas duplas de arbitragem constituídas pelos juizes Alípio Aguiar-Wilson Bom e Ângelo Madaleno-Dagoberto Costa.

Classificação:

	J.	V.	D.	M.	P.
1.º - BARREIRO	4	4	—	316-142	6
2.º - Lisboa	4	3	1	172-200	5
3.º - Campanhã	4	2	2	181-200	4
4.º - Figueira da Foz	4	1	3	150-198	3
5.º - Entroncamento	4	—	4	108-187	2



A equipa do Barreiro conquistou o título em basquetebol



ADMISSÕES

No mês de Agosto do corrente ano

Agente técnico de engenharia da classe VI (contratado) — Emídio Luís Dias Campos Coelho.

Agente técnico de engenharia praticante — Armando Manuel Marques Pereira Fernandes.

Praticantes de escritório — Maria Fernanda Caetano Lucas Afonso Branco, Filomena Maria Santos Gromicho e Lucília de Jesus Lopes.

Praticantes de factor — Virgolino da Conceição Coelho Fialho, João Manuel Baptista Barbado, Manuel Joaquim Gonçalves da Ponte, Fernando Alves Agante, Manuel César Alves Araújo, José Maria Afonso de Matos, Manuel Filipe Alves de Melo, António Manuel Abrantes Monteiro, António de Oliveira Monteiro, Carlos Alberto Gonçalves Piçarra, José Carlos Ventinhas Rosa, Abel Nuno Rodrigues Carvalho, Fernando Neves Marques, António Gonçalves Bispo, Adalberto José Aleixo Croca, António Correia Carvalho Ribeiro, Carlos Valente Rodrigues, Carlos Alberto Sousa Sereno, António Rodrigues Carvalho, José da Silva Simões Fidalgo, José Leal Gaspar, António Madeira Gonçalves Góis, Carlos Henriques dos Reis Rodrigues, José Sousa Simões, Armindo Matias Chambel, Carlos Alberto de Oliveira Cunha, Jorge Manuel Martins Egas, Cesário Lopes Louro, Manuel da

Silva Rama Madaleno, José Alberto Sacarrão de Oliveira, Hermínio Filipe Ramos, Filipe Valdemar da Conceição Rodrigues, Jorge Manuel Lopes dos Santos, Fernando de Oliveira Santos, João Manuel Lopes da Silva, Luís Manuel Ferreira Sousa, António de Sousa Martins e Raul Murta Cavaleiro.

Marinheiro de 2.ª classe — José da Costa Coentro.

No mês de Setembro findo

Técnico superior da classe V (contratado) — eng.º Álvaro Lizardo Neves.

Técnico superior da classe VI — Carreira A (contratado) — dr. Gabriel Andrade Compadrinho.

Técnico superior da classe VII — Carreira A (contratado) — eng.º Júlio Duarte dos Santos Arroja.

Técnico superior da classe VI — Carreira B — dr. Manuel Jorge Dias de Sousa Figueiredo.

Técnico superior da classe VII — Carreira B (contratado) — dr.ª Maria Luísa de Oliveira e Silva de Madureira Valadas.

Técnico superior praticante — Carreira A — eng.º Carlos Manuel Dinis Machado.

Motorista de autocarros de 2.ª classe — Ismael Neto da Cunha.

Praticantes de escritório — Ana Maria de Aguiar Vitorino, Maria Olívia Carrilho Martins, Maria Deolinda Breu Neves, Alda da Conceição Amado, Maria Lúcia Alves Esteves, Maria Clara Peres Sousa, Maria Gabriela Coelho Lima e Maria Manuela de Melo Vieira.

Praticantes de factor — Amadeu de Magalhães Vieira Gomes, Júlio Manuel Gouveia Carneiro e Melo, Veríssimo Falcão Miguel, Adão Luís Alves Moreira Pinto, Domingos Ferreira da Silva, Manuel Oliveira da Silva, Arménio Augusto Ferreira Sottomayor, Abilino Esteves Pita, Manuel Francisco Gonçalves Genebra, Abílio Delgado Alexandre, Francisco Mariano Comprido Mexe, José Barata Lourenço, Manuel Marques Bernardo, Vicente Pereira Gonçalves Salvado, Aníbal Gonçalves António e Francisco Fernando Santos Pinto.

Alunos maquinistas — Vítor Manuel Marques Gonçalves e José Miguel Cadete Mendes.

Serventes de 2.ª classe — Firmino Marques Martins, José Praia da Costa e José Lopes Rente. ■

PROMOÇÕES

A contar de Junho do corrente ano

A vigilante de tracção de 1.^a classe — o maquinista principal, Albino Joaquim Rodrigues.

A vigilante de tracção de 3.^a classe — os maquinistas, Eduardo José Marques, Alcídio Matos Rabaça e Catarino Manuel Couteiro.

A contar de Julho do corrente ano

A contramestre principal — o contramestre de 1.^a classe, Carlos Janeiro Borges.

A contramestre de 1.^a classe — o contramestre de 2.^a classe, Joaquim Marques Areias Salgueiro.

A chefe de electricistas principal — o chefe de electricistas de 1.^a classe, Pedro Alves de Barros.

A chefe de brigada principal — o chefe de brigada de 1.^a classe, José da Silva Graça.

A operário de 1.^a classe — os operários de 2.^a classe, Manuel dos Santos Estorninho, Bernardino Marques Fontes, Luís Madeira Mota, Manuel Margato e David Marques Pombo.

A electricista de 2.^a classe — o electricista de 3.^a classe, Luís Alberto dos Prazeres Bento.

A auxiliar administrativo de 1.^a classe — a telefonista de 1.^a classe, Arlete Lopes Rosa.

A contar de Agosto do corrente ano

A técnico superior da classe VII — Carreira A — o técnico superior praticante, eng.^o António Vasco Guimarães da Silva.

A maquinista de 3.^a classe — o fogueiro de 2.^a classe, Joaquim Rodrigues.

A contramestre principal — o contramestre de 1.^a classe, Joaquim Santos Simões.

A operário de 1.^a classe — os operários de 2.^a classe, Joaquim Rodrigues, Estêvam Mendes Boiada e Manuel Rosa de Oliveira.

A operário de 2.^a classe — o operário de 3.^a classe, Joaquim Ferreira do Vale.

A servente de 1.^a classe — os serventes de 2.^a classe, Joaquim Nunes Margarido e Cesário dos Santos Rodrigues.

A contar de Setembro findo

A técnico de 1.^a classe — os agentes de métodos de 1.^a classe, Luís António Coelho e Manuel Baptista Martins; e o promotor de formação de 1.^a classe, Cipriano António de Sousa.

A agente de métodos de 1.^a classe — os agentes de métodos de 2.^a classe, Luís Marques da Silva e António Marcelino Machado.

A inspector regional de tracção — o agente de métodos de 2.^a classe, Lourenço Martins da Silva.

A inspector de tracção principal — o inspector de tracção de 1.^a classe, Daniel da Graça Rosendo.

A inspector de movimento de 2.^a classe — os chefes de estação de 2.^a classe, José Lopes, Manuel Francisco Marques, José Pinto Ribeiro, Fernando da Veiga Brás, José de Ascensão Gomes, Afonso de Matos, Joaquim dos Santos Cardoso, João Cardoso, José Bernardino Capela Marques e António Duarte Santos.

A escriturário principal — o escriturário de 1.^a classe, Maria Manuela Ramos Bento Simões Cuco.

A enfermeiro principal — o enfermeiro de 1.^a classe, Laura Henriques Marques.

A enfermeiro de 1.^a classe — o enfermeiro de 2.^a classe, Manuel Nunes Geraldes.

A motorista de via fluvial de 2.^a classe — o ajudante de motorista de via fluvial, Jorge dos Santos André.

A revisor de bilhetes de 3.^a classe — o guarda-freios de 1.^a classe, Álvaro Lourenço Rodrigues; os guarda-freios de 2.^a classe, Manuel Ferreira da Cunha e Carlos Alberto de Carvalho; os auxiliares de estação de 2.^a classe, João Conchinha Garraia e José Lopes; o assentador de 1.^a classe, Mário Gonçalves; os serventes de 1.^a classe, Valdemar Lopes, João Pires Cardoso Gonçalves, Francisco Carita Gonçalves e Aníbal Bernardes Beja; e os serventes de 2.^a classe, Ivandro Ribeiro, Casimiro Calado Dias e José Gomes Pires. ■

LOUVORES



Ao abrigo do n.º 1 do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Região Norte louvou o servente do armazém da 1.ª Secção de Via e Obras, Manuel Queirós.

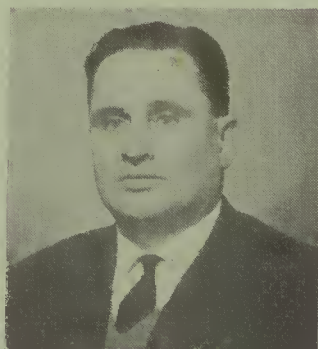
O louvor foi consignado em reconhecimento pela atitude assumida, pois devido a um temporal haviam tombado duas árvores sobre a linha, aos K.ªs 79,000 e 79,400 da linha do Minho, e o agente, auxiliado pela esposa e outras pessoas retirou as mesmas da via férrea, evitando um possível acidente, porquanto se aproximava do local o comboio n.º 5015.



Ao abrigo do n.º 1 do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, a Região Norte elogiou o chefe de estação de 1.ª classe, de Espinho, Ernesto Adélio Dias Pereira.

O louvor foi consignado pelo facto de o agente, no dia 6 de Março do corrente ano, ao verificar

que uma senhora desembarcada do comboio n.º 4 corria o risco de ser trucidada — por motivo de se ter desequilibrado e caído entre a plataforma e o comboio —, haver conseguido, mercê de oportuna e decidida intervenção, que aquela passageira se mantivesse quieta e em posição de não ser atingida pela composição em marcha, segurando-a por um braço após lhe ter retirado uma perna de sobre um carril.



Temos a maior satisfação em registar uma simpática atitude do revisor de material de 2.ª classe, José Joaquim Passos.

Quando o referido ferroviário atravessava a gare n.º 2, via larga, da estação de Aveiro, encontrou um relógio de pulso e fez imediata entrega do mesmo ao chefe daquela estação.

O procedimento deste agente merece ser apontado como exemplo de probidade.



Muito nos apraz tornar público o honesto procedimento de que deu

provas o revisor de bilhetes de 1.ª classe José da Silva Chagas Azevedo, pertencente ao posto de trens e revisão de Lisboa-Rossio.

Tendo o agente encontrado a importância de 500\$00 no W. C. de uma carruagem do comboio n.º 3 do dia 9 de Junho último, mencionou o facto em modelo F 35 e fez entrega do achado. ■

40 ANOS DE SERVIÇO



José Marques Ribeiro, inspetor de movimento principal.



José Rodrigues de Campos, inspetor de obras metálicas de 1.ª classe.



Carlos Augusto Xavier, contramestre de 2.ª classe.



Manuel da Costa Isidoro, chefe de brigada principal.



Joaquim Estrompa Cansado, chefe de lanço principal.



José Gil, chefe de lanço de 1.ª classe.



Manuel Domingos Mestre, chefe de lanço de 1.ª classe.



Armando Simões, es-
criturário de 2.ª classe. ▶



Avelino Aleixo, electricista de 1.ª classe.



Armando Alves de Jesus, operário de 1.ª classe.



António Dias Barbado, chefe de distrito.



Rosária Francisca, guarda de P. N. de 1.ª classe. ■



Fernando Acácio Gomes, operário de 1.ª classe.



Mário dos Santos Aleluia, chefe de distrito.



Casimiro José Arrebenta, fiel de armazém de 1.ª classe.



José Rodrigues Rego Meira Júnior, operário de 1.ª classe.



Joaquim Balseiro, chefe de distrito.



José Marreiros, sub-chefe de distrito.



Passou à situação de reforma o escriturário de 1.ª classe, Ilda Odete de Freitas Bonifácio e Abreu, do Departamento de Pessoal (Sector de Segurança do Trabalho).

Esta funcionária serviu a Empresa durante 45 anos, o que serve para atestar a sua grande devoção pelo Caminho de Ferro.

Ao reformar-se, no fim de tão longa carreira ferroviária, o escriturário Ilda Odete Abreu, por proposta do chefe do Sector a que pertencia foi louvado pelo director do Pessoal, tendo em conta que se revelou uma colaboradora excepcional, realizando todas as tarefas com incedível lealdade, brio, competência profissional e grande entusiasmo, o que aliado ao seu trato afável e generosidade nos conselhos aos mais novos, a tornou credora da maior estima. ■



José Alcobia, operário de 1.ª classe.



José dos Santos Passeira, chefe de distrito.



João Alberto, assentador de 1.ª classe.



Laurindo da Silva, operário de 1.ª classe.



Graciliano Martins, chefe de distrito.



Ataliba Ferreira Mil Homens, servente de 1.ª classe.

REFORMA

As equipas apresentaram as seguintes formações :

Barreiro — Landeiroto, Rui, Valente, Manuel Jorge, Correia, Júlio, Corona, Mário, Terezo e Dias.

Lisboa — Minhava, Barradas, Fernandes, Remourinho, Pereira, Vinagre, Rebocho, João, Rocha e Luís.

Campanhã — Artur, Ferraz, Felizberto, Morgado, Abílio Serafim, Ferreira, Azevedo, Mendes, Moreira e Teixeira.

Figueira da Foz — Castelhana, Verão, Eduardo, Zêzito, Ladeiro, Vítor, Mesquita, Duarte, Simões e Costa.

Entroncamento — Seragoila, Pentead, Domingues, Bertelo, Almeida, Sousa, Lopes, Miranda, Oliveira e Isidro.

A partida que maior entusiasmo suscitou, tanto entre os jogadores como por parte dos espectadores, foi o Lisboa-Campanhã. Ao intervalo os portugueses tinham a vantagem de 26-15, mas mercê de grande recuperação os lisboetas obtiveram a vitória, ainda que por diferença mínima, conquistando desse modo o segundo lugar do torneio.

Com o fim de incentivar os jogadores foi instituído um troféu destinado a premiar o melhor marcador. A luta travou-se entre Manuel Jorge (Barreiro) e Minhava (Lisboa). Distinguiram-se a encostar :

M. Jorge (Barreiro)	144 pontos
Minhava (Lisboa)	110 »
Duarte (Figueira da Foz)...	78 »
Valente (Barreiro)	69 »
Abílio (Campanhã)	54 »



O barreirense Manuel Jorge recebe o troféu para o melhor marcador no basquetebol

REMO

Luta empolgante



Os remadores da Figueira da Foz sagraram-se campeões

A regata de «yolles» de 4 foi derimida entre figueirenses e lisboetas, na distância de 2000 metros, no rio Mondego.

As duas tripulações apresentaram :

Figueira da Foz — Isidoro Ferraz, Afonso Matias, António Almeida, Fernando Silva e José Monteiro (timoneiro).

Lisboa — Filipe Junceiro, António Mendes, José Neto, José Marques e José Barradas (timoneiro).

Assistiu-se a um despique equilibrado, de difícil prognóstico, com luta empolgante só decidida a dois passos da meta. O conjunto da Figueira da Foz realizou o tempo de 9 m., 32 s., e Lisboa fez 9 m., 36 s.

PESCA

Campanhã dominou

Os pescadores nortenhos dominaram claramente e os 16 concorrentes classificaram-se pela seguinte ordem :

- 1.º — **BERNARDO FERREIRA** (Campanhã)
- 2.º — Hernâni Ferreira (Campanhã)
- 3.º — Manuel Casimiro (Campanhã)
- 4.º — Manuel Fadigas (Figueira da Foz)
- 5.º — Ramiro Santos (Barreiro)
- 6.º — Florival Rolo (Barreiro)
- 7.º — Manuel Ferrão (Figueira da Foz)
- 8.º — Pedro Durão (Lisboa)
- 9.º — Matos Silva (Campanhã)
- 10.º — José Monteiro (Barreiro)
- 11.º — Joaquim Castanheira (Barreiro)
- 12.º — António Santos (Figueira da Foz)
- 13.º — António Capelo (Lisboa)
- 14.º — Álvaro Simões (Figueira da Foz)
- 15.º — José Cruz (Lisboa)
- 16.º — Manuel Frade (Lisboa)

Por equipas :

1.º — CAMPANHÃ	4.270 pontos
2.º — Barreiro	1.660 »
3.º — Figueira da Foz	1.420 »
4.º — Lisboa	730 »

O prémio destinado ao maior exemplar pescado foi conquistado por Manuel Ferrão, da Figueira da Foz.



Bernardo Ferreira, de Campanhã, o melhor pescador dos Jogos de 1972

TÊNIS DE MESA

Certame emotivo

O torneio de ténis de mesa decorreu no salão do Naval 1.º de Maio e compreendeu intensa actividade, porquanto estiveram presentes equipas masculinas e femininas.

Vejamos o que se passou, aliás dentro das previsões.

Na prova masculina verificaram-se os seguintes desfechos:

Entroncamento - Sernada	5-0
Lisboa - Barreiro	5-0
Barreiro - Sernada	5-2
Campanhã - Lisboa	5-2
Entroncamento - Barreiro	5-0
Campanhã - Sernada	5-0
Lisboa - Sernada	5-0
Campanhã - Entroncamento	5-1
Campanhã - Barreiro	5-0
Lisboa - Entroncamento	5-0

Classificação :

	V.	D.	P.
1.º — CAMPANHÃ	4	—	6
2.º — Lisboa	3	1	5
3.º — Entroncamento	2	2	4
4.º — Barreiro	1	3	3
5.º — Sernada	—	4	2



A equipa de ténis de mesa de Campanhã, foi a melhor no torneio masculino

Jogadores utilizados :

Campanhã — Joaquim Ribeiro, Américo Rocha, José Vieira e José Araújo.

Lisboa — Eng.º Batalha Jardim, Fernando Bandeirinha, Diogo Silva e Francisco Seragoila.

Entroncamento — Carlos Teló, Fernando Miranda, António Morais e Fernando Santos.

Barreiro — António Dâmaso, Carlos Cabaço, Rogério Figueiredo e Landeiroto.

Sernada — Vítor Moreira, Alfredo Santiago, Carlos Alberto e Jaime Santiago.

Supremacia dos nortenhos, com evidência para o duo Joaquim Ribeiro e Américo Rocha, e réplica animada dos lisboetas.

A prova feminina teve os seguintes resultados :

Campanhã - Entroncamento	5-4
Lisboa - Campanhã	5-2
Lisboa - Entroncamento	5-1

Classificação :

	V.	D.	P.
1.º — LISBOA	2	—	6
2.º — Campanhã	1	1	5
3.º — Entroncamento	—	2	4



As tenistas de Lisboa obtiveram o 1.º lugar na sua prova

Jogadoras utilizadas :

Lisboa — Maria Irene Bandeirinha, Camila Marques e Romana Freitas.

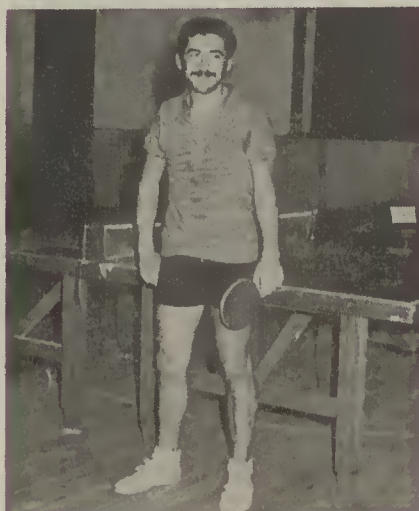
Campanhã — Maria Fátima, Maria Luísa e Maria Cândida.

Entroncamento — Susete Maria, Maria Piedade e Maria Antónia (Mitó).

O favoritismo das lisboetas não foi contrariado, ainda que as portistas hajam denunciado faculdades ante a experiência das campeonas.

Os torneios individuais, masculino e feminino, foram disputados sem a presença dos representantes de Lisboa, que numa atitude inesperada desistiram destes certames, em virtude da recusa de inscrição de Lignelo Cardoso (campeão do ano passado, pelo Entroncamento), dado que fora fixado em quatro unidades o limite de cada equipa.

Inscreveram-se : Ribeiro, Rocha, Vieira e Araújo (Campanhã); Teló, Miranda, Morais e Santos (Entroncamento); Dâmaso, Cabaço, Figueiredo e Landeiroto (Barreiro); Moreira, C. Alberto e J. Santiago (Sernada). Após sucessivas eliminatórias ficaram apurados para as meias-finais, dois jogadores de Campanhã e outros dois do Entroncamento. Ribeiro eliminou então Miranda e o mesmo fez o seu colega de equipa Rocha a Santos, ficando os dois portuenses com a incumbência de discutirem o título. O despique decorreu ante o entusiasmo da assistência, que aplaudia frequentemente as jogadas mais valiosas. Joaquim Ribeiro acabou por se sagrar campeão, vencendo por 2-0 (21-17 e 21-15), mas Américo Rocha merece felicitações pela forma briosa como replicou.



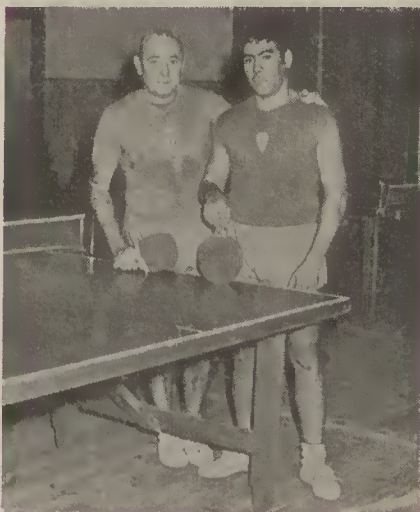
Joaquim Ribeiro (Campanhã), campeão individual de ténis de mesa



Maria Piedade (Entroncamento), campeona individual de ténis de mesa

Sem a presença das lisboetas, a luta para o individual feminino perdeu grande parte do interesse. Na final foram adversárias Maria Piedade (Entroncamento) e Maria Cândida (Campanhã), cabendo o triunfo à primeira, por 2-0 (21-15 e 21-18). Classificaram-se a seguir: Maria Luísa e Maria Fátima (ambas de Campanhã), e Mitó e Susete (as duas do Entroncamento).

Foi difícil de apurar o vencedor em pares-homens, porquanto o duo campeão (Seragoila-Bandeirinha) encontrou firme oposição no outro par finalista (Miranda-Morais), tendo começado por sofrer 13-21 e reabilitando-se depois com 21-15 e 21-16. Classificaram-se de imediato: Santos-Teló (Entroncamento), Ribeiro-Rocha (Campanhã), Moreira-J. Santiago (Sernada), Figueiredo-Dâmaso (Barreiro), Vieira-Araújo (Campanhã), C. Alberto-A. Santiago (Sernada) e Landeiroto-Cabaço (Barreiro).



Bandeirinha e Seragoila, de Lisboa, campeões de ténis de mesa em pares

Em pares-senhoras, Maria Irene Bandeirinha-Romana Freitas (Lisboa) foram as triunfadoras ao vencerem Maria Fátima-Maria Cândida (Campanhã) por 2-0 (21-14 e 21-16). Em terceiro lugar ficaram Maria Piedade-Susete Maria (Entroncamento).

O título de pares-mistos foi arrebatado por eng.º Batalha Jardim-Romana Freitas, que na final derrotaram Fernando Miranda-Maria Piedade por 2-1 (18-21, 21-12 e 21-17). A seguir ficaram classificados: Seragoila-Maria

Irene (Lisboa), Ribeiro-Maria Fátima (Campanhã), Vieira-Maria Cândida (Campanhã), Teló-Mitó (Entroncamento), F. Bandeirinha-Camila Marques (Lisboa), Morais-Susete Maria (Entroncamento) e Rocha-Maria Luísa (Campanhã).



Maria Irene Bandeirinha e Romana Freitas, campeonas de ténis de mesa em pares



Romana Freitas e eng.º Batalha Jardim, vencedores de ténis de mesa em pares-mistos

LISTA DE CAMPEÕES

A seguir apresentamos a lista discriminativa dos campeões apurados nos XVI Jogos Desportivos Ferroviários :

Atletismo

100 metros	Corona (Lisboa)
1.000 »	Remourinho (Lisboa)
2.000 »	Caroço (Entroncamento)
4x400 »	Lisboa
Altura	Vinagre (Lisboa)

Basquetebol

BARREIRO

Melhor marcador.. Manuel Jorge (Barreiro)

Pesca

Bernardo Ferreira (Campanhã)
 Maior exemplar... Manuel Ferrão (Figueira da Foz)

Remo

FIGUEIRA DA FOZ

Ténis de Mesa

Torneio masculino	Campanhã
Torneio feminino..	Lisboa
Individual (masc.)	Joaquim Ribeiro (Campanhã)
Individual (fem.)..	Maria Piedade (Entroncamento)
Pares-homens.....	Seragoila-Bandeirinha (Lisboa)
Pares-senhoras ...	Maria Irene-Romana Freitas (Lisboa)
Pares-mistos	Eng.º Batalha Jardim-Romana Freitas (Lisboa)

Em presença do conjunto de resultados obtidos pelos concorrentes foi elaborada a seguinte classificação final :

1.º — LISBOA	30 pontos
2.º — Campanhã	26 »
3.º — Barreiro	17 »
4.º — Figueira da Foz	15 »
5.º — Entroncamento	14 »
6.º — Sernada do Vouga ...	3 »

Após o encerramento dos Jogos e com todos os desportistas ferroviários alinhados frente à tribuna do ginásio do liceu da Figueira da Foz, procedeu-se à distribuição das dezenas de taças e medalhas em disputa, estando presente o administrador da Companhia, coronel Ferreira Valença.

Foram entregues os seguintes troféus :

BARREIRO

Taça «Dr. Neto de Carvalho» (Basquetebol)

Taça «Sidney» (Basquetebol)

Taça «Cooperativa Beira Alta» (Pesca)

CAMPANHÃ

Taças «Sociedade Figueira-Praia» (Pesca e Ténis de Mesa)

Taça «Eng.º Alfredo Garcia» (Ténis de Mesa)

Taça «Eng.º Brito e Cunha» (Pesca)

Taça «Empresa Vidreira de Fontela» (Atletismo)

Taça «F. N. A. T.» (Ténis de Mesa)

Taça «C. I. N.» (Ténis de Mesa)

ENTRONCAMENTO

Taça «Empresa Vidreira de Fontela» (Ténis de Mesa)

Taça «FRÉCAR» (Ténis de Mesa)

FIGUEIRA DA FOZ

Taça «Coronel Ferreira Valença» (Remo)

Taça «F. N. A. T.» (Pesca)

LISBOA

Taça «Brig. Almeida Fernandes» (Atletismo)

Taça «Dr. Mário Murteira» (Ténis de Mesa)

Taça «Governador Civil de Coimbra» (Remo)

Taça «BOSCH» (Vencedor colectivo)

Taça «FRÉCAR» (Ténis de Mesa)

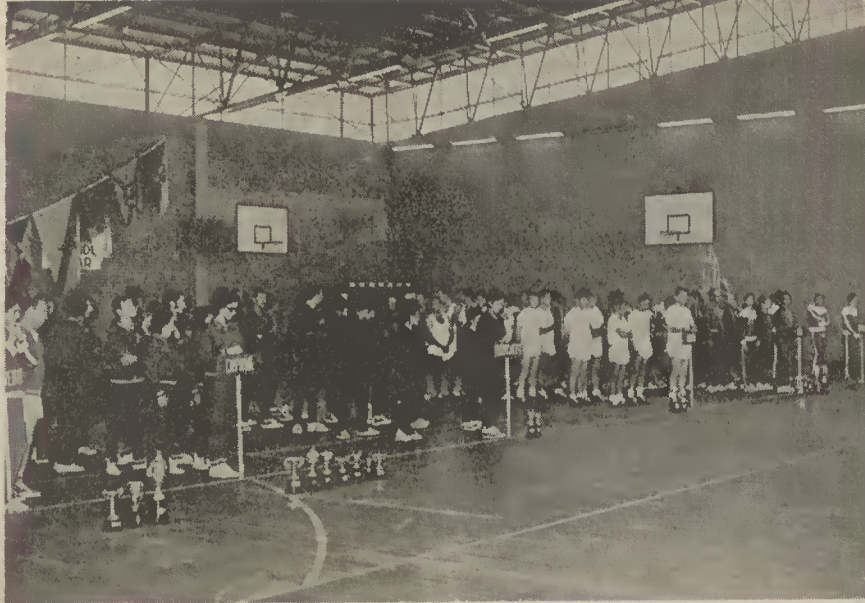
Taça «Comissão Municipal de Turismo» (Basquetebol)

Almoço de confraternização

No Grande Hotel da Figueira da Foz teve lugar o habitual almoço de confraternização dos desportistas ferroviários, no decurso do qual se exibiu o consagrado rancho folclórico «Cantarinhas de Buarcos».

Presidiu o administrador da Companhia, coronel Ferreira Valença, ladeado pelo representante do Governador Civil de Coimbra e pelo comandante da Região Militar. Na mesa da presidência encontravam-se igualmente o eng.º Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento, e o dr. Tomás de Aquino, em representação do director do Pessoal da C. P.

Aos brindes falou em primeiro lugar o agente técnico de engenharia José Duarte, presidente do Grupo Desportivo da Figueira da Foz e componente da sua equipa de basquetebol, que agradeceu as facilidades concedidas pela Administração da C. P. para a efectivação dos Jogos de 1972. Seguiram-se, no uso da palavra; o delegado regional da F. N. A. T. e o representante da Comissão Municipal de Turismo. Por fim, o admi-



Cerimónia da distribuição dos prémios dos Jogos Desportivos Ferroviários ▲

Um aspecto do almoço de confraternização dos desportistas ferroviários ▼



nistrador coronel Ferreira Valença teve palavras de felicitação para os organizadores do certame, congratulando-se com a lealdade e correcção de processos utilizados pelos atletas, acentuando:

«Tudo quanto aqui foi feito é digno de um apreço muito especial, tanto mais que o índice de praticantes desportivos no País é débil. Esta festa deve ser a síntese do desporto ferroviário e não a consagração dos campeões. Faço votos por que os próximos Jogos reúnam ainda maior número de atletas e lanço um apelo no sentido de os Grupos Desportivos da Empresa incrementarem a sua actividade».

O Serviço Social Ferroviário — entidade promotora dos Jogos Desportivos Ferroviários — incumbiu o desenhador Virgílio Ferreira, do Departamento do Material e Oficinas, de cuidar dos pormenores da organização das provas, o qual desenvolveu acção da maior utilidade e proficiência e a quem o «Boletim da C. P.» agradece toda a colaboração dispensada aos seus representantes. ■

A PRESERVAÇÃO DE MADEIRAS

Congresso Internacional realizado no Estoril

Nos dias 18 e 19 de Setembro findo, teve lugar, no Estoril, o Congresso do Instituto da Europa Ocidental para a Preservação de Madeiras — I. E. O. — e, simultaneamente, a 22.ª Reunião Anual da mesma organização. Presentes, delegados da Alemanha Federal, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Inglaterra, Itália, Luxemburgo, Marrocos, Suécia, Suíça e Portugal, num total superior a centena e meia de congressistas. A delegação portuguesa era constituída pelos srs. Alfredo Milne do Carmo, Alistair Falconer, dr. Ferreira da Costa, dr. Nogueira Ramos, eng.º D. Segismundo Saldanha e Tomás Eugénio Sanches da Gama. Encontravam-se também presentes, além do secretário de Estado da Indústria, numerosos convidados, tais como os directores-gerais dos departamentos do Estado e da Câmara Municipal de Lisboa ligados à industrialização da madeira, representantes dos nossos caminhos de ferro, das companhias eléctricas, da construção civil, etc.

Presidiu aos trabalhos o sr. H. Rieuf, presidente do I. E. O., que se encontrava ladeado pelos srs. dr. Hermes dos Santos, secretário de Estado da Indústria; Alfredo Milne do Carmo, vice-presidente da mesma organização e N. Burger, secretário-geral do Congresso.

Aberta a sessão, o sr. H. Rieuf saudou o secretário de Estado da Indústria, e, em nome de todos os congressistas disse da satisfação de ter sido escolhido Portugal para esta reunião. Teve ainda referências de muita simpatia para a acção do vice-presidente do Congresso, e disse esperar que desta reunião saiam conclusões importantes para a indústria da preservação da madeira.



O sr. H. Rieuf presidente do I. E. O. (Congresso do Instituto da Europa Ocidental para a Preservação de Madeiras) proferindo o seu discurso

Seguiu-se no uso da palavra o sr. Milne do Carmo que começou por enumerar os benefícios da floresta, combate à erusão, regularização do clima, protecção da fauna e ambiente de repouso e desintoxicação cada vez mais necessários ao homem moderno. Enalteceu as vantagens dos produtos vegetais e, a seguir, descreveu sumariamente a história da preservação de madeiras no Mundo, concretizando mais detalhadamente o caso português.

Aludiu ainda à necessidade da madeira de pinheiro bravo ser devidamente tratada, e à sua aplicação, sobretudo, para travessas de caminho de ferro. A terminar, o sr. Milne do Carmo mostrou-se optimista quanto ao futuro, com vista a uma melhor colaboração de todas as partes interessadas.

Por fim, falou o secretário de Estado da Indústria, que, depois de frisar quanto se sentia satisfeito por se encontrar na assembleia-geral do I. E. O., acentuou que o Governo Português acompanhava com o maior interesse aquela reunião. Apontou o facto de este congresso se revestir de um interesse especial, e terminou fazendo votos para que das reuniões efectuadas viesse a resultar o maior êxito não só para a economia em geral, como para a valorização das riquezas da natureza.

Entretanto, pelas 19 horas, teve lugar no Hotel Palácio-Estoril, um «cocktail-party» no qual estiveram presentes, além de todos os congressistas, inúmeros convidados, entre os quais destacados dirigentes da C. P.

Confraternização de Ferroviários

Iniciativa digna de encômios, a todos os títulos, aquela de que têm sido intérpretes alguns economistas, engenheiros e outro pessoal superior da nossa Empresa. Por mais de uma vez no decorrer do ano e nas suas horas de ócio, vários daqueles ferroviários têm-se reunido em jornadas de confraternização, assinaladas pela realização de «renhidos» encontros de futebol, seguidos, naturalmente, de refeições conducentes ao retemperamento de forças e, obviamente, propícias ao estreitamento de relações de amizade.

A Empresa, por intermédio do administrador cor. Ferreira Valença, tem dispensado à iniciativa o melhor acolhimento. Numa das gravuras vê-se aquele administrador na companhia dos «atletas», e noutra procede à entrega de uma taça com o seu nome ao «capitão» da equipa vencedora.

De desejar que realizações desta natureza sejam levadas a cabo por funcionários de outros quadros da C. P., de molde a contribuir para uma maior aproximação e natural aumento de camaradagem.



As grandes encomendas e o problema dos preços

Pelo Eng.º Flávio de Sá
Chefe do Serviço de Telecomunicações

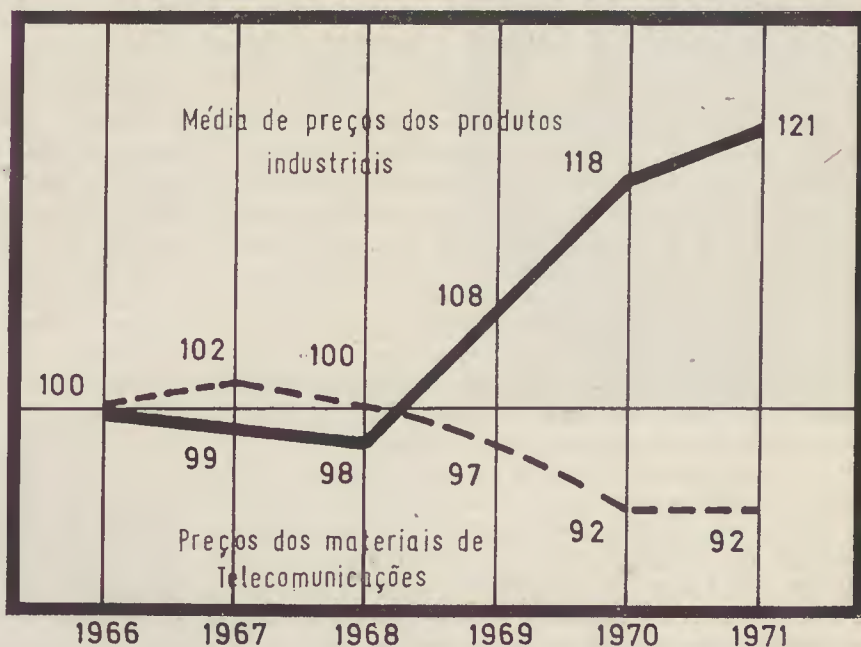
As relações entre comprador e fornecedor podem situar-se numa gama contínua de posições entre dois extremos: de um lado a situação de verdadeira livre concorrência num mercado de economia liberal e de outro lado a situação de intervencionismo total por parte do Estado, nos países comunistas.

Nos países mais industrializados de economia liberal verificou a Administração Pública nas últimas décadas uma situação frequente e particularmente delicada quando pretendia fazer encomendas de grande vulto no mercado interno, motivada pela não existência de condições características da livre concorrência.

Os grandes monopólios ou o pequeno número de fornecedores para empreendimentos de grande vulto ou altamente especializados colocavam o Estado numa posição difícil de aceitação de preços acerca dos quais era escasso o número de elementos que lhe permitissem avaliar a justeza dos preços propostos.

Para obviar este inconveniente criaram estes países, nomeadamente a República Federal Alemã, a França, a Inglaterra e os Estados Unidos, um sistema de controle de preços baseado num acesso à contabilidade das empresas por parte do cliente, pressuposto entidade pública ou equiparado.

Segundo os elementos que possuímos dos Correios franceses para material de telecomunicações, este sistema tem dado excelentes resultados, e o gráfico anexo ilustra bem a eficácia do mecanismo adoptado.



Imaginar a aplicação generalizada deste método na C. P. por acordo com os seus fornecedores será certamente utópico.

Talvez o não seja, porém, a concretização de relações deste tipo com um número restrito de grandes fornecedores nacionais quando estejam em causa encomendas de grande vulto sobre as quais não seja possível concretizar as condições de verdadeira livre concorrência.

Do ponto de vista do cliente, vislumbram-se quase exclusi-

vamente vantagens neste sistema, mesmo que a aplicação do método seja feita apenas por amostragem. O fornecedor é levado a criar um clima de extrema honestidade no seu serviço comercial e a aprofundar a exactidão do cálculo de preços. Em seu benefício terá o enriquecimento inerente à melhoria de organização a que é pressionado e consolidará a sua posição junto do cliente pelo aumento de confiança que este depositará no fornecedor.

LINHAS ULTRAMARINAS

O Caminho de Ferro Lourenço Marques—Pretória

Por Vasco Callixto

Foi uma linha internacional, a primeira linha férrea que se construiu em Moçambique, de Lourenço Marques à fronteira de Ressano Garcia e daí a Pretória, então, capital da República do Transval e hoje capital da República da África do Sul. E esta linha, inaugurada há 77 anos, constituiu o ponto de partida para a organização dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da nossa província do Índico, para cujo desenvolvimento e progresso muito têm contribuído.

À construção da linha férrea Lourenço Marques-Pretória, obra de portugueses e sul-africanos, imediatamente tem de associar-se o nome do engenheiro general Joaquim José Machado, grande impulsor do caminho de ferro, quer em Moçambique, quer em Angola. Com efeito, foi este distinto técnico ferroviário que resolveu, por forma engenhosa e arrojada para a época, o difícil problema do estabelecimento da linha através das montanhas de Nelspruit. Sugerindo a construção daquele troço em moldes especiais, por meio de cremalheira, o general Joaquim José Machado, mercê das suas qualidades de técnico empreendedor, conquistou o apreço geral e o seu nome foi dado a uma vila das montanhas que a linha atravessa, Machadodorp (Vila Machado), situada a 100 quilómetros de Nelspruit e a 200 quilómetros da fronteira de Ressano Garcia. Na estação de Machadodorp, um pequeno monumento, junto do qual se vê um pedaço da linha concebida pelo engenheiro português, recorda o esforço dos técnicos que construíram a importante via férrea.

A ideia da construção do caminho de ferro Lourenço Marques-Pretória data de há um século e nasceu no espírito empreendedor do presidente Burgers do Transval, que em 1874 partiu para a Europa em busca do necessário apoio financeiro. Conseguindo-o, fez embarcar material para Lourenço Marques e o tratado para o estabelecimento da linha foi assinado em Lisboa em 11 de Dezembro de 1875. Entretanto, a ocupação inglesa do Transval, em 1877, fez interromper o plano ferroviário traçado pelo presidente Burgers. Quatro anos depois, porém, o Transval recuperou a sua independência; a ideia da construção da linha férrea renasceu. E foi então que, por portaria de 3 de Agosto de 1882, o Governo Português encarregou o general Joaquim José Machado, ainda major, de estudar o traçado Lourenço Marques-Pretória, com a concordância do Governo do Transval.

Na impossibilidade de serem levantados em Portugal capitais suficientes para a construção da linha em território de Moçambique, o empreendimento foi confiado a uma companhia americana, a Delagoa Bay and East African Railway Co., que, todavia, não correspondeu, pois não realizou a obra, no prazo ajustado, após ter construído um pequeno troço, inaugurado em Dezembro de 1887. A construção da linha tinha sido iniciada em 18 de Maio

de 1886. Perante as circunstâncias, o Governo Português tomou conta do empreendimento em 30 de Julho de 1889 e no dia seguinte circulou o primeiro comboio sob administração portuguesa. Em Fevereiro de 1890 a linha de Lourenço Marques chegou à fronteira.

Em território do Transval, a construção da linha foi confiada a uma companhia holandesa, a Zuid Afrikaansche Spoorweg Matschappij. Uma vez transportado o rio Incomati, por uma ponte concluída em 1891, a linha atingiu Hectorspruit nesse mesmo ano, começando então a escalada das serranias de Nelspruit, vencidas pelo sistema posto em prática pelo general Joaquim José Machado, o que constituiu um grande feito de engenharia. Aplicando uma cremalheira no intervalo dos carris, de modo a permitir a uma locomotiva especial, adaptada ao fim, engatar uma roda dentada, colocada no centro do seu eixo-motor, naquela cremalheira, este sistema evitava a derrapagem das rodas no esforço da subida.

Assim se facilitou a travessia das receadas montanhas, que foram perfuradas pelo túnel de Elandsberg. Machadodorp foi atingida em 10 de Junho de 1894 e por essa altura começaram os trabalhos a partir de Pretória, os quais alcançaram Eerste Fabriek em pouco tempo. Em 2 de Novembro daquele ano, em Wigelriver, a linha proveniente de Leste encontrou-se com a que provinha de Oeste e foi o presidente Paul Kruger que, com toda a solenidade, colocou naquela povoação o último parafuso de ligação. A sonhada linha férrea, que deu ao Transval uma saída para o mar, era um facto, como um facto era a primeira linha férrea internacional de Moçambique.

Nesta linha, com 600 quilómetros de extensão, começaram a circular os primeiros comboios em 1 de Janeiro de 1895. No entanto, a solene inauguração só se realizou em Julho, com cerimónias que decorreram em Pretória e em Lourenço Marques, ambas com a presença do presidente Kruger. De 8 a 10 daquele mês, a capital do Transval esteve em festa, para assinalar o estabelecimento da sua ligação ferroviária com o Índico. Por sua vez, de 14 a 17, Lourenço Marques vestiu as suas melhores galas para comemorar o facto e para receber, em visita oficial, o Chefe do Estado da nação vizinha, que chegou à capital moçambicana em comboio especial, engalanado com as bandeiras de Portugal e do Transval.

Há dois anos, Lourenço Marques e Pretória comemoraram condignamente o 75.º aniversário da inauguração desta linha férrea, sendo descerradas, em ambas as estações, placas evocativas das cerimónias de 1895, procedendo-se também em Lourenço Marques ao lançamento da primeira pedra do monumento a erguer naquela cidade ao general Joaquim José Machado.

Na estação de Lourenço Marques, seguindo um costume muito em uso na África Austral, estão expostas duas velhas locomotivas, como testemunho de gratidão dos técnicos de hoje à técnica de ontem.

retalhos

CONFERÊNCIA CULTURAL

Na sequência dum programa em curso de actividades culturais da Companhia, o eng.º Ferrugento Gonçalves, chefe da Divisão de Estudos e Planeamento, proferiu recentemente, numa das dependências da cantina do pessoal da Calçada do Duque, uma conferência subordinada ao título «Novas orientações na produção do transporte ferroviário».

Na gravura vê-se o conferencista num momento da sua interessante exposição.



NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Este «stand» de informações com a forma de um fruto pode ser visto no átrio da estação londrina de Paddington. Pintado de cor-de-laranja constitui a última iniciativa da Região Oeste dos Caminhos de Ferro Britânicos para atrair a atenção dos passageiros do caminho de ferro.

Atraentes hospedeiras (a contar da esquerda: Michelle Burbidge, de 23 anos, Christine Wenyon, também de 23 anos, e Gaynor Holmes, de 20 anos) estão aptas a fornecer qualquer informação sobre comboios e horários e mesmo a indicar aos passageiros os principais centros turísticos com interesse na capital inglesa.

NOVO BARCO

O navio de 5.000 toneladas, «Hengist» que vemos atravessando o Canal da Mancha é a mais recente aquisição da frota dos Caminhos de Ferro Britânicos.

Presentemente ao serviço entre Folkstone, Boulogne e Ostend é a maior unidade que jamais operou nesta curta ligação marítima da ferrovia inglesa para o Continente.

O «Hengist» dispõe de acomodações para 1.400 passageiros e 210 automóveis ou 38 camiões comerciais. Muito brevemente terá de fazer-lhe companhia neste serviço o seu irmão gémeo «Horsa».



PISTAS DE ENSAIO PARA COMBOIOS NO REINO UNIDO

Durante os últimos três anos, os Caminhos de Ferro Britânicos têm efectuado experiências com o seu material circulante numa pista com a extensão de 4.550 m de barras longas em linha recta assente em travessas de betão, em Radcliffe-on-Trent, entre Grantham e Nottingham. Agora esse campo de ensaios foi aumentado em 4 mil metros para incluir curvas, agulhas e cruzamentos.

A gravura mostra os trabalhos de assentamento de uma extensão de 40 m por meio de uma máquina adequada.

Os técnicos dos Caminhos de Ferro Britânicos ao mesmo tempo que acompanham a construção desta pista, estudam igualmente a sua utilização para uma pista de túnel, com vista ao Túnel da Mancha e à nova via férrea de Mersey que está a ser construída em Liverpool.

