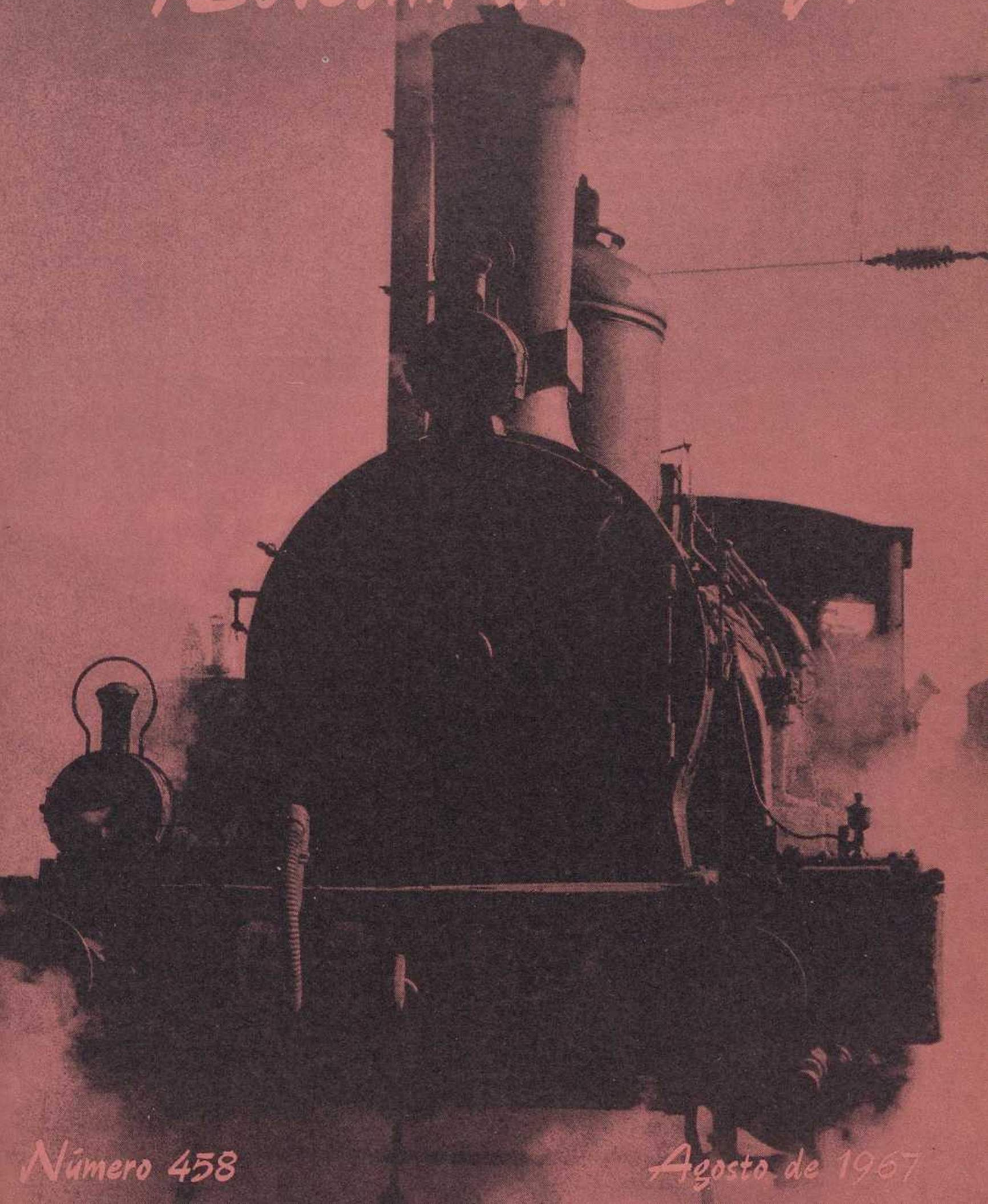


Boletim da C. P.



Número 458

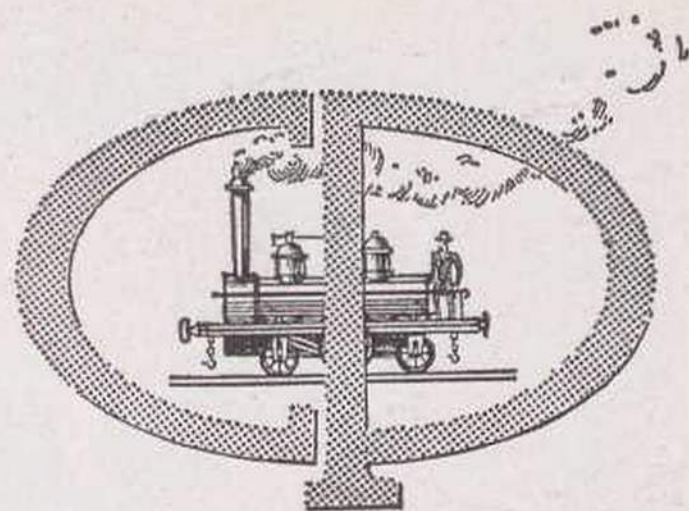
Agosto de 1967

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 458 • AGOSTO 1967 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO



PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA-2

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Assembleia de Accionistas



O evento ferroviário mais importante do período decorrente foi indubitavelmente a Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia, efectuada no último dia de Junho, para aprovação do relatório e contas do exercício económico de 66. Os sócios da C. P. — que, como todos sabem, é uma sociedade anónima de responsabilidade limitada — foram unânimes, nas largas considerações que apresentaram publicamente, em elogiar a acção diligente e criteriosa do Conselho de Administração da Empresa, em prol dos seus interesses de accionistas, como na governação dos problemas da ferrovia nacional. O voto de louvor, foi mesmo aprovado por aclamação.

Ante tão insuspeitado como incontroverso sector de apreciação da gestão ferroviária hodierna — quem melhor do que os accionistas pode avaliar, no cerne, da orientação da actividade da Companhia? — só há que confirmar o bom rumo que a nossa via férrea está trilhando, mercê da admirável arrancada, estrênuamente pugnada, seguida e estimulada pela Administração — com substanciais melhorias que todos observam e sentem — a rasgar novas perspectivas no esperançoso porvir dos caminhos de ferro da terra lusitana.



A ASSEMBLEIA GERAL DOS ACCIONISTAS DA C. P.

SOB a presidência do sr. prof. doutor Afonso Rodrigues Queiró, secretariado pelos srs. dr. Arnaldo Pinheiro Torres e Jaime Amador e Pinho, efectuou-se no passado dia 30 de Junho a assembleia geral ordinária dos accionistas da Companhia.

Estavam presentes por parte do Conselho de Administração os srs. prof. doutor Mário de Figueiredo, engs. Mário Costa, António da Costa Macedo, João de Brito e Cunha e João Maria Oliveira Martins. Por parte do Conselho Fiscal, compareceram os srs. dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando Bastos e Silva. Assistiu, também, o director-geral, sr. eng. Espregueira Mendes.

Contaram-se, na Assembleia, 36 accionistas representando o capital de 10 904 contos (o capital social da Companhia é de 20 000 contos, dos quais 12 000 contos são do Estado). Como nota curiosa, a presença entre a massa associativa dos seguintes

aprovou o relatório e contas de 1966 e elegeu novos corpos gerentes

*Aprovado por aclamação um voto de
louvor à Administração da C. P.
pela sua diligente e criteriosa acção*

da Praia da Vitória), dr. Hélio Ureña Prieto, Tito José Soares Lopes e os engs. reformados Pedro de Brion e Branco Cabral, respectivamente antigos subdirector e secretário-geral.

Foi a seguinte a «Ordem do Dia»:

1. Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1966, do relatório do Conselho de Administração e do parecer do Conselho Fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;

2. Preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes, nos termos estatutários.

Usou da palavra, em primeiro lugar, o accionista sr. José Lucas Coelho dos Reis que fez largas considerações sobre o aumento substancial do tráfego da Companhia.

mercadorias. Abordou o problema da coordenação de transportes — que se não cumpre, como afirmou. Disse não estar de acordo com o Ministro das Comunicações «em considerar-se o caminho de ferro como um meio de transporte favorecido». Não percebe, acrescentou, que favores deve o caminho de ferro ao Estado, ante as obrigações de serviço público que é forçado a cumprir... Solicitou uma bonificação nas viagens para os accionistas e terminou por declarar que a Companhia tem efectivamente melhorado, mercê da reconhecida competência dos seus Serviços — mas que a nacionalização dos caminhos de ferro pelo Governo constitui, a seu ver, a única maneira de se incrementar, como se impõe, as receitas ferroviárias.

Falou a seguir o accionista sr. eng. Cunha Leal. Começou por confessar o enorme prazer que sentia por ver entre os corpos gerentes da C. P. duas pessoas que se tornaram uma constante da administração ferroviária — «e que sejam quais forem as nossas divergências de carácter político existentes — são extremamente simpáticas: os srs. prof. doutor Mário de Figueiredo e eng. Mário Costa».

Referindo-se às Assembleias Gerais da C. P. afirmou serem no nosso País um recurso da liberdade individual. «Aqui podemos dizer, todos nós, o que nos apetece, desde que saibamos dizê-lo de acordo com a verdade e com a correcção que se impõe — porque para não concordar não é evidentemente necessário ser-se malcriado...».

O eng. Cunha Leal, depois de se referir com

muita propriedade e minúcia à conjuntura económica nacional e a problemas gerais de direcção e administração de empresas — tecendo subtil louvor aos licenciados em ciências económicas e financeiras, «sempre chamados a propósito de tudo» — perguntou, com base em elementos constantes das Contas Gerais do Estado: «porque razão cresceu o produto bruto nacional e diminuiu a actividade transportadora dos caminhos de ferro? Tal como Shakespeare disse pela voz de um dos seus intérpretes que *há qualquer coisa de podre no reino da Dinamarca*, também eu entendo que há qualquer coisa de estranho neste singular fenómeno...». Porquê, acrescentou, uma circulação de produção inferior à dos anos anteriores? Terá sido a camionagem? Terá sido uma grande parte desse aumento do produto nacional transferido nos nossos barcos até às três zonas em que impiedosamente o País vê julgado o seu destino? Ou será antes uma recessão da produção nacional?

E mais adiante, a propósito da subida das despesas com os ferroviários: «Ainda bem que foram obrigados a aumentar os vencimentos do pessoal, porque se continuarmos assim, só ficarão em Portugal os incapazes intelectualmente e aqueles que tenham deficiências físicas...».

A concluir, depois de manifestar a esperança de se levar os Ministros dos Transportes a serem mais activos, o eng. Cunha Leal afirmou que acima de todas as divergências está a Pátria — a Pátria imperecível que conta mais de oito séculos de vida.

Seguiu-se no uso da palavra o accionista sr. Chaves Caminha. Começou por dizer, e calorosamente, «que é uma honra ser-se accionista da C. P. — por se contactar, nas suas assembleias, com pessoas tão qualificadas do foro universitário e por se poderem ouvir as magistrais lições do sr. eng. Cunha Leal». Mais adiante declarou que continua a confiar na C. P. — e que se a Administração da Companhia mais não fez, é porque mais não pôde, com os recursos parcos de que dispõe. «V. Ex.^{as} estão a trabalhar bem! Como accionista não posso exigir da Companhia mais do que está escrito no Relatório — que está muito bem!». Depois de se referir a algumas limitações de meios da Empresa, de todos sobejamente conhecidas, o orador terminou concedendo o seu inteiro aplauso à acção prestimosa do Conselho de Administração da Companhia.

E depois de novamente falar o accionista José Lucas Coelho dos Reis, relativamente a pontos de discordância sobre a nacionalização da Companhia pelo Estado e da necessidade de se estabelecer uma coordenação válida de transportes rodó e ferroviários.



O accionista eng. Cunha Leal: «Porque razão cresceu o produto bruto nacional e diminuiu a actividade transportadora dos caminhos de ferro? Como Shakespeare eu poderia dizer que há qualquer coisa de estranho neste singular fenómeno...»

rios, usou da palavra, em nome do Conselho de Administração, o sr. eng. João Maria Oliveira Martins.

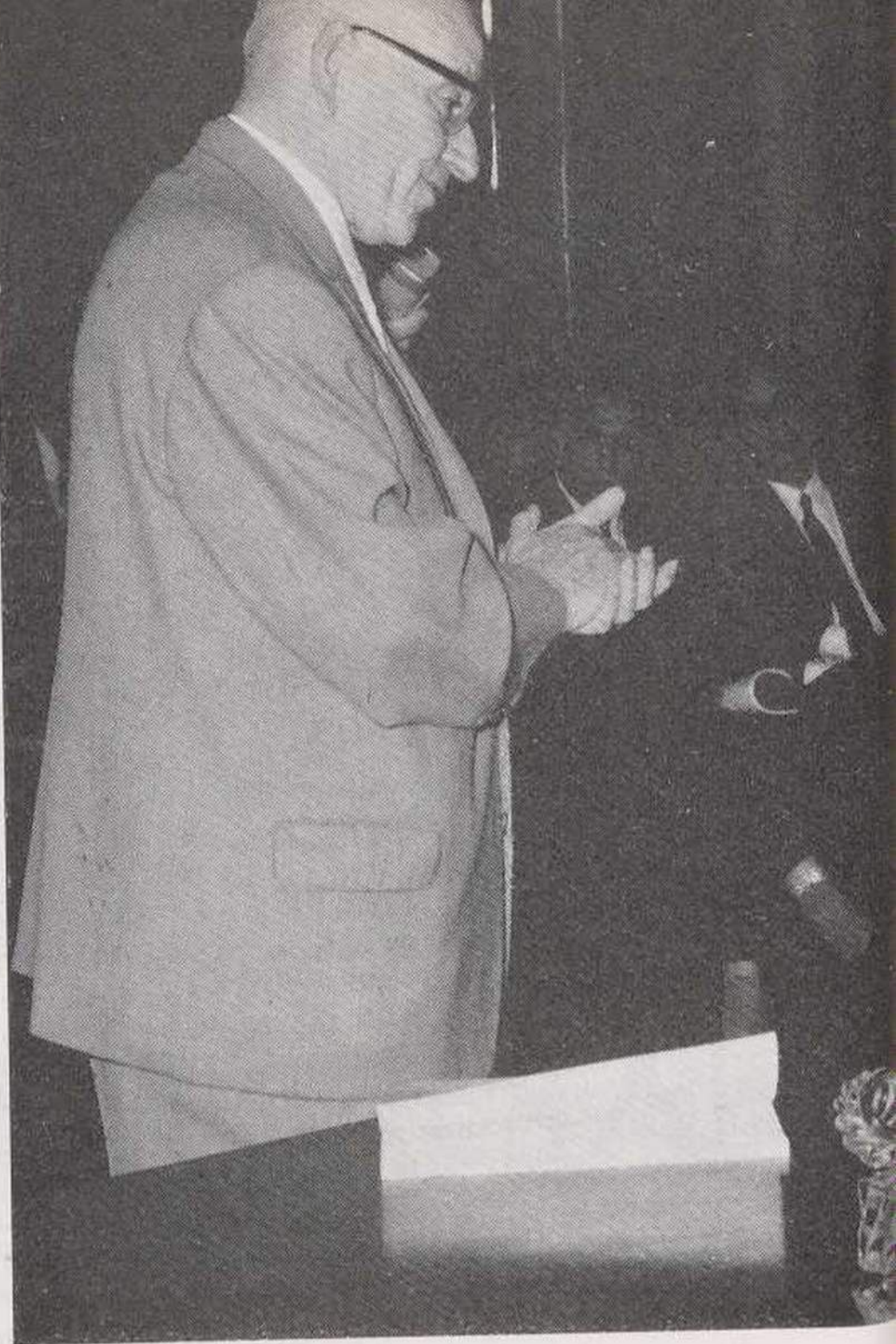
O ilustre administrador após saudar os presentes, respondeu brevemente aos oradores antecedentes. Depois de se reportar ao aumento progressivo do número de passageiros transportados — com taxas de expansão, entre nós, das mais elevadas da Europa Ocidental — acrescentou que grande parte desse aumento se produz no tráfego suburbano, de Lisboa e Porto, com tarifários sociais baixíssimos. Relativamente ao tráfego de mercadorias, o nosso insucesso nesse transporte, poderá explicar-se, acentuou, pela evolução da própria localização industrial do País — à volta de Lisboa e do Porto, junto dos portos de mar e na proximidade dos centros de consumo; pela concorrência da camionagem — nem sempre em termos e lealdade de processos...; e também, pela própria evolução do sector primário — o caminho de ferro continua a ser um meio de transporte quase exclusivo das mercadorias pobres — cereais e adubos, principalmente — mercadorias que já de si não têm sido produzidas com o ritmo de crescimento dos produtos industriais.

E mais adiante, o eng. Oliveira Martins confirmou a sua confiança na melhoria de serviço ferroviário que o III Plano de Fomento irá permitir, tanto mais estar absolutamente crente que a própria evolução económica do País, no próximo decénio, no que respeita ao sector de mercadorias, não terá o mesmo desenvolvimento que o dos dez anos que acabam de decorrer.

Falou por último, o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P.. Disse que não tinha que ali defender o Conselho de críticas que lhe houvessem sido impugnadas — porque realmente não foram feitas críticas ao Conselho. Mas tinha que agradecer à Assembleia Geral o facto de reconhecer que o Conselho de Administração da C. P. fez o que pôde — e que outros não fariam melhor, nem teriam feito mais, com os meios que se dispuseram. Agradeceu ao eng. Cunha Leal, «pessoa a quem me liga uma velha simpatia e uma forte admiração» as palavras amáveis com que o distinguiu — e aos restantes oradores as referências elogiosas feitas à Companhia. E a concluir, o ilustre presidente afirmou: «O Conselho de Administração fez o que pôde — e asseguro-o à Assembleia Geral, continuará a fazer aquilo que puder, dentro dos recursos ao seu alcance!».

Terminada a discussão do Relatório e Contas, seguiu-se a aprovação desses documentos — o que teve lugar por unanimidade.

Foi igualmente aprovado, por unanimidade, um voto de louvor ao Conselho de Administração e ao Conselho Fiscal «pela diligente e criteriosa gestão dos negócios da Companhia», por maioria, um voto de agradecimento ao Governo pelo auxílio prestado à C. P. e ao Banco Fonsecas & Burnay, «pela sua



O accionista Chaves Caminha: «É uma honra ser-se accionista da C. P.. Dou o meu inteiro aplauso à acção prestimosa do Conselho de Administração da Companhia!»

cooperação de grande valia»; e, por unanimidade, um voto de sentimento pelo falecimento do sr. dr. António Maria Pinheiro Torres.

Seguiu-se a eleição dos corpos gerentes da Empresa: de dois administradores e de três membros do Conselho Fiscal.

Procedido ao escrutínio, apuraram-se os seguintes resultados:

Para o Conselho de Administração — foram reeleitos os srs. eng. António da Costa Macedo, e eng. João de Brito e Cunha. Para o Conselho Fiscal, foi reeleito o sr. dr. Luís Lopes da Costa, e eleitos os srs. eng. José António de Miranda Coutinho, (antigo director-geral dos Transportes Terrestres) e dr. Fernando Jorge de Azevedo Moreira.

A finalizar a sessão o accionista José de Antas Megre apresentou uma proposta, aprovada por unanimidade, para se conceder um voto de confiança à Mesa para a elaboração da respectiva acta e que a mesma se considerasse desde logo aprovada.

— ★ —

O relatório do Conselho de Administração,

respeitante ao exercício de 1966, constitui, como tem sucedido nestes últimos anos, um valioso e completo instrumento de apreciação da actividade da ferrovia nacional.

Bem estruturado, o importante relatório — fundamentalmente elaborado por uma qualificada equipa de economistas do Departamento de Finanças e Contabilidade — permite acompanhar ainda, com apreciável pormenor, a vida da Empresa, particularmente a sua multimoda acção na porfia do melhor rumo, para a melhoria do serviço a prestar ao público e para a valorização profissional e bem-estar social que igualmente almeja para os seus servidores.

Apresentando os resultados financeiros da Empresa, consignam-se os seguintes valores :

Receitas totais	1 033 045 283\$00
Despesas de exploração	1 129 216 077\$00
<i>Resultado da exploração</i>	<i>— 96 170 794\$00</i>
Subsídios reembolsáveis e Encargos financeiros	100 057 657\$00
<i>Resultado financeiro da gestão</i>	<i>3 886 863\$00</i>
Despesas de primeiro estabelecimento e Reintegração do mobiliário e utensílios das Colónias de Férias	8 606 253\$00
<i>Resultado do exercício</i>	<i>— 4 719 390\$00</i>

Manteve-se desfavorável o resultado do exercício, bastante menos adverso, contudo, que o anterior (desagravamento de 10,6 milhares de contos). A melhoria exprime menor absorção dos Subsídios pelos Encargos Financeiros.

Numa óptica global, analisa-se a espiral das receitas — progresso marcado no âmbito do transporte de passageiros; depressão, no tocante ao tráfego de mercadorias. O rendimento do tráfego de passageiros, afirma-se no relatório, se não é o maior dos últimos vinte e um anos, deve considerar-se, expurgado das variações de poder de compra da moeda, dos mais altos nesse lapso de tempo decorrido. Quanto ao rédito do transporte de mercadorias, terá de remontar-se à década de 50 para situar o valor a que desceu em 1966.



O presidente do Conselho de Administração, prof. doutor Mário de Figueiredo : «O Conselho de Administração fez o que pôde — e asseguro-o à Assembleia Geral, continuará a fazer aquilo que puder, dentro dos recursos ao seu alcance!»

Relativamente à linha de Sintra escreveu-se :

Dez anos decorreram já sobre o início da exploração com tracção eléctrica da «linha de Sintra». Tem o decénio conteúdo denso. Áreas extensas foram urbanizadas — blocos habitacionais e vivendas encontram-se hoje em terrenos outrora incultos ou destinados à agricultura. Nas velhas povoações o comércio activou-se, surgiram fábricas e oficinas e ganharam nova dimensão as infra-estruturas colectivas e a vida social. Para muitos, concretizou-se a possibilidade de fugir à urbe sobrelotada, a que a profissão os prende, e obter, nos arredores, habitação razoável.

Quando se abalançou a electrificar a «linha», pesadas responsabilidades assumiu a Empresa; pesadas, sob o aspecto financeiro; pesadas, sob o aspecto técnico; pesadas, sob o aspecto social.

Trouxe de tudo o decénio — desde a sensação do dever cumprido, até ao desconforto de não se poder cumprir bem; desde o inicial desenrolar harmonioso da actividade, até à clara percepção actual da insuficiência de algumas instalações e da usura do material de transporte. Estão carregados de experiência estes anos, de experiência nem sempre agradável embora de preocupação sempre constante.

Espera-se que o próximo decénio decorra mais satisfatoriamente apesar dos problemas de vulto, já estudados, que para tanto terão de ser resolvidos.

Evidencia ainda o relatório, no capítulo da análise das despesas, que todos os gastos dos Serviços cresceram. Avolumaram-se os custos de todas as



O administrador eng. Oliveira Martins : «Acredito na melhoria do serviço ferroviário que o III Plano de Fomento irá permitir. A par do desenvolvimento económico do País, o mais amplo reapetrechamento da Empresa vai abrir novas perspectivas à exploração da via férrea nos próximos dez anos»

origens — «Pessoal», «Material» e «Serviços e Diversos Encargos». E acentua-se:

De exercício para exercício altera-se, como se calcula, a retribuição média do pessoal e a composição dos quadros, de harmonia com o aperfeiçoamento da técnica da exploração, o que provoca alterações das despesas, de variada intensidade. No entanto, a subida das despesas com o pessoal exprime a repercussão da melhoria de vencimentos, feita a partir de 1 de Setembro, em proporções diversas segundo as categorias profissionais.

E mais adiante:

Contemplaram-se, naturalmente, ao rever os vencimentos, os ganhos de produtividade; mas a revisão igualmente se subordinou a outros objectivos (restabelecer o poder aquisitivo que correspondia aos vencimentos, quando foram convencioneados; estimular — na medida do possível — o ingresso na carreira ferroviária; acrescer os meios de subsistência de colaboradores cuja graduação profissional era, temporariamente, menos favorável).

No respeitante a Encargos Sociais, diz-se:

Subiram 15 milhares de contos, quase 8 por cento. Sabe-se que a sua magnitude decorre do «déficit» da Caixa de Previdência dos Ferroviários Portugueses, legalmente suportado pela Companhia. No exercício, aquele «déficit» agravou-se, em virtude de não haver compensação entre o aumento de quotização dos inscritos (derivada da melhoria dos vencimentos) e o encargo da correspondente actualização das pensões de reforma, além de persistirem as causas habituais de desequilíbrio (diminuição dos quadros, acréscimo do número de reformados com direito a pensões razoáveis, contribuições calculadas sobre remunerações modestas, no geral).

Não valerá a pena insistir no que é sabido nem ver o sistema de reformas só sob o ângulo dos encargos inerentes. Longa — já secular — experiên-



O reformado eng. Pedro de Brion, antigo subdirector da Companhia, procede, como accionista, ao lançamento do seu voto para a eleição dos administradores

cia confirma que a perspectiva de satisfatória reforma e de pensão de sobrevivência que acautela os filhos e o cônjuge constitui estímulo de ingresso na carreira ferroviária, condição de a viver sem desencorajamentos e de a terminar quando se presente que o trabalho já não rende como se desejava.

Sublinha ainda o importante documento os volumosos investimentos a que se procedeu no exercício económico, na prossecução do fim principal da Companhia — explorar a rede ferroviária nacional. O seu valor montou a 280 866 contos, repartidos pelos trabalhos de conclusão da electrificação da linha do Norte, de reforço e substituição de pontes, de recuperação de vagões imobilizados, de renovação do material circulante (motor e rebocado) e de renovação da via.

Quanto à reorganização dos Serviços e formação do Pessoal, revela-se o interesse da Administração da Empresa por este importante capítulo da sua esforçada acção. Dá-se conta do prosseguimento da nova orgânica empresarial, segundo orientação assente em fins de 1964. Aponta-se a nova estrutura regional, o centro coordenador das Regiões (a Direcção da Exploração), e refere-se aos modernos métodos de racionalização do trabalho. No âmbito dos programas de formação, salienta-se a frequência em cursos estrangeiros, a ajuda de consultores, a preparação do pessoal — e a formação de especialistas ferroviários em técnicas de preparação de decisões que pertencem ao domínio da Investigação Operacional.

O relatório termina, assinalando com o merecido relevo um facto marcante na vida da Companhia — a conclusão da electrificação da linha do Norte, luzidamente festejada com a honrosa presença do Chefe do Estado.



O accionista dr. Paulo Cancela d'Abreu, ilustre deputado, entrega o seu voto para a eleição dos corpos gerentes da Companhia. A seu lado, o conde da Praia da Vitória, sr. João Bruges de Oliveira, chefe do Serviço da Secretaria da Administração e igualmente accionista da C. P.



CRIAÇÃO DAS CATEGORIAS

«Adido Administrativo», «Técnico» e «Contabilista»

1 — Em sua sessão de 23 de Dezembro de 1966 deliberou o Conselho de Administração criar as categorias em epígrafe, ficando as duas primeiras integradas nos quadros efectivos do pessoal abrangidos pelo A. C. T.

Ouvinda a Comissão Corporativa quanto às duas primeiras categorias e homologada a sua criação por despacho ministerial de 18 de Maio p. p., transmitido à Companhia pelo ofício n.º 4223 de 19 de Junho último, a seguir se comunica a criação dessas categorias e bem assim as definições e remunerações que lhes correspondem:

ADIDO ADMINISTRATIVO — É o agente que, embora não possuindo as habilitações oficiais dos diplomados pelos Institutos Comerciais ou equivalentes, reúne conhecimentos para desempenhar com a devida competência determinados serviços para que se exigem conhecimentos técnicos de base especiais.

Esta categoria compreende:

3.ª classe	Escala 20	3 500\$00
2.ª »	» 22	3 950\$00
1.ª »	» 24	4 300\$00
Principal	» 24-a	4 700\$00

TÉCNICO — É o agente que, tendo demonstrado no exercício das suas funções possuir conhecimentos técnicos de nível considerado excepcional para agentes não diplomados com cursos dos Institutos Industriais, Comerciais ou equivalentes, se encontra apto a desempenhar tarefas para as quais se requer não só grande experiência como também uma adequada formação teórica de base.

Esta categoria compreende:

3.ª classe	Escala 25-a	5 400\$00
2.ª »	» 26	6 050\$00
1.ª »	» 27	6 500\$00
Principal	» 28	7 000\$00

As classes 1.ª e principal desta nova categoria só poderão ascender os agentes que possuam um mínimo de cultura básica superior obtido pela frequência de determinadas Universidades, os quais, mercê de excepcionais qualidades de inteligência e de aplicação, demonstradas ao longo do exercício da sua actividade na Companhia, adquiram uma sólida formação de índole ferroviária que os tornou praticamente aptos ao desempenho de funções habitualmente reservadas a Agentes Técnicos de Engenharia.

CONTABILISTA — Categoria destinada a diplomados com o curso de contabilistas dos Institutos Comerciais ou equivalentes.

A esta categoria — que, tal como a dos Agentes Técnicos de Engenharia, não fica abrangida pelo

Acordo Colectivo de Trabalho — correspondem as classes e remunerações seguintes:

Contabilista praticante	4 500\$00
» de 3.ª classe	..	5 500\$00
» » 2.ª »	..	6 000\$00
» » 1.ª »	..	6 500\$00
» principal	7 000\$00

2 — As existências nas novas categorias devem obedecer aos seguintes princípios:

ADIDOS ADMINISTRATIVOS — As dotações serão fixadas à medida que, no prosseguimento da reorganização, forem sendo aprovados quadros novos ou modificados os existentes.

TÉCNICOS — Esta nova categoria não terá dotações próprias.

Os que nela ingressarem preencherão vagas existentes no quadro dos Agentes Técnicos de Engenharia de 3.ª classe, com obediência às seguintes normas:

- Os efectivos das classes 1.ª e principal não poderão exceder 30 % dos efectivos do conjunto das 4 classes;
- Os efectivos das classes 3.ª e 2.ª distribuir-se-ão nas percentagens de 67 e 33 respectivamente, o mesmo sucedendo quanto às classes 1.ª e principal.

3 — As normas reguladoras do ingresso nos quadros de «Adidos Técnicos», «Adidos Administrativos» e «Técnicos» são as seguintes:

- 1.ª — O ingresso nestes quadros é reservado ao pessoal abrangido pelo A. C. T., com o mínimo de anos de serviço na Companhia a seguir indicado:

A) Agentes sem formação universitária adequada:

- Adidos Técnicos ou Adidos Administrativos 10 anos
- Técnicos de 3.ª ou 2.ª classes 15 anos

B) Agentes com habilitações universitárias indicadas em 4:

- Adidos Técnicos ou Adidos Administrativos 3 anos

- b) Técnicos de 3.^a ou 2.^a classes 10 anos
 c) Técnicos de 1.^a classe ou principal 15 anos

2.^a — As propostas para o ingresso de agentes em qualquer das categorias de Adido Técnico ou Administrativo, de Técnico de 3.^a e 2.^a classes e de Técnico de 1.^a classe e principal, serão apresentadas pelos chefes dos sectores nos quais se projecta virem aqueles a exercer a sua actividade. Estas propostas deverão conter elementos de informação relativamente a trabalhos anteriormente executados pelos agentes propostos, à competência por estes demonstrada no exercício das actuais atribuições e aos predicados pessoais que os qualificam para ingressar em categoria superior.

Estas propostas apenas deverão ser estabelecidas quando se verifique existirem vagas dentro das dotações respectivas e houver agentes considerados com a indispensável qualificação para as novas categorias propostas.

3.^a — Para a categoria de «Técnico de 3.^a ou 2.^a classe» apenas podem ser propostos agentes com categoria superior à escala 24 do A. C. T.

4.^a — Para a categoria de «Técnico de 1.^a classe ou principal» apenas podem ser propostos agentes com categoria superior à escala 24-a do A. C. T., habilitados com, pelo menos, o 1.^o ano completo e frequência de cadeiras do 2.^o ano das Faculdades de Ciências, Instituto Superior Técnico ou Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras. Os agentes propostos deverão fazer prova das habilitações exigidas, sempre que a mesma não conste das respectivas matrículas.

5.^a — As propostas referidas em 2 deverão ser remetidas por via hierárquica ao Serviço Central do Pessoal.

6.^a — A apreciação das propostas será feita por um júri constituído pelo Chefe do Serviço Central do Pessoal, que servirá de presidente, pelo Chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação e por um agente superior a designar pelo chefe do sector onde se prevê que o agente venha a prestar serviço.

7.^a — O júri, após apreciação cuidada da proposta, exame pormenorizado de *curriculum* profissional do agente e entrevista com este para apreciação e discussão de um ou mais dos seus trabalhos, elaborará um parecer escrito acerca da qualificação do mesmo para ingressar na categoria proposta, caindo ter especialmente em atenção a categoria, classe e características da função para a qual o agente é proposto.

8.^a — O Serviço Central do Pessoal informará os chefes que elaboraram as propostas do parecer emitido pelo júri.

9.^a — As propostas, acompanhadas do parecer do júri referido em 6, serão de seguida remetidas pelo Serviço Central do Pessoal à Administração, que decide em matéria de nomeações.



MÁQUINAS AUTOMÁTICAS PARA VENDA DIRECTA DE BILHETES AO PÚBLICO. — Os Caminhos de Ferro Federais Suíços tencionam instalar em 230 estações da sua rede — máquinas automáticas para venda directa de bilhetes de viagens ao público, em sistema de *self-service*. Algumas dessas máquinas já estão em uso — por exemplo em Basileia e em várias estações do lago



de Zurique. As máquinas, construídas pela Companhia Sodeco, de Genebra, são eléctricas e podem emitir, cada uma, 120 bilhetes para trajectos diferentes. Aceitam todo o género de moedas de prata e níquel suíças. Cada vez que um passageiro introduz uma moeda, ilumina-se o indicador dos percursos seleccionados, à frente dos quais consta o preço do bilhete que é ejectado logo que o quantitativo das moedas introduzidas atinge o montante do custo do bilhete. As máquinas permitem que até à introdução da penúltima moeda do utente o dinheiro seja devolvido — remediando assim os casos de enganos ou de arrependimentos dos passageiros. Ao lado de cada máquina, os C. F. F. instalaram dispositivos, igualmente automáticos, para troca de moedas e de notas.

10.^a — Havendo necessidade de preencher lugares nestas novas categorias e caso não tenham sido apresentadas propostas com indicação de nomes de agentes para o efeito, poder-se-á promover a realização de concurso segundo normas a estudar pelo júri indicado em 6 e a submeter a aprovação superior.

4 — Dado o atraso com que foi conhecida a homologação ministerial em relação à próxima data de promoções, tornou-se impossível, por falta de tempo, aplicar as referidas normas às próximas promoções a Adidos Técnicos. Por essa razão, as promoções previstas para o dia 1 de Julho pretérito a Adidos Técnicos foram realizadas de acordo com as regras que têm estado em vigor.

PELA COMISSÃO EXECUTIVA
 O Administrador
 A. COSTA MACEDO

MÚSICA

ENCHEU-SE

o Jardim da Estrela

«P'RA VER A TOCAR...»
BANDA

A Banda de Música dos Ferroviários Portugueses, após o retumbante êxito obtido no Festival de Nancy, realizado sob os auspícios da Federação das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários Europeus (FISAIC), em que se classificou *ex-aequo* com a Banda de Milão, como o melhor agrupamento musical do certame, quis dedicar em Lisboa um concerto de homenagem a todos os ferroviários, em particular — e ao público da capital, em geral.

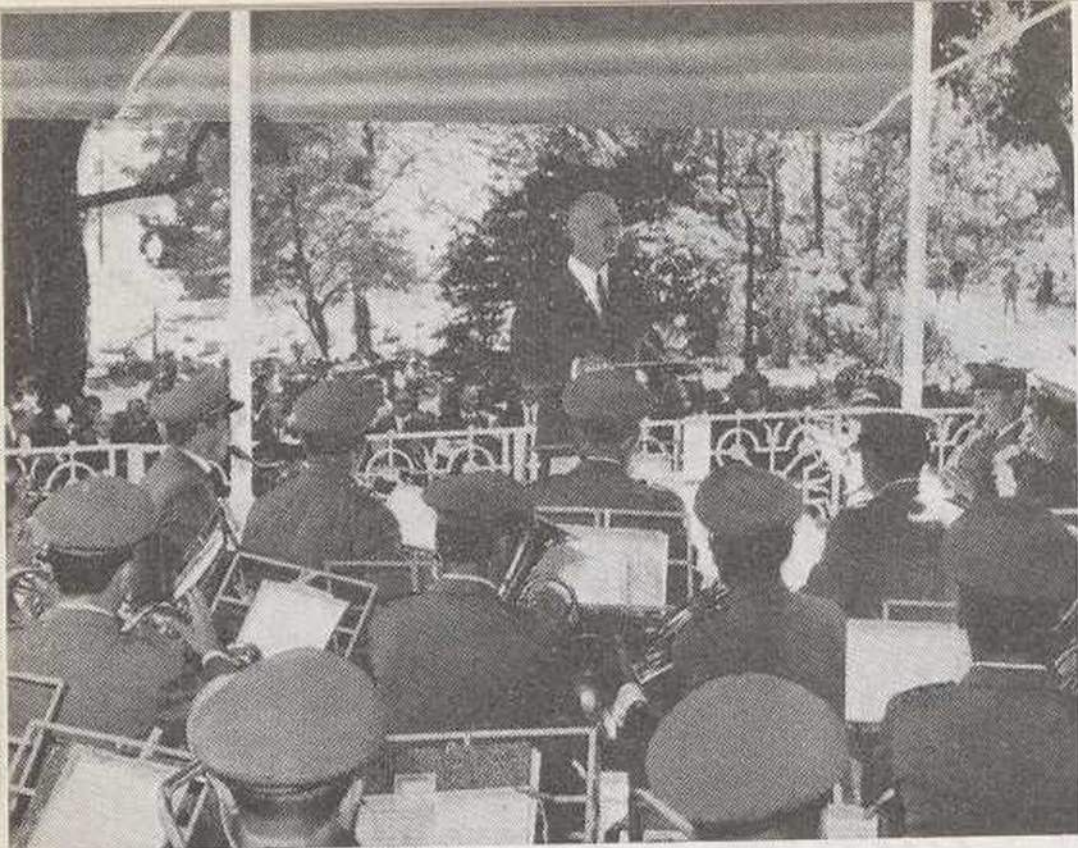
Nunca será demais sublinhar que o excelente comportamento da nossa Banda em Nancy — onde se deslocaram 47 músicos ferroviários com subsídios naturalmente vultosos num erário fortemente carecido como é o da nossa Companhia — confirmou a confiança que o Conselho de Administração desde o primeiro instante nela depositou — outorgando-lhe as verbas necessárias para o custeio das viagens e estadas — ao mesmo tempo que honrando a C. P. prestigiou o País.

Foram vários e inequívocos os desvanecedores

testemunhos de apreço recebidos nas mais altas instâncias da Empresa — do *maire* de Nancy, dos dirigentes da S. N. C. F. e do presidente da FISAIC sobre a magnífica execução musical e aprumo disciplinar dos nossos representantes musicais além-fronteiras.

Desfilando ao longo das ruas principais de Nancy, em competição com onze Bandas representativas de dez Administrações ferroviárias europeias, a Banda dos Ferroviários Portugueses, ao som do hino nacional e no desfraldar da bandeira verde-rubra, causou a maior emoção patriótica na numerosa colónia de imigrantes portugueses de Nancy e arredores, ao mesmo tempo que obteve as mais estrugidas palmas da população francesa. Cinco mil pessoas, entre ferroviários, trabalhadores e estudantes, muitas sentadas no chão, ouviram, conheceram e aplaudiram, as nossas músicas e os nossos executantes.

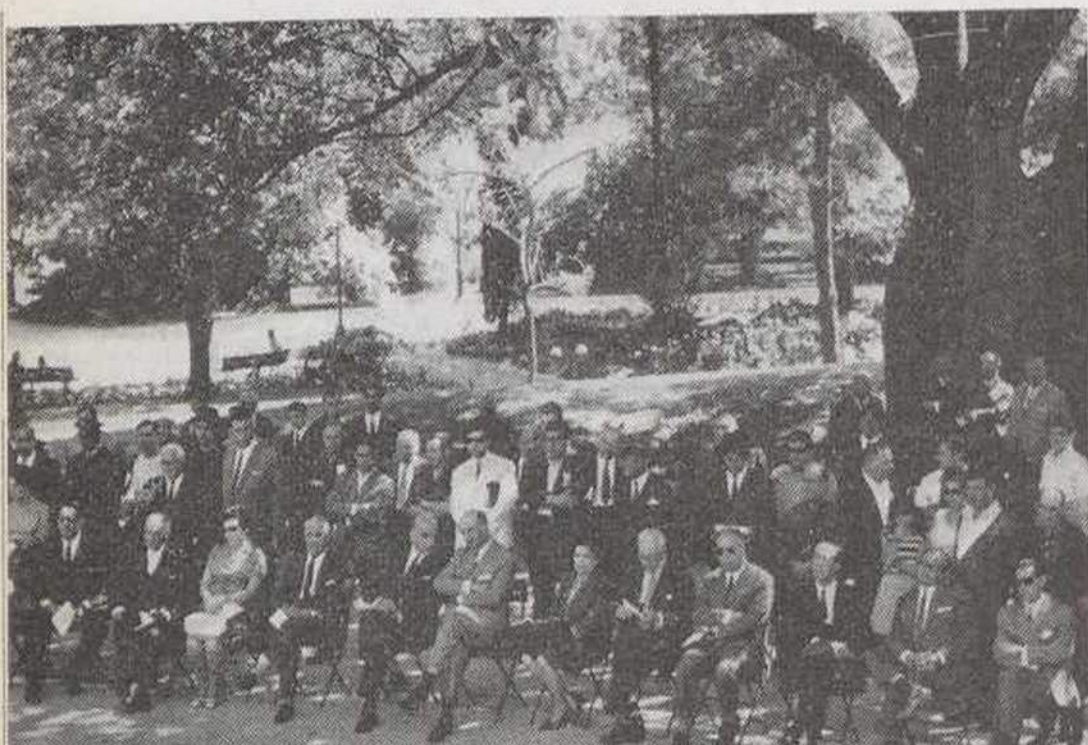
Sabido como é caro sustentar um conjunto filarmónico como o nosso — com tão elevado número



Sob a batuta autorizada do maestro ten. Silvério de Campos, a Banda dos Ferrovieiros Portugueses dá início ao magnífico concerto dedicado à C. P. e ao público da capital

de componentes — temos que concordar que para além da existência duma Banda, como a da C. P., de alto nível artístico, susceptível através das suas actuações em público de despertar no povo o gosto pela música erudita — que faz parte integrante da cultura portuguesa — a sua presença, contribui para a dignificação da corporação ferroviária. E com um detalhe assaz precioso: fazendo grande sucesso!

REGOZIJADOS com o êxito alcançado além-fronteiras, os nossos músicos — *que são todos ferroviários* — dedicaram um concerto, no pretérito dia 22 de Julho, no coreto do Jardim da Estrela — amavelmente cedido para o efeito pelo ilustre presidente da Câmara Municipal de Lisboa, general França Borges.



A partitura foi precisamente a mesma que a executada em Nancy, com tão vivo agrado:

I PARTE

Poeta e Aldeão (Abert.) de *Suppé*
Rapsódia Eslava de *Friedemann*

II PARTE

Uvas do Douro de *Duarte Pestana*
Suite Alentejana de *L. de Freitas Branco*
Festa na Serra do Pilar de *Sousa Morais*
Hino do Clube de *Serra e Moura*



Um pormenor da actuação da nossa Banda

Dirigiu a orquestra o ilustre maestro tenente da G. N. R. Silvério Marques Pereira de Campos — a quem se deve, em grande parte, a extraordinária forma da nossa Banda, e que é o responsável por toda a actividade artística do conjunto.

O vasto Jardim da Estrela encheu-se de público e de muitos ferroviários — entre os quais muitos

Um aspecto da assistência, no sector reservado à Administração e Direcção-Geral da Companhia



A Banda da C. P. que tão retumbante êxito conquistou no festival internacional de Bandas Ferroviárias Europeias, de Nancy : primeiro prémio, *ex-aequo* com a Banda de Milão, do melhor agrupamento musical presente no certame



reformados, naturalmente saudosos dos seus tempos do activo — tão bons ou piores, afinal, que os tempos que decorrem...

Entre a assistência viam-se os administradores srs. engs. Mário Costa e Costa Macedo, o director-geral eng. Espregueira Mendes e ainda os engs. António Branco Cabral, antigo secretário-geral, Júlio dos Santos, director da Exploração, Horta e Costa e Vasco Viana, respectivamente, chefe e subchefe do Departamento do Material e Oficinas, José Lourenço de Almada (conde de Almada), chefe dos Abastecimentos, José Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, drs. Lobo Alves, chefe do Serviço Central do Pessoal e Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia, srs. Bruges de Oliveira

◀ O administrador eng. Mário Costa, na presença do seu colega, eng. Costa Macedo, felicita calorosamente a Banda na pessoa do seu maestro, o ten. Silvério de Campos ▶



Outro aspecto da numerosa assistência ao concerto do Jardim da Estrela

(conde da Praia da Vitória), chefe do Serviço da Secretaria da Administração, João Saldanha de Figueiredo, tesoureiro da Companhia e Rui Lobão Sanches, dinâmico dirigente do Clube Ferroviário de Portugal.

No final do concerto, muito ovacionado pela

assistência e organizado pelas Relações Públicas da Companhia em colaboração com a direcção do C. F. P., o presidente da Comissão Executiva, sr. administrador Mário Costa, ao felicitar calorosamente a Banda, na pessoa do maestro tenente Silvério de Campos, fez a este presente, como recordação e homenagem da C. P., do livro de honra da Companhia.

O festival durou exactamente uma hora. Terminou às 17-30. Entre os aplausos vibrantes da assistência e os *flashes* numerosos dos fotógrafos da Imprensa.

Repetira-se, em Lisboa, o sucesso de Nancy. Os ferroviários portugueses podem estar orgulhosos da sua filarmónica!

E para aqueles que foram somente «ver a Banda passar...» — acrescentaremos que ela «passou» mesmo, e com inegável distinção!



REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

NOVAS CATEGORIAS PROFISSIONAIS

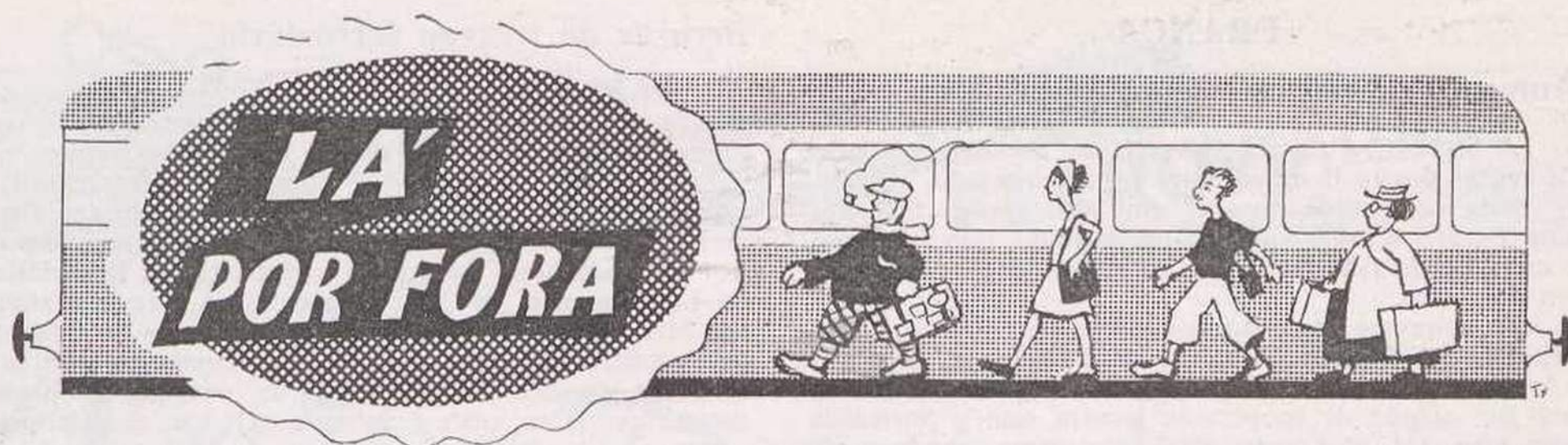
COMO noutro lugar publicamos, foram criadas na Companhia, no prosseguimento dos trabalhos de lançamento da nova orgânica de serviços, as categorias de *Adidos Administrativos*, *Técnicos* e *Contabilistas*.

Tais categorias foram estabelecidas no fundamento, geralmente verificado, de que a modernização dos Caminhos de Ferro — obtida pela aplicação de novas técnicas e pelo aperfeiçoamento da respectiva organização — implica um sensível acréscimo das funções de nível elevado, com contrapartida numa redução das actividades de menor qualificação. E, na intenção de permitir o acesso a níveis superiores do pessoal de mérito comprovado, que cuidadosamente seleccionado esteja em condições de coadjuvar eficazmente o trabalho dos agentes diplomados com cursos universitários.

Este procedimento possui ainda, e para além do

mais, o meritório significado de constituir uma forma de justa promoção social do pessoal tabelado mais qualificado da Companhia.

O *Boletim da C. P.* irá publicar, na medida óbvia do possível, limitada ao condicionalismo do espaço disponível, alguns dos principais estudos apresentados à apreciação do júri profissional pelos candidatos aprovados no ingresso nas novas categorias. Este nosso propósito servirá não só para divulgar trabalhos de acentuado interesse e nível técnico — consagrando justamente os seus autores — como paralelamente para constituírem padrões aferidores desse género de provas — que são escritas e orais — para todos aqueles que se proponham concorrer a essas novas categorias — que lhes facultam maior acesso profissional e consequentemente acentuada melhoria económica.



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA

Comboio especial

Quando duma recente digressão, a célebre formação musical britânica *Os Beatles* utilizou um comboio especial fornecido pela D. B. que circulou entre Munique, Essen e Hamburgo. O referido comboio comportava duas carruagens-salão e uma nova carruagem-restaurante, esta dos próprios Caminhos de Ferro Federais Alemães.

Trabalhos ferroviários

Em Munique, começaram os trabalhos com vista a ligar, por subterrâneo, a estação principal à estação do Leste. O projecto de conjunto sobre o arranjo das vias férreas na capital da Baviera deverá terminar em 1972.

Nova locomotiva

No Instituto de Dresde, estuda-se actualmente a construção duma cabina de condução de locomotiva eléctrica com a ajuda de papel impregnado de resina sintética. O corpo da nova locomotiva ficará, desta forma, diminuído em cerca de uma tonelada.

Self-Service nos comboios

A D. B. vai colocar ao serviço carruagens-bufetes nas quais os passageiros poderão comer segundo o sistema de *Self-Service*. A cozinha está equipada com um forno portátil alimentado a gás propano; as bebidas são armazenadas num compartimento sob o tejadilho do veículo. Além da parte do bufete, as carruagens contêm também 4 compartimentos de 2.ª classe.

BRASIL

Novas locomotivas

A Rede Ferroviária Federal S. A. acaba de adquirir da General Motors 49 locomotivas diesel-eléctricas que irão operar nas linhas da Central do Brasil.

A entrega das novas locomotivas estava programada para se iniciar em Março do corrente ano. Com as locomotivas agora adquiridas elevar-se-á para 362 o total das unidades G. M. em operação na Rede Ferroviária e um total de 554 locomotivas do mesmo tipo estarão em serviço no Brasil.

ESPANHA

Extensão da electrificação

De harmonia com o Plano de Electrificação da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, foram electrificados em 1966, os troços Ávila-Venta de Baños (165 km de via dupla) e de Medina del Campo-Hontanares (79 km).

Estão, pois, actualmente electrificadas inteiramente as linhas: Madrid-Léon-Monforte; Medina-Segovia, Madrid-Gijón e ramais das Astúrias; Madrid-Santander, e a ligação Madrid-Córdova.

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

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

Ensaio de alta velocidade

A Renfe procedeu recentemente a provas de alta velocidade, na província de Sevilha, no troço de 30 km de San Jerónimo a Los Rosales, com um comboio *Talgo*. Utilizou-se uma unidade diesel-eléctrica «Virgem del Carmen» rebocando 3 carruagens *Talgo*. A velocidade máxima atingida foi de 180 km/h.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Tráfego de mercadorias

Em 1966, sobre um tráfego total de mercadorias naquele país que se avizinhou de 2600 biliões de t/km e acerca dos 5 modos de transporte utilizados, a parte do caminho de ferro foi de 43 %, contra 22,5 % da estrada, 18,8 % dos oleodutos, 15,5 % da via de água (compreendendo os Grandes Lagos) e 0,2 % da via aérea.

Acidente pouco banal

Segundo a revista *Railway Gazette*, um acidente pouco banal produziu-se no Nebraska, onde um helicóptero procedendo ao trabalho de espalhar um produto químico para destruir a erva ao longo da via férrea, foi atingido por uma locomotiva do comboio *City of Los Angeles*. O piloto que havia sido prevenido pela rádio da aproximação do comboio, foi ferido, mas o helicóptero ficou destruído.

FRANÇA

Aumento do parque ferroviário

A S. N. C. F. acaba de notificar um dos mercados de vagões dos mais importantes jamais registado.

Esta encomenda consiste em 3600 vagões fechados com *boggies* e 4400 vagões suplementares previstos para o exercício de 1967 ou seja no total 8000 vagões a receber em dois anos.

As empresas construtoras daquele material são a «Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer» e a «Arbel». Estas duas sociedades assinaram no princípio do ano um acordo de cooperação técnica com a Sociedade «Pullman» (U. S. A.), principal construtora americana de vagões fechados.

O caminho de ferro ao serviço do público

A rede suburbana da S. N. C. F., em Paris, comporta 28 linhas de um desenvolvimento total de 969 km, das quais 516 km já electrificadas e 151 km presentemente em curso de electrificação ou electrificadas somente desde há pouco tempo. Trezentas e quarenta estações e paragens estão abertas ao público, servidas diariamente por alguns 3000 comboios, cujo percurso diário total atinge 65 000 quilómetros. Mais de 1 milhão de passageiros são transportados ali todos os dias úteis, ou seja, num ano inteiro, cerca de 350 milhões. O percurso médio é de 15,1 quilómetros e o número de passageiros-quilómetros, é significativamente de 5,3 biliões. Este tráfego aumenta regularmente de ano para ano.

O mais volumoso vagão do Mundo

Na estação de Paris-Montparnasse, foi apresentado em 14 de Março pretérito pela «Société de Transports Spéciaux Industriels» (STSI) um vagão de 500 toneladas que pode ser considerado o maior do Mundo. Esta manifestação decorreu na presença dos srs. Pisani, Ministro do Equipamento e Bettencourt, Secretário do Estado nos Transportes.

GRÃ-BRETANHA

Plástico mais forte que o aço: perigo para o alumínio

Anuncia-se que em 1968 será iniciada a produção, em escala industrial, de um plástico que se diz ter dez vezes a resistência do aço. Um dos membros da equipa de pesquisa da Royal Aircraft Establishment, na Grã-Bretanha, que descobriu o processo de fabrico, afirma que as partes que substituíram o metal e a madeira, em várias aplicações foram trabalhadas com facilidade, podendo ainda ser ligadas com vários tipos de resina.

O novo material, à base de carbono, elemento abundante, é mais leve e resistente que o alumínio. Pode suportar altas temperaturas também.

Esta nova matéria-prima poderá ter aplicação, por conseguinte, na indústria ferroviária.

Car-Ferry entre Harwich e Hoek van Holland

Os B. R. tencionam colocar ao serviço em 1968 um novo navio na relação Harwich-Hoek van Holland. Com uma capacidade de 7000 t, esta nova unidade pode transportar 220 automóveis ou 34 camiões e 90 automóveis. Em serviço diurno, poderá transportar a bordo 1200 passageiros. Em serviço nocturno poderão ali ser admitidos 700 passageiros dos quais 550 em beliches. O seu motor diesel de 18 000 CH., accionando dois hélices, permitir-lhe-á atingir uma velocidade de cruzeiro de 2,1 nós-horários.

Records de tráfego ferroviário

Estatísticas inglesas assinalam que as locomotivas ao serviço dos caminhos de ferro do país percorrem diariamente uma distância tão grande como duas viagens de ida e volta à Lua, enquanto só numa das seis zonas ferroviárias do país o movimento de passageiros num ano é superior ao de todos os caminhos de ferro americanos juntos.

Em cada hora, chegam às várias estações ferroviárias de Londres mais de 250 000 pessoas. A Crewe Station, nos Midlands, um dos maiores entroncamentos ferroviários da Europa, é um ponto chave para os comboios eléctricos que, em rapidez de transporte de passageiros, batem mesmo os aviões, entre Londres e o Norte, considerando o tempo necessário aos passageiros de avião para chegarem ao centro da cidade, onde os deixam os comboios.

Os caminhos de Ferro britânicos podem assim gabar-se de serem os mais antigos e simultaneamente os mais modernos da Europa. Fundados há 150 anos, com a invenção da locomotiva a vapor, que compartilharam com o resto do Mundo, os caminhos de ferro britânicos têm posto a sua experiência ao serviço de todos os continentes. Para assinalar o 150.º aniversário da sua fundação, foi agora produzido em Londres um filme, intitulado «The Driving Force», em que se conta a sua história.

ITÁLIA

Duas raparigas italianas seleccionadas para chefes de estação

Duas lindas jovens de 22 anos foram seleccionadas para chefes de estação de caminho de ferro em Milão. Trata-se de Simonetta Apolloni e Laura Lo Prieno, que assim iniciam a sua carreira e aguardam apenas o seu novo uniforme para receberem a bandeira e o apito. A *toilette*, que figura no último número do *Boletim Oficial dos Caminhos de Ferro*, constará de dois *tailleurs* brancos e de gravata azul. A saia terá o comprimento necessário para descer três centímetros abaixo do joelho.

As novas ferroviárias, que foram admitidas por concurso, fizeram um estágio profissional prático na «Stazione Garibaldi».

SUÍÇA

Rallye de Imprensa em Genebra por ocasião do Ano Internacional de Turismo

O Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE) — de que a C. P. é associada — organizou em Genebra em 5 de Abril último um rallye de imprensa internacional onde estiveram presentes 120 jornalistas pertencentes a onze países europeus. Esta reunião foi organizada em colaboração com a União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo (UIOOT) por ocasião do Ano Internacional de Turismo. A Conferência teve lugar no Palácio das Nações Unidas.

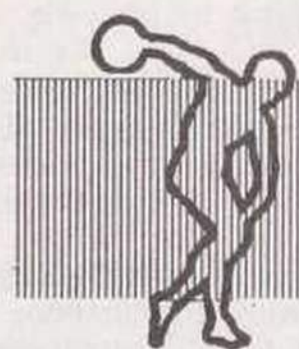
PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS PORTUGUESAS

ANGOLA

Os caminhos de ferro de Angola

Para ampliar a capacidade de transporte do Caminho de Ferro de Moçâmedes foi necessário dar início, em Janeiro de 1965, aos volumosos trabalhos tendentes à rectificação do traçado e perfil da liha férrea de molde a adaptá-lo à intensidade do tráfego mineiro.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes, olhado até agora como apenas uma afirmação de presença, será talvez no futuro aquele que terá assegurada a exploração mais rentável de todos os caminhos de ferro angolanos.



GRUPOS

desportivos

FERROVIÁRIOS

Os XI Jogos Desportivos Ferroviários

decorreram com o maior brilhantismo

na FIGUEIRA DA FOZ

REPORTAGEM DE ANTÓNIO NUNES

ESCRITURÁRIO DA SECRETARIA DA DIRECÇÃO-GERAL

REALIZARAM-SE, uma vez mais, na famosa e ridente cidade da Figueira da Foz, os Jogos Desportivos Ferroviários de 1967, que tiveram lugar nos dias 14 a 18 de Junho último e que foram patrocinados — tal como no ano anterior — pela Administração da nossa Companhia, F. N. A. T., Comissão Municipal de Turismo e pela Sociedade Figueira-Praia. O nosso Boletim deu, também, como vem sendo hábito, o seu importante contributo para a realização dos mesmos.

Devemos confessar, antes de mais nada, que saímos de novo encantados da Figueira da Foz com tudo quanto nos foi dado observar. E se as belezas naturais da terra da aristocrática *Praia da Claridade* nos deixaram extasiados e presos a tudo quanto a nossa vista pôde abranger, a forma impecável como foram organizados os Jogos do corrente ano causou-nos uma magnífica impressão, confirmando-se, assim, a capacidade de realização e de organização dos dirigentes do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz.

Comanda essa admirável pleiade de dirigentes o sr. eng. António Silva Abreu, cuja acção nunca será por demais encarecer, porquanto se trata, na verdade, de uma personalidade ilustre da Figueira da Foz, onde tem feito obra de vulto, mercê do seu dinamismo e da sua capacidade de trabalho. Ao seu prestígio ficam estes Jogos a dever o muito de bom que se verificou!

Cumpriram-se inteiramente os programas estabelecidos, sem atropelos e com regularidade notável, o que nos leva a afirmar que a organização deste ano foi ainda mais perfeita do que a do ano transacto.

Só quem, como nós, viu e observou, por força da missão de que nos incumbiram, a forma como decorreram todas as provas, pode atestar quanto esforço e quantas canseiras são necessárias para acorrer a todos os lados, atendendo atletas e dirigentes, cuidar dos alojamentos e fazer, em suma, tudo para que não houvessem reclamações...

Podem, pois, o sr. eng. António Abreu e os seus

colaboradores — Luciano Coelho, Fernando Neto Marques, Saúl de Oliveira Santos, Lúcio de Matos Veríssimo (o «homem» incansável do basquetebol), Alfredo de Sousa Lopes, Ricardo Nunes Medina e Augusto Palas Cardanho — estar tranquilos, porque cumpriram cabalmente as várias missões de que foram encarregados, proporcionando mais estas excelentes jornadas desportivas e de confraternização entre ferroviários — que muito dignificaram a própria Empresa que servem.

Registamos, com muito agrado, a presença do simpático «Ferro-Estoril» — Grupo Desportivo da Sociedade «Estoril» — que, pela primeira vez, participou nos Jogos Desportivos Ferroviários, demonstrando alto espírito desportivo nas modalidades em que intervieram os seus atletas, carinhosamente amparados pelo seu ilustre dirigente, sr. Armando de Barros Areias.

Que venham sempre — porque são necessários mais competidores e, sobretudo, que apareçam, futuramente, pois a sua presença foi muito agradável e revelou os bons desportistas e óptimos companheiros. São os nossos mais sinceros votos.

ABERTURA DOS JOGOS

A cerimónia de abertura teve lugar no campo «Engenheiro Horta e Costa» — propriedade, como é sabido, do Grupo local — na noite do dia 14 e a ela presidiu o sr. eng. Horta e Costa, ladeado pelo sr. eng. António Abreu e por outras individualidades, tendo-se assistido a uma interessante parada em que estiveram presentes todos os atletas.

Como novidade apareceram-nos, este ano, o futebol de salão e a pesca desportiva, que vieram valorizar a competição.

Daremos, seguidamente, conta do que se passou com

todas as modalidades e procuraremos — para que os nossos leitores possam fazer uma ideia segura — registar os pormenores de interesse.

Assim, temos :



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

ATLETISMO

Na distância de 1500 metros efectuou-se a tradicional corrida que teve a participação de 15 atletas, representantes do Barreiro, Entroncamento, Estoril e Figueira da Foz.

A chegada verificou-se no recinto desportivo da colectividade local, na meta ali instalada para o efeito, e a prova foi muito bem disputada, com realce para Pedro Girão que atacou forte desde o início, tendo-se distanciado substancialmente do seu mais directo competidor — o vencedor da corrida anterior, Libertino Remourinho — desforrando-se, assim, da derrota que o mesmo lhe impôs no ano findo. O vencedor cobriu o percurso na tempo de 3^m 8^s,3.

Magnífica vitória, portanto, a que conquistou Pedro Girão, do Grupo Desportivo da Figueira da Foz!

Seguem-se as respectivas classificações individuais :

- 1.º — *Pedro Girão* (Figueira da Foz) ;
- 2.º — *Libertino Remourinho* (Barreiro) ;
- 3.º — *Manuel Moreira* (Barreiro) ;
- 4.º — *João Ferreira Neves* (Entroncamento) ;
- 5.º — *A. Martins* (Entroncamento) ;
- 6.º — *Carlos Alberto* (Estoril) ;
- 7.º — *Ramiro Silva* (Barreiro) ;
- 8.º — *Joaquim Brás* (Barreiro) ;
- 9.º — *Amílcar Ferraz* (Entroncamento) ;
- 10.º — *José Alves* (Estoril) ;
- 11.º — *Virgílio Duarte* (Figueira da Foz) ;
- 12.º — *Joaquim Dias* (Figueira da Foz) ;
- 13.º — *Manuel de Jesus* (Figueira da Foz) ;
- 14.º — *António Júlio* (Estoril) ;
- 15.º — *João Canaverde* (Entroncamento).

Por equipas :

- 1.ª — *Barreiro* ;
- 2.ª — *Entroncamento* ;
- 3.ª — *Figueira da Foz* ;
- 4.ª — *Estoril*.

BASQUETEBOL

CONCORRERAM ao respectivo torneio as equipas representativas do Barreiro, Entroncamento, Figueira da Foz, Lisboa e Campanhã e os jogos repartiram-se pelos dias 14, 15, 16, 17 e 18, notando-se a falta dos jogadores de Sernada.

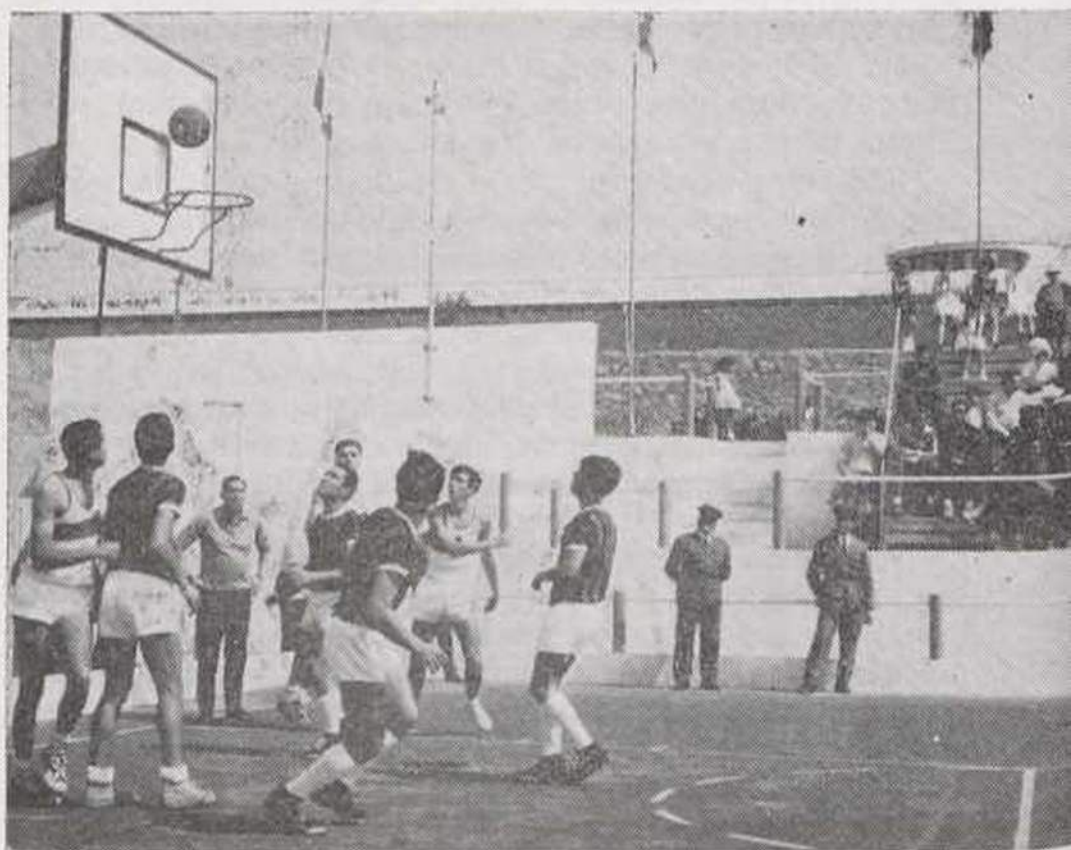
Na primeira jornada defrontaram-se os jogadores da Figueira da Foz e os do Entroncamento, terminando a pugna com o expressivo resultado de 63-37, marca que não deixa dúvidas acerca do mérito dos figueirenses e da sua capacidade realizadora. Seguidamente, entre as equipas do Barreiro e de Lisboa, disputou-se o último jogo da noite, vencendo os primeiros pela contagem de 55-26.

A segunda jornada, efectuada no dia 15, entre os grupos do Entroncamento e do Barreiro e os de Lisboa e Campanhã, deu-nos, respectivamente, os resultados de 26-39 e 45-43. Boa réplica dos jogadores do Entroncamento e excelente comportamento das equipas de Lisboa e de Campanhã, que proporcionaram agradáveis momentos de basquetebol.

No dia 16 tiveram lugar os jogos relativos à terceira jornada e foram postas frente a frente as duas melhores equipas do torneio (Barreiro e Figueira da Foz), saindo vencedores da peleja, pela diferença mínima, os barreirenses. Antecedeu este excelente jogo a pugna travada entre Campanhã e o Entroncamento, ganha pelos nortenhos por 48-32, depois de boa resistência por banda dos homens do Entroncamento.

Acerca do primeiro dos citados encontros devemos dizer que se assistiu a um emotivo jogo de basquetebol, cheio de movimento, e em que a equipa da Figueira da Foz se conservou como vencedora durante quase todo o encontro, só vindo a perder o jogo nos derradeiros minutos do mesmo e quando o seu melhor elemento — o jovem Vítor — foi forçado a sair por ter completado cinco faltas.

Não mereciam os figueirenses sair derrotados deste embate, mas do lado contrário esteve José Valente, antigo internacional, que, com a sua experiência e a sua classe, levou a equipa à vitória que, afinal, viria a ser decisiva para a conquista do primeiro lugar.



Uma animada fase do jogo entre Campanhã e o Barreiro — que terminou com a vitória dos últimos, sagrados este ano campeões

No sábado, dia 17, realizaram-se os jogos Entroncamento-Lisboa e Figueira-Campanhã, correspondentes à quarta jornada, cujos resultados foram, respectivamente, de 31-33 e 45-30. Equilíbrio manifesto no primeiro jogo e vitória de certo modo folgada dos figueirenses, com

réplica muito animosa por parte dos jogadores de Campanhã.

Para fecho do torneio, no domingo, dia 18, disputaram-se os encontros Lisboa-Figueira e Campanhã-Barreiro, tendo vencido por 48-40 os homens da Figueira e perdido os nortenhos por 40-56.

Faremos, agora, uma apreciação sucinta sobre o comportamento de todas as equipas.

O Barreiro foi um bom vencedor porque, efectivamente, a sua equipa se mostrou forte no ataque e na defesa, com os seus jogadores bem escalonados no campo. A equipa é experiente, facto que lhe permite ser clarividente e objectiva nos momentos decisivos. Teve muita sorte ao vencer o jogo com os figueirenses, mas manda a verdade que se diga que os barreirenses souberam aproveitar, da melhor maneira, a infelicidade dos seus adversários.

O seu melhor jogador, e também o melhor marcador, foi José Valente, precioso na luta debaixo das tabelas, que ainda desbobina jogadas da sua lavra, a fazer lembrar-nos os seus belos tempos...

Relativamente à equipa da Figueira da Foz, cabe-nos salientar que, também, era merecedora do primeiro lugar — se fosse possível haver dois vencedores... Revelou-se como a equipa de maior poder atacante, tendo perdido o jogo decisivo por manifesta infelicidade. Bastaria que os seus jogadores tivessem sabido «congelar» a bola e o triunfo nunca lhes fugiria. O jovem Vítor voltou a ser o seu elemento mais valioso e foi, de novo, o melhor marcador do torneio. Não houve equívoco nosso quando, o ano passado, lhe vaticinámos largo futuro, como as suas enormes qualidades, então, deixaram prever.

Vítor faz, actualmente, parte da equipa de honra da Associação Académica de Coimbra, onde tem feito brilhante carreira.

A terceira posição coube a Lisboa, a equipa revelação, que voltou a ter em Eusébio o seu trunfo mais valioso. Melhorou muito em relação ao último ano a turma do Clube Ferroviário de Portugal e o seu terceiro posto é prémio merecidíssimo para a aplicação dos seus atletas.

Surpreendeu-nos a equipa de Campanhã, que este ano se quedou num modesto quarto lugar, tendo averbado

O último posto foi ocupado pelo Entroncamento que nos pareceu inferior em relação ao ano pretérito. Deram, porém, os seus jogadores excelente réplica a todas as equipas, nunca renunciando à luta.



Equipa de basquetebol da Figueira da Foz — 2.^a classificada no torneio

Aníbal Jorge foi o melhor jogador da equipa e o seu marcar mais em destaque.

Arbitraram todos os jogos os juizes de Coimbra, António Baptista e João dos Santos.

Classificação final

	J.	V.	D.	P. M.	P. S.	P.
Barreiro	4	4	—	182	123	12
Figueira da Foz	4	3	1	187	139	10
Lisboa	4	2	2	144	177	8
Campanhã	4	1	3	161	178	6
Entroncamento	4	—	4	126	183	3

Indicaremos a seguir os nomes dos componentes de todas as equipas, pela ordem das suas classificações (entre parêntesis figura a quantidade de pontos marcados por cada um):

Barreiro:

William Landeiroto (18); José Narciso (12); Tito Rebelo (22); José Valente (68); Carlos Salgadinho (34); Joaquim Ferro (1); Rui Pacheco (9); António Loureiro (2); Augusto Cordeiro; Manuel Jorge (16) e António Pais.

Melhor marcador: José Valente — 68.

Figueira da Foz:

Hermínio Domingues (18); António Girão; Virgílio Galvão (32); José Mesquita (1); José Amílcar; Ângelo Grilo; Armando Verão; João Vítor (99); Armando Cordeiro (36) e José Castelhana (1).

Melhor marcador: Vítor — 99.

Lisboa:

Francisco Cardoso (2); António Faria (33); Joaquim



Equipa do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, vencedora do torneio de basquetebol de 1967

apenas uma vitória. Lutaram os nortenhos com a sua garra habitual, mas pareceram-nos menos rodados do que em 1966.

José Varela foi o seu melhor marcador e, também, o seu mais qualificado jogador.

da Mota (19); Joaquim Roberto (9); Manuel Bastos (17); José Espadinha; Marceliano Eusébio (64) e José Lucas.

Melhor marcador: Eusébio — 64.



Equipa de futebol de salão do «Ferro-Estoril» — agrupamento que pela primeira vez actuou nos Jogos

Campanhã:

Abílio Serafim (12); José Varela (68); José Viseu; Felisberto Ferreira (8); Joaquim Morgado (8); António Matos (38); Jorge Milheiro (9); Nelson Gomes; José Valverde (1); Carlos Fernando; Alberto Rebelo (2) e Fernando Machado (15).

Melhor marcador: José Varela — 68.

Entroncamento:

Aníbal Jorge (41); João Santana (25); Manuel Alfaro (4); António Tarrafa; Adelino Saragoila (13); José Baldeiras (11); Manuel Carvalho (3); João Canaverde (28) e Manuel Pires.

Melhor marcador: Aníbal Jorge — 41.

FUTEBOL DE SALÃO

A PENAS duas equipas se apresentaram para praticar tão interessante desporto. O jogo efectuou-se no dia 18, antes do encerramento dos Jogos, entre os grupos do Entroncamento e do Estoril.

Partida muito curiosa, com os ferroviários do Estoril a oferecer séria resistência aos homens do Entroncamento, que acabaram por vencer por 5-3. É modalidade com interesse e, certamente, outras equipas aparecerão nos próximos torneios.

Constituição das equipas:

Entroncamento:

Jorge Manuel Flores; Lucílio Lopes; Pedro Serninha; Faustino Carrapiço e José Santos.

Estoril:

Leonel Evangelista; António Assis; Aníbal Santos; Irlando Pinto; Casimiro do Carmo; José Filipe; João Nobre; Luís Beja e António Sanina.

PESCA DESPORTIVA

A o longo da margem direita do rio Mondego, no dia 17, colocaram-se todos os pescadores, tendo decorrido com muita animação este género de prova desportiva.

Concorreram a ela pescadores de Campanhã, Entroncamento, Estoril e Figueira da Foz.

Ganhou um figueirense — Manuel Fadigas — ou não fosse ele um profundo conhecedor de todos os segredos da pesca no rio Mondego...

A classificação individual foi a seguinte:

- 1.º — Manuel Fadigas (Figueira da Foz);
- 2.º — Alexandre Simões (Figueira da Foz);
- 3.º — Manuel Duque (Entroncamento);
- 4.º — António Pereira (Figueira da Foz);
- 5.º — Silvino Caetano (Entroncamento);
- 6.º — Joaquim Nascimento (Estoril);
- 7.º — Bernardo Ferreira (Campanhã);
- 8.º — António Monteiro (Campanhã);
- 9.º — José Pedro (Estoril);
- 10.º — Joaquim Duarte (Estoril);
- 11.º — Donaciano Marques (Entroncamento);
- 12.º — José Lucílio (Campanhã).

O vencedor pescou 21 exemplares que totalizaram o peso de 2,615 kg.

Por equipas venceu a Figueira da Foz, seguida do Estoril, Entroncamento e Campanhã.

REMO

«Yolles» de 4

COM chegada à meta instalada em frente à Avenida Saraiva de Carvalho, e com partida de Fontela, disputou-se esta regata a que concorreram apenas duas



A tripulação «A» dos Ferroviários da Figueira da Foz, vencedora da prova de remo no Mondego

tripulações dos ferroviários figueirenses, na ausência dos lisboetas que este ano não fizeram deslocar à Figueira da Foz os seus remadores.

Apesar disso as duas tripulações bateram-se com

galhardia e entusiasmo, alternando-se no comando da prova, vindo a equipa A a vencer por escassa diferença — apenas meio barco.

CONSTITUIÇÃO DAS TRIPULAÇÕES

Equipa A:

António Batata; Mário Bandeirinha; José Esteves; Joaquim Góis e Daniel Cardoso.

Equipa B:

Augusto Fernandes; Adolfo Matos; António Gaspar; Eduardo Franco e Joaquim Dias.



Equipa do Clube Ferroviário de Portugal — 1.ª classificada do torneio de ténis de mesa

TÉNIS DE MESA

No excelente e amplo salão da Associação Naval 1.º de Maio, que, mais uma vez, colaborou gentilmente com a organização dos Jogos, disputaram-se todas as partidas com extraordinária animação e interesse.

Houve jogos de manhã e à tarde, dado o elevado número de equipas concorrentes.

A jornada inaugural ofereceu-nos os jogos Barreiro-Figueira, Sernada-Estoril e Lisboa-Entroncamento, com os resultados, respectivamente, de 2-5, 5-1 e 5-3.

À tarde jogaram:

Figueira-Sernada; Entroncamento-Barreiro e Estoril-Lisboa.

Os figueienses venceram por 5-2, enquanto o Entroncamento triunfou por 5-1 e Lisboa ganhou por 5-0 ao Estoril.

Os encontros correspondentes à terceira jornada tiveram lugar no dia 16 e iniciaram-se com as partidas entre Lisboa e Figueira, Sernada-Barreiro e Entroncamento-Estoril, proporcionando boas fases de jogo, muito especialmente o despique entre lisboetas e figueienses que terminou com a vitória dos primeiros por 5-4. Os homens de Sernada venceram os seus adversários por 5-3 e os do Entroncamento ganharam aos do Estoril por 5-0.

As equipas voltaram à tarde para cumprirem o calendário exigido pela quarta jornada em que se registaram os seguintes resultados:

<i>Figueira-Estoril</i>	5-2
<i>Barreiro-Lisboa</i>	1-5
<i>Sernada-Entroncamento</i>	0-5

E por fim teve lugar a última jornada, que se efectuou na tarde do dia 17, tendo sido postas frente a frente as equipas do Entroncamento-Figueira; Estoril-Barreiro e Lisboa-Sernada.

Enquanto o Entroncamento venceu a Figueira por 5-3, o Estoril foi batido por 5-2 pelos barreirenses e Lisboa desfez-se, facilmente, de Sernada ganhando pelo expressivo resultado de 5-0.

Quanto ao comportamento das equipas, manda a verdade que se diga que os lisboetas triunfaram com todo o mérito, obtendo um excelente primeiro lugar, fruto de muitos treinos e do interesse com que os seus jogadores se prepararam.

De resto estando a equipa excelentemente apetrechada e encontrando-se a disputar os campeonatos da F.N.A.T. não admira que se tivesse apresentado mais rodada do que qualquer outra.

Os jogadores do Clube Ferroviário de Portugal equivaleram-se e valeram, sobretudo, pelo espírito de equipa demonstrado ao longo da competição.

O Entroncamento ficou em segundo lugar — tal como aconteceu no ano findo — apenas tendo sido derrotados os seus jogadores, uma vez, pelos lisboetas.

António Pedro, o veterano jogador do Entroncamento, continua — apesar da sua idade — a exhibir-se muito bem, demonstrando a sua classe nas várias partidas em que interveio.

Logo a seguir, portanto, no terceiro lugar, surgiu-nos a turma da Figueira da Foz, onde apareceu um jovem com extraordinárias faculdades para a prática do ténis de mesa (Gustavo Rodrigues), filho de um ferroviário; se não perder a cabeça será um caso sério, ao nível nacional, no panorama da modalidade para que foi fadado.

António Pedro que o diga, pois apenas ganhou um set ao jovem Gustavo por 21-12, tendo perdido os outros dois por 6-21 e 18-21.

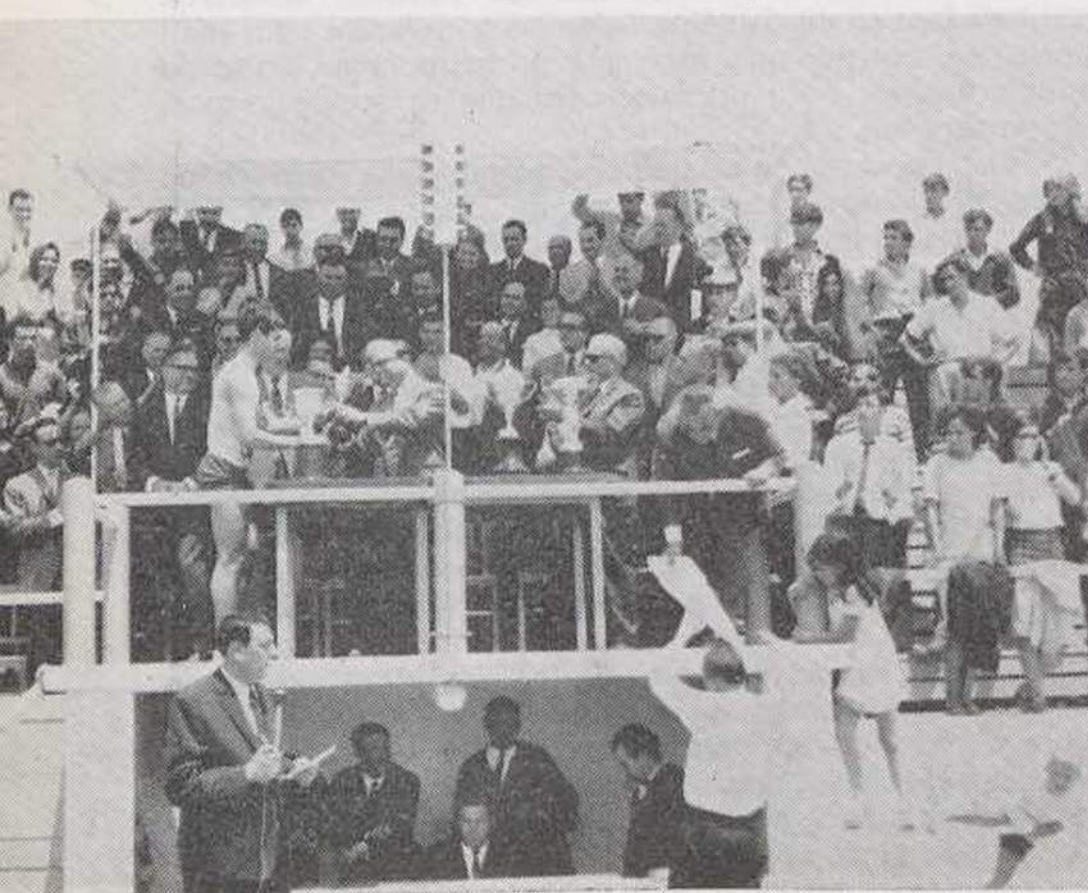
A título de curiosidade e para a história dos Jogos Desportivos Ferroviários vamos indicar, a seguir, os resul-



O capitão da equipa de futebol de salão do «Ferro-Estoril», que recebeu das mãos do eng. Horta e Costa a taça «Entroncamento», exhibe o troféu conquistado

tados de todas as partidas em que interveio o promissor campeão figueirense :

Contra	António Machado ..	vitórias por	21-6	e	21-6
»	António Rolão	»	21-7	»	21-4
»	Firmino Tavares ...	»	21-5	»	21-11
»	Mário Santiago	»	21-2	»	21-5
»	Américo Cunha	»	21-7	»	21-10
»	Cipriano Silvestre ..	»	21-12	»	21-15
»	Virgílio Ferreira ...	»	21-10	»	21-8
»	Diamantino Madeira ..	»	21-7	»	21-16
»	Aníbal Fonseca	»	21-7	»	21-5
»	Alípio Lutas	»	21-15	»	21-5
»	José Oliveira	»	21-5	»	21-10
»	Lignelo Cardoso ...	»	21-9	»	21-5
»	Adelino Saragoila ..	»	21-9	»	21-12



O dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*, entrega a Taça com o nome da revista ao capitão do Barreiro, Libertino Remourinho, 1.ª classificada na prova de atletismo

Em conclusão : apenas perdeu um *set* com António Pedro, como já referimos.

O quarto lugar foi para Sernada, que melhorou em relação ao ano passado.

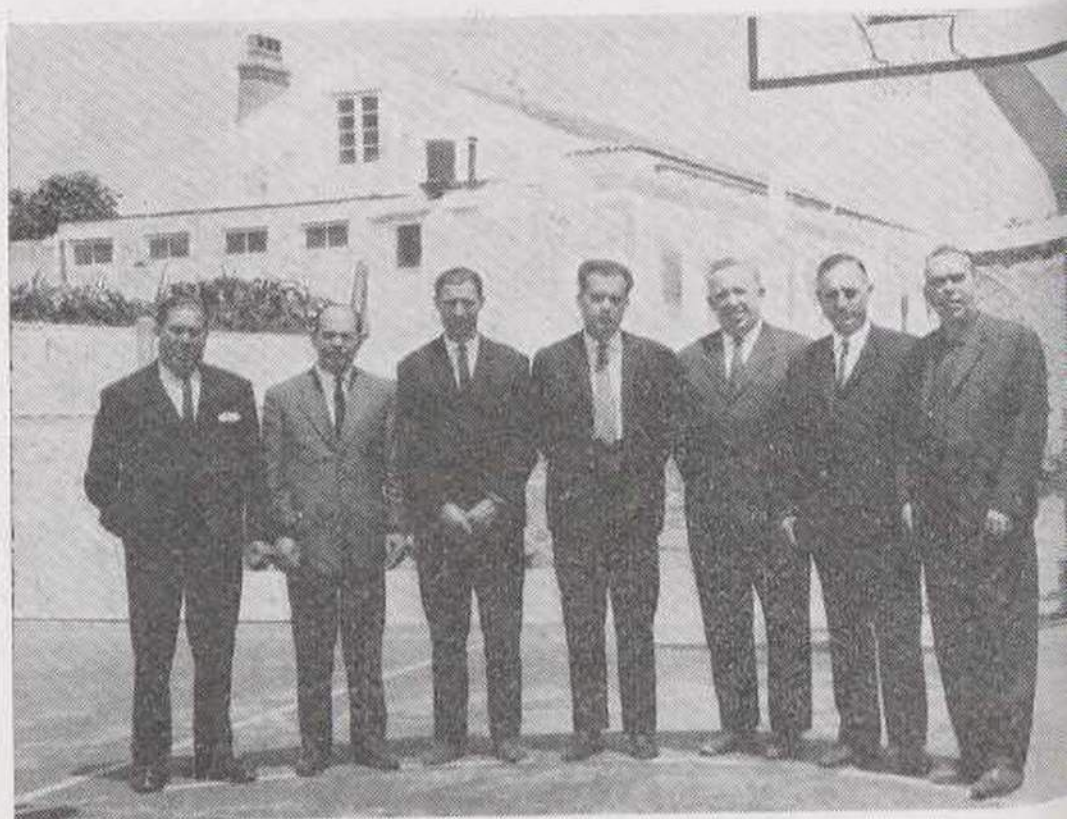
A equipa do Barreiro, à qual faltou António Almeida, seu melhor jogador, piorou e de primeira classificada nos últimos Jogos passou à quarta posição.

A simpática equipa do «Ferro-Estoril» viu-se relegada para o último lugar, dando, contudo, o máximo do seu esforço.

É com a competição que pode melhorar-se o nível exibicional e cá ficamos à espera de os ver no próximo ano mais evoluídos com o estímulo da sua participação nestas jornadas desportivas.

Classificação final

	J.	V.	D.	P.
Lisboa	5	5	—	10
Entroncamento	5	4	1	8
Figueira da Foz	5	3	2	6
Sernada	5	2	3	4
Barreiro	5	1	4	2
Estoril	5	—	5	0



Equipa de dirigentes do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, que brilhantemente contribuiu para o êxito dos Jogos deste ano

CONSTITUIÇÃO DAS EQUIPAS

Lisboa:

Eng. José Batalha Jardim ; Diamantino Madeira ; Cipriano Silvestre ; Virgílio Ferreira e António Duarte.

Entroncamento:

António Pedro ; Francisco Saragoila ; Manuel Morais e Lignelo Cardoso.

Figueira da Foz:

Gustavo Rodrigues ; José Santos ; Armando Lopes e Helder da Silva.

Sernada:

Américo Cunha ; Mário Santiago ; António Oliveira e Firmino Tavares.

Barreiro:

Francisco Sim-Sim; António Rolão; José Rodrigues e António Machado.

Estoril:

Alípio Lutas; Aníbal Fonseca; Carlos Alves e José Oliveira.

ENCERRAMENTO DOS JOGOS

O festival de encerramento, cerimónia tradicionalmente brilhante, serviu para demonstrar eloquentemente quanto de belo têm estas manifestações desportivas entre ferroviários.

Efectuou-se uma parada com todos os atletas alinhados em frente à tribuna, onde se viam, entre outros, o sr. eng. Horta e Costa, dr. Élio Cardoso, engs. Óscar Amorim, Armando Cruz, Celso de Vasconcelos, António Abreu, Pereira de Almeida, médicos da C. P., etc., e



O eng. Horta e Costa, que presidiu ao almoço de confraternização, no uso da palavra.

ainda a representante da Figueira da Foz no concurso para a escolha da «Rainha dos Ferroviários de 1967».

Procedeu-se à distribuição dos muitos e valiosos prémios atribuídos e a que noutro lugar faremos referência circunstanciada.

Foi em ambiente de euforia e de verdadeira camaradagem que terminaram estes XI Jogos Desportivos de 1967.

Rui Lobão Sanches, dinâmico dirigente do Clube Ferroviário de Portugal, fez a locução do Torneio com a sobriedade e a eficiência que lhe são peculiares.

DISTRIBUIÇÃO DE TROFÉUS**Atletismo**

Taça «Boletim da C. P.» para a equipa do Barreiro — 1.^a classificada.

Taça «Barreiro» para o 1.^o classificado — Pedro Girão.

Taça «Campanhã» para o 2.^o classificado — Libertino Remourinho.



Outro aspecto da mesa da presidência

Basquetebol

Taça «Mário Barraca» e medalhas para a equipa classificada em 1.^o lugar — Barreiro.

Taça «Lisboa» para a equipa da Figueira da Foz — 2.^a classificada.

Taça «Cantina da C. P.» para a equipa de Lisboa — 3.^a classificada.

Futebol de Salão

Taça «Estoril» para a equipa do Entroncamento e

Taça «Entroncamento» para a turma do Estoril.

Pesca desportiva

Taça «Jogos Desportivos Ferroviários» para a equipa da Figueira da Foz — 1.^a classificada.



Assistência ao banquete no Grande Hotel da Figueira da Foz

Taça «Sernada do Vouga» e uma medalha para o vencedor individual — Manuel Fadigas.

Taça «Cooperativa da Beira Alta» e uma medalha para o 2.º classificado individual — Alexandre Simões e

Medalha para o 3.º classificado — Manuel Duque.

Remo

Taça «Mondego» para a tripulação A do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz — 1.ª classificada na regata.

Ténis de mesa

Taça «Sociedade Figueira-Praia» para a equipa de Lisboa — 1.ª classificada.

Taça «F. N. A. T.» para a equipa do Entroncamento — 2.ª classificada.

Taça «Comissão Municipal de Turismo» para o Grupo Desportivo da Figueira da Foz, por ter sido o que conseguiu, no conjunto, maior e melhor soma de classificações.

BANQUETE DE CONFRATERNIZAÇÃO

CERCA de 300 convivas — exactamente 287 — entre convidados, dirigentes e atletas, tomaram parte no banquete, servido nas modelares e luxuosas instalações do Grande Hotel.

O almoço, que este ano suplantou o do ano passado, foi servido com todos os requintes pelo excelente pessoal daquele magnífico complexo hoteleiro.

Na verdade, só quem teve a honra de estar presente no banquete pode atestar como ele foi servido, tanto do ponto de vista qualitativo como quantitativo...

A mesa de honra era presidida pelo sr. eng. Horta e Costa, que estava ladeado pela «Rainha dos Ferroviários da Figueira da Foz», pelos srs. eng. José Coelho Jordão, presidente da Câmara Municipal, dr. Teixeira Ribeiro, delegado distrital da F. N. A. T., coronel Glória Alves, comandante militar da Figueira da Foz, comandante Jorge Gamito, capitão do Porto, dr. João Rigueira, reitor do Liceu Nacional, dr. Élio Cardoso, engs. Óscar Amorim, Armando Cruz e Celso de Vasconcelos, dr. Armando Beja, chefe da Alfândega, tenente António Gilberto Amado, comandante da secção local da P. S. P., dr. Mira Coelho, director da Escola Industrial e Comercial, sr. Jerónimo Pais, administrador-delegado da Sociedade Figueira-Praia

e outras altas individualidades representativas das autoridades civis e militares locais.

Aos brindes, falou, em primeiro lugar, o sr. Jerónimo Pais que, em palavras entusiásticas, disse do seu grande regozijo por se sentir no meio da família ferroviária, a que o ligam laços de muita amizade. Felicitou os srs. engs. Horta e Costa — que considerou um grande amigo da Figueira da Foz — e Silva Abreu, alma grande da organização dos Jogos e homem ilustre, a quem a cidade muito deve.

Seguidamente falou o sr. Armando de Barros Areias, funcionário superior da Sociedade «Estoril» e prestigioso dirigente e impulsionador do Grupo Desportivo «Ferro-Estoril», para referir, entre outros aspectos focados, «que desporto é puro humanismo, no sentido de exaltar as condições humanas para a sua melhoria física, mental e espiritual». Terminou agradecendo às entidades que apadrinharam e possibilitaram a vinda do «Ferro-Estoril» à Figueira da Foz, salientando os nomes dos srs. director-geral, eng. Espregueira Mendes, eng. Horta e Costa, dr. Élio Cardoso e eng. Silva Abreu, lembrando, ainda, o carinho do director da Sociedade «Estoril», sr. eng. António da Silveira Bual, pelo seu Grupo Desportivo.

Coube depois a vez do delegado da F. N. A. T., sr. dr. Teixeira Ribeiro, pronunciar um brilhante discurso em que pôs em destaque a necessidade de se efectuarem estas competições entre trabalhadores, para aperfeiçoamento do nível dos mesmos e aproximação dos homens, terminando por se referir ao caminho de ferro, à sua meritória acção e à sua eficiência.

A fechar a série de discursos, falou o sr. eng. Horta e Costa, que, num curto improviso, saudou as entidades presentes e agradeceu as palavras de todos os oradores, afirmando que se sentia muito honrado por poder estar de novo na Figueira da Foz — cidade que admira desde muito novo. Felicitou os atletas pelo brio demonstrado e agradeceu, particularmente, ao sr. eng. Silva Abreu tudo quanto fez pelos Jogos Desportivos Ferroviários, enaltecendo o esforço desenvolvido para que tudo decorresse na melhor ordem. Terminou, brindando pelas prosperidades da Figueira da Foz e dos presentes.

No decorrer do almoço exibiu-se o Rancho Folclórico de Maiorca, agrupamento que cantou e dançou admiravelmente, emprestando, com a sua actuação, maior brilho a esta confraternização dos magníficos XI Jogos Desportivos Ferroviários.

Seja-nos permitido, por último, e pessoalmente, consignar um merecido agradecimento aos incansáveis dirigentes do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz e ao seu ilustre presidente da Mesa da Assembleia Geral, sr. eng. Silva Abreu, pelas constantes atenções com que distinguiram o enviado do *Boletim da C. P.* a este grande Torneio.

Para o sr. eng. Horta e Costa, ilustre Agregado junto da Comissão de Assistência e representante da U. S. I. C. em Portugal, vai toda a nossa admiração e respeito pelo extraordinário interesse com que seguiu momento-a-momento todas as provas, dando precioso estímulo a dirigentes e atletas com a sua efectiva e honrosa presença.



● Foi superiormente autorizado que os filhos dos empregados da Sociedade «Estoril» possam fazer um estágio na Colónia de Férias de Mangualde, nas mesmas condições em que o fizeram o ano transacto.

NOTICIÁRIO diverso

● A convite da Embaixada Britânica, estiveram na Inglaterra, de 9 a 15 do mês findo, os administradores srs. engs. Costa Macedo e Oliveira Martins e o director-geral sr. eng. Espregueira Mendes. Visitaram os complexos fabris da «Rolls-Royce» e da «English Electric», tratando de assuntos relacionados com os motores das U. D. D., locomotivas Sentinel e locomotivas diesel-eléctricas.

● O Conselho de Administração da C. P. em colaboração com a Administração da Sociedade «Estoril», está estudando, no sentido favorável, a proposta apresentada pela União dos Sindicatos Ferroviários: a concessão, na nossa rede, aos reformados da Sociedade «Estoril» e pessoas de família, da redução de 75 % nos preços dos bilhetes da Tarifa Geral—desde que a «Estoril», na rede que explora, faça igual concessão aos reformados da C. P. e pessoas de família. Ambas as Administrações deram o seu acordo a esta proposta.

● Para frequentarem o «Curso de Aperfeiçoamento Diesel» que a «Locomotive and Allied Manufacturers Association», de Londres, vai instituir de 22 de Agosto a 2 de Outubro, a C. P. designou os srs. engs. Augusto de Moraes Cerveira, chefe do Serviço de Estudos do Departamento do Material e Oficinas e Rui Mendes Pereira, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

designado para presidente do Conselho Fiscal. A estes cumprimentos do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo e do restante Conselho, associaram-se também os srs. director-geral, director da Exploração e o chefe do Serviço da Secretaria da Administração.

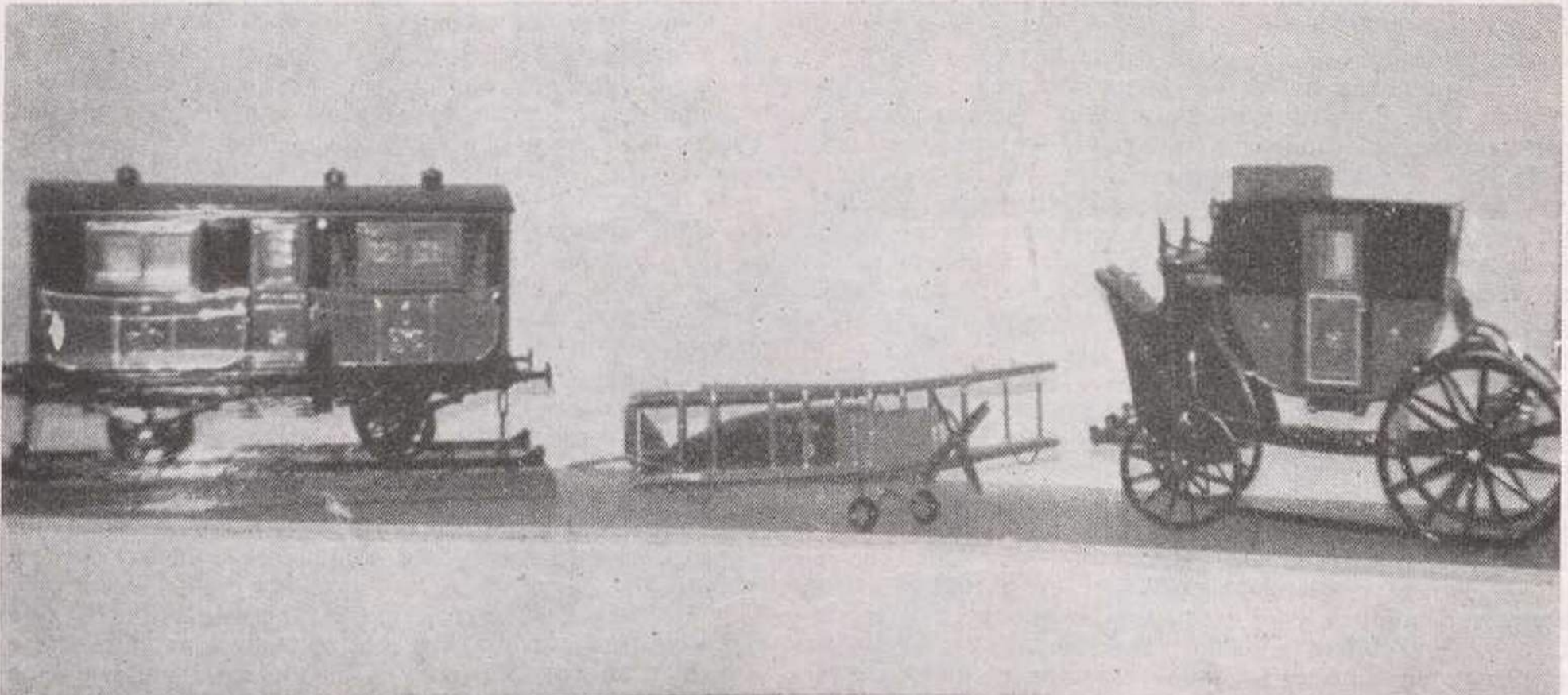
O sr. eng. Miranda Coutinho ao agradecer considerou uma honra e um privilégio poder colaborar na Empresa e prometeu que fará tudo quanto possa para bem servir a missão que lhe foi confiada—a qual prolonga o seu labor de 50 anos ao serviço do caminho de ferro.

● A «Doperfilme, L.^{da}», encarregada pela C. P. de proceder à feitura de um documentário cinematográfico sobre a Companhia, principalmente destinado à divulgação no estrangeiro, além do mercado metropolitano e ultramarino, exibiu recentemente o filme «O Comboio», perante membros do Conselho de Administração e da Direcção-Geral, no Cinema Avis, em sessão privada.

O referido documentário, a preto e branco e que mereceu a aprovação dos assistentes, foi realizado por uma equipa chefiada pelo cineasta sr. José Pereira, e teve a assistência técnica ferroviária do sr. dr. Élio Cardoso.

● Começou em 7 de Julho a frequência do 1.º turno da Colónia de Férias da Praia das Maças, com 270 crianças, filhas de ferroviários, sendo 4 camaratas de rapazes e 4 de raparigas.

CURIOSIDADES FERROVIARIAS



Conjunto de três valiosos modelos metálicos, executados pelo carpinteiro de moldes das nossas Oficinas do Barreiro, sr. Ventura Levezinho, para o museu dos C. T. T., por convite oficial dirigido à Companhia. As referidas maquetas representam, com rigor de pormenor, a primeira carruagem usada pelos Correios ingleses no transporte de suas malas, em 1838; um avião de 1900, igualmente utilizado pela primeira vez no serviço de correios e uma mala-posta, de 1783, em uso nas estradas britânicas.

Convirá referir que foi a Grã-Bretanha o país onde nasceu o serviço de correios organizado—e daí os três modelos de transportes excelentemente construídos serem cópia da patente inglesa.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

CAFÉS E BOTEQUINS
E HORTAS E RETIROS
DA CRÔNICA ALFACINHA

POR VASCO CALLIXTO

Os cafés e os botequins, como as hortas e os retiros, de dentro e de fora de portas, pertencem à crônica alfacinha e fazem parte da vida da Lisboa pitoresca do tempo dos nossos avós. Algumas reminiscências dessas velhas casas ainda hoje subsistem, como relíquias saudosas. Mas a maior parte já lá vai e as que ficaram conservam-se como uma sombra do que foram outrora, pois os seus traços típicos e característicos já há muito desapareceram.

Foi o alvorecer do século XVIII que trouxe a Lisboa os primeiros cafés ou botequins. Os mais remotos, anteriores ao terramoto, eram os da rua Nova dos Mercadores, a mais elegante e mais comercial artéria da cidade antiga. Eram a «Casa do Café da Rua Nova», estabelecida em 1719, o «Café do Rosa», o «Café da Maria Spencer», o «Café dos Ingleses» e o «Café Holandês».

Os botequins, porém, só alastraram pela capital depois de 1755. Entre outros, citaremos o «Café do Talão», perto do largo de S. Roque, que em 1784 se mudou para onde hoje se encontra o sempre faustoso «Tavares», que está na posse da família daquele apelido desde 1823. Os primeiros manos Tavares, dois excêntricos de respeito, tornaram-se conhecidos em Lisboa por falarem sempre em verso aos fregueses. Gerações e gerações de fina fidalguia e de gente abastada têm passado pelo «Tavares» e, por certo, continuarão a passar.

O velho «Martinho da Arcada» já existia em 1782. Chamou-se primeiramente «Casa da Neve», depois «Casa de Café Italiana», sendo então pertença do italiano Mignani. Crismado com a actual denominação quando Martinho Rodrigues o tomou de trespasse, tem resistido ao tempo e servido todos quantos deambulam pelo Terreiro do Paço e suas redondezas.

O Rossio e cercanias conheceu os primeiros cafés literatos e políticos e os primeiros botequins boémios de Lisboa. O primitivo «Nicola», tão intimamente ligado à existência de Bocage, segundo resam as crônicas, abriu as suas portas no 1.º de Janeiro de 1778. Desapareceu cerca de meio século volvido, mas hoje aí o temos, sem poetas e com poucos políticos.

O «Martinho» do Rossio e o «Suisso» seu vizinho, tiveram fama. Ali cavaqueavam toureiros, marialvas, jornalistas e políticos também. No «Martinho», tinham mesa reservada Gomes Leal, Fialho de Almeida, Brito Camacho, Marcelino Mesquita e já por lá apareciam Augusto de

Castro, Afonso Costa, Alexandre Braga, Manuel de Arriaga e Bernardino Machado. No «Gelo» abancavam os celebrados Buiça e Alfredo Costa.

Botequins famosos e seculares do coração de Lisboa são a «Tendinha» e a «Ginginha» de S. Domingos. O primeiro já existia em 1860, oferecendo petiscos a quantos estroinas pretendiam matar o bicho. A «Ginginha» celebrou-se há muito, não só pela fama das suas bebidas, como pelos espirituosos versos que se podem ler de um um e de outro lado da porta do estabelecimento. Os botequins do «Chalacha» e do «Abade», na antiga rua do Príncipe, eram há um século e meio perigosos coitos de malandrins e de gatunos, misturados com políticos de facções opostas.

Muito afamado foi também o «Botequim das Parras», estabelecido em 1803, tendo à frente dos seus destinos o célebre «José Pedro das Luminárias», assim chamado por iluminar a frontaria da sua casa em todos os dias festivos. Desapareceu esta pitoresca loja de bebidas em 1851, levada pela voragem do tempo. E como esta, quantas mais se foram? Da «Áurea Peninsular» da rua do Ouro, do Café Lourenço do Chiado e do velho «Montanha», já não resta nem o pó nem a tradição.

E as hortas e os retiros? Quantas pândegas da mocidade alfacinha nos evocam essas casas famosas onde as artes pantagruélicas sempre ditaram leis?

A «Horta da Simão» e a «Horta do Bediô» devem ser das mais remotas da capital. Existiam por volta de 1750 para os lados de S. Bento e ali se comeu e bebeu do bom e do melhor e ali se folgou durante largos anos. O nome de «Bediô» proveio de um francês, de nome Bediot, que ali viveu e que teria sido o empresário dos divertimentos ao ar livre então levados a efeito para animar as comensais.

A «Perna de Pau» foi uma das mais notáveis «Hortas» suburbanas de Lisboa. Era sua matrona uma tal Gertrudes, que em discórdia com os miguelistas ficou sem uma perna, que substituiu por uma de pau. Comia-se na «Perna de Pau» belo peixe frito e lá acorria meia cidade, desejosa de saborear os apetecidos pitéus da cozinha manca que os fazia a primor.

O «Ferro de Engomar», paredes meias com a esquadra de S. Domingos, está hoje como os nossos avós nunca o poderiam imaginar. E as tradições, os «habitués» desse centro banqueteador já há muito se foram. Do velho

«Ferro de Engomar», só terá ficado o nome e o símbolo. E mesmo esse símbolo, é para admirar que não tivesse surgido «eléctrico» e «automático».

Para as bandas de Benfica e Porcalhota, espalharam-

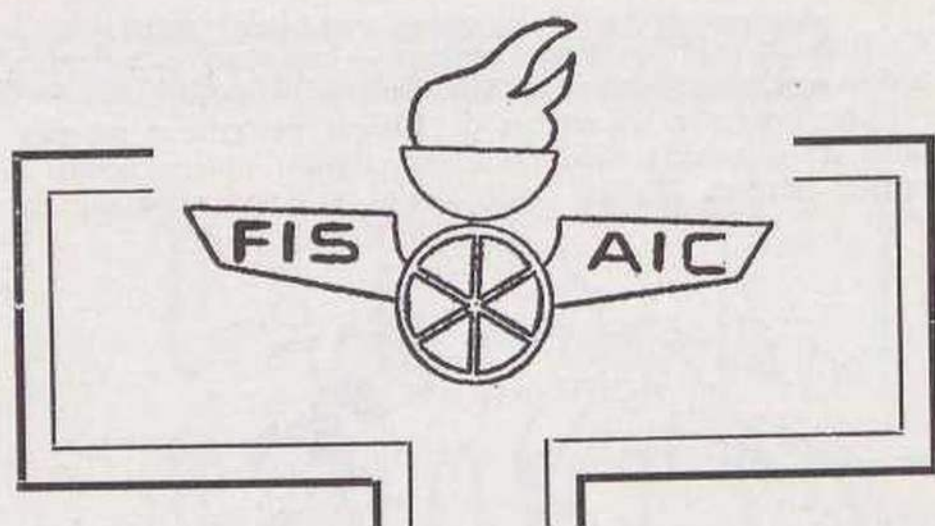
Carriche, a «Ti Jaquina» acolheu forasteiros e lisboetas, todos amantes do bom prato e do bom copo.

As hortas e os retiros de Lisboa pertencem ao passado. O alfacinha modernizou-se, tomou outros gostos e outros hábitos. Talvez onde ainda se possa mastigar em



-se *in illo tempore* os mais frequentados retiros. Foram o «Caliça» e o «Charquinho», as «Pedralvas» e o «Pedro dos Coelhos», como para os lados de Campolide se notabilizou a «Rabicha». No Lumiar, a meio caminho de

mangas de camisa e à sombra de frondoso arvoredor, será na Quinta de S. Vicente, entre o Campo Grande e Teijeiras, onde antigamente se ia de tipóia e de caleche, por estreitas e tortuosas azinhagas.



Noticiário

— Realiza-se em Tampere, na Finlândia, de 24 a 28 de Agosto corrente, a Assembleia Geral da FISAIC (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários). Portugal vai ser convidado para ocupar um honroso lugar directivo no *Presidium* daquela organização internacional.

— Na recente *Exposição de Pintura e Escultura de Karlsruhe, na Alemanha, efectuada de 1 a 15 de Junho* pretérito e a que concorreram seis ferroviários artistas da C. P. (pintores e escultores), todos os trabalhos portugueses apresentados foram admitidos no certame, após uma selecção rigorosa dum júri internacional que eliminou cerca de 40 % das produções enviadas. Foram concorrentes nacionais os srs. Manuel Mourato Peliquito, Manuel dos Santos Cabanas, Mário Claro Lopes, Francisco Rodrigues Neto, António de Jesus Sequeira e Manuel dos Santos Jurado.

As obras de arte, já devolvidas a Portugal, aguardam desembaraço aduaneiro para serem entregues aos seus proprietários.

— O IV Congresso Internacional dos Ferroviários Filatelistas, que estava anunciado realizar-se em Roma, em Maio último, foi transferido para Aarhus, na Dinamarca, e efectuar-se-á em 16 e 17 de Setembro próximo. A sua organização situa-se no âmbito da FISAIC.

— De 25 a 28 do corrente, terá lugar em Ribe, na Dinamarca, a VII reunião internacional de Rádio-Amadores Ferroviários do continente europeu. Como já anunciámos, foram previstas condições especiais de alojamento e alimentação para os ferroviários participantes nesta reunião, por conta dos Caminhos de Ferro da Dinamarca.

CALENDÁRIO DAS PRINCIPAIS MANIFESTAÇÕES PARA 1968

- Reunião do *Presidium* da FISAIC, em Baden-Baden, na Alemanha Ocidental.
- Assembleia Geral da FISAIC em Copenhague, na Dinamarca.
- Exposição fotográfica internacional ferroviária, em Bruxelas, na Bélgica.
- Congresso Internacional de Rádio-Amadores, em Viena d'Áustria, de 15 a 30 de Maio.
- Congresso Internacional de ferroviários esperantistas, em Sofia, na Bulgária.

Actualidades ferroviárias



A C. P. está cumprindo este ano um programa notável de excursões turísticas dominicais com pontos de irradiação de Lisboa e do Porto e que está alcançando o maior êxito entre o público.

Escolhendo cuidadosamente itinerários ferroviários, completados por circuitos da estrada, a preços reduzidos, muitas excursões da C. P. em colaboração com a E. G. T. esgotam a sua lotação logo que anunciadas. Eis uma faceta, esta, de uma modelar iniciativa da Companhia ao serviço do turismo nacional.

Na gravura, durante o circuito Portalegre - Marvão - Castelo de Vide, um dos modernos autocarros utilizados, com a «hospedeira» que acompanha sempre as nossas excursões.



Contos e Novelas

CUBATA

POR FRANCISCA GAMA

ESCRITURÁRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

A DORMECERA na terra escaldante o negro. Seu corpo, agitando-se num tremor convulso e frenético, contorcia-se afugentando as moscas sanguinárias que pululavam em volta do seu dorso nu.

Ao longe ressoavam lânguidos os batuques das tribos. No calor sufocante da tarde tremiam ligeiramente as folhas secas da cubata, enquanto as formigas gigantes se banquetevavam nos cadáveres dos animais semi-apodrecidos.

Rançou a porta tosca da palhota! Depois, um vulto negro, arrastando-se sobre um pesado ventre, sentou-se no chão sobre as pernas frágeis e começou seu dolente trabalho — triturava a farinha com a moça em movimentos rítmicos e selváticos.

No interior da cubata, o filhito dormia. Pequenito e faminto adormecera afugentando com as sujas mãozitas as moscas que ferozmente o picavam.

Um cheiro pestilento penetrava as narinas, envolvendo e revolvendo o estômago num misto de carne morta e putrificada.

Cheirava a miséria, a morte, a fome.

Frutos bons a terra os dava. Bastava estender os braços para receber na boca sedenta um suco apetitoso. Mas o negro indolente na sua preguiça mortal, jamais os colheria, jamais quisera trabalhar a terra para sobreviver como todo o ser humano.

Farinha? A última a negra a triturava no coco vazio com a rude moça.

Somente frutos podres jaziam no chão ao apetite dos vermes que se contorciam no chão térreo da palhota.

Enquanto o pequenito dormia, suspirava a negra e o seu ventre se elevava ao ritmo do ser que nele se movia. Lágrimas de angústia espreitavam-lhe os olhos, correndo depois pelas faces negras e cavadas. Com um olhar morto fitou seu homem e pediu pão. Porém seus rogos não encontraram a mínima esperança no preto enrodilhado na terra vermelha.

Ficara assim longo tempo olhando o vácuo e soluçando. Na cubata o pequenito gritava agora com fome.

Caíra a noite. Rugia o leão, picavam os mosquitos e os ecos da noite apertavam de medo o coração da própria selva.

*
* *

Moveu-se o negro. Levantando a cabeça olhou as folhas podres da espelunca. Riu sarcástico e ferido. Estava cansado daquela monotonia. Queria partir. Deixar a negra que apenas possuía em momentos desvairados de prazer, para depois a largar com furor, mordendo-a indignado e nojento.

Ele vira as mulheres lindas que chegaram do norte. Eram altas, fortes e escuras, com argolas doiradas e saias vermelhas. Olharam-no e lhe prometeram amor com seus olhos negros e brilhantes.

Uma ânsia louca de liberdade, fez-lhe fervilhar o sangue nas veias.

Dum salto pegou na lata da água, lavou fugazmente o rosto. Tirando a lança do solo e pegando na manta, esgueirou-se por entre os coqueiros gigantes.

Ficou paralizada de horror e espanto a negra. Quis correr, mas as pernas frágeis não aguentaram o ventre pesado, e como junco quebrado tombou inerte no solo, manchando-o de sangue que corria pálido da boca.

*
* *

Chorava raivoso e faminto o pequenito. De gatas saiu da cubata e aproximando-se da mãe procurou-lhe os seios murchos e magros pendentes num peito negro e sujo. Nada brotou dos flácidos seios. Furioso, o pequenito arranhou-lhe o peito e no auge do desespero lambeu-lhe o sangue que corria da boca.

Um luar lindo iluminava a terra e o pequenito de braços chorava. Por fim, exausto, adormecera indiferente ao silêncio da mãe.



Adormecera o negro. Seu corpo, agitando-se num tremor convulso e frenético, contorcia-se...

*
* *

Corria lesto o negro. Sentia o coração enebriado de prazer e de volúpia.

Voava em busca das mulheres altas de argolas douradas e saias vermelhas, que lhe sorriram e prometeram amor...

Como por encanto escondera-se o luar e relâmpagos e trovões apertavam de medo as próprias feras. Grossas bátegas de chuva caíam no fétido húmus, apodrecido sobre o solo, tornando mais pesado o ar.

Um calor sufocante embrulhava num círculo hediondo a terra. As árvores avermelhadas pareciam arder, lançando gargalhadas satânicas no ar.

Espectáculo feérico e belo. Sorria e corria o negro de manta esburacada ao vento.

Chegara às palhotas ligeiramente iluminadas. De manso penetrara numa delas. Risadas sonoras acolheram-no e braços sedentos de amor o arrastaram para um leito

de feno seco. Noite de orgia e felicidade. Apolo estava com as deusas.

Porém, eis que a porta da palhota se abre e um negro alto e vigoroso desafia para a luta Apolo.

As deusas estáticas e horrorizadas assistem ao duelo de morte que se trava no solo. Venceu o mais forte. Um pontapé lançou para fora da palhota Apolo. Risos de troça o escarneceram. Jaz inerte e ensanguentado o preto.

Mas eis que num dos últimos alentos da morte, o negro se levanta, lança-se sobre o outro, fende-lhe o crânio e numa correria louca, corre para a sua negra, regressa para a sua cubata.

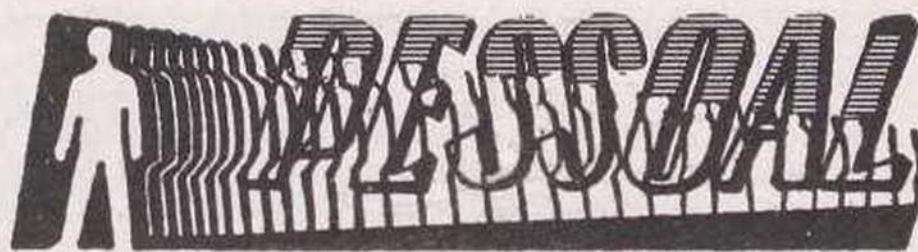
A terra à sua passagem fica tinta de sangue. Por fim, exausto, atinge a palhota.

Com um grito de dor cai sobre a negra, que, já fria, há muito partira para o desconhecido.

Perto o pretito jazia adormecido com um pau nas mãozitas magritas e sujas.

Amanhecia!

No alto, lá bem no alto, o sol vermelho entontecia de calor a pobre e miserável cubata.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Contramestres principais — os Contramestres de 1.^a classe, Luiz António Coelho, Cipriano António de Sousa e João São Pedro Lopes.

A Contramestres de 1.^a classe, Grupo B — os Contramestres de 2.^a classe, Jacinto da Silva Oliveira, José Rodrigues Valverde, Armando Nascimento Rafael, António Domingos J. Ribeiro, Manuel Pedro Estrêla, Renato Gaspar da Fonseca e Manuel Joaquim Jesus Correia.

A Contramestre de 2.^a classe, Grupo A — o Contramestre de 2.^a classe, Grupo B, José Carlos Baptista.

A Contramestres de 2.^a classe, Grupo B — os Chefes de brigada, Fernando Augusto S. Branco, Joaquim F. M. Coutinho, Manuel José Faustino, Virgílio da R. Repêlho, Cristino António Ferrão, Hélio da Silva Bolina, Estêvão Oliveira Vicente, António de Araújo Cunha e António Lopes.

A Chefes de brigada, Grupo A — os Chefes de brigada, Grupo B, Fernando Mendes Consciência, António Pires São Pedro, Aníbal J. Antunes S. Santos, José João da Graça Silva, Hernâni Santos Ferreira, Jerónimo M. V. C. Oliveira, Armando Saraiva de Almeida e Mário Santos Coelho.

A Chefes de brigada, Grupo B — os Operários de 1.^a classe, Firmino Pereira de Lima, José Ramos, Vasco Lopes Soares, Manuel Teixeira, Joaquim Tang.º Marques, Cândido Correia Figueiredo, Manuel Vasques e Gregório Marreiros; os Operários de 2.^a classe, António Joaquim Pereira, Aníbal Tomé Beja, Diogo Ferreira da Silva, Casimiro Rosa Simões, Alexandre António Larião, Orlando M. G. Oliveira, Nelson Pinto Loureiro e João de Oliveira Matos; e os Operários de 3.^a classe, Luiz Ferreira e António Isidoro Martins.

A Operários de 1.^a classe, Grupo A — os Operários de 1.^a classe, Grupo B, Alfredo de Almeida, António de J. H. Leitão, Jaime José Duarte, Manuel Nunes B. Bispo, José Fernando Aparício, Donaciano Marques Santos, Augusto Manuel A. Frederico, José António de Deus, João Balsinha, Luís Baptista Patrício, João Fernandes da Silva, Mário Martins da Silva, Jacinto da Costa Vital, Raúl Moreira, Manuel Nunes Salvador, António Luís Freitas Maia, José Lopes Serafino, Alexandre Maia, Alberto Vinagre, Jacinto Macedo Bravo, Ernesto Seguro Fernandes, Luís Jorge de Oliveira, Josué Franco, António dos Santos C. Patrício, Marcos dos Santos Lobato, Manuel Esteves Ferrão, Mário Nunes, João Roque, António Marques, Raúl Mateus Ferreira, Manuel Rosa Gameiro, Arnaldo João Branco, Manuel Luís Marques e Fernando Alves Horta; e os Operários de 2.^a classe, Grupo A, Diamantino José P. dos Santos, Celestino António Valadeiro, Carlos Godinho, Manuel Maria Anastácio, Mário da Mata e Benjamim Vieira de Sá.

A Operários de 1.^a classe, Grupo B — os Operários de 2.^a classe, Grupo A, António Marques de Oliveira e Albano Gomes da Silva; e os Operários de 2.^a classe, Grupo B, José Carneiro, José Pimenta Margalho, Leandro dos Santos, José Gonçalves, Joaquim Casaleiro, José Maria Lopes dos Santos, Rafael Mendes Ribeiro, Joaquim Duarte, António Luís, João dos Santos, Joaquim José Matias, José Barral Sirgado, Inácio Estrela, Américo Pinheiro Matias, Manuel Tarouca, João da Guia, Gregório da Cruz F. Gordo, Domingos Rodrigues Alves, Francisco Rosendo, Argélio Botas de Abreu, Ernesto do Nascimento Dâmaso, Henrique Rodrigues, Amadeu Pereira Dâmaso, Acácio Ferreira Bico, Dimas Martins Policarpo, Eduardo Maria S. Tavares, Moisés Augusto, Manuel Freitas, Guilherme Rodrigues Canais, Joaquim António Mira, Manuel Alves Breites, Joaquim Jerónimo Calado, Francisco Capão, Júlio Meira Magano, Crisógono Ferreira Lopes, José Alves Constantino, Alfredo Castanheira de Moura, João Casenave Alexandre, Victor Agostinho Ramalho, Manuel Rosa da Silva, Luís Marques Bento, Domingos Castelo, Isaias Nogueira de Faria, Abel de Almeida, José Fernando de J. Duarte, Joaquim de Azevedo Rodrigues, António José da Graça, Carlos Mendes Tomás e António Martinho Barroso; e o Motorista de 2.^a classe, Joaquim Mendes.

A Operários de 2.^a classe, Grupo A — os Operários de 2.^a classe, Grupo B, Manuel de Sá Fernandes, José de Pinho, José Maria da Silva, Joaquim Pinheiro Vaz, José Firmino Catroga, Lenino Louro das Neves, Eduardo de Brito Rosa, Manuel Luís, José António F. Monarca, João Rodrigues Lindim, José Augusto Raposo, João Luís Calado, Carlos dos Santos Maia, Francisco José Ferreira, Aníbal Valentim Paula J.º, Adérito de Sousa Santos, Cissioni V. R. Lopes Pires, Manuel Marques Ferreira, José Correia M. Anastácio, José Pereira, Mário de Almeida Freire, António Pereira Barreto, Ângelo Pires Marques, César Filipe A. Victor, Raúl Antunes Sardinha, Carlos Constantino Pires, José Ferreira, Manuel Domingos Pataco J.º, Carlos Salgadinho de Sousa, Luís Augusto do Amaral, Fernando Lázaro P. Nascimento, Darvim Rogado Borges, António Luís Nunes Soares, Fernando Carvalho, José Francisco V. Ferreira, António Bernardo Ferreira, António Gomes de Araújo, Manuel Antunes J.º, Augusto de Matos Serrano, António Rodrigues Bernardes, Manuel António Pires, Antonino Gonçalves Roque, Manuel José Anacleto, Joaquim Casimiro Batista, António João Bacalhau, Amândio Madeira, José Gregório de Jesus, Fernando dos Santos, Benigno de Matos Gonçalves, Francisco Maria Duarte, António Correia F. do Rego, José Pereira, Francisco Monteiro, José Batista Carreira, António de Oliveira e Silva, José Mário Pais C. Dias, António Rodrigues Sande, Manuel Soares Pinto, Silvério Francisco da Silva, José Guardado Ribeiro, António Simões Bertão e Armando da Costa Rosa; e os Operários de 3.^a classe, Grupo A, Amâncio de Matos Horta, Arlindo Ferreira de Oliveira e José de Jesus S. Coutinho.

A Operários de 2.^a classe, Grupo B — os Operários de 3.^a classe, Grupo A, António Maria Pais Silvão e Domingos dos Santos Mendes; e os Operários de 3.^a classe, Grupo B, Joaquim de Oliveira Amaro, Augusto Soares de Sousa, Mar-

celino Correia de Almeida, José de Oliveira Lima, António Nunes Ferreira, José Moreira, Joaquim das Neves, Avelino Ferreira da Silva, Miguel Ferreira dos Santos, António Fernandes, Henrique Rodrigues, José Gago do C. Mil Homens, Mariano Augusto Esteves J.^{or}, Rogério Carvalho Gomes, Florêncio da Conc. Miguel, António Joaquim Borralho, Jorge Gomes Caeiro, Delfim de Oliveira Marques, Amorim da Conceição Pereira, Arnaldo Venâncio, Américo Coelho Ferreira, António da Palma Calado, Henrique Domingos de Almeida, João Semedo Marques, António José da Silva Ferreira, Norberto Augusto Silva, Pedro Vicente, Wiliam Emidio de A. Landeiroto, Teodoro Serafim C. da Silva, Filipe Joaquim de Oliveira, António Maria Farto, José Jorge Valente, Francisco Durão Vaz, Albertino Gameiro Severino, Manuel Fernandes Ventura, Américo Guerreiro Efrozina, Joaquim Correia de Oliveira, José Carlos Correia, Joaquim dos Santos S. Dias, Rui Pereira Gonçalves, Eduardo Ribeiro, Augusto António dos Santos, Deolindo Domingos Correia, José de Sousa Celeiro, Manuel Marques Rocha, José da Silva Graça, Dionísio Rosário dos Mártires, Joaquim Varela Bechirra, José António Godinho, Matias Alves, José Fernandes Morgado, Alfredo dos Santos Banastrinha, Sebastião Tav. M. Branquinho, António Maria Rodrigues, Carlos Manuel de O. Caetano, Francisco Gaspar Marreiros, José Manuel Rocha, Carlos Batista Lobato, Augusto Alves Batista, Jesuvino de Jesus M. Mouco, Cristovam Galvão de Oliveira, José Coelho Vieira Paixão, José Rôla, António Maria F. de Andrade, José dos Santos, Luís Vaz Ribeiro, João António, José Alcaravela Abreu, Francisco João da Silva, António Vieira J.^{or}, Manuel Simões Rodrigues, José Gonçalves Tomás, José Maria M. Constantino, Artur Januário Leitão, Manuel Belo Brazete, Júlio Manuel Oliveira Barroso, Manuel da Costa Gonçalves, Jerónimo Xisto, José Serra, Armando Timóteo Soares, Joaquim Augusto C. S. Cachado, Manuel Alcobaça Domingos, João Alves, João Eduardo Sousa Almeida, João Dias, Filipe Assunção Rodrigues, António Gonçalves, José Duarte Galvão, António da Costa Moço, Albino Alexandre Alfredo, João de Oliveira, Manuel Alves, Luís Alves Duarte, Manuel de Matos Rabaça, Leonardo Paulo, Francisco Antunes, José Pereira Mendes, Raúl Azevedo, José de Frias, Luís Gonçalves Neves, Joaquim Gonçalves Carraca, Eduardo Pires do Nascimento, José Maria Gonçalves dos Santos, José da Silva, António Jordão Sêco, Ismael de Matos Rosendo, Manuel Marques Rabaça, Fernando Francisco da Costa, Manuel Cabaço Vilela, Luís da Silva Rama, Abílio Serafim da Conceição, Adelino da Silva Oliveira, José Ferreira Brito, Ramiro Cardoso Branco, Bernardo dos Santos Ferreira, Telmo Dias da Silva, Joaquim Teixeira, Adérito Pereira da Rocha, José Afonso, Florêncio Monteiro, Benjamim António da Silva, António Mendes Duarte, Manuel da Silva Cardoso, António Fernandes, Aurelino Pinto Monteiro, José Rodrigues de Azevedo, Adelino dos Santos Maurício, Joaquim Gonçalves Curado, João Moreira Gonçalves, Joaquim de Oliveira, Licínio Cardoso e Osório Bernardes.

A Operários de 3.^a classe, Grupo A — os Operários de 3.^a classe, Grupo B, Carlos dos Santos Mendes, Agostinho Vieira de Magalhães, José Pinto Teixeira de Magalhães, Manuel de Jesus Ferreira Lamarão, Manuel dos Santos Mendes, José Mendes Capinha, Mário Couceiro A. dos Santos, António José Machado, Manuel Inácio, Orlando Rodrigues Luís, Agostinho Dias Dinis, Inácio Caeiro Martins, Américo Simões Pereira, José Joaquim R. M. Falua, Luís Filipe de Sousa, Alfredo Eduardo da C. Martins, Armando Ferreira Alfaro, Carlos Gonçalves Tomaz, José António Guerreiro, Abílio Augusto Rodrigues, Jorge Marques M. Grilo, Guilherme Sousa Faísca, Mário de Oliveira Marques, António Henriques B. Regadas, Orlando Bastos G. Mendes, José Monteiro da Mota, Élio de Carvalho Napoleão, Fernando Carrilho Ferreira, Manuel Moreno da Graça, Joaquim Tomaz Carmona, José Teixeira Pereira, Benedito Miranda Faria, Augusto de Matos Eusébio, Noé Pereira Mendes Pires, José Marques da Silva, Benedito Francisco Silva, José Manuel V. C. Camelo, João da Silva Oliveira, Guilherme Marques Filipe, Augusto Moreira da Silva, Laurindo Moreira Ferreira, Gabriel Duarte C. Bragança, José Stevens Martins, Arnaldo Augusto B. Dias, Manuel Antunes de Oliveira, João Joaquim L. Pereira, António Marques Lourenço, Casimiro Marques T. Pires, Fernando Louro Bernardo, Pedro Ferreira de Sousa, José Marques Maia, Arcindo Franco R. Noro, Orlando dos Santos Canhoto, Francisco Pereira Mendes, Joaquim da Silva Leal, Mário da Silva Páscoa, Saúl Mendes Abreu, José Ferreira dos S. Bernardo, José Artur Rosa, Manuel Couceiro Duarte, Diamantino de A. Reforço, António Maria Soares, Joaquim da Silva Teixeira, Vitalino Lagarto Couceiro, Joaquim Morgado de Oliveira, Fernando Henrique S. Honório, Simão de Jesus, António Vieira Monteiro, Rodrigo Augusto C. Magalhães, Afonso dos Anjos Martins, Manuel Francisco Simões, António Ferreira Farto, Eugénio Duarte Machado, Armindo Simões Carvalho, Luís Afonso Nogueira, Mário Neves Lapa, José da Silva D. Cordeiro, João Gonçalves Fulgêncio, Francisco José B. Marques, Euclides da Costa Silva e António Raposo L. Grilo; e os Operários de 4.^a classe, Grupo A, José Maria Lopes Ferreira, António Guerreiro Xavier, Joaquim Pedro Mendes Martins, Diamantino Ferreira, Miguel José Carrilho Belo, Carlos Correia Fernandes, Adelino da Cunha Pires, João Marques Alves Arega, Victor Pedro dos S. Neves, Manuel Fernando H. Alfaro, José de Matos Victória, Manuel Duque Dias, António José da Guia, José António Fitas Nunes, Ildefonso Martins Nunes, Fernando Silva Reforço, Francisco Nogueira R. Ermitão, José Fernando M. Jorge, António José C. Silva, Manuel Rodrigues dos Reis e João António Paiva Geraldo.

A Assentadores de 2.^a classe — os Serventes de 3.^a classe, Alberto Domingos Gralha, Manuel Marques Gonçalves, Manuel Soares, Aurélio dos Santos Filipe, Francisco Ferreira dos Reis, António Pinto Teixeira, Leonel Jesus Pereira, Dionísio da Silva Rebotim, António Oliveira Paulino, António Ferreira Portela, José Joaquim Monteiro, Luís Afonso Paulico, Sebastião Sousa Macedo, António Vieira, Manuel Pinto Rego, António Macário Redondo, José Monteiro Machado, Alberto Pereira, João Moreira, Silvino Marques, António Armando Marques Soares, José Pinheiro, Joaquim Henriques Prates, José Maria Junceiro, Amílcar Lemos da Cruz, Armando Esteves, José Júlio Pinto, Avelino Vieira dos Santos, Floriano Teixeira Quinze Dias, Alexandre Rodrigues Valente, Alfredo Vieira Mendes, Manuel Pereira de Sousa, Manuel Silva, João Ferreira, Manuel da Fonseca, António Queiroz, Albino Lemos, Joaquim Mendes, Manuel de Jesus, Domingos Gomes da Costa, Manuel Monteiro Henriques, Franklino Rodrigues, Felisberto Barros Ribeiro, Manuel Loureiro do Rego, Francisco Pereira da Costa, Joaquim dos Santos Pereira, José Serrano Tavares, Joaquim Fernandes Pinto, João Gonçalves de Oliveira, Américo Gonçalves Barateiro, Reinaldo Ribeiro, Dâmaso Campizes, João Marques Correia, Matias Dias Correia, Américo Augusto Pinto, Francisco Pinto de Carvalho, Bernardino Mota Andrade, José Augusto, Manuel Fernandes Rodrigues, Lino de Jesus Ferreira, Francisco Duarte, José Lopes da Silva, Lourenço Jerónimo Oliveira, António Rodrigues Cruz, Armindo Augusto da Eira, Francisco Nave da Cruz, António de Oliveira, António da Costa Araújo, José Nunes, Abel Monteiro, António de Faria Maciel, José Aleixo, Acácio Soeiro Machado, Armando Rodrigues, João Alves Marques, José Nogueira da Silva, José Rodrigues Valente, José de Oliveira, Manuel Esteves Afonso, Armando Pinto Vasconcelos, Joaquim Jesus Teixeira, Manuel Maria Ribeiro, Garcias de Almeida de Jesus, António de Almeida, Alexandre de Queiroz, Amílcar da Silva, Francisco Leitão, José Gonçalves Morgado, José Maria Pedrosa, Joaquim Pires, José Joaquim Ferreira Lomar, António Maria Cavalinhos, Henrique Craveiro, Albano Alves, Sebastião Santos Taveira, Manuel de Almeida, João Pimentel Geraldo, Marcelino Nabeiro, António Gomes de Matos, António Martins, Arlindo Bento Diniz e Faustino Maria Lapo.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Francisco Luís de Matos*, inspector das instalações eléctricas ; *Amaro de Andrade*, adido técnico de 3.^a classe ; *Joaquim Manuel Carneira Baptista*, subinspector de secção de exploração ; *Álvaro Pereira da Rosa* e *Alberto Maria Canhão*, inspectores de receitas de 2.^a classe ; e *Joaquim Ventura de Almeida*, subchefe de escritório.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel dos Santos*, *Manuel Sena Valente* e *Mário Joaquim Pereira Resende*, chefes de estação de 1.^a classe ; *Manuel Joaquim Comprido Fernandes*, *José Grácio* e *António Nunes*, chefes de estação de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Nunes*, *Artur Nunes de Oliveira* e *Domingos Augusto*, chefes de estação de 2.^a classe ; *Nuno Santinho*, chefe de brigada ; *Valério Moutinho* e *Carlos da Glória*, chefes de estação de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Franklin Ribeiro Pedrosa Vital*, chefe de estação de 3.^a classe ; *Augusto Ribeiro*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes ; *Augusto de Matos Moleiro*, fiscal da revisão de material ; *Filipe da Costa Albino*, factor de 1.^a classe ; *José Pedro Romano*, condutor de 1.^a classe e *Luís Pereira Piranga*, operário de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Eugénio Pedrosa da Silva* e *António Dias*, operários de 2.^a classe ; *Joaquim Miguel Calado*, conferente de 1.^a classe ; *Manuel José dos Santos*, revisor de material de 2.^a classe ; *Porfírio Pinto de Figueiredo*, contínuo de 2.^a classe e *José dos Santos*, servente de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim Primo Candeias, João de Jesus Roque e José Gregório Martins*, subchefes de distrito; *Frederico Henriques e Gualdino Coelho da Silva*, assentadores de 1.^a classe; e *Francisco Rodrigues da Encarnação*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 156,500 — Ramal de Sines.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António José Pinto, Ludgero das Dores Candeias, Leonel da Encarnação Ventura, Joaquim de Matos Marques e António de Assunção Busca Abelho*, assentadores de 2.^a classe; e *Abílio Freitas da Mota*, servente de 3.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 156,500 — Ramal de Sines.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Monteiro*, chefe de distrito, *António Maria Cardoso*, subchefe de distrito e *David Teixeira Lopes*, eventual (obras) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 52,230 — Douro; *António de Matos Gamito e Adelino Afonso Zacarias Branco*, serventes de 3.^a classe e *António Maria Coelho*, eventual (via) — elogiados e gratificados, respectivamente, pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 156,500 — Ramal de Sines.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Ernesto Martins*, assentador de 1.^a classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um rádio portátil que achara ao Km 120,100 — Beira Alta; *Diamantino Francisco dos Reis*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de extinção de um incêndio e na substituição de uma travessa queimada no pavimento da P. N. ao Km 394,163 — Sul, quando estava de folga; *Afonso dos Santos Carvalho, Claudino Augusto Marcelino e Germano Saraiva Martins*, eventuais (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando da obstrução da via entre os Kms 109,300 e 113,239 — Beira Alta, devido ao descarrilamento de um vagão do comboio n.º 1224; e *Garcia Almeida de Jesus*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido nas providências tomadas e nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 21,904 — Beira Alta, pois encontrando-se na sua residência e ouvindo forte pancada à passagem de um comboio foi ao local verificar do que se tratava e encontrou um carril fracturado.