

Boletim da C. P.

Número 480

Junho de 1969



Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 480 • JUNHO 1969 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

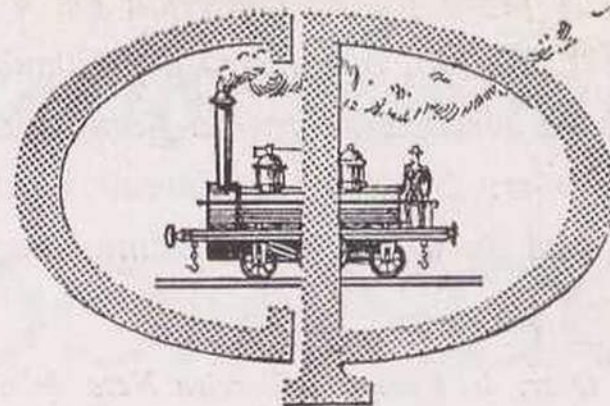
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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



Conferida posse ao novo presidente do C. A.



*P*OR portaria de 29 de Maio da Presidência do Conselho, publicada no Diário do Governo n.º 130 — II Série, foi nomeado, precedendo resolução do Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos, administrador da C. P. por parte do Estado e designado para exercer as funções de presidente do Conselho de Administração o sr. dr. Francisco Pereira Neto de Carvalho.

A posse foi-lhe conferida em 4 de Junho, na Sala de Reuniões do Conselho de Administração. Antes do acto, o ministro das Comunicações, sr. brigadeiro Fernando de Oliveira, reuniu no seu gabinete os administradores da Companhia a quem apresentou o novo presidente.

O sr. dr. Neto de Carvalho entrou imediatamente em exercício de funções, presidindo à sessão semanal do Conselho de Administração.

O sr. dr. Francisco Pereira Neto de Carvalho nasceu em Soure em 1921.

Como estudante, foi presidente da Associação Escolar do Liceu D. João III e vice-presidente do Centro Académico de Democracia Cristã (C. A. D. C.), de Coimbra.

Licenciou-se em Direito, em 1945, pela Universidade de Coimbra, tendo passado a exercer, logo em seguida, as funções de assistente da Faculdade de Direito da mesma Universidade. Foi também professor do Instituto de Serviço Social de Coimbra.

Em 1947, ingressou no Ministério dos Negócios Estrangeiros. Durante a sua permanência neste Ministério, esteve como cônsul de Portugal em Cardiff (Grã-Bretanha), desde 1948 a 1951; secretariou a delegação portuguesa à Comissão Internacional de Limites entre Portugal e a Espanha; participou em diversas reuniões internacionais e fez parte de numerosas comissões de estudo, nomeadamente da Comissão Portuguesa encarregada de estudar a forma de dar execução ao Tratado de Amizade e Consulta Luso-Brasileiro, de que foi relator.

Em 1955, foi nomeado ajudante do Procurador-Geral da República e, nessa qualidade, designado para auditor jurídico junto da Presidência do Conselho, tendo participado na elaboração de numerosa legislação.

Em 1958, passou para o Ministério das Corporações e Previdência Social, onde ocupou os cargos de director-geral do Trabalho e Corporações e de secretário-geral. No exercício destas funções, coube-lhe a estruturação do

Fundo de Desenvolvimento da Mão-de-Obra e do Instituto de Formação Profissional Acelerada, entretanto criados.

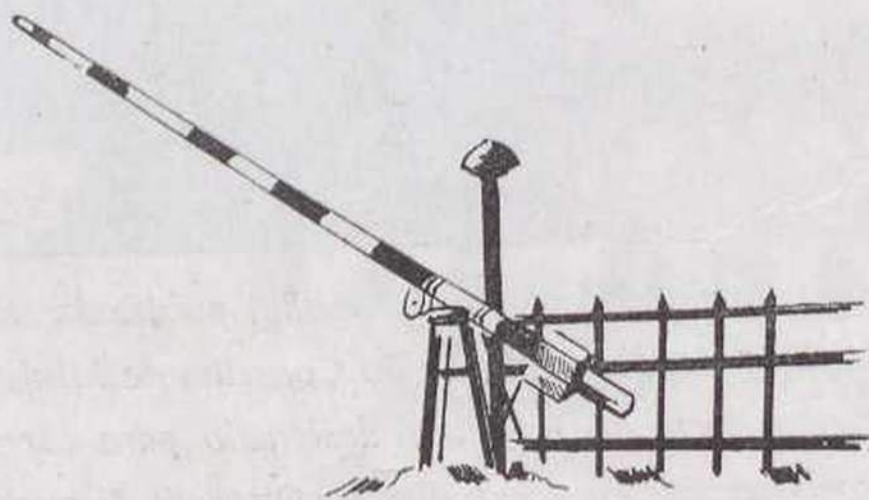
Cumulativamente com estes cargos, exerceu também as funções de director do Centro de Estudos Sociais e Corporativos e de director da revista cuja publicação aquele Centro empreendeu, sob o título Estudos Sociais e Corporativos, para a qual escreveu diversos artigos. Na qualidade de director-geral do Trabalho e Corporações, representava Portugal no Comité da Mão-de-Obra da O. C. D. E., em Paris, e era vogal do Conselho Técnico do Instituto Nacional de Investigação Industrial, do Conselho Superior da Agricultura, da Junta da Acção Social e do Conselho Superior da Previdência e da Habitação Económica. Era também vogal do plenário da Comissão Interministerial do Planeamento e Integração Económica e presidente do Grupo de Trabalho para a Mão-de-Obra e Aspectos Sociais da mesma Comissão. Com vista aos trabalhos preparatórios do Plano de Fomento, elaborou um relatório sobre as linhas gerais da política do trabalho a prosseguir no âmbito de um programa de desenvolvimento económico a executar no hexénio de 1965-70.

Foi procurador à Câmara Corporativa, de 1961 a 1965.

Nomeado ministro da Saúde e Assistência em Novembro de 1963, exerceu estas funções até Agosto de 1968.

Passou, seguidamente, a desempenhar o cargo de director do Instituto de Estudos Sociais, do Ministério das Corporações e Previdência Social.

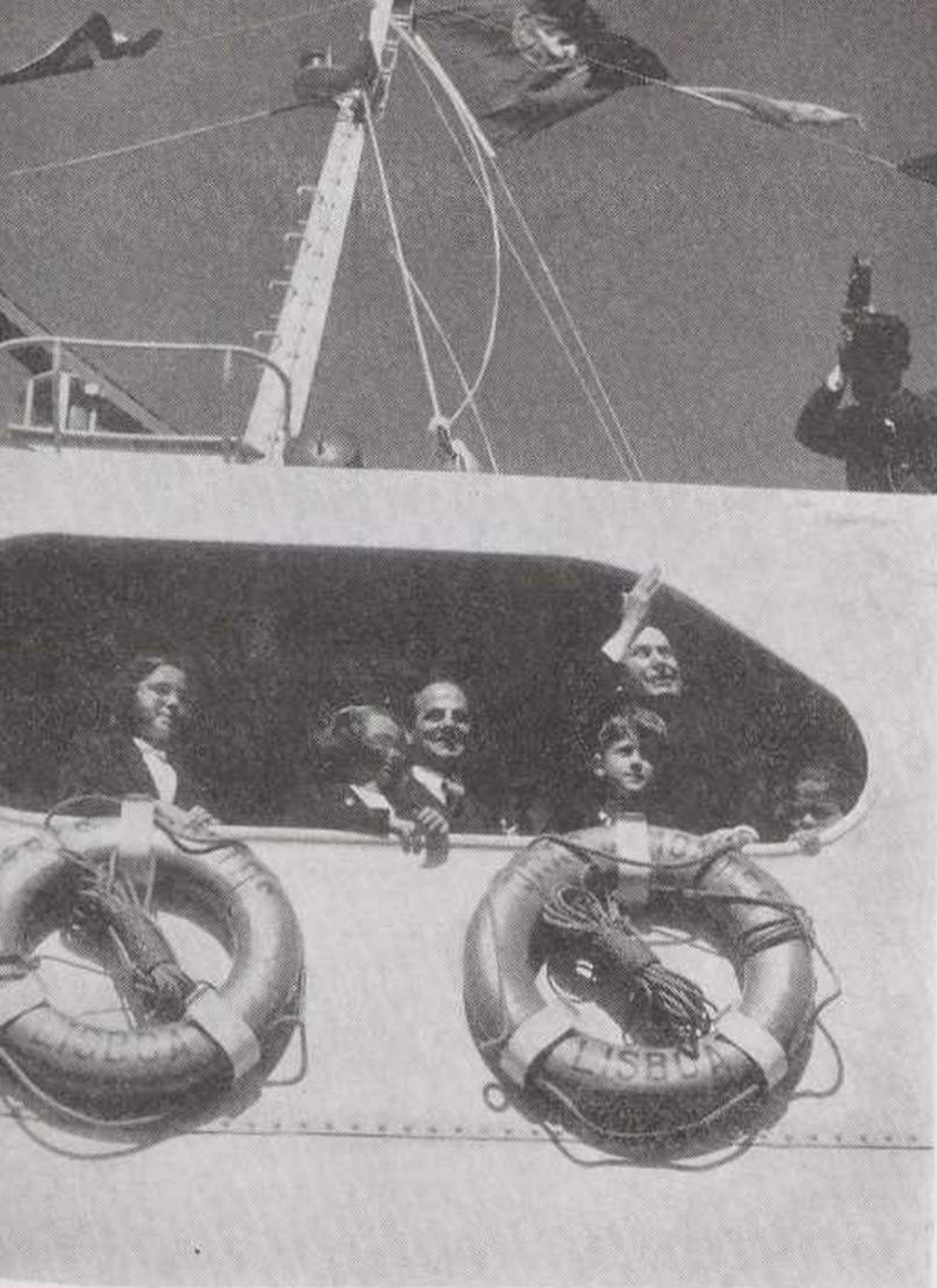
O Boletim da C. P. expressa os seus veementes votos pelo bom êxito da missão do novo presidente, particularmente na superior condução da Empresa por novos e mais prometedores rumos, ao serviço da Nação—valorizando e dignificando, ao mesmo tempo, a classe ferroviária, como é anseio legítimo de todos.



Passeios fluviais ao DOMINGO em barcos da CP

Uma iniciativa da C. M. L.

Na viagem inaugural participou o Chefe do Estado



O Chefe do Estado, num momento da memorável viagem

CONSTITUIA antiga aspiração do actual presidente da Câmara Municipal de Lisboa, general França Borges, o poder facultar à população da cidade, de todas as condições sociais, passeios de barco ao longo do rio Tejo, com regularidade. Porque o rio pertence verdadeiramente à cidade, desde todos os tempos. Daí a razão essencial da iniciativa que visa a estabelecer uma forma prática e fácil de encontro entre os lisboetas e o seu rio histórico.

Todos sabemos como infelizmente a cidade tem voltado as costas ao Tejo, uma vez que a urbanização se desenvolveu para norte e a zona do porto estabeleceu uma parede entre ambos, de difícil transposição.

Procura-se assim dar a conhecer ao povo — e aos turistas em geral — a possibilidade de se admirar o conjunto da cidade vista do rio, o seu famoso estuário e as paisagens calmas da lezíria e dos mouchões. E a preço popular: 12\$00 cada viagem, de 4 a 5 horas (meio preço para crianças de 5 aos 12 anos), da Torre do Bugio a Vila Franca de Xira.



O sr. almirante Américo Thomaz embarcando na estação fluvial do Terreiro do Paco, acompanhado de elementos da sua comitiva



O Chefe do Estado na ponte de comando do *Trás-os-Montes* com o ministro das Comunicações, brigadeiro Fernando de Oliveira, e o director-geral da C. P. eng. Espregueira Mendes

Estes passeios realizar-se-ão nas tardes de domingo, com partida às 14 horas da estação do Sul e Sueste, até fins de Setembro, nos barcos da C. P. *Minho* e *Trás-os-Montes*. A bordo há serviço de bar e música para dançar.

*
* *

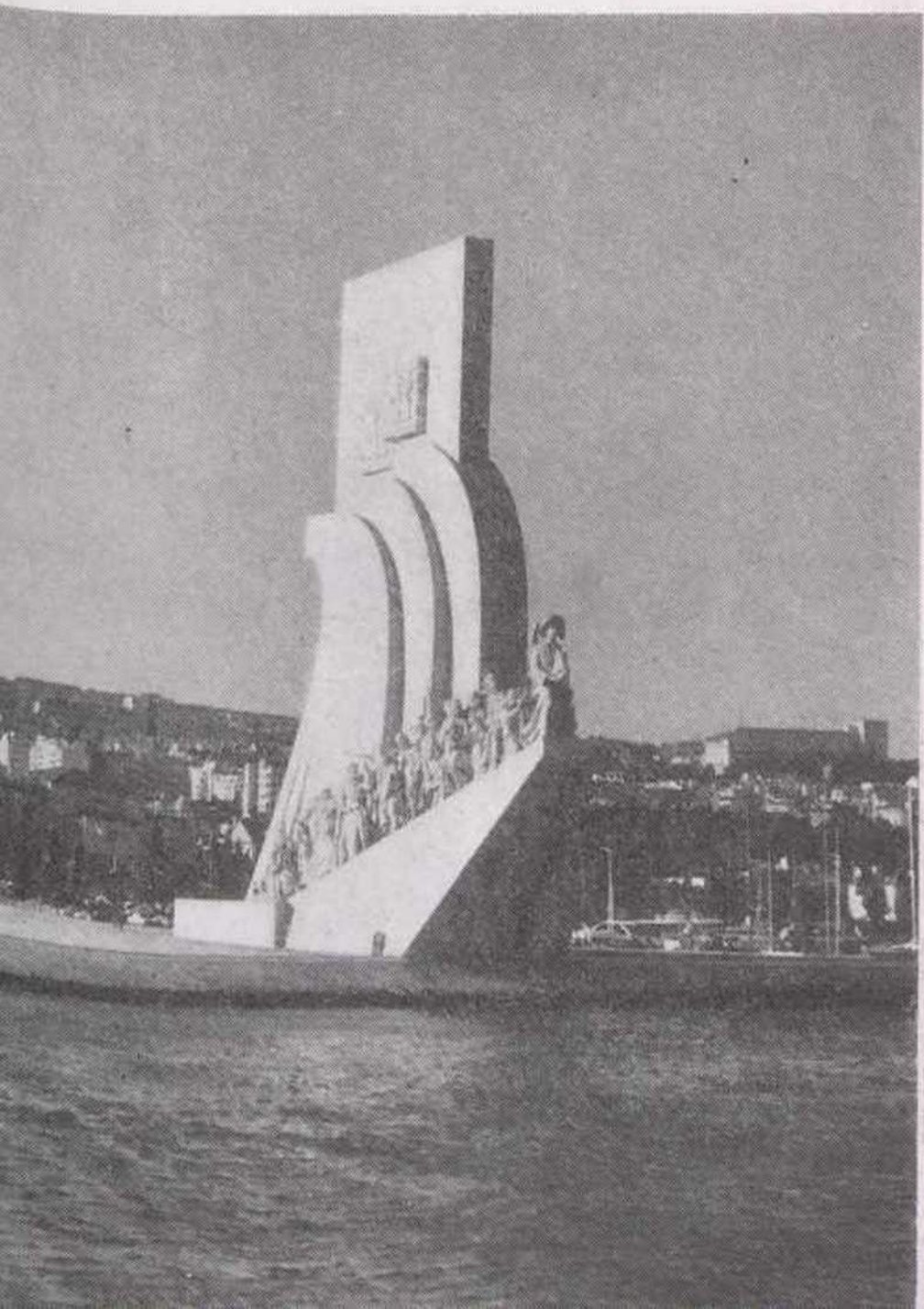
Para inaugurar este útil e interessante serviço a Câmara Municipal de Lisboa convidou, em 18 de Maio, o Chefe do Estado, sr. almirante Américo Thomaz e família a participarem no primeiro passeio, no *Trás-os-Montes*. A bordo — e igualmente como convidados — seguiram cerca de 600 passa-



O sr. Presidente da República examina a instalação de radar do *Trás-os-Montes*



Um aspecto da apoteótica recepção em Vila Franca de Xira



geiros, entre os quais os ministros das Comunicações, do Interior, da Educação, da Saúde e Assistência e os subsecretários do Tesouro e do Orçamento.

Por parte da C. P. estavam presentes o administrador major Mário Costa, os engs. Espregueira Mendes, director-geral e Lopes Guerra, chefe da Região Sul e o dr. Élio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia.

O Chefe do Estado logo que entrou a bordo encaminhou-se para o comando do navio — que entretanto, cortando rapidamente as águas do Tejo e facultando a todos os passageiros uma viagem



O Trás-os-Montes em Vila Franca de Xira

agradabilíssima, tomava o rumo de Vila Franca de Xira.

Mais tarde o sr. almirante Américo Thomaz acompanhado pelo presidente da Câmara Municipal de Lisboa percorreu o barco para cumprimentar pessoalmente todos os que participavam no passeio.

Iniciou-se então, servido pela «Wagons-Lits» um beberete que decorreu num bom ambiente.

Em evocações sucessivas, o barco sulca o Tejo, passando em revista os locais e os edifícios que testemunharam episódios que a História tem presente

O barco alcançou Vila Franca de Xira às 16 horas, sendo o *Trás-os-Montes* ladeado por dezenas de barcos particularmente engalanados e cheios de gente do povo e de elementos de grupos folclóricos regionais. Toda a vila veio ao cais prestar homenagem ao Chefe do Estado e festejar tão simpáticos passeios populares.

No jardim local, após os discursos de boas-vindas do presidente da edilidade local, deu-se começo a uma animada exibição de ranchos folclóricos.

Reembarcados todos os convidados, o navio seguiu para Lisboa, voltando junto à Torre de



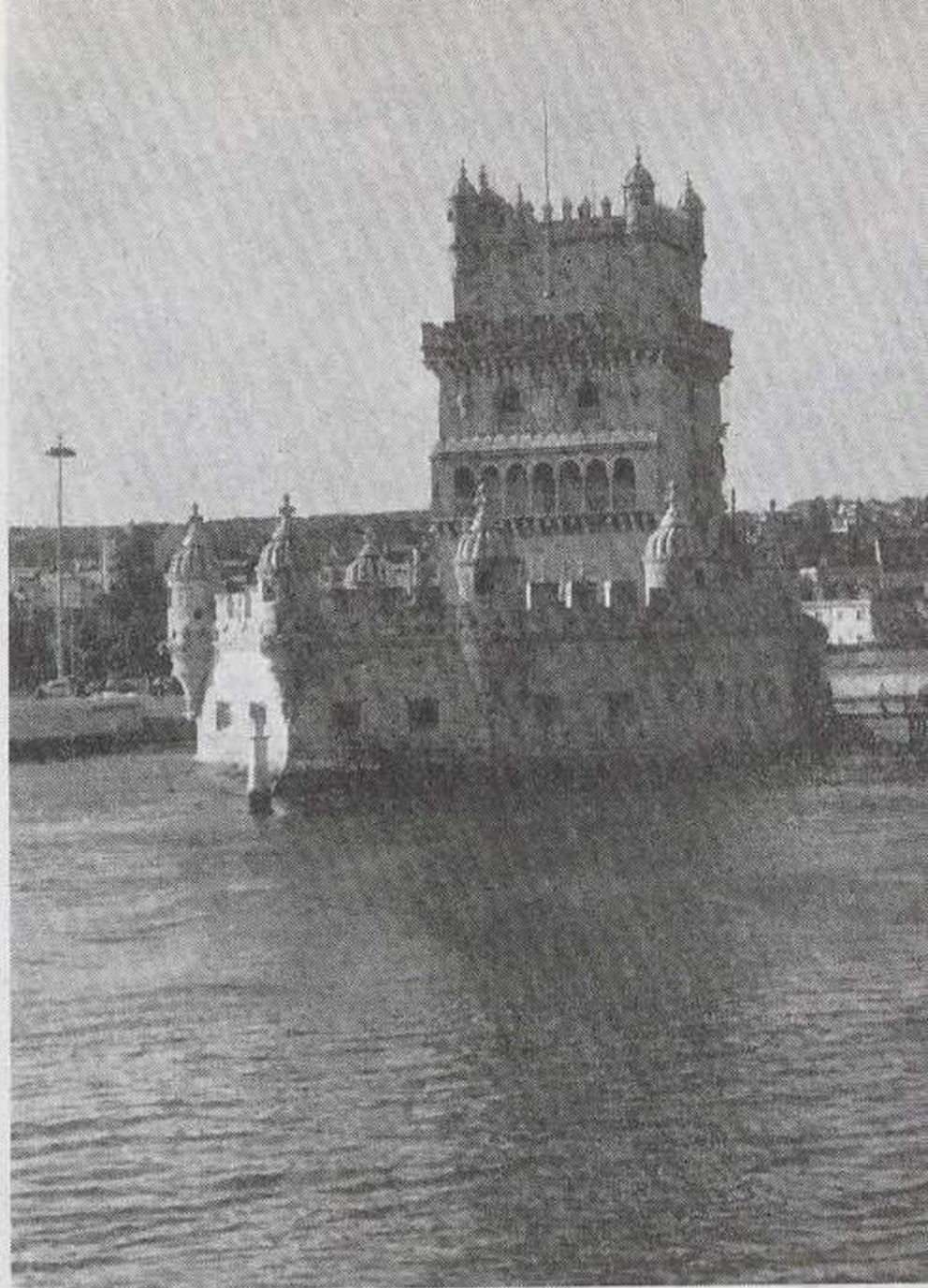
Grupos de folclore regional actuando para os convidados do *Trás-os-Montes*, no jardim municipal de Vila Franca de Xira

Belém e atracando à estação do Terreiro do Paço às 19 horas.

Assistindo a todos os convidados e muito contribuindo para o enorme êxito deste passeio fluvial esteve, incansavelmente, o sr. Elmano de Laje Simões Coelho, chefe dos Serviços do Protocolo da C. M. L., a quem saudamos e felicitamos pelo seu magnífico trabalho.

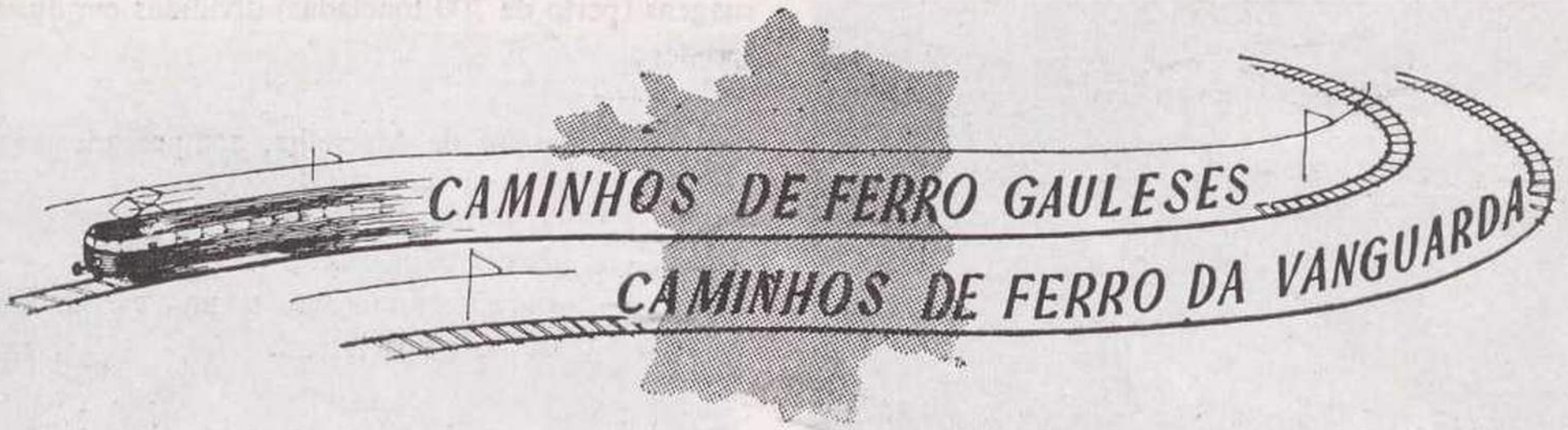


Um aspecto do desembarque do Chefe do Estado em Lisboa após o memorável passeio ribeirinho



Belém com a sua Torre e o rendilhado Mosteiro dos Jerónimos a recordar o feito de Vasco da Gama





CRIADO em 1950, o comboio «O Mistral», que liga diàriamente Paris a Nice, tornou-se rapidamente, em virtude da sua velocidade e conforto, num dos comboios europeus de maior renome.

Em 1956 o material de origem foi substituído por carruagens equipadas com climatização e em 1965 «O Mistral» era integrado na rede Trans-Europa-Express.

Desde 9 de Fevereiro de 1969 que «O Mistral» se compõe de carruagens novas de grande conforto e está acelerado de maneira apreciável.

As novas carruagens do «Mistral», que se assemelham às carruagens dos comboios TEE actualmente em serviço entre Paris-Bruxelas e Amsterdão, apresentam todas, em particular, as seguintes características :

- Exteriores de aço inoxidável com faixa superior vermelho-grenat, contendo a inscrição «Trans-Europ-Express», em letras douradas ;
- Arranjos interiores particularmente cuidados e uma decoração sóbria ;
- Isolação fónica e térmica, especialmente estudada para as grandes velocidades ;
- Largos vãos de janela fixos, com 2 vidros, entre os quais se desenrola um estore de lâminas cujo mecanismo é regulado electricamente pelos passageiros ;
- Ar condicionado e regulação automática ;
- Iluminação fluorescente ;
- Sonorização permitindo a difusão de anúncios falados ou gravados ;

— Portas exteriores de abertura automática por acção de manípulo e de fecho telecomandado e travagem durante a marcha ;

— Portas de intercirculação, de comando inteiramente automático, cuja abertura é provocada pela aproximação do passageiro.

Estas carruagens são de 5 tipos diferentes :

Carruagens de corredor lateral — com 8 compartimentos de 6 assentos de espaldar inclináveis, revestidos de tecido rosa ou verde e cujas divisórias e portas de separação para o corredor são de vidro inquebrável, dispondo, além disso, cada lugar de iluminação individual.

Carruagens de corredor central — proporcio-



A Secretaria do «Mistral»



O salão de cabeleireiro

nando 46 lugares de posição variável, revestidos de tecido vermelho-tijolo ou verde e nos quais cada passageiro poderá ser servido no seu lugar.

Carruagens-restaurante — de 39 lugares destinados a todos aqueles que tenham tomado lugar nas carruagens de corredor lateral. Estão equipadas com instalações modernas e completas para a preparação de refeições, de dispensa e de frigoríficos para víveres e vinhos.

Uma carruagem-bar-biblioteca — de concepção inteiramente nova. Além do bar, comporta uma *boutique*, onde os passageiros poderão encontrar livros, jornais e igualmente «Artigos de Paris», de um «Secretariado» à disposição dos homens de negócios, ocupado por uma hospedeira; por último, um salão de cabeleireiro e de manucure para senhoras e cavalheiros.

Duas carruagens-furgão — comportando dois grandes compartimentos, um de 21 lugares e dotado dos mesmos arranjos que as carruagens de corredor central e outro no qual está instalado o grupo gerador produzindo a energia necessária ao ar condicionado da composição, à *chauffage*, às instalações frigoríficas, às cozinhas, à iluminação, aos comandos das portas, etc.

A composição normal do «Mistral» é de 14 car-

ruagens (perto de 700 toneladas) divididas em duas secções :

— Uma secção de Marselha, compreendendo :

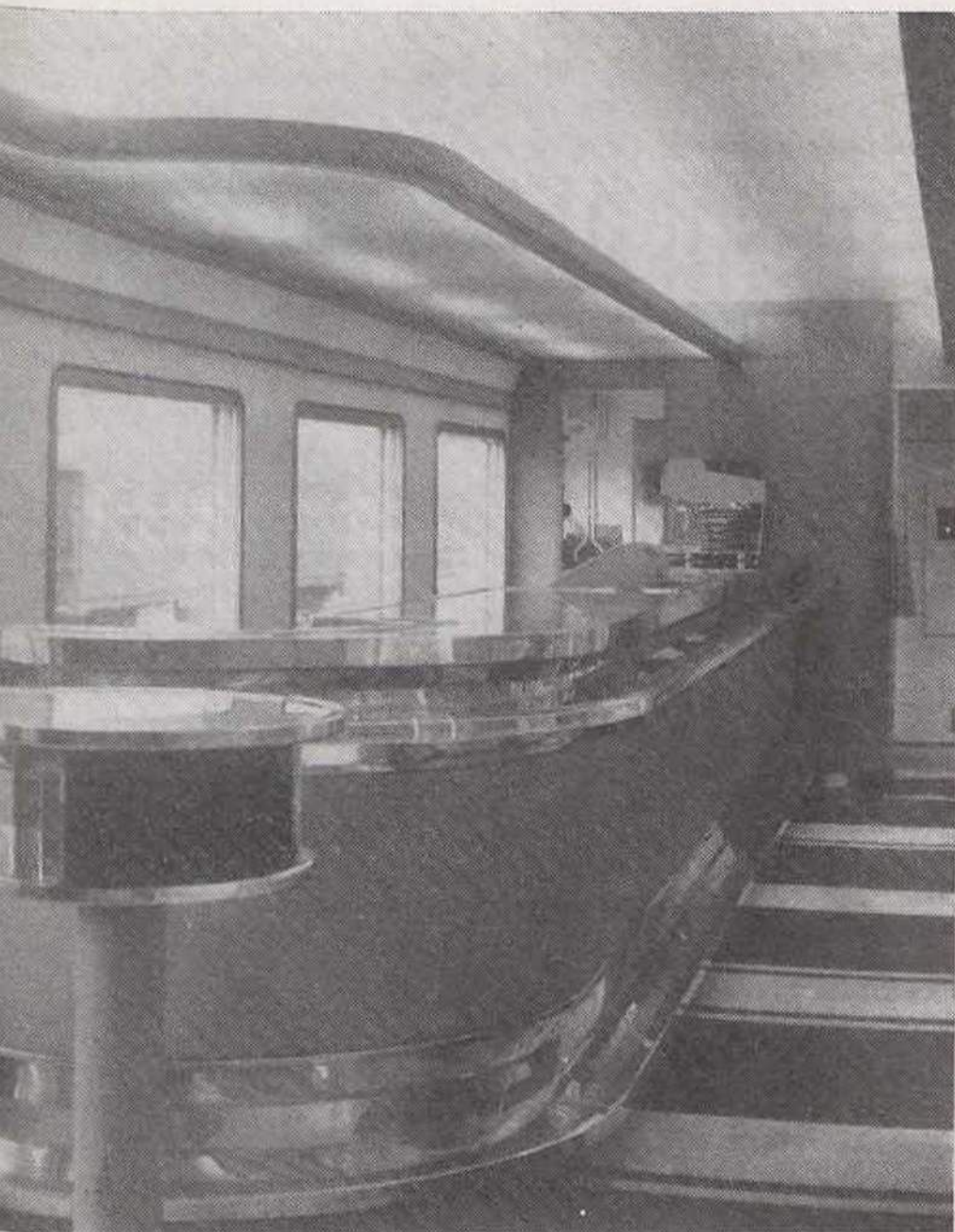
Uma carruagem-furgão, duas carruagens de corredor central rodeando uma carruagem-restaurante e uma carruagem de corredor lateral.

— Uma secção de Nice, comportando :

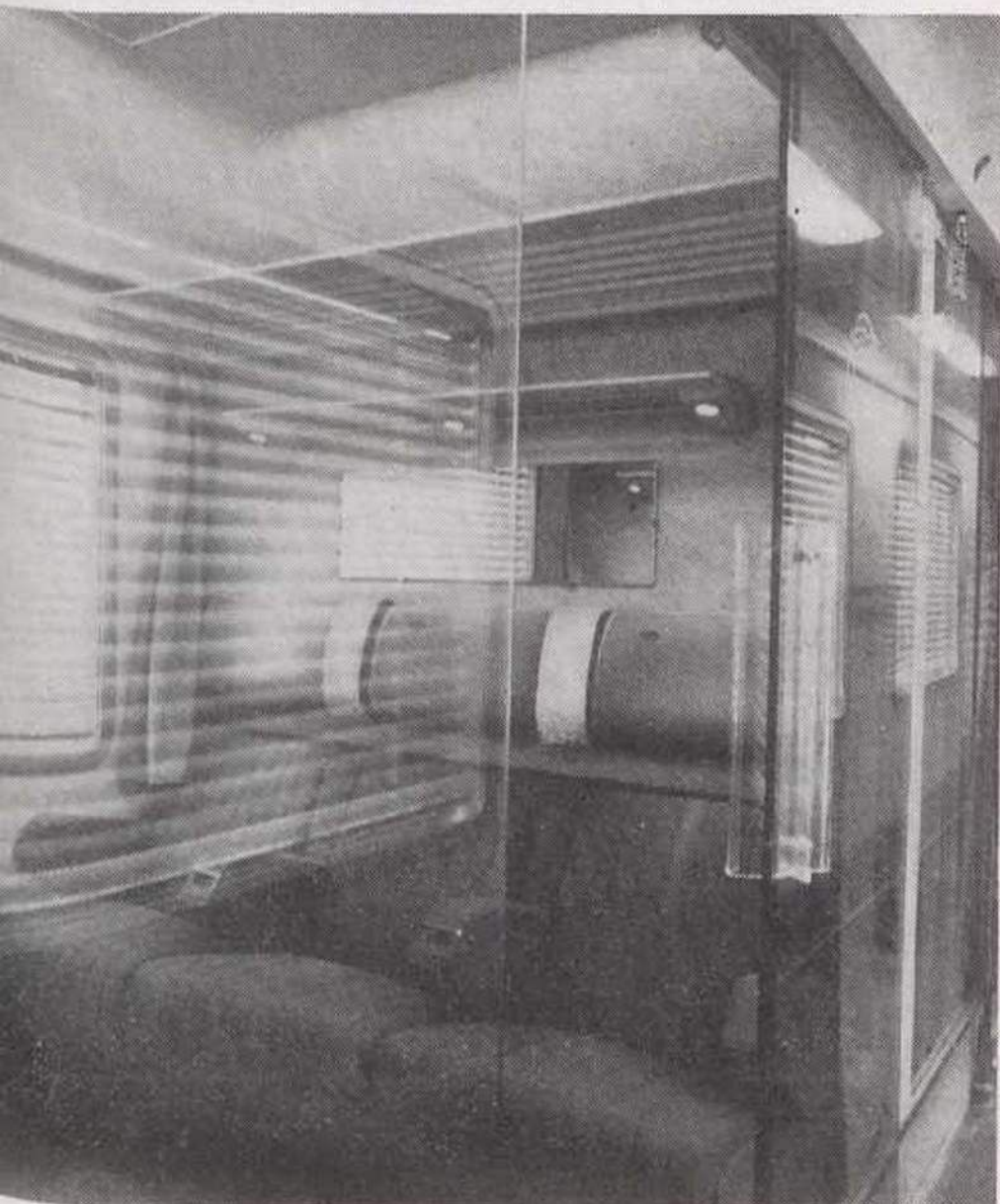
Uma carruagem de corredor lateral, uma carruagem-bar-biblioteca-restaurante-salão de cabeleireiro, três carruagens de corredor lateral rodeando uma carruagem-restaurante, uma carruagem-furgão.



A «Boutique»



O bar



Compartimento com corredor lateral

Desde 9 de Fevereiro de 1969 que o «Mistral» beneficia das vantagens resultantes da electrificação completa da linha Marselha-Vintimille, assim como de novas acelerações de marcha entre Paris e Marselha.

Liga Paris a Nice em 9^h08, com a média horária de 119 km (vantagem : 34 minutos sobre o horário actual) ; Paris a Marselha em 6^h42, à média horária de 128 km, e Paris a Lyon em 3^h47, à média horária de 135,3 km.

No sentido Costa Azul-Paris, o «Mistral» sai de Nice às 14^h03 (em vez de 13^h41) e de Marselha às 16^h52 (em vez de 16^h17), para chegar a Paris às 23^h36.

Desde o seu início, o «Mistral» tem sido constantemente acelerado, como o demonstram o tempo de percurso e as velocidades médias seguintes :

	Paris-Lyon 512 km	Paris-Marseille 863 km	Paris-Nice 1088 km
1950	5 ^h 56 (86,4 km/h)	10 ^h 03 (86 km/h)	(1)
1954	4 ^h 10 (122,8 »)	8 ^h 03 (107 »)	11 ^h 00 (99 km/h)
1960	4 ^h 00 (128 »)	7 ^h 29 (115 »)	10 ^h 30 (104 »)
1964	4 ^h 00 (128 »)	7 ^h 10 (120 »)	10 ^h 24 (105 »)
1968 (Outubro)	4 ^h 00 (128 »)	7 ^h 00 (123 »)	9 ^h 42 (112 »)
1969 (Fever.)	3 ^h 47 (135,3 »)	6 ^h 42 (128,7 »)	9 ^h 08 (119 »)

(1) — 12^h48 (85 km/h) por correspondência com automotora à partida de Marselha.

Desde 10 de Fevereiro que um novo comboio TEE «Le Lyonnais» foi posto em circulação entre Paris e Lyon.

No sentido Paris-Lyon «Le Lyonnais» — parte de Paris às 10^h30 e chega a Lyon às 14^h17 e à volta sai de Lyon às 19^h15 para chegar a Paris às 23^h00.

Nos próximos meses «Le Lyonnais» compor-se-á de carruagens do mesmo tipo das do novo «Mistral».

(Nota fornecida pelo Serviço de Relações Públicas da S. N. C. F. Tradução e adaptação de Maria Júlia Real Pereira).

REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

PROMOÇÕES A CHEFES DE DEPARTAMENTO

DENTRO do novo esquema de orgânica da Companhia foram recentemente criados dois novos Departamentos: o de **ORGANIZAÇÃO E PLANEAMENTO** e o **COMERCIAL**. Para os dirigirem, o Conselho de Administração designou os srs. eng. Alfredo Garcia e dr. Carlos de Albuquerque.



O eng. José Alfredo Garcia nasceu em Lisboa em 23 de Fevereiro de 1916. Diplomado em engenharia mecânica pelo I. S. T., ingressou na C. P., com 23 anos, como engenheiro-praticante, nas Oficinas Gerais de Lisboa, em 1 de Novembro de 1939. Passou em seguida às Oficinas do Barreiro e depois ao Depósito de Campolide onde fez tirocínio de máquinas.

Em Junho de 1940 foi colocado nas Oficinas do Entroncamento, tendo sido nomeado engenheiro-ajudante em Novembro de 1940. Quatro anos mais tarde foi nomeado engenheiro-adjunto e em 1949 foi transferido para as Oficinas do Barreiro.

De 1949 a 1963 esteve nas Oficinas do Barreiro onde ascendeu a subchefe de Serviço em 1950, assumindo a chefia do 3.º Grupo Oficial em 1955.

Em Outubro de 1962 foi designado pela Administração, por proposta da Direcção-Geral, para participar no grupo de trabalho constituído então para se estudarem e estabelecerem as linhas gerais da reorganização dos Serviços da Companhia.

Em Novembro de 1964, com a criação do Serviço de Organização, Métodos e Formação, foi escolhido para a sua chefia.

No decurso da sua carreira ferroviária o eng. Alfredo Garcia foi incumbido de importantes missões ao estrangeiro, destacando-se as seguintes:

1948 — Visitou os Caminhos de Ferro Ingleses para estudo da aplicação de aparelhos ultra-sónicos de pesquisa de fendas em eixos de rodados.

1951 — Estagiou nos Estados Unidos, na *American Locomotive Company* e em diversas oficinas de construção e reparação de material ferroviário.

1952 — Assistiu à construção e efectuou a recepção oficial das automotoras «Fiat», em Turim.

1963 — Foi o primeiro participante dos cursos de aperfeiçoamento do pessoal ferroviário europeu, em Bruges.

Na sua matrícula constam os seguintes louvores consignados pelo Conselho de Administração:

- Em 9 de Novembro de 1961, «porque tendo sido designado para fazer palestras dos cursos sobre «Formação e Produtividade», no I. N. I. I., se desempenhou de tal incumbência com notável entusiasmo e proficiência, dando prova de excepcionais qualidades pessoais e profissionais, contribuindo assim, por forma eficiente, para a divulgação de conhecimentos que muito interessam ao progresso da Companhia».
- Em 6 de Dezembro de 1962, «pelas suas actividades na campanha de Formação e Produtividade, realizada no ano lectivo de 1961/62, das quais se desempenhou com notável entusiasmo e proficiência».
- Em 12 de Dezembro de 1963, «pelas suas muito apreciáveis qualidades pessoais e profissionais e pelo seu verdadeiro entusiasmo e proficiência na campanha de Formação e Produtividade, realizada no decurso de 1963».
- Em 28 de Dezembro de 1967, por deliberação unânime do Conselho, «Louvado, na qualidade de chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, pela maneira reflectida e eficiente com que se tem dedicado à preparação e lançamento das sucessivas acções da reorganização dos Serviços da Companhia, dando mostras de excepcional dedicação à tarefa que lhe confiaram e revelando qualidades pessoais de inteligência, de reflexão, de isenção e de trabalho, que o tornam credor do maior apreço».

Na vida pública, o eng. José Alfredo Garcia exerceu com elevada dignidade o alto cargo de presidente da Câmara Municipal do Barreiro, no período de 1 de Setembro de 1955 a 20 de Dezembro de 1962.

★

O dr. Carlos Simões de Albuquerque, nasceu em Lisboa em 1 de Março de 1901. Licenciado em Economia e Finanças pelo I. S. C. E. F., foi admitido na C. P. em 12 de Junho de 1928 como comercialista-diplomado. Em 1 de Janeiro de 1942 foi promovido a subchefe de Serviço do Tráfego e em 1 de Janeiro de 1947 a economista chefe de Serviço.

Foi editor do *Boletim da C. P.* de Janeiro de 1931



a Dezembro de 1947, tendo publicado nesta revista numerosos artigos.

Participou no Colóquio Nacional de Turismo, em 1961, com as comunicações: «A contribuição do Caminho de Ferro para o desenvolvimento do Turismo Nacional» e «O ensino do Turismo nas Universidades»; no I Colóquio Nacional dos Transportes, de 1965, com o estudo «Políticas de Tarificação dos Transportes de Mercadorias pelo Caminho de Ferro» e no XXVIII Congresso da F. I. A. V., realizado em Lisboa, em 1954.

Tem igualmente participado em numerosas reuniões internacionais sobre assuntos relacionados com a actividade comercial dos caminhos de ferro.

É membro, desde 1957, da «Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme», com sede em Berne e vogal-suplente, desde 1959, do Conselho Superior de Transportes Terrestres.

Como delegado da Companhia, tem participado em várias comissões, entre elas a Comissão mista luso-espanhola encarregada do estudo da unificação da legislação aduaneira e simplificação de formalidades (despacho do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Novembro de 1959) e do Grupo de Trabalho destinado à elaboração das bases gerais para as relações de serviço combinado (despacho do Ministério das Comunicações de Dezembro de 1961).

Na sua matrícula estão averbados os seguintes louvores, por deliberação do Conselho de Administração:

- Em 6 de Julho de 1938, «pela dedicação e esforço que despendeu no trabalho de remodelação de tarifas».
- Em 8 de Novembro de 1961, «pela maneira como desempenhou a missão de que foi incumbido de realizar palestras sobre Formação e Produtividade».
- Em 12 de Dezembro de 1963, «pela forma como desempenhou a sua missão durante a campanha de Formação e Produtividade».
- Em 25 de Março de 1965, «pela acção desenvolvida no decorrer do I Colóquio Nacional de Turismo».

A BANDA DE MÚSICA DOS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES TEVE NOTÁVEL ACTUAÇÃO NO FESTIVAL DE NUREMBERGA

A Banda de Música da C. P., dirigida pelo maestro capitão Silvério Campos, regressou recentemente a Lisboa após triunfal participação em Nuremberga no Festival de Música da FISAIC.

À chegada à estação daquela cidade alemã, o grupo português foi aguardado pela Banda dos Caminhos de Ferro Alemães de Nuremberga que executou marchas em homenagem aos ferroviários portugueses e um coro dedicou uma composição a Lisboa. No dia seguinte, de manhã, a banda portuguesa deu um concerto público na Praça Torre Branca e, à tarde, teve a honra de actuar na mais bela sala de concertos da Europa, a do Palácio dos Mes-



Chegada da Banda dos Ferroviários Portugueses a Lisboa. O maestro capitão Silvério Campos presta declarações ao *Boletim da C. P.*

tres Cantores de Nuremberga, onde foi calorosamente aplaudida por mais de dois mil espectadores. À noite, o capitão Silvério Campos dirigiu, em conjunto, as bandas dos ferroviários do Luxemburgo, Itália, Alemanha e Portugal, alternando com os regentes das outras bandas.

No passado dia 8, o do encerramento do festival, a banda portuguesa participou no desfile com as suas congéneres, coros e grupos folclóricos internacionais; na Praça do Mercado, junto da Torre do Ouro e da Catedral, foi o capitão Silvério Campos convidado para dirigir, em conjunto, todas as bandas que participaram no festival, no total de duzentos músicos. Ao espectacular concerto assistiram o presidente da Câmara e as principais entidades de Nuremberga, sendo o concerto transmitido pela Televisão e pela Rádio. A distinção de que foi alvo o capitão Silvério Campos comoveu profundamente a colónia portuguesa.

Assim, como à chegada, a banda da C. P. teve afectuosa despedida.

Felicitemos o maestro e todos os executantes por tão magnífico comportamento que prestigiou, uma vez mais além-fronteiras, o nome da C. P. e o nome do País.



Carlos Cotafo Condeço

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

Trata-se do subchefe de escritório Carlos Cotafo Condeço, do 2.º Grupo do Material e Oficinas (Entroncamento), admitido em 12 de Junho de 1919 e que ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Empresa.



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

HOMENAGEM

ao chefe do Serviço da Fiscalização

No passado dia 6 de Junho teve lugar, num restaurante de Lisboa, um almoço de homenagem ao chefe do Serviço da Fiscalização do Departamento de Finanças e Contabilidade, dr. Álvaro Libânio Pereira, por motivo da resolução superior que o coloca no Departamento Comercial.

A iniciativa partiu de um grupo dos seus mais directos colaboradores, que quiseram assim testemunhar o apreço em que têm as qualidades do homenageado e a estima que lhe dispensam.

Ao acto, que decorreu em ambiente de amizade, associou-se o dr. Luís Gonçalves Henriques, chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade.

Em nome da Comissão organizadora e depois de ter saudado o homenageado, o dr. Rui Teixeira Fialho deu a palavra ao inspector de Contabilidade, Alfredo dos Santos Diogo, que teceu o elogio do homenageado e disse a certa altura:

«No maior ou menor convívio que todos nós tivemos foi V. Ex.^a inscrevendo virtudes e defeitos... Porque estamos em família contabilística podemos dizer que, creditando as virtudes e debitando os defeitos, tudo somado, para abertura de conta nova, apurou-se que V. Ex.^a é grandemente credor!

Esse balanço faz-se agora sem grandes dificuldades — e o saldo é subscrito por todos nós, sem a mais leve sombra de dúvida!»

Falaram seguidamente o chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade e o economista adjunto dr. José Fialho Bertão, que enalteceram também as qualidades de carácter do homenageado e brindaram pelas maiores felicidades no desempenho das suas novas funções.

No final o dr. Álvaro Libânio Pereira agradeceu.



«Viagem até às portas da Ásia»

Novo livro de Vasco Callixto

O nosso prezado colaborador Vasco Callixto acaba de publicar mais um livro de viagens — *Viagem até às «portas» da Ásia* — em que descreve, em leitura agradável, o itinerário de 11 451 km, feito ao longo de 12 países, em 29 dias, ao volante do seu automóvel.

Felicitemos Vasco Callixto tanto por esta obra literária como pela vitalidade que demonstra ao meter ombros a tão exaustivas como prolongadas viagens.

Agradecimento ao dr. Ramos Dias

ANTERO MARTINS COLARINHA agradece, muito reconhecido, ao sr. dr. João Jaurés Ramos Dias, muito ilustre director do Hospital do Trabalho e ao seu assistente, sr. dr. Luís Alberto Machado Luciano, a maneira eficiente, humana e carinhosa como trataram sua esposa, em duas melindrosas operações a que foi submetida naquele Hospital.



● Foi nomeado vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, representando a C. P. no G. E. P. T., o administrador eng. Oliveira Martins.

● O Conselho de Administração em sessão de 19 de Junho resolveu proceder à revisão do Regulamento de Assistência e ao funcionamento dos Armazéns de Viveres.

● Realiza-se em Belgrado, de 4 a 10 de Outubro, a IX Exposição de Arte dos Ferroviários, sob os auspícios da FISAIC. O certame compreende a apresentação de obras de pintura e de desenho, em todas as técnicas; escultura, com toda a espécie de materiais e artes decorativas (artesanato).

● Realiza-se em 22 e 23 de Julho, em Lisboa, uma conferência comercial Portugal-Espanha. Serão estudados, principalmente, os actuais sistemas de exploração nos comboios TER e Lusitânia-Expresso.

● Foi nomeado vogal da Comissão Administrativa dos Armazéns de Viveres o dr. Luís Maria Gonçalves Henriques, chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade.

● A Assembleia Geral 1969 da FISAIC realiza-se em Madrid de 18 a 21 de Setembro, com a participação da C. P.

● A conhecida revista inglesa *Railway Gazette*, publica na sua edição internacional de 20 de Junho, com largo destaque, a notícia da promoção a chefes de departamento dos srs. engs. Morais Cerveira e Óscar Amorim.

● O relatório do Conselho de Administração de 1968, recentemente publicado assinala um resultado negativo de exploração de 111 691 990\$08 e um déficit no resultado de exercício de 70 935 816\$14.

● O «Lar Ferroviário», cooperativa de construção, entregou no pretérito dia 22 de Junho mais uma chave de habitação aos seus sócios: srs. Artur José Dias Moga e sua esposa D. Maria Cândida. A casa situa-se na Rua D. João II, no Entroncamento.



Do chefe do Departamento do Material e Oficinas e agregado à Comissão de Assistência, sr. eng. Augusto Morais Cerveira, receberam as Relações Públicas um expressivo agradecimento pela colaboração prestada à organização e realização do Comité Director da União Desportiva Internacional dos Ferroviários (USIC), que teve lugar de 21 a 25 de Maio último, na Figueira da Foz e em Lisboa. Nessa carta consigna-se particular referência à escriturária de 3.^a classe, Maria Júlia Real Pereira, pelo zelo com que desempenhou a missão de secretária e intérprete de que foi incumbida.

TEMAS PROFISSIONAIS

O NOVO SISTEMA DE PREVIDÊNCIA E ABONO DE FAMÍLIA DOS FERROVIÁRIOS

○ Estatuto da Caixa foi aprovado por alvará de 14/3/69, conforme declaração publicada em 24/3/69, II Série do *Diário do Governo*.

Início da Caixa : 1/5/1969.

BENEFÍCIOS:

I — Assistência médica, medicamentosa, internamento, subsídio de doença e maternidade.

— Em vigor desde 1/5/1969.

II — Abono de Família e suas prestações complementares.

— Conta iniciar-se a sua concessão em Outubro de 1969.

III — Pensão de velhice e de invalidez, de sobrevivência, subsídio de morte e empréstimos para habitação (compra, construção e benfeitorias).

— A conceder pela Caixa Nacional de Pensões em face de integração a fazer oportunamente.

I — DOENÇA

a) Assistência médica

É prestada nos postos médicos da Previdência Social dentro das horas em que os mesmos estão a funcionar, ou no domicílio desde que solicitado nos postos enquanto estão abertos.

b) Assistência medicamentosa

Desconto de 75 % nos medicamentos receitados nos postos para os beneficiários e de 50 % para os familiares por quem o beneficiário esteja a receber abono de família e bem assim para o cônjuge que não exerça profissão remunerada que por sua vez confira direito a tais benefícios.

c) Internamento hospitalar

Desde que preceituado pelos postos médicos da Previdência Social, participando o beneficiário activo da seguinte forma :

1 — Em serviços de medicina geral e especializada, 20 % das diárias aprovadas com o limite de 15 % do salário médio base para o cálculo do subsídio na doença nos primeiros 360 dias e 7,5 % do mesmo salário durante os três anos seguintes.

2 — Em serviços de cirurgia geral e especializada, 25 % das diárias aprovadas com o limite de 15 % do salário médio base para o cálculo do subsídio na doença nos primeiros 360 dias e 7,5 % do mesmo salário durante os três anos seguintes.

3 — O internamento hospitalar dos familiares dos beneficiários activos é participado por estes em 25 % das diárias em serviços de cirurgia geral e especializada e em 20 % em serviços de medicina geral e especializada, com o limite de 15 % do salário base para o cálculo do subsídio na doença, ou de 7,5 % desse mesmo salário se o beneficiário

estiver a receber subsídio durante o período a que se refere a parte final dos n.ºs 1 e 2.

— E ao reformado com 25 % do quantitativo diário da respectiva pensão quer em medicina geral especializada, quer em cirurgia geral e especializada.

d) *Subsídio de doença*

Para os beneficiários activos que tenham trabalhado pelo menos durante 8 dias no decurso dos três meses que precederam aquele em que adoeceu. O subsídio é de 60 % do salário médio dos últimos 12 meses contados até ao 2.º mês anterior ao da doença. Este subsídio manter-se-á durante 360 dias, após o que baixará para 30 % até completar 3 anos de doente, e findo este período entrará o beneficiário em reforma de pensão de invalidez se satisfizer os restantes requisitos.

O subsídio de doença para tuberculosos não tem período de limitação e é de 80 % para os que estejam em tratamento domiciliário. Será porém, de 60 % e de 30 % para os que estejam internados e que tenham ou não tenham familiares a seu cargo.

e) *Subsídio de maternidade*

É de 60 dias e será calculado nos termos do subsídio de doença.

Nota :

Os ferroviários que tenham sido admitidos depois de 1/5/69, terão de aguardar primeiramente que decorra 1 ano sobre a data da sua inscrição.

II — ENCARGOS FAMILIARES

a) *Abono de família*

Não está ainda fixada a data, a partir da qual esta Caixa iniciará a sua concessão.

Pensa-se em Outubro de 1969.

O abono de família é de 100\$00 por descendente e de 60\$00 por ascendente, desde que o beneficiário tenha trabalhado pelo menos durante 20 dias no mês.

b) *Subsídio de casamento*

É de 500\$00 por cada beneficiário que tenha pelo menos 6 meses de inscrição.

c) *Subsídio de nascimento*

É de 200\$00 por cada filho desde que o bene-

ficiário tenha 1 ano de inscrição à data do nascimento do filho.

d) *Subsídio de aleitação*

É de 50\$00 durante cada um dos primeiros 8 meses de vida do filho, desde que o beneficiário tenha 1 ano de inscrição.

Este subsídio poderá ser concedido em espécie (leite em pó, farinhas, etc.) desde que receitado pelos médicos da Caixa.

e) *Subsídio de funeral*

É de 1000\$00 desde que o beneficiário tenha 6 meses de inscrição e será devido pela morte do cônjuge ou do familiar por quem o beneficiário receba abono de família, será reduzido a 500\$00 quando o falecido for descendente com menos de 14 anos.

III — BENEFÍCIOS DIFERIDOS

A) — *Pensão de invalidez*

É concedida desde que os beneficiários tenham completado 5 anos de inscrição e contem pelo menos 30 meses ou 5 anos civis com entrada de contribuições, nos casos de, antes de atingirem a idade da reforma por velhice (65 anos) se encontrarem, por motivo de doença ou acidente que não esteja a coberto de legislação especial sobre acidentes de trabalho e doenças profissionais, definitivamente incapacitados de trabalhar na sua profissão de modo a não poderem auferir no desempenho desta mais de $\frac{1}{3}$ da remuneração correspondente ao seu exercício normal.

Independentemente disso têm direito a esta pensão os beneficiários que completem o período máximo de 360 dias mais 3 anos e continuem ainda impedidos de trabalhar por motivo de doença.

O montante anual da pensão é calculado na base de 80 % do salário médio dos últimos 40 anos civis com entrada de contribuições, ou de 2 % do total de salários, se não houver 40 anos civis com entrada de contribuições.

Se o montante da pensão for inferior a 60 % do salário médio dos 10 anos civis a que corresponderem remunerações mais elevadas, será acrescido de 10 % deste salário, não podendo todavia o somatório exceder aqueles 60 %.

B) — *Pensão de velhice*

É concedida aos beneficiários que tenham 65 anos de idade, 10 anos de inscrição, e 60 meses ou 10 anos civis com entrada de contribuições.

C) — Pensão de sobrevivência

É concedida aos familiares dos beneficiários, que, à data da morte, tenham completado cinco anos de inscrição e contem pelo menos, trinta meses ou cinco anos civis com entrada de contribuições. O montante será determinado nas seguintes percentagens da pensão que o beneficiário recebia ou a que tinha direito se se tivesse invalidado ou reformado na data do falecimento:

- 50 %, para o cônjuge ou ex-cônjuge sobrevivente;
- 20 %, 30 % ou 40 %, para os filhos, consoante forem um, dois ou mais de dois, se houver cônjuge ou ex-cônjuge com direito a pensão, e o dobro destas percentagens caso contrário;
- 30 %, 50 %, 70 % ou 80 %, para parentes afins e equiparados nos termos do Decreto n.º 45 266 de 23 de Setembro de 1963, que, à data da morte do beneficiário conferissem direito a abono de família, consoante forem uma, duas, três ou mais de três.

Têm direito à pensão de sobrevivência:

- a) O cônjuge sobrevivente;
- b) Os filhos, incluindo os nascituros, até perfazerem 18 anos, ou vinte e um e vinte e quatro enquanto frequentarem com aproveitamento, respectivamente o ensino

médio ou superior, e, sem limite de idade, os que sofrerem de incapacidade permanente e total para o trabalho;

- c) Outros parentes, afins e equiparados, nos termos do Decreto n.º 45 266 de 23 de Setembro de 1963 que, à data da morte do beneficiário, conferissem direito a abono de família.

D) — Subsídio por morte

É legado quando, à data da morte tenham completado três anos de inscrição e contem pelo menos, dezoito meses ou três anos civis com entrada de contribuições.

O subsídio é de seis meses do salário médio.

E) — Empréstimo ao abrigo da Lei n.º 2092

Para compra — 80 % do preço, desde que a amortização mensal não ultrapasse $\frac{1}{5}$ do rendimento mensal do agregado familiar.

Para construção — Até ao montante do custo dos trabalhos desde que possua o terreno e a amortização mensal não ultrapasse $\frac{1}{5}$ do rendimento mensal do agregado familiar.

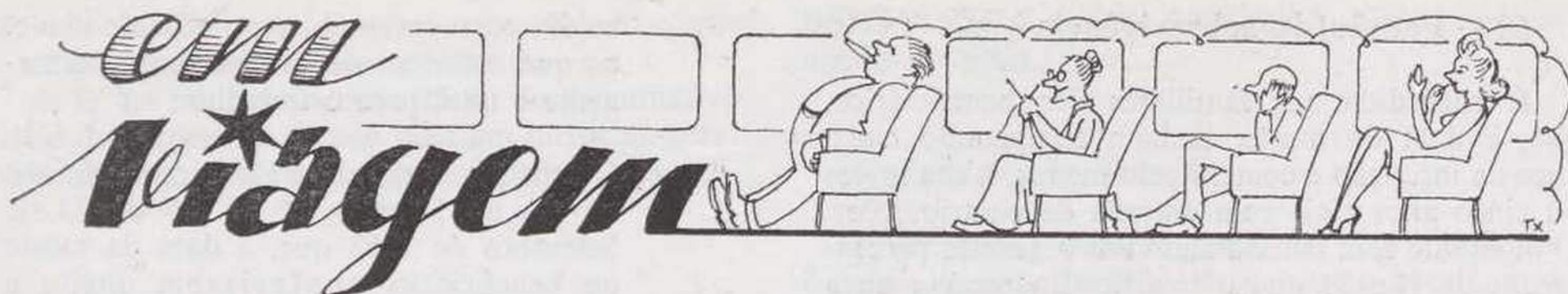
Para benfeitorias — Até 70 % do respectivo custo, desde que tenham habitação própria cuja natureza ou estado não desaconselhe as benfeitorias ou obras de conservação e a amortização mensal não ultrapasse $\frac{1}{5}$ do rendimento mensal do agregado familiar.

Prémio «Governador-Geral de Moçambique»



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — 2.º sargento António Pina Vieira; furriéis António Maria Rocha, Daniel Rodrigues Miguel e José de Almeida Marques; e 1.º cabo Joaquim Moraes Ribeiro Dias, contemplados com o Prémio «Governador-Geral de Moçambique».

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



Barcelona — da cidade condal à grande metrópole do trabalho

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DA REGIÃO CENTRO

EMBORA o tempo, com a sua ampuheta implacável, as tenha misturado e reunido numa só cidade, ou antes, numa grande metrópole europeia, a verdade é que para qualquer turista observador que se queira dar a tal trabalho, consegue ainda distinguir, perfeitamente, dentro da portentosa e cosmopolita Barcelona de hoje, duas cidades distintas: a condal e a moderna urbe que é, hoje, a capital da Catalunha, urbe, aliás, a que podemos chamar, com toda a propriedade, a cidade do trabalho. A primeira, com o seu majestoso templo da «Sagrada Família» — na zona norte de Barcelona, inspirado, em partes no gótico, mas distinto dele, com torres esbeltas e agudas a darem-nos a sensação do esforço do homem para galgar os céus — de forma cônica, sem janelas nem arcos, obra estranha e empolgante de arroubo e de ascese, que se deve à genial criação de Gaudi; com os seus palácios e

igrejas, como os templos da Senhora de los Reys, de Santa Maria del Mar, etc.; com as suas ruelas tortuosas, evocando a Idade Média, e muitas outras manifestações dessa época áurea da cidade condal. A segunda — a cidade moderna — com os seus *paseos*, como o de Gracia, com as suas *rondas*, que são os *boulevards* barceloneses, com a grandiosa Praça da Catalunha, coração da urbe — tudo isto dando uma impressão de maior grandeza e de mais vasto espaço do que Madrid. Só a Avenida do Generalíssimo, que corta audaciosamente em diagonal a cidade nova, mede mais de oito quilómetros! Por sua vez, ligando as duas cidades, ou melhor, atravessando-as como corredores de linhas já modernas, desde a Praça da Catalunha ao gigantesco monumento a Colombo, à beira do porto marítimo, ficam as *ramblas*, com as suas lindas lojas, os seus passeios arborizados e a sua graça, aliás, bastante semelhante à dos próprios *boulevards* parisienses.

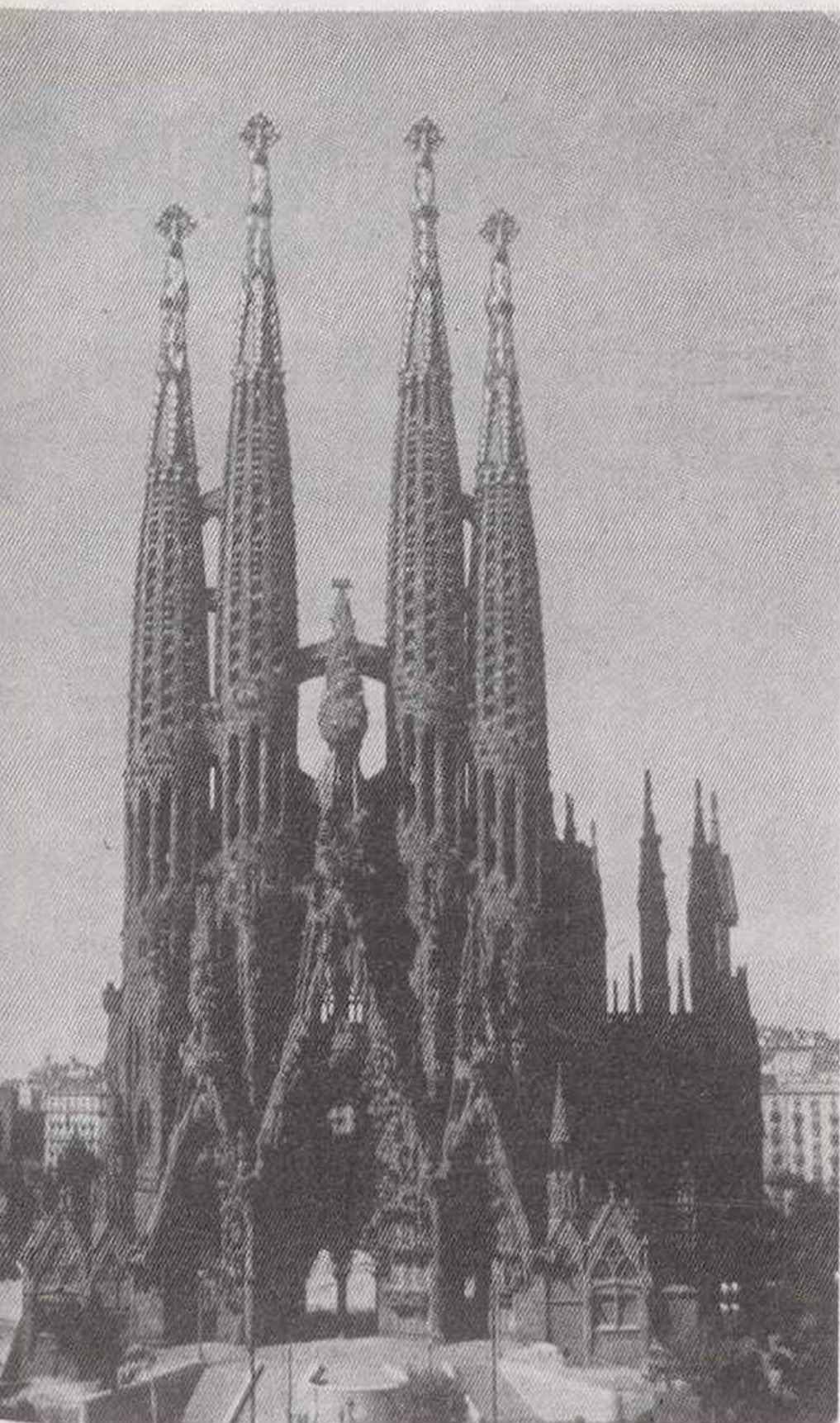
*
* *



BARCELONA — Praça da Catalunha

Desde a última vez que a visitámos, ou seja, no curto intervalo de quatro anos, achámos uma sensível diferença nesta magnífica urbe mediterrânea. Verificamos que o desenvolvimento operado é qualquer coisa de extraordinário, que os seus tentáculos se desenvolvem de forma incrível, mormente para a periferia, tentando assim absorver os principais arrabaldes.

Vista do alto da colina de Colombo, frente ao mar, ao dos cimos do monte Tibidabo, a capital catalã assume toda a sua grandeza. E então daí temos a noção mais fiel da Barcelona de hoje. A par de todo o seu casario moderno e imponente, dos esplêndidos museus e estabelecimentos de cultura científica e artística, do seu Arco do Triunfo, do magnífico porto, dos seus bairros excêntricos, das suas ruas estreitas a trasbordar de uma população *sui generis*, dos monumentos religiosos dos mais diversos estilos — verdadeiras jóias de concepção arquitectónica — dos belos parques e jardins, das suas típicas fontes decorativas a jorrar água em catadupas, etc., salienta-se, entretanto, o seu grande empório industrial, reflectido, aliás, não só nas suas grandiosas instalações como nas gigantescas colmeias de operários que as povoam, todos como



BARCELONA — A Catedral de «La Sagrada Família»

empenhados num esforço comum de desenvolvimento e riqueza económica que não tem paralelo noutra qualquer cidade espanhola. As unidades industriais não só se modernizam como se duplicam num ritmo incrível, aperfeiçoando-se assim métodos de trabalho numa luta constante de produzir mais e melhor. Decididamente, Barcelona não pára!

Entretanto, no capítulo das Artes, a capital da Catalunha conserva, ufana, todas as suas preciosidades de séculos. No belo Parque de Montjuich, por exemplo, encontra-se o Museu de Arte Antiga, que é dos melhores do Mundo, no seu género. Aí, podemos admirar os grandes artistas catalães, como o célebre J. Huguet e os dois Vergós, que nos seus quadros religiosos ensaiam um naturalismo vigoroso e dos mais expressivos que conhecemos, «explicando» assim a Catalunha e a sua personalidade inconfundível no vasto agregado das Espanhas.

Enfim, Barcelona é um manancial de atracções turísticas que nem todo o espaço do nosso *Boletim* daria para as descrever pormenorizadamente. Assim, em face do espaço limitadíssimo de que dispomos, teremos de ficar por aqui... pelo menos até à próxima vez.

VIDA sem VIDA

*Para que me queres ó mundo nesta luta,
Nesta ansiedade que me faz sofrer?
Viver sem nada é uma vida curta,
Então Senhor será melhor morrer!
Olho o sol a lua e as estrelas,
Que brilho dão nesta vida incerta?
Talvez as lágrimas que brotam sentidas
De minha alma tão só, tão deserta.
Se rio e canto ó todos dirão,
Como é feliz até no seu sorrir.
Porém não vêem quantos ais cá vão,
Quantos suspiros cruzam meu carpir.
Ó Natureza onde tens teus laços,
Ó vida, vida, onde tens teu jeito?
Não sinto nada estreitar meus braços,
Vejo o meu sonho todo já desfeito!
À minha volta é só solidão.
Vejo-me só no chão estendida.
Para onde vais meu Pai, minha Mãe,
Deixais-me só, só e sem guarida.
Ó coração, pobre coração
Mas p'ra quem vives tu afinal?
Passam as horas, passam os dias,
E o mesmo ritmo será sempre igual.
Vida sem vida
Nunca foi viver.
Será talvez continuo sofrer
Para um coração que se quer dar.
Caminho de pedras
Rochosas, doridas,
Ó quantas lágrimas sentidas,
Num peito feito só para amar.
Ouço a música tão bela,
Cheiro o perfume da flor.
Mas Senhor,
Porque não fazeis de meu peito uma tela,
Mas apenas um cofre de dor?
Ouço o cantar do passarinho,
Sinto o murmúrio da fonte.
Mas Senhor,
Porque não sou o rosmanninho
Que perfuma aquele monte?
Não vejo luz,
Só vejo trevas.
Só vejo a minha cruz.
Senhor p'ra quê viver?
Para quem vivo afinal
Se sonho até morrer
E não vejo meu ideal?
Será que continuo a lutar,
P'ra ver ao longe a brilhar
Essa luz de felicidade?
Será que está prometida
A vida que julgo esquecida,
Anseio de claridade?
Não sei.
Apenas sei ó minha alma sequiosa,
Que vivo em esperança calorosa,
De ter alguém p'ra quem viver.
Pois para continuar vida sem vida,
Será melhor dizer em prece erguida,
Senhor, antes prefiro morrer!...*

MARIA DE LOURDES SILVA OLIVEIRA VITAL
ESCRITURÁRIA DAS OFICINAS DO ENTRONCAMENTO



António Machado Lobo



Nos termos do n.º 2 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o engenheiro-chefe do Departamento da Via e Obras louvou recentemente o chefe de escritório sr. António Machado Lobo, por ocasião da passagem deste à situação de reforma.

A distinção foi consignada em reconhecimento da proveitosa actuação desenvolvida pelo sr. Machado Lobo durante os 44 anos em que serviu a Companhia, acentuando-se na respectiva carta de louvor, ser com desgosto que o Departamento da Via e Obras via partir um dos seus colaboradores mais activos, inteligentes e dedicados.

Dr. ANÍBAL VASCONCELOS ESTEVES

CUMPRIMENTOS DE DESPEDIDA

Com a integração dos Serviços Médicos da União dos Sindicatos dos Ferroviários nos S. M. S. (Caixas de Previdência) passou o clínico em referência a prestar os seus serviços profissionais nesta última Instituição, em Lisboa, e porque a sua transferência se efectivou volvidos 17 anos, tantos quantos foram os que serviu devotadamente a classe ferroviária — Sindicato da U. S. F. no Barreiro — e também por escasso período a sede do referido Organismo, e não tendo sido possível apresentar, como tanto desejava, as suas cordiais despedidas a todos que lhe dispensaram sempre o favor de sua estima e consideração, dirige por este meio com a maior emoção e apreço a expressão dos seus sentimentos de afectuosa amizade ao mesmo tempo que formula os melhores votos de bem-estar e saúde para todos, continuando a oferecer do coração toda a simpatia e interesse por tão dedicada, laboriosa e honrada família ferroviária.

Lisboa, 16 de Junho de 1969.

(a) Aníbal de Vasconcelos Esteves

Eng. Tavares da Silva

Na madrugada de 3 de Junho próximo, perdeu a vida num brutal desastre de viação, em Lisboa, o eng. José Luís Pinto Tavares da Silva, que chefiava o Sector de Manutenção do 3.º Grupo do Material e Oficinas do Barreiro.

Sua mulher, que o acompanhava, saiu do acidente gravemente ferida.

O eng. Tavares da Silva foi admitido como engenheiro praticante em 1-5-959 e passou a fazer parte do quadro do pessoal da Companhia em 1-11-959. Depois de ascender na escala hierárquica do Departamento do Material e Oficinas fora promovido a engenheiro principal em 1-1-969. Desde cedo revelou qualidades de inteligência, trabalho, dedicação pelo serviço, lealdade, competência profissional e determinação pelos objectivos que visava, tornando-se credor da maior consideração dos seus subordinados, colegas e superiores que muito o admiravam e estimavam.

Pela Companhia foram-lhe confiadas várias missões, algumas no estrangeiro, das quais sempre se desempenhou com muito brilho.

Reconhecidos os seus méritos, foi-lhe entregue a chefia do Sector de Manutenção do 3.º Grupo do Material e Oficinas, função que desempenhou com o brilho que todos esperavam. A sua acção neste serviço foi tanto mais de apreciar quanto é certo tratar-se duma organização em plena montagem e que sob a sua orientação começava agora a tomar forma definitiva. Mas nem só sob o aspecto de organização do seu Sector a acção do eng. Tavares da Silva foi digna do apreço de todos. Enquanto ia montando a «máquina» que idealizara e que não teve possibilidade de completar, foi lançando acções de formação e aperfeiçoamento dos agentes dela encarregados.

Com a persistência que todos lhe conheciam e apreciavam indagava e mandava indagar dos conhecimentos profissionais que, na sua opinião os seus subordinados deviam possuir. Só assim entendia que a sua organização pudesse funcionar como idealizara.

A morte do eng. Tavares da Silva em condições tão inesperadas e brutais causou a maior emoção nos que o conheciam e com ele trabalharam.

O seu desaparecimento, para além da dor dos seus familiares, representa uma verdadeira perda para a nossa Companhia que muito tinha a esperar da sua inegável competência.

O 3.º Grupo do Material e Oficinas, com estas modestas palavras, repassadas da maior saudade, admiração e estima, procura prestar justa e sentida homenagem à memória do eng. Tavares da Silva, seu leal e competente colaborador, ao mesmo tempo que apresenta a sua Família a expressão mais viva do seu pesar.

Por todo o pessoal do 3.º G. M. O.

PAULO HORMIGO VICENTE

Engenheiro chefe do 3.º G. M. O. — Barreiro



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

NOTICIÁRIO DESPORTIVO

BASQUETEBOL

○ basquetebol é sem dúvida uma das modalidades que maior projecção tem tido no desporto ferroviário. Reportando-nos apenas à presente época podemos já realçar as excelentes classificações obtidas nos torneios corporativos pelas equipas do Barreiro e de Campanhã; assinalar a louvável pertinácia da secção feminina do C. F. Portugal que, em vias de reestruturação, obteve o 2.º lugar no Torneio Amizade com que encerrou a época; e a boa presença do grupo do Entroncamento que, procurando renovar a equipa, não deixou de marcar posição no torneio regional corporativo.

Ferrovíários de Campanhã

Resultados obtidos pela equipa no torneio distrital:

	1.ª volta	2.ª volta
Ferrov.-C. T. T.	51-33	44-27
Ferrov.-Douro e Leixões	57-45	61-32
Ferrov.-Telefones	57-21	55-28
Ferrov.-Câmara de Matosinhos.	59-36	72-40
Ferrov.-Gás e Electricidade ...	99-22	v.-f.c.
Ferrov.-Banco Borges & Irmão.	34-32	44-48
Ferrov.-Banco P. Atlântico	46-44	40-36
Ferrov.-Fábrica Lionesa	61-41	72-12
Ferrov.-Metal, Longra	63-35	61-26

Resumo:

18 jogos, 16 vitórias, 2 derrotas e 1.º lugar na classificação geral.

A equipa classificou-se portanto campeã distrital, tendo defrontado a turma do Banco Borges & Irmão para apuramento do campeão da Zona Norte, jogo que a equipa bancária venceu por 54-49.

Tomaram parte nos desafios e marcaram pontos os seguintes jogadores:

José Chedas Viseu, 275; Abílio Serafim, 222; José Varela, 213; Felisberto Ferreira, 126; José Matos, 56; Nelson Gomes, 52; Joaquim Xavier, 24; Fernando Leão, 22; Joaquim Morgado, 18; Fernando Daniel, 11; Fernando Azevedo, 4.

Ferrovíários do Barreiro

A equipa dos Ferrovíários do Barreiro teve esta época brilhante comportamento nos torneios corporativos, conseguindo obter os títulos de campeão distrital, campeão da Zona Sul e subcampeão nacional.

Para apuramento do campeão distrital realizou-se no Ginásio do Liceu de Évora o encontro entre os grupos dos Ferrovíários do Barreiro e G. D. da Sacor. Os barreirenses venceram facilmente por 83-19 num jogo em que alinharam e marcaram: Valente (25), Williams (12), Sousa (38), Carlos Alberto (8), Herlander, Barão e Costinha Nunes.

Realizaram-se em seguida os jogos correspondentes ao apuramento do campeão da Zona Sul, que disputaria em Coimbra com o vencedor da Zona Norte o título de Campeão Nacional.

Os jogos foram disputados em duas mãos, contra a equipa da Regina, tendo-se verificado os seguintes resultados:

Ferrovíários do Barreiro, 64 — Fábrica Regina, 48

Alinharam e marcaram: Valente (16), Williams (8), Sousa (24), Carlos Alberto (10), Valentim (6), Herlander e Barão.

Fábrica Regina, 42 — Ferrovíários do Barreiro, 53

Jogaram e marcaram: Valente (16), Sousa (16), Wil-

liams (4), Pacheco (7), Carlos Alberto (4), Valentim (6), Herlander, Barão e Costinha.

O G. D. dos Ferroviários do Barreiro deslocou-se seguidamente a Coimbra para disputar a finalíssima do Campeonato Nacional Corporativo. Coube-lhe como adversário a excelente equipa do Banco Borges & Irmão que, na final da Zona Norte, havia vencido o G. D. dos Ferroviários de Campanhã.

A final realizou-se no pavilhão gimnodesportivo do Sport Clube Conimbricense, tendo a ela assistido o dr. Frutuoso de Melo, vice-presidente da F. N. A. T., acompanhado de inúmeras individualidades ligadas ao desporto corporativo. Registou-se além disso uma boa assistência, tendo ambas as equipas contado com numerosa falange de apoio que, muito nos apraz constatar, se comportou dentro do maior espírito desportivo.

Arbitraram João Santos e Armando de Oliveira que, não obstante a dificuldade da partida, actuaram a contento.

As equipas alinharam e marcaram:

Ferroviários — Williams (4), Sousa (23), Carlos (3), Valentim, Pacheco (4), Herlander, Barão, Nunes e Valente (15).

Borges & Irmão — Faro, Enes (2), Viegas (6), Hernâni (2), Salgado (17), Acácio (14), Vigário, Ernesto, Vítor (10), Aníbal e Rocha.

Vitória da equipa bancária por 50-49, num jogo cuja nota dominante foi o equilíbrio, conforme o próprio resultado o indica. A equipa ferroviária, que ao intervalo vencia por 26-23 revelou um maior espírito colectivo, vindo no entanto a fraquejar no segundo tempo por menor condição física relativamente ao adversário.

De salientar no entanto que os jogadores barreirenses, que chegaram a estar a perder por 42-50, nunca se consideraram batidos, vindo a fazer uma recuperação nos minutos finais que reduziu a vantagem ao mínimo e, com um pouco de sorte, lhes poderia conferir a vitória.

Ao fim e ao cabo, foi um jogo de grande emoção, onde merecia haver dois vencedores. Parabéns pois à equipa bancária pelo título obtido, e parabéns aos ferroviários do Barreiro pela excelente presença no campeonato nacional.

Clube Ferroviário de Portugal (Senhoras)

Com a participação das equipas femininas do C. I. F., Queluz, C. U. F. e Ferroviário, realizou-se o Torneio Amizade de que saiu natural vencedora a equipa do C. I. F. Em segundo lugar classificou-se com todo o mérito o Ferroviário, de cujos jogos damos a seguir um breve resumo.

Ferroviário, 22 — C. I. F., 53

Campo: Marvila. Árbitros: Fernando Paula e Manuel Ascensão.

No fim do 1.º tempo as jogadoras do Internacional venciam por 25-10. Alinharam e marcaram: Ana Bela Moita (7), Maria Aline, Maria Eugénia (8), Ana Maria (6), Carolina Soares (1), Maria José Aquilino e Idalina Vieira.

Ferroviário, 24 — C. U. F., 20

Campo: Faculdade de Ciências. Árbitros: Urbano Bispo e Manuel Ascensão.

Exibição menos feliz da turma ferroviária, nomeadamente na primeira parte, ao fim da qual perdia por 7-6. Alinharam e marcaram: Ana Bela Moita (14), Maria Eugénia (9), Carolina Soares (1), Maria Aline, Ana Maria, Carolina Soares, Maria José, Maria Alice e Idalina Vieira.

Ferroviário, 38 — Queluz, 18

Campo: Queluz. Árbitro: Rui Teixeira.

Vitória nítida do Ferroviário que cedo se adiantou no marcador. Ao intervalo: 22-10. Alinharam: Ana Bela, Maria Eugénia (18), Ana Maria (4), Carolina Soares (10), Idalina Vieira, Maria Aline (2), Maria José (4) e Maria Alice.

No final do torneio realizou-se um festival para entrega dos prémios, no qual a equipa vencedora, o Clube Internacional de Futebol, defrontou uma selecção das outras equipas, tendo o primeiro vencido por 52-17. Foram seleccionadas as seguintes jogadoras ferroviárias: Ana Bela (8), Maria Eugénia (2), Ana Maria e Carolina Soares.

ANDEBOL

Terminou o torneio distrital corporativo de andebol do Porto, tendo-se verificado os seguintes resultados na última jornada:

Banco P. Atlântico, 10 — Banco P. & S. Mayor, 10
Litografia Nacional, 8 — Ferrov. de Campanhã, 17

Em virtude do adiamento do jogo Fábrica de Louça-Douro Leixões, não foram ainda estabelecidas as classificações finais.

TÉNIS DE MESA

Torneio Distrital Corporativo de Lisboa

Terminou o campeonato de Lisboa de ténis de mesa organizado pela F. N. A. T., o qual registou a inscrição de 24 equipas, número elucidativo acerca do entusiasmo dedicado pelas empresas a esta interessante modalidade. Para a fase final ficaram apuradas 9 equipas, entre elas a dos Ferroviários de Lisboa, que veio a alcançar um excelente 3.º lugar. De frisar no entanto que a actual orgânica dos campeonatos conduz à elaboração de um calendário muito sobrecarregado, e à consequente saturação da maioria dos praticantes durante a fase final, precisamente a de maior importância.

A classificação geral dos finalistas foi a seguinte:

- 1.º Celcat
- 2.º Carris
- 3.ºs Ferroviário
Móveis Olaio
- 5.º Montepio Geral
- 6.º Simca Portuguesa
- 7.º I. N. I. I.
- 8.º Regina
- 9.º Ins. G. Cadastral

II Torneio Aberto de Ténis de Mesa de Santarém

Por organização da Feira do Ribatejo, realizou-se o II Grande Torneio Aberto de Ténis de Mesa, ao qual concorreu a equipa feminina do Clube Ferroviário de Portugal.

A classificação por equipas, elaborada em face dos resultados obtidos pelos três atletas individualmente melhor classificados de cada equipa, ficou assim ordenada:

- 1.º Sporting
- 2.º Paço de Arcos
- 3.º Ginásio Figueirense
- 4.º Ferroviário

Não se classificaram o Benfica e o Sporting das Caldas.

Individualmente, as atletas ferroviárias obtiveram as seguintes classificações: Alice Santos (7.ª), Romana Freitas (14.ª) e Eulália Raposeira (16.ª).



Dentro da campanha «Primavera em Portugal» e «Primavera em Espanha» promovida pelas duas Administrações ferroviárias peninsulares, uma das inovações mais apreciadas pelos passageiros do «Lisboa-Expresso» (TER) foi o serviço de hospedeiras — assistentes de viagens — para zelar pela comodidade do passageiro.

Ao lado, uma das assistentes de viagens da C. P. e em cima, um grupo de «Azafatas» da RENFE.

Homenagem a um funcionário

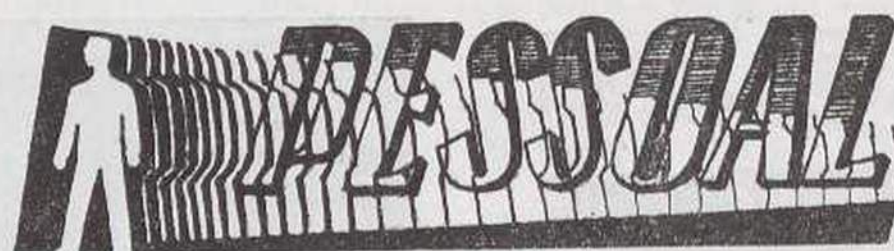
Ao passar à situação de reforma, o sr. Mário Rodrigues Mateus, chefe de secção do Serviço da Fiscalização de Finanças e Contabilidade, foi alvo de expressiva homenagem por parte dos seus colegas e amigos, os quais lhe ofereceram uma lembrança que recordará quarenta e três anos de serviços prestados à Companhia. As qualidades de homem, de funcionário e de camarada foram evidenciadas no decorrer de breve cerimónia. O sr. Mário Mateus, muito emocionado, agradeceu a prova de estima com que o distinguiram.

“LAR FERROVIÁRIO”

Recebemos o *Relatório e Contas* elaborado pela direcção do «Lar Ferroviário» e referente à sua actividade durante a gerência do ano de 1968.

Pela leitura desta publicação constata-se que a prestimosa agremiação continua a ser de grande utilidade para a classe ferroviária.

De entre os votos de louvor aprovados naquele Relatório, um foi consignado ao *Boletim da C. P.*. Por tal facto, os nossos agradecimentos.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Abril do corrente ano

A Subinspectores de secção de exploração — o Chefe de estação de 1.^a classe, Manuel de Passos Alves de Oliveira; os Chefes de estação de 2.^a classe, António Rodrigues, Joaquim Rodrigues, António da Silva Ferreira, Joaquim da Conceição Martins e António do Couto; e os Chefes de estação de 3.^a classe, António de Matos Machado Júnior e Hilário Baptista Marrucho.

A Operários de 4.^a classe — os Eventuais, Manuel da Conceição Martins, Joaquim Martins Pereira Sampaio e Manuel Eugénio Marcos.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, João Ramalheite Barateiro, António Gomes Lopes, António Soles Ameal, José Jacinto Grilo Martins, Acácio Sousa Perpétuo, José Rodrigo Pires, Augusto de Jesus Ferreira, José Viegas Salvador, Vítor António Coroado, Jorge Manuel Vieira, Joaquim Violante Rosa e Francisco Justino Ferreira.

A contar de Maio do corrente ano

A Operários de 4.^a classe — os Eventuais, António Manuel Baptista e Domingos Ribeiro Pereira.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, José Manuel da Costa, Albino Jacinto Coelho, Mário Sequeira Marques, João Fernandes Andrade, Francisco António, Francisco Martins, João António Grenha, José Agostinho Cabrita, Francisco José Cotrecha, Afonso Silvestre Penetra, Joaquim Orvalho Valverde, Luís Gamito, Francisco Lopes Damásio, Manuel Esteves Filipe, José Lourenço, Eduardo Gomes Lúcio, Joaquim Augusto Guerreiro Marques, António Inácio Palma, Leonel Cardoso Gonçalves, João Marques da Silva, Leonardo Machado Carrapiço, Manuel Francisco Bexiga Leão, José Carlos dos Santos Afonso, António Aguiã Cordeiro, Basílio Eduardo Trigo, Manuel Silva Pereira, José Alberto, Francisco Manuel, António Augusto Mateus e Luís de Jesus Marques.

MATERIAL TRACTOR E DE TRANSPORTE EM CURSO DE AQUISIÇÃO PELA C. P. OU EM CONSTRUÇÃO

Em construção no 2. ^o G. M. O.	175 Vagões J, tipo 2 U. I. C.
Encomendados à SIMMERING-GRAZ-PAUKER	100 Vagões fechados, tipo 1 U. I. C.
	300 Vagões fechados, tipo 2 U. I. C.
	200 Vagões abertos, borda alta, tipo U. I. C.
	100 Vagões plataforma, c/fueiros, tipo U. I. C.
Encomendadas à SOREFAME	25 Carruagens de 2. ^a classe — compartimentos
Encomendadas à SOREFAME	25 Carruagens de 1. ^a classe — compartimentos
	20 Carruagens de 1. ^a classe — salão
	9 Carruagens mistas (1. ^a e 2. ^a classe)
	10 Furgões
Encomendadas ao GROUPEMENT/SOREFAME	24 U. T. E. — Si
Encomendadas a ENGLISH ELECTRIC / SOREFAME	17 Locomotivas diesel de 1350 HP
Encomendadas à ENGLISH ELECTRIC	10 Locomotivas diesel de 2700 HP
Encomendados à UTIC	8 Autocarros
Encomendados aos ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO	2 Barcos
Encomendados à ALCO PRODUCTS SERVICE, INC.	Materiais e equipamentos para a modernização de 3 locomotivas diesel «ALCO», para ficarem com a potência de 2000 HP, trabalho a efectuar nas Oficinas do 3. ^o G. M. O.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Gonçalves*, contabilista de 2.^a classe; *Jesuino Gomes Paiva*, chefe de escritório; *Sebastião Marques Bastos*, chefe de estação principal; *Joaquim Pragana*, subinspector de secção de exploração; *Manuel Cadete Quinas*, chefe de estação de 1.^a classe e *José do Sacramento Queiroz*, chefe de estação de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Gonçalves Candeias*, *António da Silva e Sousa*, *António Alves da Cunha Júnior*, *Armindo Rodrigues Samouco* e *Júlio Fernandes da Cruz*, chefes de estação de 2.^a classe; e *Dâmaso Raposo da Silva*, chefe de estação de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Firmino José Rita*, *António Salgueiro Alves* e *Emílio Alves Taborda*, chefes de estação de 3.^a classe; *José Ramos Bernardo*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes; *João Soares Rasteiro* e *Ângelo Paulo da Silva*, factores de 1.^a classe.

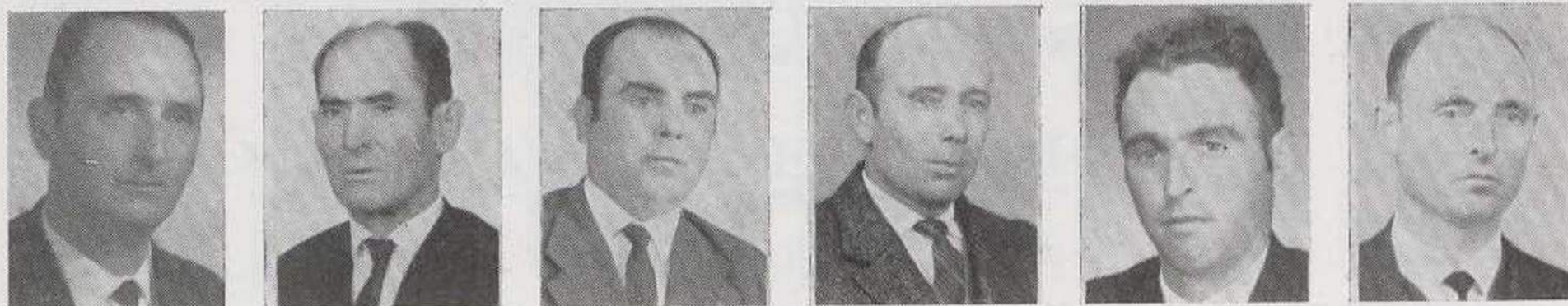


DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Barbosa* e *Horácio Ribeiro da Silva*, fiéis de cais; *César Lopes Antunes*, condutor de 1.^a classe; *Eduardo Dias Roldão*, factor de 2.^a classe; *António de Sousa*, agulheiro de posto e *José Francisco Murcela*, agulheiro de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Alves Bento*, *Joaquim Estácio*, *António Rodrigues da Costa*, *João da Costa*, *José Vieira Xufre Júnior* e *Joaquim Pedro*, serventes de 1.^a classe.

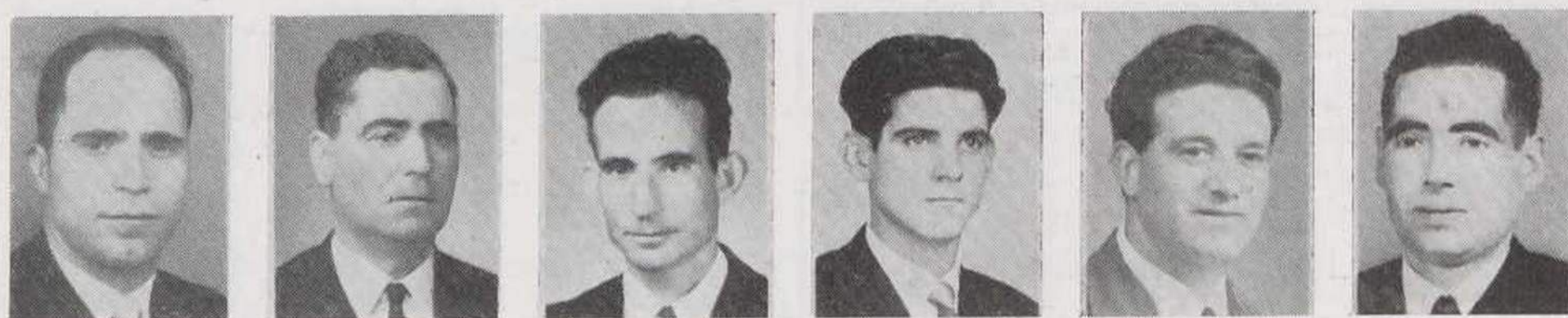
ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Rodrigues Martins*, chefe de lanço de 2.^a classe, *José Guerreiro Rodrigues*, chefe de distrito e *Adelino António Valério*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 194,370 — Moura, quando se encontravam, respectivamente, de licença e de folga; *António Fernandes Alves*, chefe de distrito, *João Nogueira Afonso* e *Francisco Nogueira Fradique*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 132,411 — Beira Baixa, quando estavam de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Alves Teixeira*, chefe de lanço de 1.^a classe; *Adriano de Jesus Veiga*, chefe de distrito; *Manuel Ferreira Dias* e *António Júlio Pais*, assentadores de 1.^a classe e *Ramiro Pinto*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 98,312 — Minho, quando se encontravam de folga; e *João Maria Pena*, servente de 3.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 5, após a chegada deste ao Porto, uma pasta de cabedal contendo um porta-moedas com dinheiro e outros objectos, que prontamente entregou naquela estação.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Soares Pereira*, revisor de bilhetes de 3.^a classe — encontrou um vale postal no valor de 2249\$80, em condições de ser recebido, do qual fez entrega na estação de Guimarães; *Silvestre Vitória Tamagnini*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 6,050 — Beira Baixa, quando estava de folga; *António Maria Barreira*, subchefe de distrito e *Manuel Afonso Leite Baptista*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via, ao Km 48,400 — Tua; *Diamantino Valente da Silva*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço que despendeu quando, ao ser acordado pelo estampido do rebentamento de um petardo, se levantou da cama e munindo-se de uma lanterna com luz vermelha, correu ao encontro de um comboio expedido da estação de Albergaria dos Doze sem avanço, originando a sua paragem e evitando um possível acidente; e *Mário Gonçalves*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e risco que correu, quando em serviço na P. N. do Km 157,040 — Norte, ao receber ordem pelo telefone, da estação de Albergaria dos Doze, para fazer parar um comboio que saíra sem avanço, colocou um petardo em cima de um carril e só teve tempo de se desviar para entre-vias e fazer sinal de paragem. Pouco depois viu que no mesmo sentido circulava outro comboio e imediatamente providenciou para o fazer parar, no que foi auxiliado pelo seu subchefe de distrito.