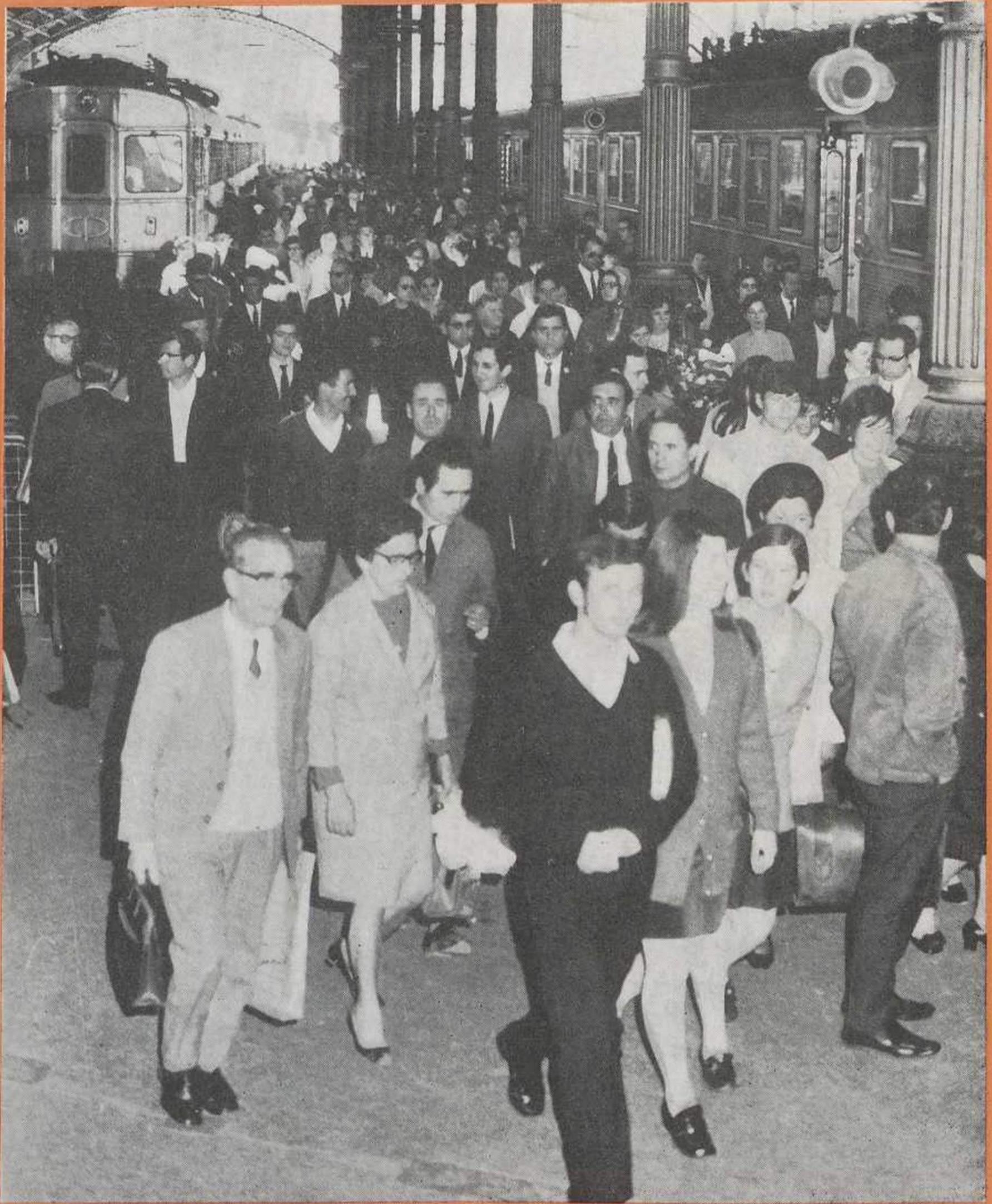


# boletim da **CP**



# boletim da CP

---

N.º 493 • Julho • 1970 • Ano XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

*FUNDADOR:* ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

*DIRECTOR:* ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

*EDITOR:* DR. ÉLIO CARDOSO

*Arranjo gráfico:* MARIA MANUELA X. CORREIA

*Propriedade da* Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses  
*Sede:* Calçada do Duque, 20 — Lisboa

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

## Sumário

Assembleia dos accionistas .....	1
Reunião dos accionistas — Aprovado o relatório e contas da C. P. do exercício de 1969 .....	3
Dos Jornais — A formação de dirigentes de empresa .....	10
Inauguração pelo Chefe do Estado das instalações da SOMAPRE, uma das empresas interessadas na renovação da rede da C. P. ....	11
Um êxito espectacular, a realização dos XIV Jogos Desportivos Ferroviários — <i>reportagem de Antero Fernandes</i> .....	15
No Entroncamento foi inaugurado um pavilhão gimnodesportivo .....	19
No Entroncamento — Cursos modernos para gente de todas as culturas — <i>reportagem de António de Araújo</i> .....	21
A variante de Beja — <i>por José da Silva</i> .....	28
O comboio de cremalheira mais inclinado do Mundo — <i>por Vasco Callixto</i> ...	30
Concurso das «Estações bem cuidadas» .....	31
O pequeno cantor — <i>conto de António de Araújo</i> .....	32
Reformas — Dr. Lobo Alves .....	34
Pessoal — Promoções .....	35



# Assembleia geral dos accionistas

*A Assembleia Geral dos Accionistas da C. P. que teve lugar em Junho findo, caracterizou-se pela absoluta concordância e compreensão dos accionistas à política seguida pela nossa Administração, ao aprovar por unanimidade o Relatório e Contas do Exercício de 1969 e ao louvar por aclamação o Conselho pela boa gestão que fez dos negócios da Companhia.*

*Na sua notável exposição sobre as linhas mestras do desenvolvimento da Empresa, o dr. Neto de Carvalho*

*apresentou uma panorâmica da C.P. nas suas mais produtivas realizações, como nos seus mais legítimos anseios. E também das suas constantes preocupações e vicissitudes na porfia de uma modernização e reequipamento, face às exigências dos novos métodos de exploração que o progresso continuamente impõe e ante as obrigações de transporte que cumprem ao caminho de ferro na sua alta missão de serviço público.*

*O mundo de amanhã, diz-se no Relatório de Exercício, de produções industrializadas para consumos de massa e de populações urbanizadas com crescente mobilidade, precisa do caminho de ferro: mas de um caminho de ferro que alie à comprovada eficiência económica o máximo rendimento social.*

*Mas preciso será também fazer inflectir a política ferroviária, de modo a imprimir-lhe um sentido ofensivo, tanto no dinamismo das estruturas internas como nas atitudes e comportamentos perante o mercado e a concorrência.*

*É, aliás, dentro destas linhas globais que se orienta, basilarmente, todo o Plano de Reconversão apresentado pela Companhia à superior decisão do Governo.*

## reunião dos accionistas



O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, durante a sua exposição. A seu lado, os restantes administradores

# Aprovado o relatório e contas da C.P. do exercício de 1969

Sob a presidência do prof. Afonso Rodrigues Queiró, realizou-se, na sala de reuniões do Conselho de Administração, no pretérito dia 30 de Junho, pelas 17 horas, a Assembleia Geral Ordinária dos accionistas da Companhia. Secretariaram o acto os drs. Arnaldo Pinheiro Torres e José Antas Megre. Estavam presentes 42 accionistas representando o capital de 11 245 contos, dum totalidade de 20 000 contos.

Por parte do Conselho de Administração compareceram todos os administradores: dr. Neto de Carvalho, presidente; brig. Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença, engs. Brito e Cunha e José

Alfredo Garcia e drs. Mário Murteira e Sequeira Braga.

Do Conselho Fiscal estavam presentes o eng. José Miranda Coutinho, como presidente e os drs. Luís Lopes da Costa e Fernando de Azevedo Moreira e o sr. Armando Bastos e Silva, como vogais.

Na mesa da Imprensa encontravam-se todos os representantes dos jornais diários, que ao acontecimento dedicaram desenvolvidas reportagens.

Antes da Ordem do Dia, o antigo administrador, major Mário Costa prestou homenagem ao Conselho de Administração e agradeceu aos que na Assembleia anterior lhe dirigiram palavras de louvor.

Da Ordem do Dia constava:

1. *O conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1969, através do Relatório do Conselho Fiscal, e a votação sobre essas contas;*
2. *O preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários.*

Usando da palavra, o presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, disse:

«*Senhor presidente da Mesa da Assembleia Geral Senhores accionistas*

1. *Vai a presente Assembleia Geral apreciar o Relatório do Exercício de 1969, documento mais extenso do que o Conselho de Administração desejaria, mas que a carência de tempo não permitiu tornar mais curto.*

*Não me proponho, neste momento, reproduzir quanto nele se diz. Mas creio ser vantajoso chamar a atenção para alguns dos principais problemas que a Administração da C. P. tem de enfrentar e referir-me, também, aos acontecimentos mais relevantes da vida da Empresa, o que passo a fazer.*

2. *Como todos sabem, o Relatório em apreço cobre um período de tempo que se reparte praticamente por duas Administrações, dado que três dos seus signatários tomaram posse dos cargos a partir de Junho desse mesmo ano.*



O accionista Chaves Caminha felicita a Administração pela melhoria da apresentação do Relatório de Exercício e sugere correcções no tráfego ferroviário de mercadorias

*Esta modificação na constituição do Conselho não veio, por certo, alterar a política global da Empresa, definida no III Plano de Fomento, mas constitui facto importante para a apreciação do Relatório, cuja referência não deveria, por isso, ser omitida.*

*Uma das substituições referidas resultou da saída do Conselho, a seu pedido, do eng. António da Costa Macedo que, durante dez anos, serviu a Companhia com a maior dedicação e competência e a quem presto, por isso mesmo, grata homenagem, com a expressão do meu apreço pela forma como se empenhou no progresso e modernização da Empresa.*

*Já no decurso do presente ano, tivemos a honra de ver um dos nossos administradores — o eng. João Maria de Oliveira Martins — ascender ao elevado cargo de secretário de Estado das Comunicações e Transportes, pelo que muito nos congratulamos, não sem deixar de lamentar, todavia, a falta que nos fazem as suas reconhecidas competência e experiência, tão necessárias nesta fase de intenso trabalho em que nos encontramos.*

*Para o seu lugar, foi designado o eng. José Alfredo Garcia, que dedicou toda a sua vida profissional aos caminhos de ferro, desempenhando ultimamente as funções de director de Organização e Planeamento. Esta escolha, se marca o mérito da pessoa, assinala também o desejo de dar acesso ao Conselho a experimentados e competentes agentes da Companhia, sempre que as circunstâncias o permitam e justifiquem.*

*Conforme refere o Relatório, também atingiram o limite de idade, com efeito a partir de 31 de Dezembro último, o director-geral, eng. Roberto Espregueira Mendes, e o director da Exploração, eng. Júlio dos Santos, aos quais o Conselho concedeu um voto de louvor pelo trabalho proficiente que, durante algumas décadas, realizaram em favor dos caminhos de ferro. Ao eng. Espregueira Mendes foi, com toda a justiça, concedido o título de director-geral honorário. Também o venerando Chefe do Estado distinguiu estes dois ferroviários com os graus, respectivamente, de grande oficial e de comendador da Ordem do Infante D. Henrique.*

*Estas importantes e sucessivas mutações nos corpos gerentes e directivos da Empresa, se acarretaram, por um lado, inevitáveis modificações de processos de trabalho — pois os homens não são todos iguais — implicaram, por outro, a busca de novos ajustamentos que demorarão o seu tempo a completar-se, tanto mais que terão de processar-se numa altura em que as circunstâncias impõem uma ampla revisão das políticas específicas e de métodos de acção a que não é possível furtarmo-nos.*

### A renovação que o progresso impõe

3. *Na verdade, constitui hoje lugar comum o dizer-se que nos encontramos numa época em que, como consequência dos espectaculares progressos da ciência e da técnica, assistimos por toda a parte e em todos os sectores da vida económica e social, a um esforço permanente de renovação, em busca de um desenvolvimento cada vez mais rápido, capaz de proporcionar produções sempre crescentes e consequentes níveis de vida mais elevados — o que tudo significa, no campo dos transportes em que nos situamos, muito maior circulação de pessoas e bens.*

*Simplemente, o comboio — uma das invenções humanas que mais contribuiu para o progresso actual — já não é um meio monopolista de transporte, tendo como únicos concorrentes a diligência, o cavalo, a carroça e o carro de bois. Pelo contrário, o desenvolvimento do automóvel e do avião, mais rápidos e flexíveis, vieram pôr em causa a sua existência. E foi em larga medida o próprio sucesso dos seus concorrentes, trazendo o crescente congestionamento das estradas e mesmo, em muitos casos, das linhas aéreas internas, que levou a repensar a utilidade social da via férrea, como indispensável ao escoamento de grandes massas humanas e enormes volumes de mercadorias, mas*

a altas velocidades e mais baixos custos para a comunidade.

Perante a pressão dos acontecimentos, os caminhos de ferro têm vindo a renovar-se por seu lado, lançando, de igual modo, mão das técnicas mais modernas para satisfazer, também, às exigências de um tráfego altamente concorrencial. Os 200 km/hora começam a ser frequentes e os 300 km/hora sê-lo-ão dentro em breve. E, na sua dinâmica, o caminho de ferro parece tender a evoluir para qualquer coisa que deixará de ser ele próprio, havendo técnicos que antevêm o comboio do futuro como um foguetão lançado velozmente através de um tubo metálico.

Se ao caminho de ferro se abrem novas perspectivas, a que não podemos ficar alheios, o seu futuro não assenta, porém, em modos idênticos de exploração. Em face da concorrência, já não pode admitir-se que o comboio seja um meio indiscriminado de transporte lento de pessoas e bens, de qualquer natureza e para todo o lado, parando um pouco por toda a parte, sem atenção às necessidades comerciais e às consequências financeiras de tal procedimento. Tão pouco sobre ele podem continuar a recair outros encargos e limitações administrativas, outrora justificados mas actualmente paralisantes.

### A necessidade de coordenação de transportes

4. O repensar das explorações ferroviárias que se está fazendo em todos os países evoluídos implica, por isso mesmo, o conhecimento e a aceitação da vocação actual dos caminhos de ferro em face dos demais meios de transporte, de modo a permitir que se definam políticas globais, com base no custo efectivo, para os países, de cada tipo de transporte e atendendo às necessidades de desenvolvimento a satisfazer.

Custos não apenas de exploração, mas também de infra-estruturas, pois do ponto de vista das comunidades nacionais não podem deixar de comparar-se os custos globais de cada um dos diversos transportes, nos quais entram, por exemplo, o lançamento, manutenção, sinalização, e fiscalização das estradas, ou o desenvolvimento dos portos secundários e sua manutenção.

Ao falar-se em custos, traz-se, assim, à colação todo o problema da coordenação de transportes, que só o Estado pode resolver, sabendo-se que o estudo cuidadoso desses custos é indispensável a uma ajustada política de orientação de tráfegos, em benefício do desenvolvimento global do País.

### As linhas mestras do desenvolvimento ferroviário

5. No que respeita à sua vocação actual, pode afirmar-se que os caminhos de ferro se justificam, no presente, nas circunstâncias seguintes:

#### a) Quanto a passageiros:

— Na movimentação de tráfegos diários de tipo suburbano, com predomínio da relação casa-emprego, onde o comboio desempenha um papel de serviço público não só insubstituível como cada vez mais necessário;

— Na movimentação rápida de tráfegos pesados entre cidades, como rede básica de mobilidade interurbana, em particular no que respeita às camadas populacionais não motorizadas;

— Na movimentação de tráfegos continentais a longa distância, no espaço europeu, em apoio a fluxos concentrados de pessoas, como sejam os turistas e os emigrantes.



O accionista dr. Filipe Baker Spizer, elogia o magnífico esforço da Administração em prol da renovação da rede ferroviária nacional

#### b) Quanto a mercadorias:

— No encaminhamento de grandes massas a médias e longas distâncias e a elevadas velocidades, de preferência em regime de vagão completo e de comboios-blocos directos com custos totais mais favoráveis do que o transporte rodoviário.

É nesta base que procuramos proceder ao desenvolvimento da Empresa, dentro das grandes linhas de orientação do III Plano de Fomento, o que significa:

a) A concentração dos investimentos na «rede básica», constituída pelas linhas acerca das quais não se levantam dúvidas sobre a eficácia e economia do caminho de ferro;

b) A consideração de uma «rede complementar», constituída por uma série de linhas que deverão permanecer como coadjuvantes da exploração eficaz da rede básica e sobre a qual terão de incidir os ulteriores esforços de modernização;

c) A gradual supressão da «rede secundária», constituída pelas restantes linhas onde se mostra cada vez mais inviável a sua exploração económica, em função das despesas necessárias à sua manutenção — havendo, no entanto, que assegurar, por forma adequada, os interesses locais; ou exploração económica dessas linhas em regime de serviço público normalizado para aqueles casos cuja manutenção se imponha em razão do interesse geral.

A este respeito, temos de fazer opções fundamentais. Entre manter uma rede mais extensa e largamente inoperante e uma rede mais reduzida mas eficiente, que prestigie o nosso País e favoreça o desenvolvimento, não parece haver hesitação possível — desde, evidentemente, que se assegurem transportes de substituição, o que poderá ser feito até em melhores condições.

Nem adiantaria pretender lutar contra as realidades, pois na impossibilidade manifesta de acudir a todas as linhas, algumas destas acabariam por encerrar automati-



O accionista dr. Carlos Costa presta homenagem ao presidente do Conselho de Administração e refere-se ao Relatório de Exercício nos mais calorosos termos

*camente por falta de condições mínimas de segurança e comodidade na sua exploração.*

### **Perante as realidades actuais, a C. P. deve transformar-se numa empresa pública**

6. Marcada a vocação do caminho de ferro, importa que os programas aprovados se executem ao menor custo possível para o País.

Para tanto, é indispensável não só que se efective uma ajustada coordenação de transportes, como já referi, mas que a Empresa modernize a exploração ferroviária, aparecendo no mercado dos transportes com nova capacidade concorrencial.

Nesse sentido conviria rever e actualizar as relações Estado-C. P., sendo nós de parecer que, perante as realidades actuais, a C. P. se deve transformar numa empresa pública, em cujos estatutos se preveja uma maior liberdade de actuação comercial, se limitem os encargos de serviço público que lhe devam continuar a caber, e se estabeleça um correcto sistema de normalização de contas que patenteie, com nitidez, os défices reais da exploração, em face de outros encargos resultantes da natureza pública da exploração e que nenhuma empresa particular poderia aceitar por falta de cobertura financeira adequada.

### **A normalização de contas — medida de clarificação contabilística**

Como V. V. Ex.<sup>as</sup> sabem, a normalização de contas como operação contabilística permite isolar tanto os encargos resultantes das obrigações ou sujeições impostos pelos

*Poderes Públicos aos caminhos de ferro e que não incidem, de igual modo, sobre as empresas de outros meios de transporte, como as vantagens decorrentes de benefícios concedidos pelos Poderes Públicos ao caminho de ferro, de que não beneficiem, de igual modo, as empresas concorrentes. Como operação financeira, a normalização de contas visa a compensação desses encargos ou vantagens anormais, seja pelo Estado, quando o valor dos encargos é superior ao dos benefícios, seja pela empresa ferroviária, no caso contrário.*

*A normalização de contas é, assim, basicamente, uma medida de clarificação contabilística, mas apresenta outros aspectos positivos, igualmente relevantes, como seja:*

- a) *Na medida em que isola, em termos monetários, os custos e benefícios das intervenções governamentais sobre a exploração dos caminhos de ferro a favor de determinadas categorias económicas ou sociais, permite apreciar, em bases mais objectivas, a utilidade da sua subsistência, com a mesma ou diferente latitude, pela via dos transportes ou com recurso a outros meios;*
- b) *Na medida em que fundamenta indemnizações compensatórias dos encargos anormalmente suportados, que devem ser considerados para o efeito, como receitas normais da exploração e do tráfego, amortece o défice contabilístico, formal, e dá uma imagem mais verídica da situação financeira real dos caminhos de ferro — eventualmente em equilíbrio ou mesmo beneficiária — com todos os reflexos favoráveis na opinião pública, na clientela, nas administrações de tutela e no próprio corpo ferroviário;*
- c) *Na medida em que permite apurar os benefícios recolhidos por terceiros pela via da exploração ferroviária, facilita a correcta resolução, no plano político e económico, do problema da responsabilização financeira dos encargos anormais que devem subsistir por razões de interesse colectivo;*
- d) *Na medida em que clarifica a recuperação da situação financeira, produto não só de providências de carácter externo como de um aturado esforço de racionalização da exploração e de reorganização administrativa, constitui um instrumento de responsabilização e de estímulo psicológico à participação activa do pessoal — dirigente, técnicos, executivos — nesse processo;*
- e) *Por fim, na medida em que obriga ao aperfeiçoamento dos processos e métodos contabilísticos, possibilita o apuramento do custo real dos serviços e, dessa maneira, a prática, nos limites da autonomia de gestão, de uma política tarifária mais consentânea com os princípios económicos.*

### **Encargos da infra-estrutura ferroviária**

7. Ao lado da normalização propriamente dita, aparece a normalização dos encargos de infra-estrutura. Enquanto o caminho de ferro suporta directamente as despesas com a própria infra-estrutura, os transportes rodoviários contribuem, pela via fiscal, para a correspondente rede viária, a cargo do Estado. Surge, assim, a possibilidade de distorções de concorrência, com incidências, mais ou menos desfavoráveis, no equilíbrio financeiro da Empresa.

Desconhece-se, para o caso português, em que medida a tributação específica dos transportes, designadamente dos veículos industriais, assegura a desejável harmonização do mercado. Só a realização de uma série de estudos preliminares, permitirá esclarecer o problema e ajustar, em conformidade, o nível e a repartição da carga fiscal.

Subsiste, porém, a legitimidade da contribuição do Estado para o financiamento das infra-estruturas ferroviárias de interesse geral e longa duração, tanto mais que o desinvestimento passado desfavoreceu relativamente o caminho de ferro, não havendo modernização possível sem uma valorização intensiva da qualidade do serviço, portanto, sem a realização de investimentos que se materializem no momento oportuno.

Observa-se que, em 1963/1965, os encargos financeiros representavam cerca de 20 % das nossas receitas de exploração, subindo, em 1970, para 36 % e prevendo-se que, em 1973, atinjam os 45 %.

Esta situação traduz um sistema de financiamento assente em insuficiências de meios próprios e largo recurso ao mercado do dinheiro, sendo, por outro lado, a maior parte dos investimentos de lenta recuperação em termos de incidência sobre as receitas.

Condicionismo, aliás, anómalo no contexto europeu. De facto, em 1965, para o conjunto dos países membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (C. E. M. T.), os encargos financeiros representavam apenas cerca de 10 % das receitas de exploração.

No mesmo ano, 93 % dos investimentos ferroviários foram financiados, em Portugal, por recurso ao mercado de capitais, enquanto foi apenas de 34 % a percentagem correspondente ao conjunto das administrações integradas na C. E. M. T. A partir do III Plano de Fomento as coisas melhoraram algum tanto, cabendo 66 % à C. P. e 34 % ao Estado, mas são ainda pesados os resultados desta acumulação.

A situação é ainda mais complexa pelo facto de termos de compensar os largos períodos passados de desinvestimento.

De tudo resulta que não pode ser na simples óptica de uma empresa privada que se devem justificar os encargos a assumir neste campo, mas sim na perspectiva dos benefícios de ordem geral que a reconversão virá trazer ao País, nessa conformidade se devendo actuar na revisão — que se impõe — deste problema.

## O investimento das empresas ferroviárias

8. Como complemento desta análise, outro ponto merece ser apreciado, embora para ele já em outros contextos se tenha chamado a atenção: a importância das empresas ferroviárias no investimento global do País.

No que se refere à C. P., o investimento actual anda à volta de 800 000 contos anuais, dos quais cerca de 65 % são satisfeitos pela indústria e mão-de-obra nacionais, o que quer dizer que do funcionamento normal da C. P. depende a sobrevivência de algumas importantes empresas portuguesas.

Num País como o nosso, tal facto reveste-se de particular relevo, como é óbvio, e dele resulta que uma C. P. bem organizada, com adequada capacidade de planeamento e de coordenação, pode ser um elemento predominante de dinamização e de desenvolvimento, enquanto uma C. P. insuficientemente dotada, vivendo em sobressaltos financeiros constantes, não só deixará de dar o necessário estímulo às empresas suas maiores fornecedoras, como dificultará o seu normal crescimento.

## As principais preocupações da C. P.

9. Para além da revisão do estatuto da Empresa, envolvendo os aspectos considerados, é indispensável levar a cabo todo um conjunto de acções puramente internas, de modernização dos métodos de exploração.

Seria demasiado longo enumerar aqui todos esses aspectos, os mais importantes dos quais estão indicados no Relatório do Exercício. Direi, no entanto, resumidamente, que os meses que se passaram foram profundamente influenciados pelas seguintes principais preocupações:

- a) Intenso esforço para a elaboração de um diagnóstico completo da situação da Empresa e definição dos objectivos que devem nortear a sua indispensável reconversão;
- b) Estudo aprofundado das medidas susceptíveis de serem adoptadas para, a curto prazo, minorar as dificuldades financeiras destes últimos anos, que se traduzem em constantes sobressaltos na gestão corrente da Companhia;
- c) Prosseguimento de acções sistemáticas de reorganização de serviços e de melhoria gradual de processos de gestão;
- d) Adopção de medidas adequadas, no âmbito da exploração ferroviária e da acção comercial, tendo como preocupação permanente dar resposta, num clima de forte concorrência, às necessidades e às legítimas aspirações da clientela;
- e) Consideração dos numerosos problemas do pessoal, na consciência perfeita de que há que tratar com justiça quem trabalha e de que uma empresa moderna não pode progredir sem dispor de elementos qualificados e interessados;
- f) Intensificação dos trabalhos de execução do III Plano de Fomento, implicando a resolução de complexos problemas de readaptação das estruturas da Companhia a programas de investimento de amplitude sem precedentes nos nossos caminhos de ferro.

Para permitir ir ao encontro destas preocupações — qual delas a mais premente — foi modificado o sistema de funcionamento do próprio Conselho de Administração, passando seis dos administradores a tempo completo, mas a um tempo completo efectivo que não conhece limitações. Não sei qual a possível duração deste esforço; sei apenas que ele é indispensável neste momento e aproveito o ensejo para agradecer aos meus colegas no Conselho a generosidade com que têm respondido às exigências que as circunstâncias lhe têm imposto.

Esforço compartilhado, aliás, por numerosos dos nossos colaboradores, cuja devoção e competência têm constituído elemento indispensável à realização de quanto se tem procurado fazer, e aos quais agradeço, de igual modo, a sua preciosa ajuda.

Foi, assim, possível apresentar ao Governo, em princípio deste ano, um longo estudo, sobre a «Reconversão



O accionista António Antunes Pião referiu-se ao «deficit» do exercício como justo e razoável

## Acontecimentos pessoais

11. Não quero terminar sem me referir, ainda, aos seguintes acontecimentos:

1.º — Na última Assembleia Geral, foi possível prestar uma derradeira homenagem ao prof. doutor Mário de Figueiredo, conferindo-lhe o título de presidente honorário. Infelizmente, pouco tempo sobreviveu o prof. Mário de Figueiredo à sua aposentação na Empresa, pois o recrudescimento da sua doença teve desenlace fatal. O Conselho de Administração exprimiu, nesse momento, o seu profundo pesar por este infausto acontecimento, e desejou reafirmar, nesta Assembleia Geral, os seus sentimentos de mágoa pelo falecimento do seu presidente honorário, reiterando a sua muita estima e grande apreço pelo homem culto, inteligente, generoso, digno e isento que durante tantos anos presidiu aos seus destinos.

2.º — No decurso do ano findo, faleceu igualmente o sr. dr. Mendes de Carvalho, secretário da Mesa da Assembleia Geral, acontecimento que assinalamos com grande mágoa.

3.º — Várias substituições se deram, desde Janeiro de 1969, no comando do Ministério das Comunicações. Desejo, por isso, agradecer ao sr. eng. Canto Moniz e ao sr. brig. Fernando de Oliveira todo o interesse que os problemas ferroviários lhes mereceram e o cuidado com que procuraram solucionar as graves dificuldades da Empresa, ao mesmo tempo que patenteio a Suas Excelências a nossa elevada consideração.

Entretanto, assumiu o cargo de ministro das Comunicações, juntamente com o de titular da pasta das Obras Públicas, que já vinha exercendo, o sr. eng. Rui Sanches, e foi escolhido para secretário de Estado das Comunicações e Transportes o sr. eng. João Maria de Oliveira Martins, como referi. Para Suas Excelências vão os nossos melhores cumprimentos, na certeza de que a C. P. se esforçará por continuar a dar ao Ministério das Comunicações leal e franca colaboração e está certa, também, de que encontrará da parte dos responsáveis daquele departamento estadual o necessário apoio ao prosseguimento das suas tarefas.

## Futura modificação dos Estatutos da Empresa

12. Para concluir, desejo esclarecer a Assembleia de que, tendo em conta a publicação de legislação recente que altera a composição e funcionamento dos Conselhos Fiscais, o Conselho de Administração irá submeter brevemente à apreciação de uma Assembleia Geral Extraordinária as pertinentes modificações dos Estatutos da Empresa, aproveitando a ocasião para propor também outras alterações que as circunstâncias parecem aconselhar e serão oportunamente justificadas.

Entretanto, como o decreto-lei n.º 49 381, de 15 de Novembro de 1969, determina que as suas disposições se aplicam às sociedades constituídas à data da sua entrada em vigor, sem necessidade de alteração formal dos respectivos estatutos, nada impede que se tomem, desde já, as directrizes necessárias à constituição do Conselho Fiscal.

Como este Conselho tem disposto de quatro membros e a lei prevê que este número seja de três ou cinco, é esta uma decisão que a Assembleia terá de tomar, antes de se proceder às eleições.

Passa, ainda, a caber à Assembleia Geral a designação do presidente do Conselho Fiscal.

13. Resta-me, apenas agradecer a todas V. Ex.ªs a presença a este acto e a paciência com que se dignaram ouvir-me. Muito obrigado.»

dos Caminhos de Ferro Portugueses — Enunciado de Política Ferroviária», onde se analisam todos os principais problemas da Empresa e se sugere o modo de lhes fazer face. Espera-se que, da apreciação desse Relatório, resulte uma clara definição de políticas, susceptível de eliminar dúvidas sobre as reais dificuldades presentes, afastando da Administração possíveis recriminações que não se legitimem e permitindo uma correcta gestão da Empresa.

A este respeito — e para mostrar que o problema não é especificamente português — não resisto à tentação de citar aqui uma passagem do Relatório Beeching sobre «O Plano de Reorganização dos Caminhos de Ferro Britânicos» na qual, referindo-se aos encargos que têm sido impostos a esses Caminhos de Ferro, diz:

«E na realidade todas essas exigências que foram formuladas, juntas umas às outras, levam a concluir que se pediu aos Caminhos de Ferro Britânicos para efectuar simultânea e integralmente o seguinte:

- explorar a rede segundo normas comerciais;
- funcionar como um serviço social;
- manter os salários em relação com o custo geral de vida;
- reduzir tarifas não obstante a inflação;
- perpetuar a estrutura historicamente estabelecida para os serviços em condições que se modificaram de modo significativo;

e naturalmente cobrir os seus encargos.

É assim cómodo para o Governo e para a opinião pública supor que tudo isto pode ser realizado, sob condição, apenas, de existir uma Administração que seja suficientemente engenhosa. Mas não é possível satisfazer todas essas exigências e a Administração não pode cometer erro mais flagrante do que favorecer a crença de que é capaz de fazer o impossível. Se ela actua dessa maneira, condena-se a exercer a sua actividade numa atmosfera de fracasso e de censura».

## Política do pessoal

10. Parece-me, ainda, merecedora de atenção especial, toda a política do pessoal que vem sendo seguida.

Assinou-se, em fins de 1969, o novo Acordo Colectivo de Trabalho, o qual, juntamente com os benefícios concedidos a partir de Janeiro desse ano, impõe à Empresa um acréscimo anual de encargos da ordem dos 280 000 contos.

Reconhece-se, no entanto, que também aqui, em virtude das dificuldades financeiras existentes, se produziu uma acentuada descapitalização no passado que temos de remediar gradualmente.

Trabalha-se, por isso, na reorganização dos quadros, quer do pessoal superior, quer do que fica abrangido pelo A.C.T.; no desenvolvimento da formação profissional; na elaboração de um regulamento geral do pessoal; nos programas de acção social, ligados a cantinas, dormitórios, casas para pessoal, armazéns de víveres, colónias de férias, facilidades a estudantes filhos de ferroviários, desportos, etc.; no prosseguimento da melhoria de produtividade; e na estruturação do Departamento do Pessoal de modo a estabelecermos uma política previsional do sector e podermos ir, mais rasgadamente, ao encontro das aspirações de quantos servem a Empresa.

Os Serviços Sociais Ferroviários, recentemente lançados, creio poder dizer-se que estão a romper com todo o dinamismo.

Após a longa intervenção do dr. Neto de Carvalho, levantaram-se para fazer uso da palavra, objectando, pedindo esclarecimentos ou apresentando sugestões, os seguintes accionistas: Raul Vieira Mendes de Carvalho, Manuel Chaves Caminha, José Ferraz Rocha, dr. Filipe Baker Spizer, dr. Carlos Costa, Luís Álen Gouveia Coutinho e António Antunes Pião. Todos elogiaram os novos moldes de feitura do Relatório de Exercício e o seu elevado valor documental.

Respondendo aos accionistas, o dr. Neto de Carvalho fez uma sucinta análise na qual afirmou não haver, presentemente, uma única rede de caminhos de ferro na Europa, que dê lucro. Explicou que o facto de levar a Empresa a contratar técnicos estrangeiros se deve à certeza de assim se resolverem mais depressa alguns problemas técnicos específicos.

Lembrou, também, que a Companhia tem 26 mil agentes, trezentos dos quais dos quadros superiores, isto é, não chegando a um por cento a percentagem de pessoal diplomado da Empresa, quando no Japão, por exemplo, ela é de cerca de 37 por cento.

Quanto ao resgate das acções, em poder de particulares, revelou que foi apresentada já ao Estado uma proposta para transformar a C. P. de sociedade anónima em empresa pública, o que significa que seriam reunidas aquelas acções em condições vantajosas para os seus actuais possuidores.

Disse ainda, que os resultados financeiros da C. P. tenderão a agravar-se até 1973, visto que se efectuará um investimento médio de 800 mil contos por ano. Em percentagem — lembrou — os investimentos no estrangeiro atingem uma média anual de 10 por cento e, em Portugal, atingem 26 por cento, que vão alcançar, segundo as previsões, 30 por cento, ou seja, no total, cerca de dois milhões e oitocentos mil contos.

Continuando, afirmou que é insuficiente o actual

programa de investimentos previsto no III Plano de Fomento e que «sem uma programação a nível nacional de transportes, não pode haver uma política sã, quer ferroviária quer rodoviária».

Revelou a seguir, que a nova ponte sobre o rio Douro, que melhorará consideravelmente as ligações ferroviárias entre o Porto e a outra margem do rio, vai ser em breve, uma realidade. Será aberto concurso internacional para a sua construção.

Seguidamente, após o prof. Afonso Rodrigues Queiró ter feito emotiva evocação da memória do prof. Mário de Figueiredo, a Assembleia aprovou por unanimidade o Relatório e Contas e, por aclamação, um voto de louvor ao Conselho de Administração, bem como um outro ao Conselho Fiscal, pela sua meritória acção.

Seguidamente, procedeu-se à eleição para os cargos vagos nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, com os seguintes resultados:

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:** — Reeleitos os administradores eng. João de Brito e Cunha e dr. Miguel de Sequeira Braga, e eleito o eng. José Alfredo Garcia.

**ASSEMBLEIA GERAL:** — Eleitos o dr. José Tomás de Antas Megre, para secretário, e os dros. Rui Pessoa de Amorim Melício e Barreto de Abreu Marques, para vice-secretários.

**CONSELHO FISCAL:** — Reeleito para o lugar de presidente o eng. José António Miranda Coutinho e eleito para vogal o dr. Dias Ferreira.

Foi ainda constituído um *Conselho de Vencimentos* para os Corpos Gerentes da Companhia, composto por um representante do Estado e pelos prof. Afonso Queiró e eng. José Pedro Iglésias de Oliveira.

# A formação de dirigentes de empresas

Um empresário é um homem que tem uma ideia nova e a realiza graças à força de vontade, ao arrojo, à coragem, à inteligência e à sorte. Por isso um empresário não se forma em escola nenhuma — porque ninguém pode ensinar a inovação personificada.

Mas a vida económica não é feita — só, sobretudo — de grandes rasgos empresariais: alimentam-na, pelo contrário, um grande número de quadros médios e superiores a quem compete realizar, melhorar e desenvolver a gestão de empresas já existentes ou fundar outras com uma considerável margem de segurança. O administrador, o dirigente de empresas não se define pela genialidade mas pela competência permanente.

É a competência nos negócios, num mundo crescentemente tecnificado, essa, adquire-se pelo estudo perseverante, actualizado e permanente.

Em Portugal não temos ainda nenhuma escola superior que prepare administradores quer para o sector público quer para o sector privado. Durante muitos anos a prática dos negócios viveu — e não fomos a excepção — completamente separada da Universidade. O fosso começou a ser transposto — julga-se que com algum proveito recíproco — pelos juristas, a quem os métodos de ensino das nossas Faculdades de Direito davam — e dão — uma boa capacidade de resolver casos concretos com base em princípios gerais. Nos anos vinte, com o começo da indústria, chegou a hora dos engenheiros-administradores. Mais tarde, no pós-guerra, veio a avalanche dos economistas profissionais.

Contudo é importante sublinhar que nenhuma destas categorias tinha recebido uma preparação de administrador comparável à da Harvard Business School ou, mais próximo, à do ESSEC ou da ENA ou de Alcala de Henares. Por isso, uma vez chegados às empresas, o que regra geral lhes sucedia era «fazerem a tarimba», aprenderem a administrar

«on the job» — e, feitas as contas, os práticos e a prática são ainda hoje a grande força pedagógica na economia portuguesa.

Está o Governo empenhado em promover a modernização da economia portuguesa — o que significará, necessariamente, a modernização das empresas portuguesas. Uma vez que, naturalmente, o Governo não recorrerá a métodos coercivos, parece com evidência que a criação duma verdadeira escola de administradores ou de dirigentes de empresas será um dos mais eficazes instrumentos para modificar, a médio prazo, o clima empresarial.

Nesse movimento poderão os governantes estar certos de virem a encontrar o melhor acolhimento por parte das forças económicas. De facto, se exceptuarmos a maior parte da agricultura e o pequeno comércio, a maioria das empresas bem dimensionadas fazem um esforço mais ou menos acentuado no sentido para recrutarem licenciados para os seus quadros. E se não obtêm melhores resultados com estes esforços é essencialmente porque a oferta de quadros saídos das Universidades não tem a qualidade necessária para vencer certas resistências.

É fácil architectar planos de reforma: o Instituto de Estudos Sociais e o curso de Finanças do I. S. C. E. F. podem ser o embrião dessa escola; podemos mandar vir especialistas do estrangeiro: contabilidade de Wharton, «marketing» de Dartmouth, psicologia da empresa de Michigan, gestão industrial do M. I. T., direito económico de Harvard, financiamento de Cornell, economia internacional de Columbia. Podemos também pensar em mandar portugueses especializarem-se nestas ou noutras escolas. Mas o que é indispensável acentuar é a necessidade duma vontade política de construir uma verdadeira escola universitária de dirigentes de empresas.

(Do Jornal do Comércio)



O Chefe do Estado à janela do comboio presidencial durante a calorosa recepção que o povo do Tramagal lhe dispensou

# Inauguração pelo Chefe do Estado das instalações da SOMAPRE

**uma das empresas interessadas na renovação da rede da C. P.**

No passado dia 9 de Julho registou-se mais um evento de grande importância para a renovação das vias da C. P.: foi a inauguração, pelo Chefe do Estado, no Tramagal, das instalações da SOMAPRE — Sociedade de Materiais Pré-Esforçados que foi uma das concorrentes admitidas ao concurso de renovação da via Braga-Faro.

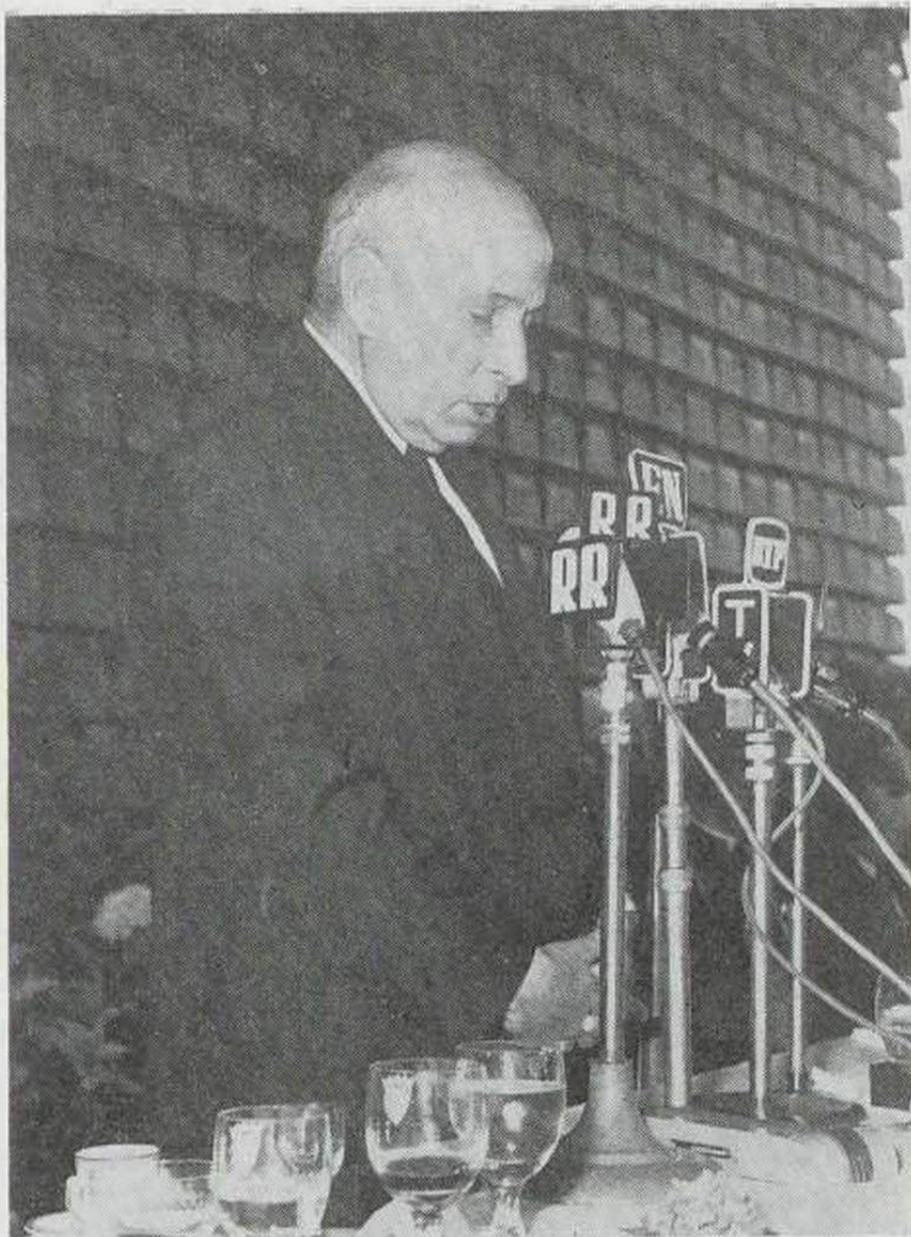
O acto revestiu-se de grande solenidade, mercê da presença do Chefe do Estado que quis honrar a empresa com a sua comparência e a de vários membros do Governo, bem como de outras altas individualidades.

O comboio presidencial partiu de Santa Apo-

lónia às 10 horas, após a apresentação de cumprimentos ao Primeiro Magistrado da Nação, por parte de membros do Governo e de diversas individualidades, entre as quais se encontravam membros do Conselho de Administração e funcionários superiores da C. P.

Durante o percurso, o administrador brig. Almeida Fernandes e os engs. Óscar Amorim e Luís Cavaleiro, fizeram ao Chefe do Estado uma pormenorizada exposição sobre os trabalhos concluídos e em curso, da renovação integral da via do eixo Braga-Faro.

Cerca das 12 horas, o comboio presidencial che-



O senhor almirante Américo Thomaz falando no almoço da «SOMAPRE»: «Verificar que a C. P. se está modernizando é naturalmente um motivo de satisfação para o Chefe do Estado»

gava ao Tramagal, onde as autoridades distritais e concelhias, acompanhadas de elevado número de populares, prestaram ao sr. almirante Américo Thomaz calorosa recepção.

Após o desembarque e depois de a banda local se ter feito ouvir na execução do hino nacional, o Presidente da República, acompanhado pelo presidente da Assembleia Nacional, pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações, eng. Rui Sanches e pelos demais membros da sua comitiva, entrou no recinto da fábrica — a maior da Europa no seu género — para descerrar uma lápida evocativa da visita e em que se lia :

**«Esta fábrica foi inaugurada por Sua Excelência o Presidente da República, Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz.**

**9 de Julho de 1970»**

O Chefe do Estado, sempre acompanhado pela sua comitiva e pelos directores da fábrica, percorreu, depois, demoradamente todas as instalações da empresa, até ao sector onde se fabricam as travessas de betão e barretas, para a C. P.

Depois duma pequena demonstração, o bispo de Portalegre, já devidamente paramentado, dirigiu uma saudação ao Presidente da República e for-

mulou votos por que as instalações a inaugurar facultassem uma maior riqueza da Nação sem deixar de contribuir para uma vida mais feliz dos que ali ganham o seu pão.

Seguiu-se a bênção da nova fábrica.

Foi depois servido nas instalações inauguradas, um almoço em honra do Chefe do Estado.

No momento oportuno, usou da palavra o presidente da Câmara Municipal de Abrantes que, a dada altura disse, dirigindo-se ao Chefe do Estado:

«Dignou-se Vossa Excelência inaugurar mais uma unidade fabril no Tramagal, a SOMAPRE, empreendimento de grande interesse nacional, pela sua repercussão sócio-económica no nosso concelho e pelo que representa no País como produtora de materiais de capital importância para o desenvolvimento e progresso dos transportes ferroviários portugueses.

Está de parabéns a empresa pela obra realizada e o Governo da Nação que, à custa de uma política de ordem e de paz, e de uma visão larga dos problemas nacionais, vai tornando possível este e tantos outros empreendimentos, cujos resultados, a curto prazo se farão sentir, em fomento de riqueza, em promoção social e melhoria do nível de vida da nossa gente.»

Falou, depois, em nome do Conselho de Administração da SOMAPRE, o eng. Mário Gaspar que se referiu à actividade da sua empresa que é o fabrico de travessas de betão para os caminhos de ferro, acrescentando:

«Mais do que a inauguração destas instalações fabris, cuja grande capacidade de produção se coaduna com características bem modestas, o que nos levou a ousar convidar o Primeiro Magistrado da Nação para este acto, foi a convicção de que o nosso trabalho, tanto na colaboração que prestamos aos Caminhos de Ferro Portugueses durante o estudo da proposta e agora em plena fase de execução da obra, como noutros sectores, foi e é um trabalho sério, profundo e dedicado ao desenvolvimento industrial e económico de Portugal.»

**A renovação da via da C. P. — uma obra de largo alcance**

Prosseguindo, o orador disse:

«Trabalhando com o espírito de valorizar sempre as estruturas industriais do nosso País, aqui, em especial, procuramos colaborar o mais intimamente possível na grande obra a que a C. P. meteu ombros.

A obra da renovação da via — salientou — representa para a Nação, uma medida de largo alcance, absolutamente necessária para a modernização dos transportes ferroviários, o que significa



O eng. Mário Gaspar, presidente do Conselho de Administração da «SOMAPRE»: «A obra da renovação da via representa uma das maiores adjudicações nacionais, sòmente ultrapassada pela da barragem de Cabora Bassa»



O dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P.: «Trabalhamos em clima de racionalização e promoção nos quadros superiores da Companhia, para elevar o bem-estar social do povo»

um contributo inestimável e de grande interesse para os variadíssimos ramos da economia nacional que se servem do caminho de ferro. Do ponto de vista nacional basta observar que esta obra representa uma das maiores adjudicações realizadas em Portugal, unicamente ultrapassada pela adjudicação da barragem de Cabora Bassa. É natural, pois, que industriais e empreiteiros ligados à obra sintam o peso da responsabilidade que aceitaram, embora lisonjeados por terem sido preferidos.»

#### O esforço da C. P. é mal compreendido pelo público — disse o dr. Neto de Carvalho

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses falou, em breve mas eloquente improviso, o presidente do Conselho de Administração da C. P., dr. Neto de Carvalho.

O orador começou por sublinhar a importância dos serviços de transportes prodigalizados pelo caminho de ferro e a boa vontade, por parte da C. P. de dotar o País, em prazo tão curto quanto possível, de vias de transporte mais actualizadas e consequentemente mais de acordo com as necessidades dos tempos presentes e dos que se aviznam.

E, a propósito, acrescentou:

«Envidamos todos os esforços para trabalhar em clima de racionalização e promoção nos quadros superiores, còscios de que o fazemos para elevar o bem-estar social do povo.

Sabemos que a nossa acção é mal compreendida,

mas ela é motivada, sobretudo, pela falta de investimento no capital humano.

A C. P. tem sido encarada, até hoje, numa perspectiva dominante de empresa transportadora, realizando melhor ou pior a sua função.

Mas deve atentar-se em que a Empresa emprega 25 000 pessoas, tem um orçamento anual de exploração superior a 2 milhões de contos e, para além disso, investe, em cada doze meses, aproximadamente, 750 mil contos, segundo as previsões do III Plano de Fomento dos quais cerca de  $\frac{2}{3}$  correspondendo a pagamentos à indústria nacional. Isto significa que do seu funcionamento regular depende a sobrevivência de algumas importantes empresas nacionais, sem falar dos seus departamentos oficiais com um volume de produção superior ao dessas mesmas empresas.

Num País como o nosso, tal facto reveste-se de particular relevo para a vida nacional. Uma C. P. bem organizada, com adequada capacidade de planeamento e coordenação pode ser um elemento predominante de dinamização e desenvolvimento. Uma C. P. insuficientemente dotada, vivendo em sobressaltos financeiros constantes, sem programas correctamente estudados e executados, não só não dá o necessário estímulo às empresas suas maiores fornecedoras, como dificulta o seu normal desenvolvimento.

É esta uma faceta que parece merecer também a pena tomar em linha de conta.»

**A C. P. é uma empresa indispensável ao progresso do País — afirmou o Chefe do Estado**

Encerrou a série de discursos o Presidente da República que disse:

«Embora a responsabilidade não seja minha, começo por pedir desculpa a V. Ex.<sup>as</sup>, por esta floresta de microfones para tão poucas palavras.

Apenas quero dizer, que apreciei imenso a minha visita ao Tramagal, para poder contactar com

esta nova unidade e para poder louvar aqueles que à sua frente têm produzido obra tão útil.

Na viagem realizada de Lisboa até ao Tramagal, tive oportunidade de apreciar palavras que muito me elucidaram. Não dei pela demora que a viagem teve, porque estive sempre absorvido pelos esclarecimentos que me quiseram prestar. De forma que, esta minha visita foi preparada da melhor maneira, mas nem por o ter sido, eu menos a apreciei.

Para o Chefe do Estado, é sempre muito agradável constatar o progresso do País e sendo, como é, a C. P. uma empresa indispensável ao seu progresso, verificar que ela se está modernizando, é naturalmente um motivo de satisfação para o Chefe do Estado.

O nosso País precisa, cada vez mais, de progredir, e é preciso que todo o seu corpo o faça simultaneamente e harmónicamente. É preciso caminhar para novos rumos, que mais rapidamente nos levem aos fins que todos desejamos.

O Chefe do Estado, está sempre disposto a visitar tudo quanto represente progresso para o País, não se cansa de o fazer, nem mesmo fisicamente. Tudo quanto os portugueses mais desejarem deseja-o também o Chefe do Estado, não afirmo que em maior grau, mas, pelo menos, no mesmo grau.

Nós temos que ser um País do futuro, temos que, buscar esse futuro e é preciso que o encontremos. Estou certo de que o encontraremos com a ajuda de todos aqueles que nasceram em Portugal e querem ver Portugal cada vez maior e cada vez mais próspero.»

\* \* \*

Cerca das 16 horas, o Chefe do Estado e membros da sua comitiva perante as mesmas manifestações de carinho e simpatia registadas à chegada, partiam de regresso a Lisboa, onde o comboio viria a chegar às 18 horas.

Encerrava-se, assim, mais um capítulo novo da vida, em permanente renovação, dos Caminhos de Ferro Portugueses.



# Um êxito espectacular

## a realização dos XIV Jogos Desportivos Ferroviários

Reportagem de ANTERO FERNANDES

Com o patrocínio da C. P., F. N. A. T., C. A. T. n.º 313, «Boletim da C. P.», Governo Civil de Santarém e Câmara Municipal do Entroncamento, organização do Grupo Desportivo dos Ferroviários, orientação da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses e a colaboração das equipas representativas dos ferroviários de Lisboa, Campanhã, Barreiro, Figueira da Foz, Sernada do Vouga e Entroncamento, realizaram-se, no período de 22 a 27 de Junho, na progressiva e laboriosa vila do Entroncamento, no novo Pavilhão Gimnodesportivo do Centro de Formação do Pessoal, os tradicionais «Jogos Desportivos Ferroviários», com esta a 14.ª edição, cujo êxito se pode classificar de verdadeiramente espectacular, fulgurante mesmo.

Com efeito, o importante e movimentado certame decorreu, desde o início até ao seu termo, dentro dum ambiente de extraordinário entusiasmo e animação, sendo os encontros disputados com invulgar interesse e vigor por todos os atletas e seguidos com desusado calor pela numerosa assistência que, durante todas as sessões, encheu por completo o excelente pavilhão, apesar da sua vasta capacidade.

Pode dizer-se, sem receio de se cair no exagero, que toda a populosa vila, apesar de dispor de muitas outras diversões (cinema, festejos populares, bailes, cafés, etc.) viveu com crescente alegria e transbordante entusiasmo esta verdadeiramente sensacional e surpreendente edição dos «Jogos Desportivos Ferroviários».

Não restam dúvidas que a principal finalidade — aliás, única — que reside nestas realizações (autênticas manifestações de franca e sincera confraternização e de sólida amizade entre todos os ferroviários) foi ampla e perfeitamente alcançada, pelo que todos (dirigentes, organizadores, atletas, clubes e o público) devem sentir-se de parabéns e satisfeitos.

«Aqui — salientou o sr. dr. Neto de Carvalho, ilustre presidente do nosso Conselho de Administração, no decorrer do seu brilhante discurso — não há vencedores, nem vencidos, mas sim apenas presença, disputa, desporto, vitalidade, competição, amizade».

E, se a abertura do certame constituiu, sob todos os aspectos, um êxito de assinalar, admirável, com vivas, palmas, discursos, música, foguetes e morteiros, o seu en-



Durante um encontro de ténis de mesa da prova feminina

cerramento pode classificar-se de verdadeira apoteose, verdadeiramente retumbante, de beleza, de jornada, em resumo, de autêntica consagração.

E, para que a cerimónia se tivesse revestido de tão grande brilhantismo e lusimento, muito contribuiu, sem dúvida, a presença amiga e bem significativa de altas individualidades civis, militares e da C. P., o que deve ter constituído, além do mais, poderoso estímulo para os organizadores, na medida em que lhes terá transmitido força, ânimo e coragem para novas iniciativas e realizações.

Entre muitas figuras de destaque, salientamos a presença dos srs. secretário de Estado das Comunicações e Transportes, eng. Oliveira Martins; D. Bernardo de Mesquita, governador civil de Santarém; comandante militar do Entroncamento, tenente-coronel Macedo; presidente da Câmara Municipal local, Eugénio Dias Poitout; D. Misael Peres Arroio, chefe do Departamento de Planeamento da V. O. da RENFE e esposa; dr. Neto de Carvalho, brig. Almeida Fernandes, coronel Fernando Valença, eng. José Alfredo Garcia e dr. Sequeira Braga, o primeiro, presidente do Conselho de Administração e os restantes administradores da nossa Empresa; major Mário Costa e eng. Espregueira Mendes, respectivamente, antigo administrador e director-geral honorário da C. P.; dr. Fernando Amaral, presidente da F. N. A. T.; dr. Ferraz Oliveira, presidente da Caixa de Previdência dos Ferroviários; dr. Vieira dos Santos, chefe dos Serviços Administrativos da Caixa de Previdência; eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; eng. Belém Ferreira, director da Exploração; dr. Correia Vicente, director do Departamento do Pessoal; eng. Lopes Guerra, chefe da Região Centro; dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas; engs. Matos Torres, Oliveira Santos, Joaquim Subtil, Campos Macedo, dr. Chaves Brilhante, srs. Luís Andrade Gil e Correia da Fonseca, todos funcionários superiores da nossa Empresa; Manuel Mota, presidente da União Desportiva dos Ferroviários, etc.

Presentes também os nossos prezados camaradas de redacção José de Matos Serras e Eduardo O. P. Brito e a menina Maria de Lurdes Borges, Rainha dos Ferroviários de Portugal.

No último dia de jogos, o programa compreendia, entre outros, um número de grande sensação: nada mais, nada menos do que um Portugal-Espanha, em basquetebol, entre as selecções ferroviárias de ambos os países, encontro que, como facilmente se calculará, estava a ser aguardado com extraordinário interesse, expectativa e... nervosismo, o que, diga-se de passagem, se aceita perfeitamente... Sempre se tratava de um Portugal-Espanha... Calorosamente saudadas por uma assistência admi-

ravelmente entusiasta, as equipas entregaram-se à luta com enorme vontade. A partida, renhida e equilibrada, foi disputada dentro dum ambiente de grande emoção e a oscilação permanente do marcador, ora funcionando para um lado, ora para o outro, mais ajudava a criar um clima de autêntico «suspense». Ao fim e ao cabo, porém — nem de propósito! — o tempo regulamentar chegou com as equipas em igualdade: 45-45, resultado, aliás, que se nos afigura perfeitamente justo e certo, a traduzir o nítido equilíbrio observado ao longo do movimentado e disputadíssimo encontro.

Procedeu-se, pouco depois, à distribuição dos prémios em disputa, cerimónia que foi muito aplaudida, especialmente no momento em que surgiu a equipa espanhola a receber o seu excelente troféu, logo seguida do desfile de todos os atletas — cerca de uma centena — que participaram no certame.

Após estas cerimónias, seguiu-se um almoço de confraternização, no decorrer do qual os srs. Manuel Mota, dr. Neto de Carvalho, Eugénio Dias Poitout e, por fim, o secretário de Estado das Comunicações e Transportes, eng. Oliveira Martins, fizeram, entre outras, vibrantes e calorosas afirmações de fé nos destinos da nossa Empresa, fazendo votos para que, no próximo ano, se voltem a realizar os Jogos Desportivos dos Ferroviários se possível ainda com maior amplitude e projecção.

À noite, com o ginásio a registar nova enchente — proporcionando impressionante aspecto, realizou-se um animado sarau de variedades, programa organizado pela F. N. A. T., com artistas de grande categoria e orientado pelo conhecido locutor Fernando Correia.

Por fim, à equipa espanhola — aliás, muito simpática — que já havia sido distinguida com algumas lembranças regionais e várias manifestações de carinho e apreço, foi oferecido um passeio pela Nazaré, Alcobaça, Batalha e Fátima, regressando, à noite, no «Lusitânia-Expresso», visivelmente encantada e alegre ao seu país.

## Nomes, resultados e classificações

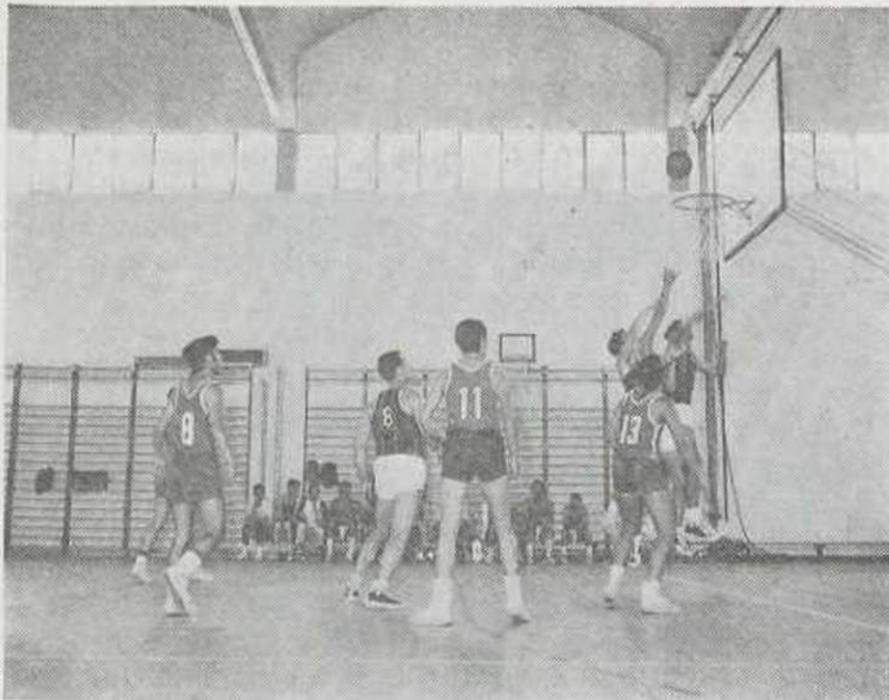
A seguir se indicam os resultados registados, classificações e respectivos componentes das equipas:

### Atletismo, prova de 1000 m

1.º, Libertino Perna Torta (Barreiro), 2 m 43 s; 2.º,



Um aspecto de uma das provas de atletismo



Animada fase de um encontro de basquetebol

Armando Coelho dos Santos (Entroncamento), 2 m 43 3/10 s; 3.º, António Jesus Ferreira, 2 m 45 s; 4.º, Vítor Manuel Ribeiro Bacelar (ambos de Campanhã), 2 m 45 5/10 s e 5.º, Joaquim Velhinho Fragoso (Lisboa), 2 m 47 s.

Por equipas: 1.ª, Campanhã, 10; 2.ª, Barreiro, 8; 3.ª, Entroncamento, 6; 4.ª, Lisboa, 4 e 5.ª, Figueira da Foz, 2 pontos.

### Prova de 2500 m

1.º, Armando Coelho dos Santos (Entroncamento), 7 m 33 s; 2.º, Amílcar Freitas Ferraz (Entroncamento), 7 m 35 s; 3.º, Agostinho Manuel do Couto (Campanhã), 7 m 37 s; 4.º, Joaquim Velhinho Fragoso (Lisboa), 7 m 38 s e 5.º, Joaquim Bugalho Pinho (Figueira da Foz), 7 m 40 s.

Por equipas: 1.ª, Campanhã, 10; 2.ª, Entroncamento, 8; 3.ª, Barreiro, 6; 4.ª, Lisboa, 4 e 5.ª, Figueira da Foz, 2 pontos.

### Estafeta 4×400 m

1.ª Equipa: Barreiro, 3 m 44 s (L. R. Ferreira, João Silva, José Santos Fonseca e Libertino Perna Torta).

2.ª Equipa: Entroncamento, 3 m 46 s (José Santos Novo, João Luís Matos Vermelho, Álvaro Carvalho Silva e Armando Coelho Santos).

3.ª Equipa: Campanhã, 3 m 52 s (Fernando Pereira, Agostinho Couto, Vítor Bacelar e António Ferreira).

4.ª Equipa: Lisboa, 3 m 56 s (Fernando Tavares Sousa, José Maria, António Tripa e Joaquim Velhinho Fragoso).

5.ª Equipa: Figueira da Foz, 3 m 59 s (Manuel Pereira Pinto, Armando Jesus Verão, José Leal Alves Casção e Joaquim Bugalho Pinto).

6.ª Equipa: Sernada, 4 m 10 s (Jorge Moreira, Arménio Cunha, Vítor Moreira e Carlos Santos).

### Classificação geral

1.ª, Campanhã, 26; 2.ª, Barreiro, 24; 3.ª, Entroncamento, 22; 4.ª, Lisboa, 12; 5.ª, Figueira da Foz, 6; e 6.ª Sernada, 2 pontos.

No conjunto das provas, Armando Coelho dos Santos (Entroncamento) foi o que obteve melhores resultados.

Estes torneios foram orientados pelo sr. Joaquim da Costa Andrade.

### Basquetebol

Resultados: Entroncamento, 30-Figueira da Foz, 20; Campanhã, 48-Lisboa, 29; Figueira da Foz, 27-Campanhã, 52; Lisboa, 10-Barreiro, 91; Barreiro, 70-Figueira da Foz, 25; Campanhã, 50-Entroncamento, 31; Figueira da Foz, 32-Lisboa, 33; Entroncamento, 39-Barreiro, 71; Lisboa, 27-Entroncamento, 39; Barreiro, 65-Campanhã, 26.



O secretário de Estado das Comunicações e Transportes, eng. Oliveira Martins — antigo administrador da C. P. — entregando um dos troféus

## Classificação final

1.º, Barreiro; 2.º, Campanhã; 3.º, Entroncamento; 4.º, Lisboa e 5.º, Figueira da Foz.

Alinharam:

*Pela equipa do Barreiro:* Manuel de Sousa, William Almeida, José Valente, Mário Barão, José Almeida, José Carvalho, Herlander Simões, José Caixeiro, Carlos Maria e Rui Pacheco.

*Pela equipa de Campanhã:* Abílio Serafim, Felisberto, Viseu, Joaquim Oliveira, Joaquim Xavier, Fernando Pinto, Valverde, Carlos Soares, Serafim Ferraz, Manuel Real e Armindo Ferreira.

*Pela equipa do Entroncamento:* Adelino Seragoila, Amílcar Ferraz, António Martins, António Baeta, José Geraldo, José Penteado, António Domingues, José Fernandes, José Bernardo e Manuel Romão.

*Pela equipa da Figueira da Foz:* António Girão, Herminio Domingos, José Castelhana, Eduardo Ribeiro, José Mesquita, António Campos, António Tarrafa, Armando Verão, António Ladeira, José Fernandes e José Amílcar.

*Pela equipa de Lisboa:* José Lucas Pinto, Fernando Dias, José Abreu, Barradas, M. Matos, Pão Mole, Corona, Fernando Sousa, Joaquim Fragoso e Júlio Tripa.

*Alinharam pela selecção portuguesa:* Manuel Sousa, José Valente, Simões, Carlos Maria e Pacheco (todos do Barreiro); Felisberto e Viseu (Campanhã); Pinto (Lisboa), Domingos (Figueira da Foz) e Ferraz, Martins e Domingues (Entroncamento).

Pela equipa espanhola foram utilizados os seguintes elementos: Fernando Sanchez (Madrid), Luiz Lopez (Valência), José Lorente (Bilbau), António Peñuela (Madrid), Luiz Gonzalez (Valladolid), Guillermo Alonso (Alcazar), Antonio Abengonça (Cidade-Real) e Constantino Barrefon (Alcazar).

Dirigiram todos os encontros de basquetebol, com agrado de todas as equipas concorrentes, os srs. Ângelo Salgado e Carlos Rodrigues, da Comissão de Árbitros de Lisboa.

## Ténis de mesa

Resultados: Entroncamento, 5-Sernada, 0; Sernada, 2-Campanhã, 5; Lisboa, 3-Equipa mista (feminina), 0; Barreiro, 5-Sernada, 0; Campanhã, 1-Entroncamento, 5; Equipa mista, 3-Entroncamento, 0 (feminina); Sernada, 1-Lisboa, 5; Entroncamento, 5-Barreiro, 0; Lisboa, 5-Entroncamento, 0 (feminina); Lisboa, 1-Entroncamento, 5; Barreiro, 5-Campanhã, 4.

## Classificação

1.º, Entroncamento; 2.º, Lisboa; 3.º, Barreiro; 4.º, Campanhã e 5.º, Sernada.

Alinharam pela equipa do *Entroncamento:* Francisco Seragoila, Lignelo do Carmo Cardoso e Armando Antunes Ferreira; pela do *Barreiro:* Sim-Sim, Eduardo Dias e Vítor Correia; pela de *Campanhã:* Mário Novais, Arlindo Cardoso e José Araújo; pela de *Lisboa:* eng. Batalha Jardim, Diogo Silva, António Duarte e Fernando Bandeirinha e pela equipa de *Sernada:* Arménio Cunha, António Moreira e Carlos dos Santos.

Em equipas femininas, venceu a turma de *Lisboa*, que apresentou a seguinte constituição: Romana Freitas, Maria Irene Bandeirinha, Maria Camila Matos Marques e Eulália Raposeira. Por sua vez, o *Entroncamento* apresentou: Maria Manuela Fagulha, Maria de Jesus Silva Rebelo e Maria da Luz Semedo.

Campeões individuais: Diogo Ferreira da Silva e Romana Freitas, ambos de Lisboa.

Em ginástica, exibiram-se, com muita graça e perfeição, as classes feminina da Escola Industrial do Entroncamento, sob a superior orientação da prof.ª D. Maria Helena e masculina da Escola de Aprendizes das Oficinas do Entroncamento.

Resta acrescentar que o certame decorreu com admirável desportivismo, correcção e disciplina, pormenor que, por ser de grande importância, gostosamente salientamos.



O presidente do Conselho de Administração da C. P., dr. Neto de Carvalho, enalteceu o significado dos Jogos Desportivos Ferroviários



O administrador coronel Ferreira Valença falando no acto de abertura dos Jogos Desportivos Ferroviários

# Foi inaugurado um pavilhão gimnodesportivo

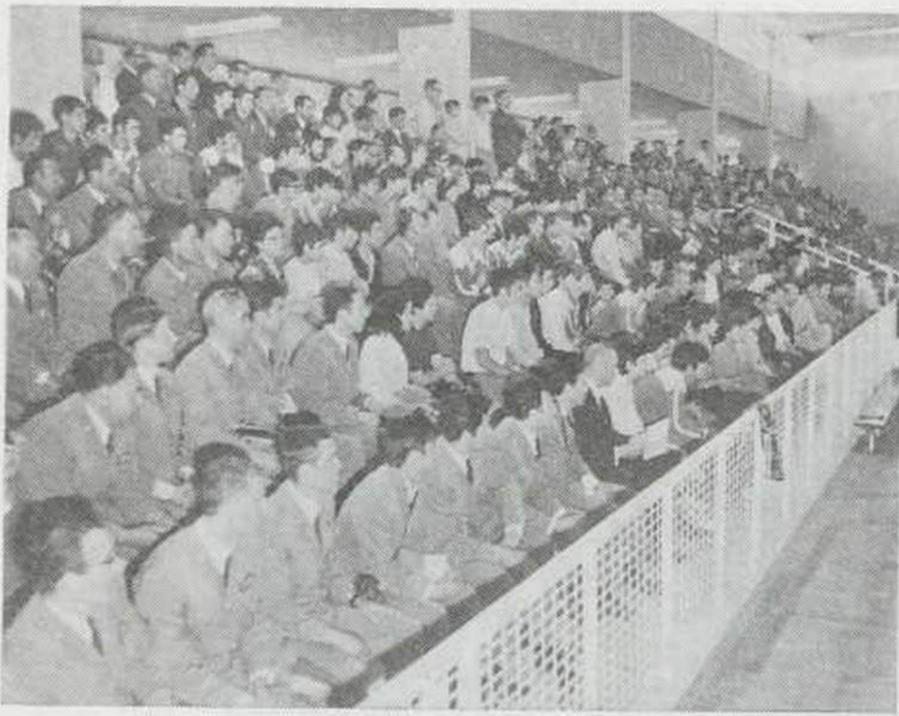
**no decorrer duma cerimónia que se revestiu  
de grande brilhantismo**

Integrado na abertura dos «XIV Jogos Desportivos Ferroviários», importante certame que se realizou no período de 22 a 27 de Junho, foi inaugurado, na vila do Entroncamento, no grandioso aglomerado de instalações desportivas que estão a ser edificadas precisamente junto ao nóvel e imponente Centro de Formação do Pessoal (a «Universidade», como já é conhecido), um pavilhão gimnodesportivo, obra verdadeiramente grandiosa e gigantesca e que só foi possível graças ao interesse, carinho e empenho que a nossa Empresa, numa admirável tentativa de acompanhar o grande e fulgurante progresso que, de uma maneira geral, se verifica em todas as actividades do País, está a dispensar ao seu pessoal, procurando, além duma

formação e preparação mais sólida, perfeita, cuidada e actualizada, tornar, fundamentalmente, a acção desse pessoal mais eficaz, valorizada, eficiente e aproveitada, o que, em síntese, significará superior rendimento e melhor produção. Trata-se, portanto, dum importante empreendimento de largo alcance no triplo plano económico-técnico-social.

Obra, na verdade, grandiosa e importante que, além de tudo o mais, muito valorizará e beneficiará a juventude local e, naturalmente, a própria vila, cujo património desportivo acabou de ser notavelmente valorizado e enriquecido.

Ficou, assim, concretizada uma velha e legítima aspiração de todos os desportistas locais, mas tão grandioso melhoramento, importa salientar, só foi



Um aspecto da assistência que enchia literalmente o amplo recinto

possível devido à acção que a C. P., sobretudo nos últimos anos, está a desenvolver a favor do seu pessoal e, claro está, do desporto, que, naturalmente, lhes ficarão imensamente gratos e reconhecidos

Amplo, moderno, desafogado e de linhas modernas, o pavilhão está preparado e apetrechado com o mais completo e moderno material desportivo, para, além da realização de actividades de educação física, cultural e recreativa, a prática de várias modalidades desportivas, tais como basquetebol, ténis de mesa, voleibol, ginástica, futebol de salão, etc. e dispõe ainda, independentemente das mais modernas instalações sanitárias, bar, etc., de um imponente e surpreendente auditório, com capacidade para 300 lugares, essencialmente destinado à realização de conferências, colóquios, palestras, projecções, etc. E, num prazo mais ou menos curto, como se deseja, estão previstas, integradas no magnífico parque desportivo, as construções de modernos campos de futebol, voleibol, basquetebol, ténis e uma piscina, pelo que o Entroncamento — vila, aliás, extraordinariamente progressiva e laboriosa — poderá orgulhar-se de dispor dos mais completos e importantes conjuntos de instalações desportivas existentes no nosso País.

Para já, a vila festejou um momento de extraordinária euforia e satisfação com a inauguração do pavilhão gimnodesportivo, cerimónia que decorreu com muito entusiasmo e brilho e a que assistiram, além de muito povo, várias individualidades civis, militares e religiosas, que, em discursos vibrantes,

puseram em foco a importância da obra realizada e fazendo votos para que os «Jogos» decorressem com elevado espírito desportivo, procurando unir e fortalecer ainda mais os laços de amizade que ligam entre si as gentes ferroviárias.

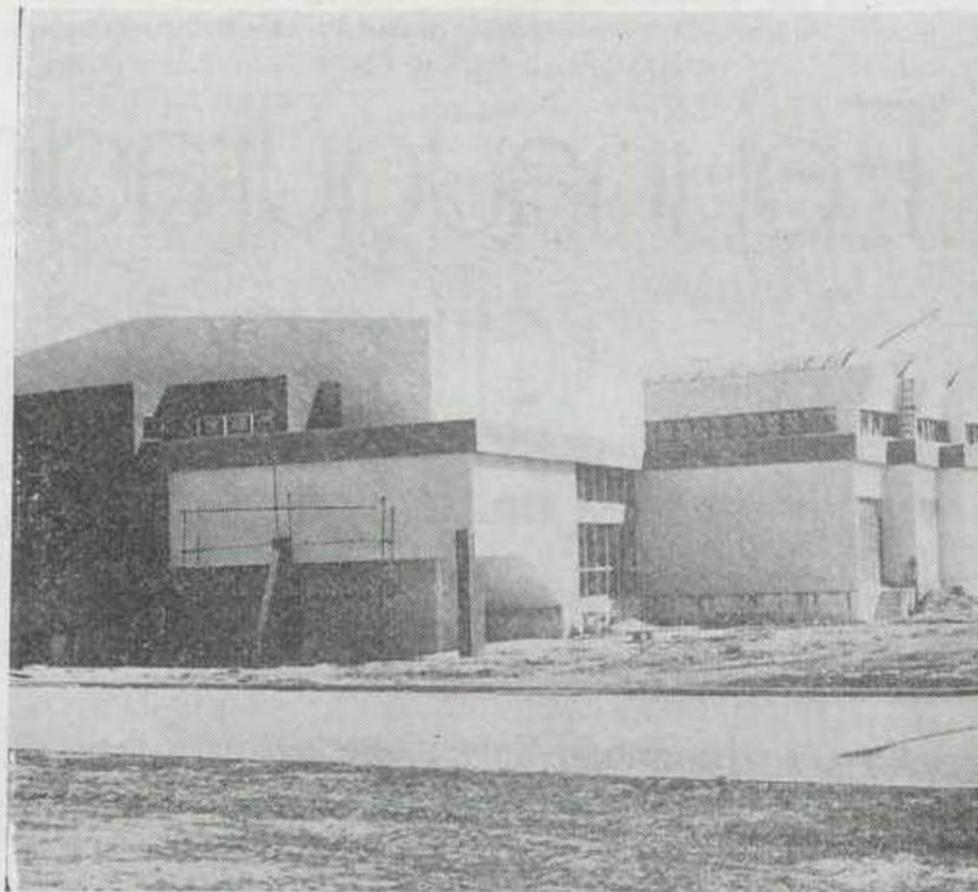
Em representação da C. P., estiveram presentes os administradores coronel Ferreira Valença e eng. José Alfredo Garcia; eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; eng. Belém Ferreira, director da Exploração; eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário; engs. Oliveira Santos, Campos Macedo, Matos Torres e Joaquim Subtil, das oficinas locais, etc.

Anotámos ainda as presenças do presidente da Câmara Municipal local, sr. Eugénio Dias Poutout; do comandante militar do Entroncamento, tenente-coronel Macedo; do padre Carlos Leonel; do sr. Manuel Mota, presidente da União Desportiva dos Ferroviários, etc.

Seguiu-se a abertura dos XIV Jogos Desportivos Ferroviários e o desfile de todos os atletas participantes no movimentado certame, acontecimento a que, noutra local, nos referimos, mais em pormenor.

Abrilhou as cerimónias a excelente Banda do Clube Ferroviário de Portugal, regida pelo cap. Marques Campos.

ANTERO FERNANDES



Vista exterior do pavilhão inaugurado no Entroncamento

NO ENTRONCAMENTO

# Cursos modernos para gente de todas as culturas

Reportagem de António de Araújo

Não é tarefa nada fácil programar cursos para indivíduos que trazem uma formação de base meramente empírica e formação escolar muito reduzida.

Certo que, nestes cursos, onde predomina o ensino prático a escolaridade não é argumento absolutamente essencial, embora se reconheça que é um precioso auxiliar.

Como há-de ensinar-se, certos rudimentos de teorias se o aluno lê mal e assimila do mesmo modo?

Esse aspecto foi previsto e importa preencher essa lacuna pois ela é necessária à total compreensão das lições que serão ministradas.

Caso contrário, haveria que tentar um outro método que chocaria os próprios instruídos pois mais os assemelharia a diminuídos físicos do que a pessoas válidas que vêm credenciadas por vários anos de experiência na sua profissão.

E aqui importa acrescentar um esclarecimento: a C. P., consciente de que o mundo, o seu «mundo», como o das empresas progressivas, caminha, em marcha acelerada, para uma especialização, quer que os seus agentes se especializem nas tarefas que lhe são confiadas.

Deseja mais: quer que os seus profissionais saibam fazer, mas que compreendam as razões por-

O autor da reportagem falando com o monitor Luís Marques da Silva



que o fazem, factor duma valia que, à primeira vista, pode parecer supérflua, mas que na realidade compreende a verdade fundamental de tanto dinheiro gasto com este tipo de aperfeiçoamento.

Dissemos, em artigo anterior, que este capital investido — e não é pouco — prometia para a Companhia uma rentabilidade que estava fora de dúvidas.

O primeiro beneficiado será o público mas, por repercussão, o segundo será a Companhia pois verá, automaticamente, afastados certos problemas que chegam a ser autênticos quebra-cabeças.

É fácil chamar indivíduos para tomarem conhecimento de pequenos pormenores que encontram todos os dias? É.

Mas a questão tem outros ângulos que veremos seguidamente.

### O monitor Luís Marques da Silva fala-nos de si e dos cursos

Foi na sala de música que encontramos um cantinho para conversarmos.

O sr. Marques da Silva é funcionário da C. P. desde 1943 e monitor desde 1962.

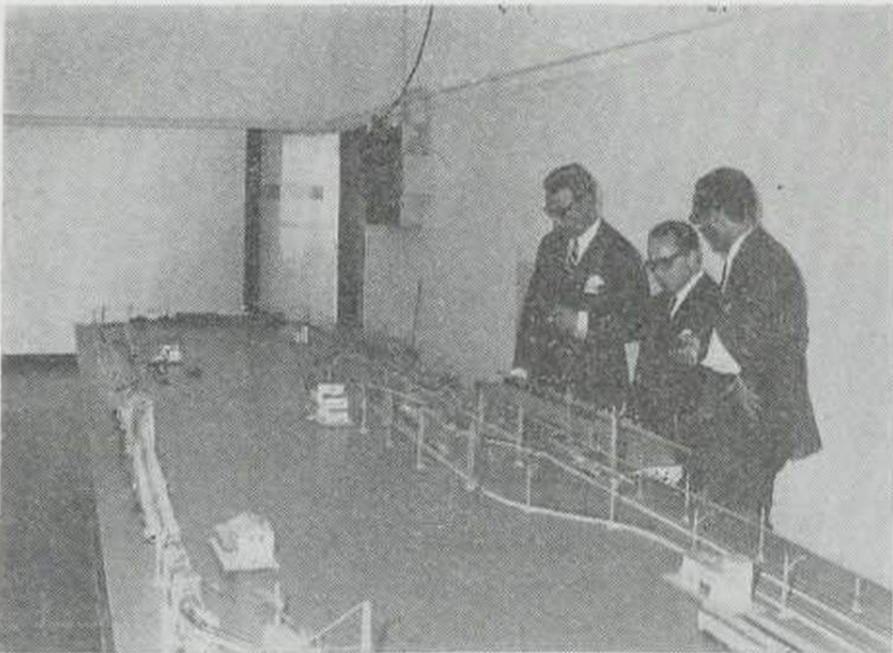
Chamado para prestar serviço no Centro, ele que é de Tomar e hoje tem a família no Entroncamento, tem feito um pouco de tudo, característica comum a vários professores e monitores que não regateiam esforços para que o Centro seja, de facto, aquilo que todos ambicionam.

Não foi difícil adivinhar que o sr. Marques da Silva era, naquela casa, simpática a todos os títulos, uma espécie de auxiliar sem funções definidas, pois tanto lhe importava auxiliar o director como os professores e os monitores.

Era o que se pode chamar um homem capaz de se adaptar a qualquer situação naquele Centro que mostrou conhecer desde a primeira hora.

De todas as tarefas de que se tem ocupado pareceu-nos que a do Movimento era a que mais o atraía ou a que mais o ocupava naquela casa.

É fácil pôr a falar um homem, quando a maté-



A estação da Amadora transformada num brinquedo...



Para o monitor José Maria Alegre, os motores Diesel são o seu «hobby» preferido

ria em discussão tem para o interlocutor o seu atractivo.

Foi o nosso caso. Se o tema era Movimento pois então iríamos falar dele, certos de que, tudo quanto houvesse sobre a matéria seria tratado com todo o carinho. E foi.

Perguntámos ao sr. Marques da Silva que pessoal se ocupava nesse sector.

Foi pronta a resposta. Disse-nos que, com efeito, no chamado Movimento se ocupa todo o pessoal de estação, desde os inspectores, chefes de estação, factores, agulheiros, capatazes, serventes, pessoal dos comboios, incluindo o inspector, os fiscais, condutores e guarda-freios, até aos revisores.

Homem mentalizado pelo ensino para as coisas eminentemente práticas quis, ele próprio, fazer-nos uma demonstração do que era o Movimento.

### A estação da Amadora transformada num brinquedo...

Leitor amigo, a afirmação que encima o texto não é partida. Eu vi, com efeito, sobre uma mesa de pouco mais de dois metros, reproduzida em miniatura, a estação da Amadora até Santa Cruz de Benfica.

Melhor, naquele brinquedo de criança eu vi, uma reprodução fiel da linha de Sintra, desde Queluz até ao apeadeiro citado.

Certo, como ando sempre, de que as coisas nunca acontecem por acaso, nem mesmo os erros, quis saber porque razão era a Amadora e circunvizinhanças, modelo para instrução dessa parte chamada Movimento.

O instrutor Marques da Silva, compreendeu as minhas razões, confirmou que, de facto o que se encontrava reproduzido ali era a estação da Amadora e acrescentou: ao elaborar este modelo, procurámos reproduzir todas as circunstâncias que se podem apresentar, na prática, a um homem que vem para este Centro preparar-se para enfrentar os problemas do Movimento. A Amadora apresenta

o caso curioso dum tráfego intenso; problemas de mudanças de linha, de agulhas; de sinalizações; de movimento intenso de passageiros e mercadorias.

Depois desta explicação teórica e tal como faz aos seus alunos, pôs os comboinhos em movimento.

Mas antes, advertiu-nos: parece um brinquedo e, para nós, nesta hora é-o de facto. Mas não julgue que os estagiários pensam o mesmo. Pelo contrário, este brinquedo, para eles, é uma espécie de fantasma que os aterroriza.

Eles sabem que, na verdade, esta estação é comandada por botões. Mas carregar num botão errado pode provocar um choque de comboios, um desastre de grandes proporções, uma série de atrasos que se repercutirá em outros atrasos e milhares e milhares de protestos por parte do público.

Daí as razões porque este brinquedo não é das coisas mais agradáveis aos instruendos!

### **A C. P. seria mais admirada se a sua orgânica fosse melhor conhecida**

Ao admirar aquela miniatura da estação da Amadora, combinada com outros troços de via simples, de pontes, passagens de nível e outros pormenores para os quais os homens do Movimento devem estar preparados, em qualquer altura, uma coisa me chamou a atenção: os sinais.

Como utente da linha de Sintra, eu havia constatado que, sempre que havia uma alteração do tráfego, motivada por avaria ou outro caso fortuito, os comboios ditos rápidos, não paravam, na verdade nas estações nem nos apeadeiros, mas paravam no intervalo dos mesmos.

Aquilo, para mim e para quantos viajam nesta linha de grande movimento, parecia-me uma barbaridade.

Eu aceitava que um comboio se atrasasse. Que o da frente obrigasse os da retaguarda a uma marcha moderada, aconselhável por prudência. O que me custava a aceitar era que os sinais se encontrassem todos, mas absolutamente todos, com luz vermelha.

Porque é que a C. P. — pensava eu — em casos como estes, não manda abrir os sinais, depois de aconselhar aos maquinistas uma marcha cautelosa?

Foi naquele brinquedo que eu descobri o busílis. Relato-o aqui porque uma crítica, neste campo, é a maior injustiça que se pode fazer à Companhia.

E aí vai a primeira verdade: não é a C. P. quem manda pôr os sinais vermelhos. É o próprio comboio.

Segunda verdade: não é a C. P. que manda encerrar as passagens de nível. É o comboio.

Com efeito — eu testemunhei-o — o comboio, logo que passa num sinal, muda-o automaticamente de verde para vermelho. E se uns escassos metros adiante parar, o sinal vermelho mantém-se enquanto o comboio não chegar ao sinal seguinte.

Se assim não fosse, havia o perigo de um com-

boio qualquer, com o sinal verde, prosseguir na sua marcha acelerada e ir chocar com a retaguarda dum comboio avariado em qualquer troço.

O sinal vermelho, portanto, indica que, à frente do sinal, perto ou distante, a via se encontra ocupada.

Se acontecer, como tem acontecido, que entre a Amadora e Campolide, haja quatro ou cinco comboios à espera do sinal verde, nesse momento todos os sinais apresentarão a cor vermelha.

O mais curioso é que, no preciso momento em que o comboio passa o sinal, muda-o para vermelho mas, se à frente, houver uma passagem de nível accionada automaticamente, a cancela fecha momentos antes do comboio passar e abre automaticamente também, logo que o comboio tenha passado.

Portanto, leitor amigo, se o comboio, ao sinal vermelho ou amarelo parar, não dê por perdido esse tempo. Se ele não existisse, se o comboio rápido em que viaja não parasse para recomeçar em marcha lenta, poderíamos ter aí a razão dum acidente de grandes proporções.

Para concluir a descrição desta sala aonde nos conduziu o monitor Luís Marques da Silva, resta acrescentar que também ali se podem ver todos os acessórios pertencentes a uma estação, desde o escaparate onde se assinala a hora da partida do próximo comboio a uma bilheteira completa.

É, na verdade, um «mundo» didáctico interessante, tão perto da realidade quanto o pode sonhar o engenho humano.

### **Cursos de formação e concursos de promoção**

No primeiro encontro que tivemos com o chefe do Centro, eng. Pereira de Almeida perguntámos, muito intencionalmente, quais eram os cursos que presentemente se encontravam em funcionamento.

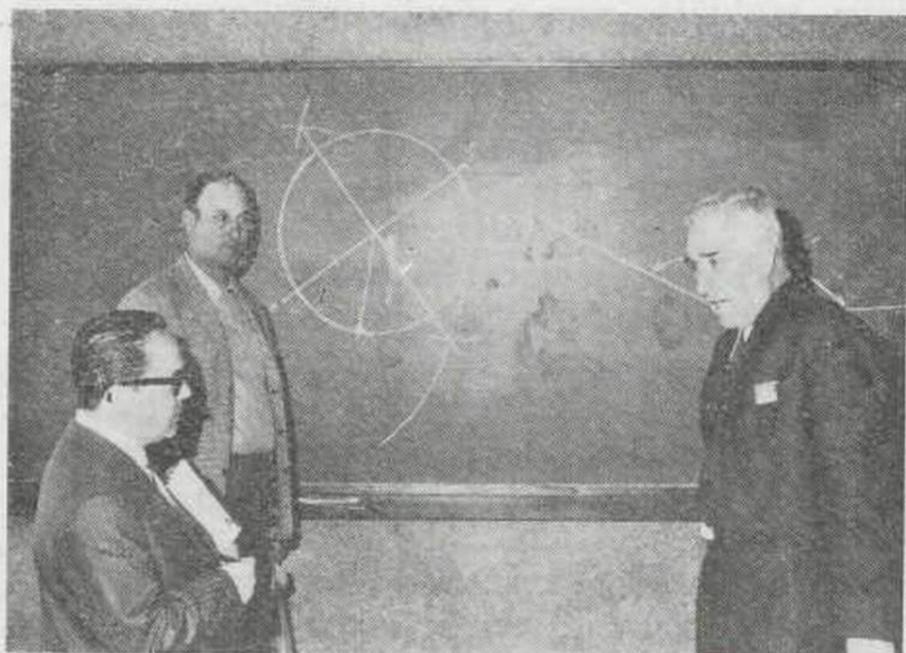
O eng. Pereira de Almeida, com a amabilidade de sempre, puxou dum mapa e foi-nos ditando:

- cursos de praticante de factor (aperfeiçoamento)
- curso para electricista geral
- curso para revisores de material circulante
- curso de formação de serviço Diesel
- curso de formação de maquinistas U. T. E. e tractores Sentinel
- curso de subchefes e chefes de distrito
- curso de chefes de maquinistas
- curso de chefes de lanço
- curso de subinspectores de movimento

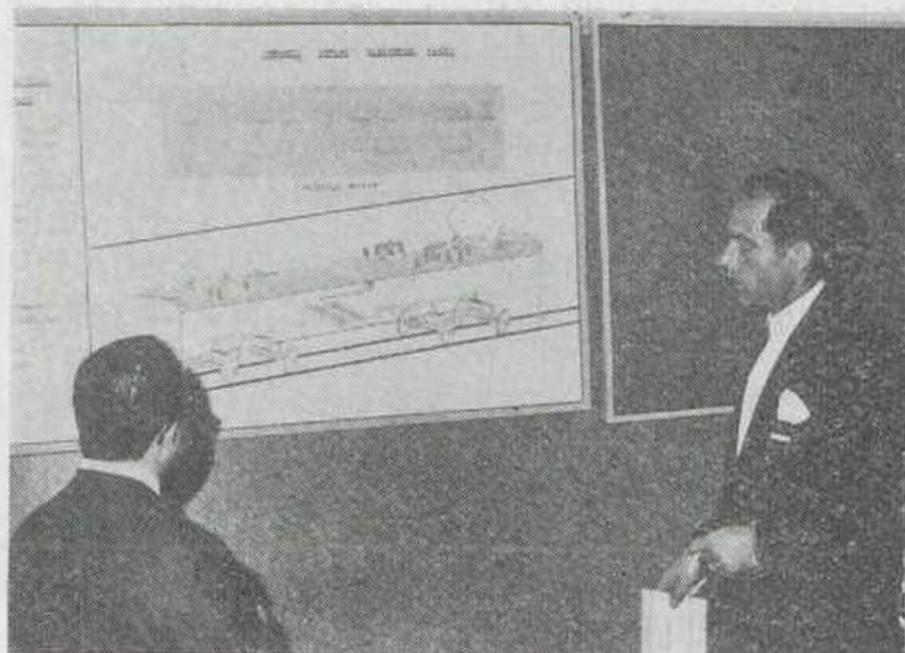
Conforme as normas da moderna pedagogia, os cursos funcionam em turmas que não excedem, em regra, quinze estagiários.

No Centro, de seis em seis meses, programa-se a organização dos cursos, por especialidades.

A duração de cada curso depende da especiali-



O monitor Joaquim José de Brito numa aula do curso de chefes de lanço



A frente do curso de maquinistas das U. T. E., o monitor João José Bernardo

zação. Há cursos que demoram uma semana e outros que podem prolongar-se até catorze meses.

Ainda a propósito dos cursos de aperfeiçoamento, o profissional, terminado aquele, segue para o seu serviço. Algum tempo decorrido, a autoridade hierárquica de que depende, informará se o ex-estagiário beneficiou com o curso que lhe foi ministrado.

Embora seja cedo para tirar ilacções, até agora, as informações de serviço são francamente positivas pelo que a C. P. pode dar por bem aplicado o seu investimento.

Outra nota curiosa que pude observar foi a seguinte: o estagiário, vindo do Norte, do Centro ou do Sul do País, empregado já da C. P. parece beneficiar, de verdade, com o contacto que é forçado a estabelecer com outros colegas.

Nota-se, aqui, a influência benéfica do sentimento da família ferroviária.

Sob a protecção da mesma Companhia, os seus empregados tomam consciência da dimensão imensa que ela tem, do seu papel, do seu alcance, em prol do público.

Os ensinamentos também contribuem para isso.

### Uma visita às aulas em funcionamento

Após o almoço, voltámos ao Centro onde nos aguardava o monitor Luís Marques da Silva que nos acompanhou às salas onde se ministravam as aulas.

Era sexta-feira — preveniu-nos o sr. Marques da Silva — e em todas elas, iríamos encontrar os alunos na elaboração dum ponto escrito, através do qual mostram até que ponto assimilaram a matéria ministrada na semana anterior.

A nossa visita começou pela sala número quatro, destinada ao curso de electricidade geral, a cargo do monitor José Pereira da Cunha.

Presentes na sala quinze alunos. Reparei neles e verifiquei a disparidade de idades. Oscilavam entre os 18 e os 58 anos mas não havia barreiras provocadas pela idade.

Todos estavam conscientes do papel que desem-

penhavam no Centro, do que, com aquele curso, pretendia a C. P.: torná-los mais aptos para o exercício da sua profissão, ou melhor mais conscientes, porque esclarecidos, daquelas práticas rotineiras que talvez há muitos anos vêm exercendo sem saberem bem porquê.

O mais velho desta turma era o sr. Trindade, um homem com cinquenta e oito anos que se não envergonhava dos de dezoito que se encontravam a seu lado e ainda sentia em si, forças suficientes para competir com os novos.

Quando o fitámos teve um sorriso. Era uma antevisão do sucesso que prometia a si mesmo pois se ele estava ali, num curso de aperfeiçoamento, por certo já se tinha evidenciado como um bom profissional.

Este estágio, ao que me informaram tem a duração de cinco semanas.

O material didáctico é excelente. Não faltam projectores, gravuras, artigos de trabalhos práticos que, no geral, a maioria dos alunos já conhece.

A imagem, aqui como nos outros cursos, em lições teóricas, fala por si.

### Um monitor autodidata em mecânica Diesel

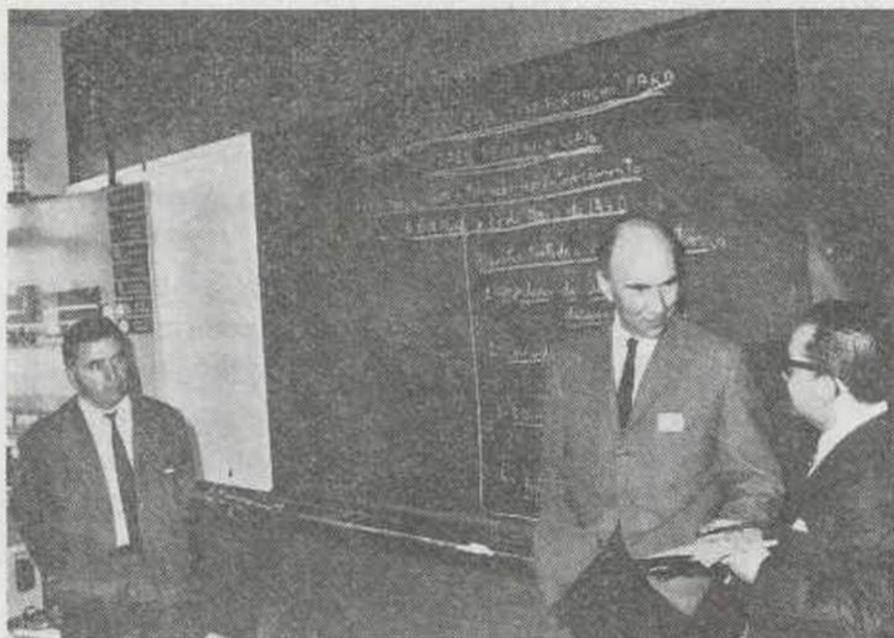
Na sala cinco fomos encontrar, como monitor dos cursos de mecânica Diesel, José Maria Alegre.

Conforme nos confessou tudo o que diga respeito a motores Diesel é o seu «hobby» preferido.

Antigo contramestre nas Oficinas da Figueira da Foz, foi chamado ao Centro para exercer as funções de monitor na sua especialidade onde, pelo que tivemos oportunidade de verificar, se sente inteiramente à vontade.

No seu curso há catorze alunos que vão estar aos seus cuidados durante cinco semanas. Depois, outros voltarão, para o mesmo aperfeiçoamento.

No quadro, um modelo em corte dava aos alunos a ideia aproximada do que se passa dentro dum motor Diesel, desde a admissão, à compressão e à explosão.



Os técnicos Mendes da Silva e Álvaro António Maia, regem o curso para chefes de maquinistas

No meio da sala, uma mesa mostrava peças autênticas dum motor daquele tipo.

Êmbolos com ranhuras de vários feitios, cambotas, aparelhos de medida, uma amálgama enfim, de coisas úteis para um conhecimento perfeito dessa vida semi-misteriosa que se processa dentro dum motor, graças à inteligência humana.

O sr. José Maria Alegre pega nas peças como numa relíquia sagrada. Depois, como a lição versava sobre viscosidade dos óleos, possivelmente destinados à lubrificação, mostrou-nos dois tubos, com óleos diferentes, dentro dos quais, dois pequenos sólidos, por acção da gravidade, demoravam mais ou menos tempo a chegarem ao fundo.

Saí inteiramente convencido de que estes operários da C. P., nas várias oficinas espalhadas pelo País, mais do que aperfeiçoar os conhecimentos que já possuíam, vão passar a admirar esse monstro sagrado que é o motor Diesel, tão grande é o calor com que o mestre fala dele e o desvenda perante os seus alunos...

### Curso de chefes de lanço

O monitor, Joaquim José de Brito, também antigo chefe de lanço, apresenta-nos a sua classe, constituída por quinze alunos.

Funciona na sala dez este curso que tem a duração de três meses.

Quisemos saber o que era um chefe de lanço, quais as suas funções e onde eram recrutados estes alunos.

O sr. Joaquim José de Brito, tão simpático como os seus colegas monitores, lembrou-nos que um chefe de lanço, recrutado, em geral, nos chefes de distrito, é, como estes, indivíduo que superintende nas obras de conservação e renovação da via.

Tem o seu quê de curioso este curso porque tanto a conservação como a renovação duma via férrea, embora à primeira vista pareça tarefa fácil, não o é na prática.

Pude confirmá-lo, logo de entrada pois no

quadro verifiquei que a matéria incluía geometria, não muito elementar.

O monitor foi mais longe e disse-nos que o curso compreendia ainda certos conhecimentos de levantamentos topográficos, essenciais à abertura de novas vias, à simplificação do perfil de certas curvas.

A distinção entre chefes de lanço e chefes de distrito, para além do carácter distintivo que lhe impõe a hierarquia, distingue-se ainda pela área abrangida por cada um deles e pela importância do movimento na via que pode ser simples, dupla, electrificada, etc.

Se a memória não me traiçoa, estes homens estão destinados a tomarem a responsabilidade do estado dum troço de via que anda pelos cinco quilómetros e pode ir até quinze ou vinte.

Uns, terão que calcorrear esta distância, periodicamente, dando instruções ao pessoal ao seu cuidado. Outros irão fazê-lo em meios mais modernos.

Saí mais convencido da importância dos parafusos numa via!

### Maquinistas das U. T. E. e das Sentinel

Na sala número sete, encontrava-se o monitor, João José Bernardo, ministrando o curso de maquinistas de Unidades Triplas Eléctricas, a doze alunos.

Durante oito semanas, tantas quantas a duração dos cursos, os estagiários assimilam conhecimentos vários, quer no que respeita às U. T. E., que são os comboios de três carruagens, iguais aos que circulam na linha de Sintra, quer quanto a essas pequenas máquinas azuis que se vêem em número razoável, na estação de Campolide, denominadas tractores Sentinel, pois é essa a marca que ostentam.

É vasta a matéria deste curso pois abrange conhecimentos de física, mecânica, electricidade, catenárias, U. T. E. e Sentinel.

Para melhor se entender o funcionamento dos cursos teóricos desta sala, cumpre adiantar que, no Centro funcionam dois sectores que são como que infra-estruturas comuns a todos os cursos. São as salas de desenho e de carpintaria.

Se determinado curso necessita dum desenho, dum gráfico, dum organigrama, dirige-se à sala citada e ali é elaborado o que se pediu.

Na carpintaria fazem-se, igualmente, pequenos modelos, com fins didácticos.

Tive oportunidade de apreciar uma carruagem motora, perfeitamente desenhada, encontrando-se o desenho colado sobre um suporte de madeira. Qual não foi o meu espanto quando o monitor, num movimento simples, tirou da carruagem um bocado do desenho e deixou à vista outro desenho, precisamente o motor. Este, por sua vez, decompunha em outras pequenas peças, como num jogo de paciência.



O sr. Eugénio Poitout, recebendo o jornalista no seu gabinete de trabalho

É neste desenho-paciência que o aluno começa a apreciar, primeiro por fora e depois por dentro, todo o «recheio» duma carruagem motora destas U. T. E.

Quando o aluno for ver um modelo autêntico já sabe onde estão as peças fundamentais.

### Curso de maquinistas-chefes

Na sala seis fui ver o curso para chefes de maquinistas que, se não estou em erro, se realiza pela primeira vez.

Sob a orientação do monitor, Álvaro António Maia e do seu colega Mendes da Silva, quinze alunos, seguem as lições atentamente.

Curiosa esta classe, pois todos eles são já maquinistas da C. P., com várias dezenas de anos de serviço, um deles com nada menos do que trinta e quatro.

Os bons serviços prestados credenciaram-nos a todos para virem a ser promovidos a chefes de maquinistas, lugares de responsabilidade e de grande importância para a vida da Companhia, ano a ano asoberbada com um aumento constante de tráfego de passageiros e mercadorias.

Compreende este curso uma etapa teórica de sete semanas, um estágio de duas semanas e, finalmente, os exames de aproveitamento e promoção.

Nota curiosa: alguns destes maquinistas serviram ou servem ainda (no Norte apenas), as velhas locomotivas a vapor, com todas as incomodidades inerentes às mesmas.

Outros, serviram as mesmas locomotivas em períodos que são hoje considerados de heroísmo, como aquele tempo em que os comboios foram forçados a trabalhar a lenha.

Esses «heróis» dos velhos tempos, ao depararem com os seus colegas mais novos, não deixam de ter um reparo para a comodidade que lhes criou a técnica dos tempos modernos.

No entanto, apesar da técnica, o curso exige trabalho e dedicação.

Estes alunos chegaram a maquinistas principais e, nisso, revelaram as duas qualidades citadas. A promoção, portanto, não deve estar longe.

### Alguns minutos com Eugénio Poitout

Antes de nos retirarmos, pudemos visitar ainda as salas onde decorriam os concursos para factores de terceira e de inspectores de exploração.

O ambiente era de exames e nós que também fizemos exames e não foram poucos, não quisemos, por muito tempo, distrair a atenção de quem tanto dela precisava naqueles instantes que parecem séculos.

Voltámos ao edifício onde se encontram os serviços administrativos para nos despedirmos do eng. Pereira de Almeida e trocamos algumas impressões com o chefe dos serviços administrativos, Eugénio Poitout.

O sr. Poitout — que é o presidente da Câmara Municipal do Entroncamento — é uma pessoa encantadora, de trato fino, cordial, acessível a todos.

Começou por nos dizer que era apenas chefe de escritório, embora na verdade, exerça as funções de chefe dos serviços administrativos do Centro, desde a sua criação.

Tinha, portanto, algo para nos dizer sobre a história daquele Centro e nós aproveitámo-la.

Como a conversa é como as cerejas, recuámos no tempo e fomos parar nas origens do seu nome e no do Entroncamento.

Pacientemente, o sr. Eugénio Poitout disse-nos que pertencia a uma geração de ferroviários pois já seu avô servira sua Majestade, quando se pensou em lançar o caminho de ferro em Portugal.

Francês por nascimento, seu avô, Eugene Poitout, servira na Alemanha donde viera para Portugal trabalhar no caminho de ferro, então nascente entre nós.

Seu pai foi igualmente ferroviário e como o «micróbio» pegou ele é também ferroviário.

E, a propósito do caminho de ferro, aproveitou a oportunidade para nos explicar a origem etimológica do termo Entroncamento, as razões porque é terra de ferroviários e porque foi que o Centro se ergueu ali e não noutra local.

Segundo a descrição que nos fez o sr. Poitout, o lançamento do caminho de ferro em Portugal teve defensores mas teve igualmente detractores.

Lá fora, onde o progresso, então, tinha raízes mais profundas do que por cá, aventavam-se hipóteses mais ou menos disparatadas, entre elas, algumas que ficaram célebres, como a da impossibilidade dum transporte dessa natureza numa superfície côncava como a da Terra que fatalmente faria descarrilar todos os comboios do Mundo; os incêndios que as faúlhas ateariam nas searas, com risco de porem o orbe todo em chamas; o desemprego em massa que levaria aos meios de transporte existentes.

A história do sr. Poitout sobre o Entroncamento insere-se um pouco na mentalidade da época: o caminho de ferro era um perigo; o comboio era um concorrente que importava afastar já que se não podia destruir.

À medida que a rede ferroviária se ia alargando, mesmo contra a vontade duns tantos, verificou-se a necessidade de instalar nas imediações de Torres Novas ou mesmo em Torres Novas, um ponto de apoio que servisse de base para futuros alargamentos da mesma rede.

Torres Novas era um centro comercial florescente e rejeitou o caminho de ferro; Vila Nova da Barquinha, em iguais condições, se não melhores, fez o mesmo.

Escolheu-se um ponto intermédio, o local onde hoje se situa a estação.

Não eram pacíficos os hábitos daquela gente, devido a desentendimento de autoridades concelhias que se reflectiam nos próprios habitantes.

E havia habitantes, nesse tempo, que diziam que dormiam com a cabeça na Barquinha e os pés em Torres Novas e vice-versa.

As rivalidades entre habitantes dos dois concelhos revelavam-se em múltiplos aspectos.

Como uma espécie de terra de ninguém, esse local foi escolhido para aí instalar a primeira comunidade ferroviária, ainda incipiente.

Depois de várias vicissitudes, o local chamado Entroncamento porque o era de facto de terrenos pertencentes a dois concelhos rivais, acabou por ser considerado freguesia, graças ao marechal Gomes da Costa que assim quis premiar o apoio dos ferroviários dessa região, transformando-se em concelho, mercê do esforço dum outro ferroviário chamado José Duarte Coelho.

Hoje, o concelho do Entroncamento é o de maior densidade populacional, depois da sede.

O sr. Poitout, depois de nos ter certificado de que o Entroncamento é obra de ferroviários, desde os seus primórdios, falou-nos de si.

Disse-nos que estava na Companhia desde 1923 e que acompanhou a ideia do lançamento dum Centro de Aperfeiçoamento Profissional desde os começos.

Um dos problemas surgidos era o da localização que veio a resolver-se a favor do Entroncamento, dadas as condições que reunia, depois de Lisboa.

A ideia nasce em 1967. Seguem-se facilidades para cedência do terreno que vem a ser adquirido

por três mil contos, embora outras parcelas, mais tarde compradas tivessem custado mais de mil contos.

E a obra nasceu, depois dum investimento de cerca de trinta e seis mil contos. Neste momento, ela serve exactamente, cento e noventa e cinco alunos.

### A Escola de Adultos

Trata-se dum edifício igualmente moderníssimo, que ainda não entrou em funcionamento.

Porque o nome pode induzir em erro, esclarecemos que esta escola se destina a recrutar pessoal para as oficinas da C. P.

Os futuros operários têm uma aprendizagem de dois anos e se o aproveitamento for bom são promovidos a operários.

Trata-se dum escola ao nível regional, porquanto há outras noutros pontos.

Os aprendizes serão, normalmente, jovens residentes no Entroncamento que concorrem a fim de virem a trabalhar nas oficinas ali instaladas.

### As instalações gimnodesportivas

Como afirmámos anteriormente, encontra-se em funcionamento, apenas a primeira fase do Centro.

A segunda fase começou com a inauguração, recente, das instalações gimnodesportivas.

Vimo-las e em comparação com outras a cuja inauguração também assistimos, podemos afirmar, sem receio, que se trata de instalações modelares, sob todos os aspectos.

Não constitui isto novidade para o pessoal do Centro porquanto, pessoas ligadas aos meios desportivos já o haviam afirmado, anteriormente, memo ainda antes da conclusão das obras.

No Pavilhão Gimnodesportivo há, ainda, um anfiteatro com capacidade para cerca de trezentas pessoas se a memória nos não atraiçoa, que servirá para conferências e projecção de filmes com carácter cultural ou recreativo.

Mas será muito mais vasta esta segunda fase, pois ela compreenderá ainda campos de jogos e uma piscina.

O conjunto, depois de devidamente arranjado, terá em vários pontos, em recantos ajardinados, algumas daquelas máquinas velhas e pequeninas a que chamavam «Ratinhas».

Desse modo, visitantes e estagiários lembrar-se-ão a cada momento da realidade que os une: a família ferroviária portuguesa.

# A variante de Beja

por José da Silva

Inspector de trens e revisão

Quando surge a ideia de modificação ou alteração da estrutura duma obra, já realizada há longos anos, não é difícil admitir a hipótese dum reconhecimento de que algo nessa obra está errado, ou porque na origem do seu planeamento se tivessem interposto diversas dificuldades que o impediram de corresponder ao traço duma mais lógica directriz, ou porque hoje se terá concluído não satisfazer as aspirações e necessidades económico-sociais duma época lançada na esteira de espantosos progressos tecnológicos, que vão transformando radicalmente velhos sistemas e rotineiros processos de vivência na vida dos povos, impondo, contra todos os movimentos de «estagnação» ou retrocesso, uma nova e luminosa face à existência do Homem.

Estamos a querer referir-nos à incongruência existente no traçado da via férrea que constitui a entrada e saída da estação de Beja e que obriga a inevitável manobra de inversão de máquina a todos os comboios que ali chegam e partem, além do manifesto inconveniente de alterar a formação de todas as suas composições, muito especialmente as dos comboios de mercadorias, e consequentemente ao troço de linha conhecido por «Variante de Beja», que foi planeado com o objectivo de eliminar aquela anomalia.

A linha variante a que nos estamos a referir, a qual foi começada a construir e quase concluída há cerca de 20 a 25 anos, começa um pouco à frente da agulha de saída da estação de Beja, para o lado de Moura, logo a seguir a uma «passagem superior» e se estende ao longo da cintura da cidade, passando pela povoação de Penedo Gordo, subúrbio da urbe alentejana, através de terrenos de semeadura, ao largo da estação de Represas, até às pro-

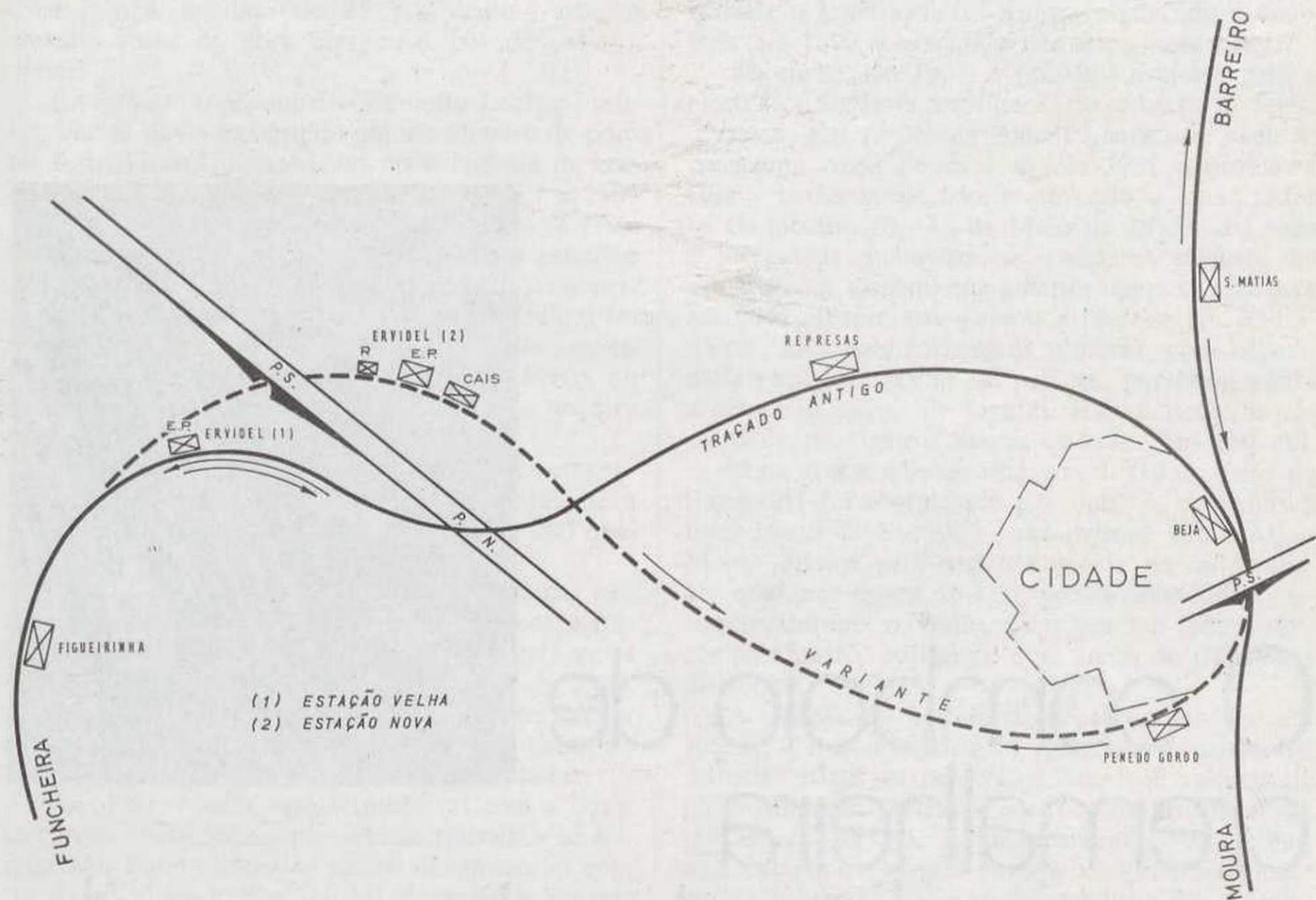
ximidades da estação de Santa Vitória-Ervidel, e aí ficou, quêda e imutável, até o presente, a ser consumida pela inexorável ferrugem do tempo, falseando assim a finalidade com que foi concebida e até se prestando ao equívoco dos espíritos menos informados de que a sua não conclusão teria obedecido ao reconhecimento de que o projecto estaria errado, portanto sem um útil e prático objectivo, tão longo foi o abandono a que a sua construção foi votada.

Não é nosso intento escarpelizar a «bactéria retrógrada» que minou e retardou durante dois decénios e meio a realização dum projecto que se impunha como uma necessidade imediata. São aspectos dum passado que não nos interessa recordar, porquanto, se o pretendêssemos evocar, tal intento implicaria o agitar de algumas figuras e factos que praticamente já pertencem a esse passado.

Importa-nos tão somente explicar a importância e utilidade dum plano que consistiu na modificação do traçado da linha férrea no mencionado ponto.

\* \* \*

Achamos natural que uma boa parte dos ferroviários em serviço na rede do Sul, e até nas redes do Centro e do Norte, tenham, por isto ou por aquilo, ouvido citar a «Variante de Beja», mas sem que possuam a menor ideia do seu significado e posição topográfica. Entendemos, por isso, que, a par dos argumentos demonstrativos das suas vantagens, se tornaria útil e interessante a explanação dum «croquis» que dê uma ideia, tanto quanto possível aproximada, do planeado traçado a que foi dado aquele nome.



\* \* \*

No que respeita à estação de Beja, os seus antigos métodos de trabalho e processos de execução de serviço sofrem profunda alteração benéfica, até aqui espartilhados pelo condicionalismo imposto por um traçado defeituoso da linha férrea, que dava à estação uma única «porta» de entrada e saída de comboios, com a obrigatoriedade de inversão de máquinas aos comboios em trânsito e da difícil e trabalhosa alteração das suas composições. A estação de Beja ganha assim outra dimensão dum valor mais lato e de harmonia com a importante cidade alentejana que serve. Podemos até adiantar que com o traçado agora inaugurado, considerando a criação da nova estação de Penedo Gordo, o Caminho de Ferro passa a servir melhor, e com um melhor aproveitamento de tráfego, a vasta população da cidade, plenamente merecedora, desde há muito, como capital do Baixo Alentejo, de tão relevante melhoramento nas suas vias de comunicação.

Quanto à estação de Santa Vitória-Ervidel, são também bastante notórias as vantagens que lhe trará o novo traçado da Variante. Começemos por nos referir à posição topográfica das linhas da estação, colocadas em acentuada depressão do terreno

(em cova) e por consequência com ambas as entradas em pendente. A acrescer a este acidente geográfico de monta, sucede ainda que a agulha de entrada do lado de Beja é antecedida de curva, a contrastar com o enfiamento em contra-curva das linhas da estação. Desta situação têm resultado inconvenientes e dificuldades na execução do serviço, como seja a falta de visibilidade dos sinais, tanto de dia como de noite, durante as manobras dos comboios de mercadorias de composições longas, quebras de engates por dificuldades no arranque daqueles comboios, etc. A estação nova, pelo contrário, virá a beneficiar da posição das suas linhas em patamar, de nível aproximado, supomos, com o perfil de linha das suas entradas, eliminando, desta feita, as dificuldades e inconvenientes apontadas no caso da estação velha, incluindo o desaparecimento da própria «passagem de nível», situada junto à agulha de entrada do lado de Represas, substituída pela «passagem superior» relativa à linha da Variante.

Finalizando esta nossa despretenhosa crónica, aguardemos que o novo traçado de linha, a que se deu o nome de «Variante», confirme no futuro as vantagens, nos parece que sob todos os aspectos, provenientes da importante rectificação da linha de rumo dos comboios frente à estação de Beja.

# O comboio de cremalheira mais inclinado do mundo



por Vasco Callixto

O «Pilatos», símbolo da bela cidade de Lucerna, na Suíça, é uma montanha cujo ponto cimeiro se eleva a 2132 metros de altitude. Além da imponência e do fascínio das suas paisagens, este «último andar» da região do lago dos Quatro Cantões orgulha-se, muito justamente, dos seus meios de transporte, autênticos prodígios da engenharia. Com efeito, o «Pilatos», possui o comboio de cremalheira mais inclinado do Mundo (48 %) e, ainda, o teleférico mais longo da Europa (5 km).

O Monte Pilatos, cujo nome provém do facto de, segundo a lenda, ter sido lançado, num dos seus lagos, o cadáver de Pôncio Pilatos, que se decidira confiar a uma montanha selvática, para se pôr termo ao seu poder maléfico, é uma montanha imensa e majestosa, dominando a encantadora panorâmica que rodeia Lucerna. Explorado desde há muito pelos mais ousados montanhese, a partir da segunda metade do século passado, começou a ser visitado pelas mais ilustres personalidades, que subiam os escabrosos caminhos em

dorso de mulas, expondo-se a todo o momento a um perigo iminente.

Um dos primeiros visitantes ilustres que o «Pilatos» recebeu, foi Ricardo Wagner, que alcançou o cume da montanha, pela primeira vez, em 1852, ali voltando diversas vezes. No hotel «Pilatus-Kulm» conserva-se ainda o piano de que o grande artista se serviu para compor. Jornada gloriosa, foi a da rainha Vitória de Inglaterra, em 1868, levando consigo oito pessoas do seu séquito, numa ascensão de impressionante lentidão, que o pintor Zelger fixou numa tela plena de romantismo. Ao hotel «Bellevue», construído em 1859, acolheu-se a soberana inglesa. A rainha D. Maria Pia de Portugal e a rainha Margarida de Itália foram também hóspedes daquele velho hotel.

Aumentando sem cessar o número de visitantes, as autoridades de Lucerna pensaram facilitar o acesso ao «Pilatos», construindo um caminho de ferro de montanha. O projecto foi elaborado — uma linha com 8,750 quilómetros de extensão e

uma rampa máxima de 25 por cento — mas o elevado custo da obra obrigou a pôr de parte a ideia.

Entretanto, o engenheiro Eduardo Locher Freuler, que já havia construído grande número de pontes ferroviárias, inventou um novo sistema de cremalheira. Chamado a Lucerna, entre 1883 e 1884 elaborou um novo projecto para o caminho de ferro do Monte Pilatos, que reduziu a metade a extensão da projectada linha e aumentou a inclinação máxima para 48 por cento (!). A concessão federal foi dada em 1885 e em 29 de Março de 1886 constituiu-se a «Sociedade do Caminho de Ferro do Monte Pilatos», iniciando-se os trabalhos no mês seguinte.

Com a colaboração de vinte engenheiros e agentes técnicos o eng. Freuler dirigiu pessoalmente a construção, em que se ocuparam cerca de 200 operários suíços e 600 italianos.

Em 27 de Agosto de 1888, pela primeira vez, uma locomotiva transportou alguns técnicos e jornalistas ao cume do «Pilatos». A exploração regular da nova linha iniciou-se em 4 de Junho de 1889. A grandiosa montanha, até então só acessível a pessoas robustas e decididas, passou a estar ao alcance de todos quantos desejassem visitá-la.

As obras, porém, não terminaram com a construção da linha férrea, pois outros trabalhos se impuseram. Foram erguidos muros de protecção contra as avalanches e quedas de pedras, abertas galerias e túneis, elevaram-se os muros de sustentação e preparou-se o cume rochoso, para aí se

instalar o hotel «Pilatus-Kulm», começado a construir em 1890 e concluído três anos mais tarde.

Seguiu-se, em 1905, o primeiro projecto para a electrificação deste revolucionário caminho de ferro. Todavia, por razões de ordem financeira, nada se conseguiu nessa época e só em 1931 o problema veio a ser reconsiderado, removendo-se então todos os obstáculos. Em 15 de Maio de 1937, com toda a solenidade, inaugurou-se o sistema eléctrico no «Pilatos». A viagem, que anteriormente se realizava em 70 a 80 minutos, passou a fazer-se em 30 minutos; as novas carruagens motoras, com capacidade para transportar 40 pessoas, passaram assim a dispor de mais oito lugares. Ràpidamente, o número de passageiros anuais cifrou-se em 150 mil.

Mais recentemente, este prodigioso meio de transporte foi completado por outro — o teleférico mais longo da Europa — que permite o acesso ao Monte Pilatos pela vertente oposta da montanha, em qualquer época do ano, proporcionando ao visitante, durante o Verão, subir por um lado e descer pelo outro, utilizando dois meios de transporte diferentes.

A estação de partida do teleférico situa-se em Kriens, a 3 quilómetros do centro de Lucerna. Na primeira parte do percurso utilizam-se cabinas de quatro lugares, podendo, em caso de afluência, ser postas em serviço, simultaneamente, 94 cabinas, que efectuem a viagem em meia hora. Na segunda parte do percurso, que se desenvolve sobre falésias rochosas e escarpados contornos, são utilizadas cabinas de 40 lugares.

## CONCURSO DAS «ESTAÇÕES BEM CUIDADAS»

Durante os meses de Agosto e Setembro do corrente ano decorrerá o Concurso das «Estações Bem Cuidadas», ao qual são admitidas todas as estações e apeadeiros da rede geral.

Os prémios são concedidos considerando as estações e apeadeiros que revelem:

- Mais gosto e cuidado na ornamentação floral e sua manutenção.
- Melhor arranjo e limpeza das instalações das estações e apeadeiros, incluindo nomeadamente, as instalações sanitárias e os dormitórios do pessoal quando integrados no conjunto.

Por cada Região são atribuídos três prémios monetários dos seguintes valores:

1.º Prémio	5 000\$00
2.º »	4 000\$00
3.º »	2 000\$00

Além dos prémios monetários serão ainda atribuídas, em cada Região, menções honrosas até o limite máximo de dez.

Duas menções honrosas, conquistadas em anos consecutivos, equivalerão a um 3.º prémio monetário atribuído independentemente do 3.º prémio anual.

A um dos três conjuntos considerados em primeiro lugar pelas Regiões, será ainda atribuído um prémio especial de 4 000\$00.

As Regiões proporão, até 15 de Outubro, as estações e apeadeiros que consideram merecedoras dos prémios monetários e de menções honrosas.

Os prémios monetários serão distribuídos, relativamente a cada conjunto (estação ou apeadeiro), pelo pessoal encarregado de cuidar do arranjo floral e da limpeza das instalações referidas.

A distribuição dos prémios será feita, até ao fim de cada ano, em data e local a indicar oportunamente.

# O pequeno cantor



Foi na linha de Sintra, por alturas de Santa Cruz, que ele, iludindo a vigilância do fiel picotador de bilhetes, entrou na minha carruagem de segunda.

Vinha precedido dos acordes duma melodia cujo refrão era mais ou menos isto: «fiar-se nos homens... é crer no diabo».

Este refrão, como o pude confirmar mais tarde, serviu de pau para toda a colher, ou melhor, serviu de lâmina de dois gumes, porque, mudado o sexo, o mesmo cantor, no breve espaço de vinte e quatro horas, talvez para agradar a gregos e troianos, passou a equiparar as mulheres ao «anfitrião do Inferno».

Enfim... ele era um cantor.

Descrevê-lo é um pouco difícil, na medida em que a raça não era muito definida.

Magro, quase esquelético, muito mal vestido mas muito bem servido daquela imundície que mostra um corpo inimigo da água a qualquer temperatura, de tez morena, mais parecia um cigano.

Dizer que cantava bem, seria um exagero, para mim que odeio, por princípio, a exploração da infância, mesmo que essa exploração seja feita na melhor das melodias.

Mas que ele cantava... isso era um facto que eu tive a oportunidade de verificar.

O «meu» comboio dirigia-se para o Rossio e, no percurso, eu tive oportunidade de estudar a «vocalização» musical deste cantor de palmo e meio.

Não cantava mal. Talvez influenciado pelo cinema, talvez pela música radiofónica, ele esganiçava-se todo para fazer sair da sua garganta, um nadinha rouca, aquela música, com uma letra que, por ser popular, era do agrado geral.

À medida que ia atirando para o ar, abafadas com as naturais trepidações da composição, as suas melodias ia estendendo a mão e arrecadando, numa das algibeiras das suas calças pobres, as moedas que os ouvintes lhe iam oferecendo.

De cabeça, fiz as minhas contas, por alto, muito por alto, e cheguei à conclusão de que só nessa carruagem, ele devia ter metido à conta de receita, uns vinte ou trinta escudos.

Aquele negócio — pensei — não era mau.

Ainda antes de atingirmos Campolide, o pequeno cantor saiu, talvez para ir explorar os sentimentos auditivos, aqueles que levam directamente ao coração, dos pobres utentes diários da C. P.

Passaram-se dias e ou porque ele tivesse mudado os seus hábitos na escolha dos comboios, ou porque eu houvesse mudado acidentalmente os meus, preferindo composições que me fizessem chegar mais cedo ao local das minhas ocupações, não o vi.

O que é certo é que, depois dum curto prazo de ausência, que nem sequer foi de saudade, eu voltei a encontrá-lo, precisamente no mesmo comboio em que o havia visto a primeira vez.

O reportório tinha, entretanto, sido alterado

ligeiramente, como se o seu director artístico, resolvesse, de repente, mudar de canções para não enfastiar os apaniguados.

A mesma voz, esganiçada, a mesma preocupação de imitar servilmente o «Joselito», pequeno herói-cantor do cinema que fez andar à roda de entusiasmo, a cabeça de muitas almas boas.

Depois deste, tive ainda mais alguns encontros com o pequeno cantor dos comboios semi-cheios, aqueles precisamente, que lhe poderiam render algo que se visse.

Não posso garantir se passaram duas ou três semanas depois destes concertos improvisados, mas o que é certo é que, após estes contactos, deixei de o ver.

O revisor enfastiou-se, pensei eu e resolveu expulsar este artista a pedido dos utentes.

Possivelmente, a tarefa deixou de ser rendosa porque o auditório reagiu negativamente, pensei, de novo.

O que era certo, certinho, era que o pequeno cantor deixara de cantar.

Para mim e, certamente, para a maioria dos utentes, esta ausência cotava-se pelo alto preço com que se compra o silêncio, quando a vida anda carregada de problemas.

Foi um alívio.

Varreu-se-me da memória a existência deste pequeno cantor até que, um dia, iam passados já muitos dias, ouvi na carruagem uma conversa sobre esse pequeno artista.

Dois senhoras respeitáveis falavam dos vários malefícios que atormentavam os pais e os filhos.

Castigava-se com adjectivos duros, certos espectáculos considerados delectérios para as crianças que entravam nos limiares daqueles anos que prenunciavam uma semi-maturidade consciente.

E veio à baila esse pequeno cantor.

Quando a conversa chegou a este ponto, eu que passo os momentos da viagem ocupado com as múltiplas preocupações a meu cargo, apurei o ouvido, não por espírito de bisbilhotice, mas com a única curiosidade de confirmar se os meus sentimentos condiziam com os das outras pessoas.

Sim, porque essas pessoas, forçosamente, foram ouvintes desse pequeno cantor.

Do muito que ouvi, consegui joeirar o seguinte: uma senhora, talvez mãe, talvez avó, teve pena do pequeno.

E numa das audições, deu-lhe a moeda do costume e aproveitou esse simpático gesto para o chamar.

Depois, fez-lhe uma proposta muito honesta: oferecia-se para lhe arranjar um emprego, um emprego de futuro, como aprendiz de mecânico, algures, em Lisboa.

O miúdo, ou porque sentisse, na sua desventurada mocidade, que o cantar não era futuro para ninguém, ou porque as suas aspirações de artista o impelisses para uma tarefa mais consentânea

com as necessidades do dia de hoje em que a mendicidade, mesmo a cantar, é condenada, falou à mãe.

E, uns dias mais tarde, em novo encontro com a benemérita senhora que lhe oferecera emprego, oferta que ele à «priori» aceitara, disse:

«Sabe, a minha mãe não quer que eu me empregue. Aqui ganho mais e a minha mãe e o meu pai, que estão em casa, já contam com este dinheiro todos os dias».

A respeitável senhora, talvez avó indignou-se.

Respondeu que ele era já um homenzinho e não podia nem devia estar escravizado à deliberação chula duns pais preguiçosos.

O rapazinho compreendeu e numa atitude muito educada agradeceu os conselhos — mercadoria barata entre nós — e foi embora.

Nunca mais apareceu. Entre o canto e o trabalho, parece que optou por ir cantar para outro lado!...

por António de Araújo



DR. LOBO ALVES

Passou recentemente à situação de reforma, a seu pedido, o director de Departamento, dr. Álvaro Lobo Alves, licenciado em Ciências Económicas e Financeiras. Admitido na Companhia em Março de 1929, ascendeu sucessivamente a várias categorias, tendo sido promovido a chefe dos Serviços Gerais da Exploração em Janeiro de 1944, a economista-chefe de Departamento do Pessoal em Julho de 1967 e a director de Departamento em 30 de Dezembro de 1969.

Entre várias funções que desempenhou citam-se as de chefe da 1.ª Zona da Instrução Profissional, delegado da Companhia na Comissão Corporativa dos Ferroviários, presidente de júri de exames, tendo sido, em Abril de 1954, destacado para prestar serviço na Administração a fim de colaborar em trabalhos em curso relacionados com a Gestão do Pessoal. Desempenhou, também, algumas importantes comissões de serviço no estrangeiro.

O sr. dr. Lobo Alves, distinguido várias vezes com elogios e louvores, primou sempre pela integridade do seu carácter que o norteou durante a sua carreira na procura de soluções justas e humanas, sem esquecer os interesses da Empresa.

De trato afável e dotado de vasta cultura, o dr. Lobo Alves granjeou a amizade de quantos tiveram oportunidade de com ele contactar.

A sua vida profissional constitui exemplo de dedicação e de competência.

O *Boletim da C. P.* recorda com gratidão a colaboração que durante os anos de 1930 e 1940 lhe prestou o dr. Lobo Alves e endereça-lhe os votos sinceros pelas suas felicidades na sua nova situação, votos estes que são, certamente, os de todos os seus colegas e amigos.

# Nomeações e promoções

## A contar de Maio do corrente ano

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, Joaquim Baptista do Amaral Rêlha.

A CONTABILISTA DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — a Contabilista praticante, Maria Celina Pereira.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Inspector de secção de exploração, Luís Marques da Silva.

A ADIDO TÉCNICO PRINCIPAL — o Inspector de tracção, António Eusébio Comprido.

## A contar de Junho do corrente ano

A OPERÁRIO DE 4.<sup>a</sup> CLASSE — o Operário eventual, Armando Ferreira Francisco.

A SERVENTES DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — os Eventuais,

José Rodrigues Belchior, Gabriel Amado Carvalho, José Alberto Pereira de Freitas, António Nunes Monteiro e Albérico Augusto Veiga.

## A contar de Julho corrente

A MATEMÁTICO PRINCIPAL — o Matemático de 1.<sup>a</sup> classe, dr. Artur José da Silva.

A ENGENHEIROS PRINCIPAIS — os Engenheiros de 1.<sup>a</sup> classe, Francisco António Carapinha, Luís Manuel de Oliveira Santos, Alfredo de Sousa Costa, José Luís Batalha Jardim, José Carlos de Oliveira Pereira, Emídio José Assis Barbosa e José Arriscado Nunes de Oliveira.

A ECONOMISTA PRINCIPAL — o Economista de 1.<sup>a</sup> classe, dr. José Gonçalves de Pina.

A ENGENHEIROS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — os Engenheiros de 2.<sup>a</sup> classe, Artur Pais da Conceição e Silva, João Lopes, Francisco António Domingues Carrilho, Orlando Barbosa de Oliveira Leitão, Albino Fernando da Cunha Tocha, Orlando Francisco dos Santos de Castro e Vasconcelos e Nuno Manuel da Silva Leandro.

A PSICOTÉCNICO DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — o Psicotécnico de 2.<sup>a</sup> classe, dr. Jaime Manuel Monteiro Velho de Oliveira.

A ECONOMISTAS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — os Economistas de 2.<sup>a</sup> classe, drs. Rui José Nobre Teixeira Fialho e José da Conceição Palma Guerreiro de Carvalho.

A ENGENHEIROS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — os Engenheiros de 3.<sup>a</sup> classe, José de Campos Moura, Óscar José Ferreira Amorim e António José Namora de Freitas.

A ECONOMISTA DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Economista praticante, dr. Fernando Cantante Tejana.

A CONTABILISTAS PRINCIPAIS — os Contabilistas de 1.<sup>a</sup> classe, Bernardino de Matos Torres e Manuel Gonçalves.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA PRINCIPAIS — os Agentes técnicos de engenharia de 1.<sup>a</sup> classe, Joaquim Godinho da Silva Branco, Carlos dos Santos, Júlio Gonçalves e Fernando José Ferreira Ribeiro.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 2.<sup>a</sup> classe, Amadeu José Araújo Almeida Teixeira, Ma-

nuel António Ferreira e Sousa, António Braga Monteiro e Joaquim Eduardo Tavares Chagas.

A CHEFE ADMINISTRATIVO — o Chefe de escritório, Eugénio Dias Poitout.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Analista de trabalho ajudante, Cândido António Luís.

A CHEFES DE ESCRITÓRIO — os Subchefes de escritório, António Alves dos Reis, Alfredo Amorim de Sequeira Lopes, José Rodrigues Roque e João Duarte Pinto Osório.

A SUBCHEFES DE ESCRITÓRIO — os Chefes de secção, António Ferreira da Silva Rodrigues e Luís Guilherme Nobre Bonvalot.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriurários de 1.<sup>a</sup> classe, Francisco Duarte Grilo, João Messias Godinho, Maria Inácia Amélia Vinagre Craveiro da Cruz, Alexandre Martins e Maria Manuela Pereira Marques.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — os Escriurários de 2.<sup>a</sup> classe, Manuel Maria Tavares, Maria Dias Mateus Coelho, Isónia Maria de Aquino, Artur Júlio da Silva Cascais e Augusto Francisco Moreira.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — os Escriurários de 3.<sup>a</sup> classe, Maria Carmina de Oliveira e Silva, Maria Manuela de Oliveira Lourenço, Maria Ivone dos Santos Antunes, Manuela Joaquina Roque Faz-Tudo, Maria Helena C. Gomes Simões, Laurinda M. de Jesus Barata, Maria Otília da Silva, Ercília Exalina J. Esteves, Maria de Lurdes P. Carreira e Maria Adelaide Mendes Ferreira.

A INSPECTORES DE TRACÇÃO — os Chefes de depósito, Sidónio Vieira e José Baptista Rocha.

A CHEFES DE DEPÓSITO — os Subchefes de depósito, Orlando Martins Melo e Alfredo Pereira dos Santos.

A SUBCHEFE DE DEPÓSITO — o Chefe de maquinistas, António Ferreira de Carvalho.

**A MAQUINISTA PRINCIPAL** — o Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe, Carlos Águas.

**A MAQUINISTAS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Maquinistas de 3.<sup>a</sup> classe, Manuel Maria Francisco da Silva, Joaquim José Sebinha, Ramiro Teixeira Coelho, Augusto Alberto Leite Carvalho, Abílio de Sousa Neto, Joaquim Martins de Sousa, Manuel de Arez Martins, José Delfim Gonçalves, António José Belo, António José Rebocho, Amadeu Gomes Gaspar, José da Conceição Gonçalves, Salvador Pedro dos Santos, Raul Velhinho Vieira, José Augusto Cepeda, António Maria Ferreira Lopes, Joaquim Barra, Armando Vicente da Costa Pinto, João Pinto da Costa, Álvaro Martins Rodrigues, Fernando Ribeiro, Manuel Fernandes Bernardino, José Duarte Pimenta, Raul Paiva Mendes, Belarmino Figueiredo Teixeira, Joaquim Agnelo Vicente Blazer, Joaquim das Neves Correia, José da Silva Oliveira, Francisco Nunes Dias, Jacinto António Balão, Álvaro Carvalho Monteiro, Domingos Marques Alves, Antero Pereira de Lima, Joaquim Antunes de Carvalho, Manuel da Rosa Mano, Luís da Silva Gadelha, Rolândio Eugénio Ramos, Bernardino Vieira de Andrade, Sebastião Carvalho Elias, José Pedro Trindade, Álvaro Simões Antunes, Lourenço dos Santos A. V. Lameirão, Aníbal Filipe Nunes da Silva e Adão Queirós Correia.

**A MAQUINISTAS DE 3.<sup>a</sup> CLASSE** — os Fogueiros de 1.<sup>a</sup> classe, Augusto Mendes de Carvalho e José Armando Rama.

**A FOGUEIROS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Fogueiros de 2.<sup>a</sup> classe, José Cavaco Neves, Fernando Tavares Teixeira, Albertino Fernando Inteiro, António Martins Grilo, Bartolomeu Alves de Matos, Lucídio da Silva, Manuel Augusto Fita Roxa Canarias, Domingos Francisco Joana G. Fernandes, João Inácio Cardante, Abílio Anastácio Ferreira, Sérgio Augusto Quintela, Deodato Manuel Maria Elias, José de Oliveira Fernandes, Manuel Bacião Gomes, António Faria da Silva, Amílcar Augusto Martins de Sousa, Floro da Silva, Armando de Barros Ferreira, António Monteiro Fernandes, José Augusto Vieira da Costa, Flávio Pereira Cortez, Albertino Augusto Carneiro, Abílio César Carvalho, Tomé Real Lopes, Joaquim Francisco Pedrico, Virgílio de Oliveira Guerreiro, Miguel Torres da Cunha, José Francisco Charrua, Manuel Romão Neves, José Palma Baião, Avelino Pinto Ferreira, Domingos Ferreira de Almeida, José Augusto Ferreira Pereira, José Germano Águas Ramos, Eugénio Coelho Miguel, José da Silva Teixeira, Joaquim António Matias, Fausto Cardoso, José Gomes Lourenço, Manuel Augusto da Silva Almeida, Luís das Dores, Alexandre José Caeiro, Elói Francisco Canhoto Calado, Vítor Manuel Mendes Palmilha, José Teixeira Lopes Correia, António Pinto Monteiro, Eugénio Luís Maximino, José António de Jesus Granjeiro, Manuel Francisco Madruga Parreira, Jorge Pereira Moreira, José Gaspar de Castro Lobo, Silvino dos Santos Pereira e Urzino da Silva Miquelino.

**A FOGUEIROS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Serventes de 2.<sup>a</sup> classe, Armando Pereira Ribeiro, António Fernandes Martinho, Hernani de Jesus Governo, José Lopes Ribeiro, Fernando Alberto Taveira, António Fonseca Gomes, Manuel Pereira da Costa Pinheiro, Artur Ribeiro, Joaquim São Pedro Lopes, António Pereira Cardoso, Luís Augusto de Almeida e João Nunes Martins; e o Servente de 3.<sup>a</sup> classe, José Rodrigues Bicho.

**A INSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO** — os Subinspectores de secção de exploração, António de Matos Machado Júnior e Hilário Baptista Marucho.

**A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL** — o Revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe, Marcelino Maria Relvas.

**A REVISORES DE BILHETES DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe, António Fer-

reira de Carvalho, Manuel Francisco, António de Oliveira Correia e Manuel Bolete Filipe.

**A REVISORES DE BILHETES DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe, José Pinto da Costa Ferraz, José Tavares, António Joaquim Tomás e Manuel Marques da Silva.

**A FACTORES DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Factores de 2.<sup>a</sup> classe, Amadeu Ferreira, José Bozinha Gomes, Luís António Silva Reforço, Manuel dos Santos, José Maria Bento, João de Jesus Marques, Mário Monteiro de Carvalho e Armindo da Conceição Marreiros.

**A MARINHEIROS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Marinheiros de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim Marcelino Soares Nunes e José Luís Sacoto Joaquim.

**A CONFERENTE DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — o Conferente de 2.<sup>a</sup> classe, João Rodrigues Croca.

**A CAPATAZ DE MANOBRAS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, João da Costa Fernandes.

**A AGULHEIRO DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — o Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, Francisco Pimentel Gois.

**A CHEFE DE ARMAZÉM DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — o Chefe de armazém de 2.<sup>a</sup> classe, Josué António de Amorim.

**A CHEFE DE ARMAZÉM DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Fiel de armazém de 1.<sup>a</sup> classe, Manuel Pinto.

**A FIEL DE ARMAZÉM DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — o Fiel de armazém de 2.<sup>a</sup> classe, António Rosa da Encarnação.

**A FIEL DE ARMAZÉM DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Fiel de armazém de 3.<sup>a</sup> classe, Manuel Joaquim Moinhola Ruivo.

**A CHEFE DE BRIGADA** — o Operário de 1.<sup>a</sup> classe, João Clarimundo Silva.

**A OPERÁRIOS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários de 2.<sup>a</sup> classe, Avelino Ferreira de Sousa Colaço, José de Sousa Celeiro e Deometro Luís dos Santos.

**A OPERÁRIOS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários de 3.<sup>a</sup> classe, Manuel Gaspar Ruas, Manuel Alves Louro, Américo Matias e José Luís Duarte Tomé.

**A OPERÁRIOS DE 3.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários de 4.<sup>a</sup> classe, José Pereira, Fernando Manuel dos Santos, Alexandre Gaspar Gabriel, Gilberto Rodrigues Fadigas, José Marouco Costa, Joaquim Guerreiro Simão, João Martins Dias e Alberto Borges.

**A OPERÁRIOS DE 4.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários eventuais, Manuel Redinha de Campos, Francisco Rodrigues Gois e Jaime de Oliveira Picão; e os Serventes de 3.<sup>a</sup> classe, Amadeu Ferreira, Manuel de Jesus Ferreira Roxo, José Rodrigues Bento e Avelino Valente L. Ferreira.

**A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 3.<sup>a</sup> CLASSE** — os Serventes de 2.<sup>a</sup> classe, António Luís Mendes e Tomé dos Santos Grilo Cabo.

**A CAPATAZ DE MANUTENÇÃO** — o Servente de 1.<sup>a</sup> classe, António Fernandes de Araújo.

**A CAIXEIRO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Caixeiro de 3.<sup>a</sup> classe, António Candeias Mina.

**A ASSENTADORES DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Assentadores de 2.<sup>a</sup> classe, Manuel de Sousa Bento, António Nunes, Manuel da Silva e José Sebastião.

**A GUARDA DE P. N. DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — a Guarda de P. N. de 2.<sup>a</sup> classe, Conceição Boavida.

**A GUARDAS DE P. N. DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — as Guardas de P. N. de 3.<sup>a</sup> classe, Maria Florentina Guerreiro dos Reis e Maria de Lurdes Pereira Lopes.

# SOCIEDADE “ESTORIL”

## LINHA DE CASCAIS

302 COMBOIOS DIÁRIOS

51 ANOS AO SERVIÇO DA ECONOMIA  
E DO TURISMO DA COSTA DO SOL



SANTIAGO DE COMPOSTELA (LA CORUNA)

### EM ESPANHA COMPREENDERÁ

Sim, venha a Espanha e compreenderá por que razão a «Espanha é diferente». Descubra a Espanha.

Admire as pinturas que fazem do Museu do Prado um templo de arte. Veja alguns dos 1400 castelos espanhóis. Contemple as suas magníficas catedrais. Disfrute da alegria dos seus festivais e das suas touradas. Testemunhe a qualidade duma das melhores reservas de caça, pesque o inigualável salmão que abunda nos rios do Norte. Pratique os desportos de alta montanha e aproveite as suas variadas costas para os desportos náuticos. Descanse nos lugares que estão a converter-se nos mais elegantes da Europa. Comprove a realidade da fama dos seus hotéis e *Paradores*. Aprecie as suas comidas, os seus vinhos e visite as modernas lojas, que atraem a Espanha milhares de visitantes estrangeiros.

*Escreva-nos ou consulte o mais rápido possível o seu Agente de Viagens. Espanha é o lugar a visitar.*

*Apaixone-se por Espanha.*

DELEGAÇÃO OFICIAL DO TURISMO ESPANHOL  
Travessa do Salitre, 37 — Telef. 3 54 14 • LISBOA