

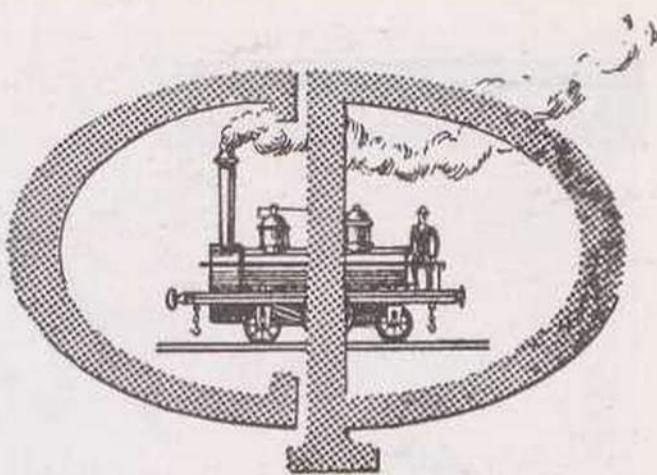
Boletim da C.P.



Número 441

Março de 1966

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 441 • MARÇO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

AS NOVAS «UDÊDÊS»

ESTÃO SENDO ENSAIADAS NA LINHA



ESTÃO decorrendo os ensaios de linha da norma com as primeiras unidades duplas diesel (UDD), para 185 passageiros, em 1.ª (40) e em 2.ª (145) classes, das séries Myfc e Ryfc, 401 a 419, de uma encomenda de dezanove à indústria nacional (Sorefame).

Estas unidades são construídas em aço inoxidável, têm a potência de 696 C. V. e são accionadas por dois motores Rolls-Royce, de transmissão hidráulica, de 348 C. V. cada. A velocidade máxima é da ordem dos 120 km horários.

TEMAS TÉCNICOS

Mecanização das operações de manutenção

POR ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

ENGENHEIRO DO SERVIÇO DO MOVIMENTO

A semelhança do que tem ocorrido nas demais redes ferroviárias de todo o Mundo, a Companhia procede actualmente à mecanização das operações de carga, descarga e transbordo de mercadorias. Como é natural, a incidência dessa mecanização é particularmente notável para o caso das remessas de detalhe, porquanto, nesse caso, é à Companhia que incumbe efectuar na íntegra tais operações; com a mecanização, poder-se-á tornar rendável o transporte ferroviário das cargas incompletas e, ao mesmo tempo, espera-se, através de uma eficiente coordenação técnica caminho de ferro-estrada, recuperar muito tráfego interessante.

No presente artigo, tentaremos apresentar aos leitores uma panorâmica geral dos projectos em estudo e já em execução neste apaixonante capítulo da técnica ferroviária, que — tanto no nosso como nos demais Caminhos de Ferro — constitui o primeiro passo na modernização e racionalização do transporte de mercadorias.

* * *

Como facilmente se comprehende, as operações de manutenção, executadas por meios exclusivamente musculares, são, em geral, demoradas, não raro, penosas e contribuem, em larga escala, para

a produção de avarias nas mercadorias manipuladas.

Por outro lado, o incessante progresso social a que se assiste nos nossos dias faz que sejam cada



A mecanização das operações de manutenção veio reduzir consideravelmente o esforço muscular despendido pelos agentes da Companhia e da E. G. T.. Na gravura, um carro transportador-empilhador vai levar para o vagão pesada carga, assente num estrado

vez menos numerosos os indivíduos que se oferecem para trabalhos braçais, pois que eles são violentos e normalmente de baixa remuneração.

As razões que acabamos de apontar levaram os técnicos da especialidade a encarar a sério o problema da mecanização das operações de manutenção e isto tanto nos cais das estações, como nos portos, como nos armazéns, como nas fábricas, como em todos os restantes casos em que elas se tornam indispensáveis. Assim, se procurou reduzir ou mesmo eliminar a dupla inconveniência apontada — esforço exigido ao pessoal e causa de danos nas mercadorias.

*
* *

O problema encontrou satisfatória solução, mediante a constituição de unidades de transporte, submúltiplas da carga completa e susceptíveis de serem manipuladas por engenhos mecânicos.

Na formação dessas unidades, desempenham papel primordial os estrados de carga (*palettes*) e as caixas-estrados (*caixa-palletes*), bem conhecidas do nosso pessoal, pois já se utilizam há alguns anos na rede ferroviária nacional.

A propósito, é curioso notar que foi o ilustre Director-Geral da Companhia quem, depois de assistir a concludentes experiências de demonstração no pavilhão ferroviário da Exposição de Bruxelas de 1958, trouxe para Portugal o desenho dos primeiros estrados de carga que se utilizaram entre nós e que foram construídos nas Oficinas do Entroncamento. Importa igualmente salientar que, de então para cá tem sido ele próprio o paladino, na Companhia, da mecanização das operações de manutenção, tarefa em que, aliás, temos encontrado firme apoio por parte da nossa colaboradora Empresa Geral de Transportes, superiormente orientada pelo seu dinâmico Presidente do Conselho de Administração.



O neófito dos utensílios de manutenção da Companhia : a caixa-estrado fechada. Dotada de paredes de rede metálica de 5 mm, com malha de 50 mm, ela permite inspecionar do exterior o seu conteúdo, oferecendo simultaneamente excelentes condições de segurança : pode ser fechada com cadeado e selada. Com uma capacidade útil de 0,78 m³ e uma carga útil de cerca de 900 kg, estas caixas-estrados constituem o meio ideal de carregamento de pequenos volumes, sem embalagem ou com embalagem reduzida

*
* *

Como referimos, os estrados e as caixas-estrados destinam-se fundamentalmente a constituir, com as mercadorias colocadas neles, unidades de carga que permitam a movimentação e o empilhamento por meio de engenhos mecânicos — porta-estrados e carros transportadores-empilhadores. Estes engenhos já se empregam, também há alguns anos, em várias estações nossas.

A utilização ideal de todo este equipamento consiste em armazenar, logo na fábrica, a produção sobre estrados ou em caixas-estrados ; aquando da expedição, as unidades de carga, assim constituídas, são transferidas para o camião, mediante um carro

transportador-empilhador, e conduzidas à estação; no cais desta, com um engenho idêntico ou até mesmo com um porta-estrados, essas unidades são transferidas para o vagão e transportadas neste até

cutadas como vimos por meios mecânicos, não se torna necessário fraccioná-la.

No nosso País, já existem numerosas fábricas, armazéns e outras instalações industriais e comer-

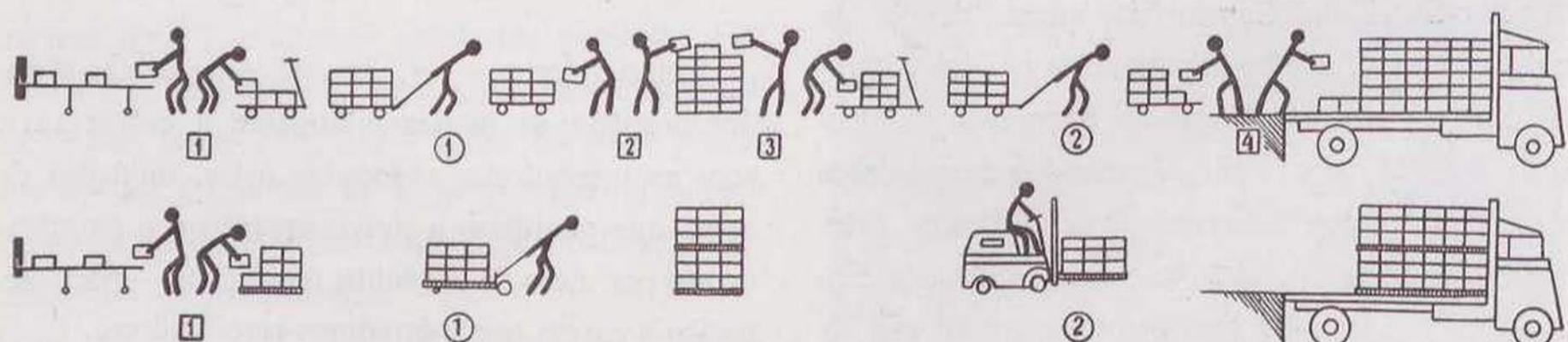


A caixa-estrado aberta presta-se muito bem ao carregamento de pequenos volumes e ao seu transporte nos vagões. Na gravura, vemos uma dessas caixas a ser conduzida para o vagão respectivo. Em segundo plano, carga assente em estrados aguarda a ocasião de ser também arrumada nos vagões. É curioso notar que, só no corrente Inverno e na estação de Lisboa-P, já se contam por dezenas as inundações cujos perniciosos efeitos foram completamente evitados por esta prática de armazenar a carga sobre estrados

à estação de destino, a partir da qual se desenvolvem operações análogas em sentido inverso, até ao armazém do consignatário.

No ciclo acima descrito, é de notar que a uni-

ciais que têm os seus transportes mecanizados em larga escala. Espera-se, pois, que muito brevemente se constituam entre nós cadeias do tipo acabado de descrever.



Sugestiva comparação entre a cadeia de transporte manual (em cima) e a cadeia de transporte mecanizado (em baixo). No primeiro sistema: quatro operações de manutenção e dois transportes internos; no segundo, apenas uma operação de manutenção e os mesmos dois transportes internos — aliás realizáveis com muito menor esforço físico

dade de carga constituída na ocasião da produção permanece indivisa até ao momento do consumo, pois, em todas as operações de manutenção, exe-

No sentido de encorajar os utentes na racionalização das operações de manutenção, a Companhia vai pôr em execução num futuro próximo, impor-

tantes medidas, já previstas pelo novo regime tarifário, ora em estudo. Deste modo, os estrados e as caixas-estrados, de propriedade particular, mas construídos segundo normas fixadas pela Companhia, são permutáveis com idêntico material nosso. Assim, ao expedidor que entregar um certo número de estrados carregados em determinada estação, a Companhia entrega, na mesma estação, igual



Descarga para um estrado das remessas chegadas de uma central de serviço combinado. As remessas são dispostas nos estrados e nestes encaminhadas para os vagões correspondentes. O pavimento deste cais, actualmente defeituoso como o de muitos outros da nossa rede, vai ser beneficiado muito em breve

número de utensílios idênticos vazios; inversamente ao entregar estrados carregados ao consignatário na estação de destino, a Companhia receberá igual número de estrados semelhantes vazios. Espera-se que este sistema, que evita inúteis retornos de estrados ou de caixas-estrados particulares, sem serviço, encontre no nosso País o mesmo assinalado êxito que tem encontrado nos países estrangeiros que o têm posto em prática.

Entretanto, tem sido utilizado este material, com êxito notável, no carregamento e no transbordo de remessas nos cais, seguido, sempre que possível, do transporte das unidades de carga nos vagões, fazendo-se, nesse caso, também por seu intermédio, a descarga no destino e a entrega ao consignatário.

A título transitório, têm-se igualmente empregado estrados de carga para a arrumação de mercadorias nas plataformas das estações onde o carregamento se faz à passagem dos comboios, especialmente naquelas em que se despacham com frequência mercadorias que se deterioram facilmente quando expostas à intempérie ou assentes em pavimentos molhados.

* * *

A utilidade deste equipamento é bem patente, simplifica consideravelmente as operações de manutenção, poupa ao pessoal o dispêndio de excessivo esforço muscular e evita avarias nas remessas. A Companhia projecta, pois, alargar a sua utilização, tanto quanto se vá tornando praticável.

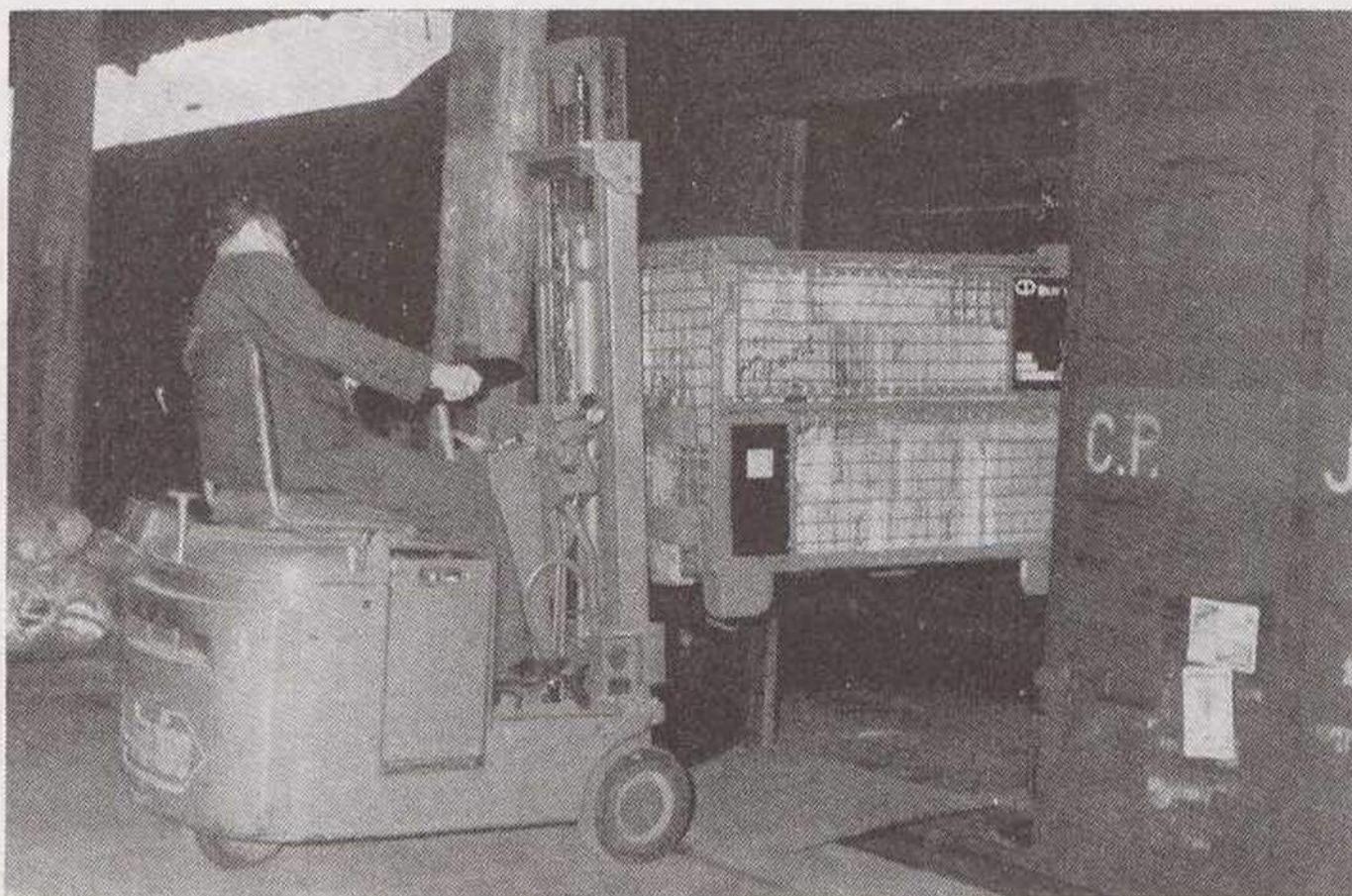
No entanto, é óbvio que o ritmo da mecanização das operações de manutenção não poderá ser muito acelerado. Com efeito, a mecanização não se resume à aquisição do material necessário: envolve ainda a prévia adaptação dos cais das estações e uma conveniente reorganização do transporte de mercadorias de detalhe.

No que se refere à primeira exigência apontada, é de notar que a vasta maioria das instalações dos nossos cais foram concebidas e executadas ainda quando não se sonhava com a mecanização das operações que neles se processam. Esta, como se comprehende, requer pavimentos planos, perfeitamente horizontais, sem irregularidades e sensivelmente de nível com os pavimentos dos vagões — condições a que bom número dos nossos cais está longe de satisfazer. Espera-se, contudo, proceder muito em breve a amplas beneficiações em todos os cais cujo movimento justifique a mecanização,

a fim de se poder tirar integral proveito do equipamento que, pouco a pouco, se tem adquirido.

Por outro lado, a Companhia estuda presentemente a reorganização dos transportes de merca-

na mecanização até ao presente ; em segundo lugar, a introdução em serviço de estações-centros para o transporte dessas mercadorias virá reduzir apreciavelmente o papel da manutenção manual e pro-

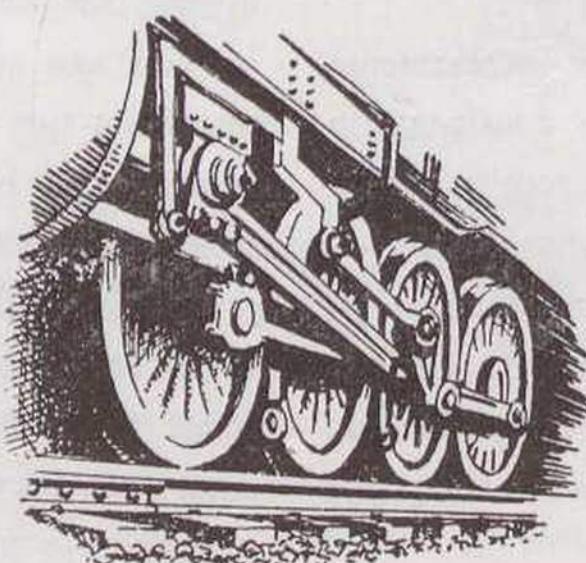


O cais, aproximadamente de nível com o pavimento dos vagões, possibilita a entrada nestes dos engenhos de manutenção. Na figura, o carro transportador-empilhador vai arrumar uma caixa-estrado fechada num colector de grande velocidade. Em futuro próximo, os cais das nossas principais estações estarão em condições de permitir idênticas manipulações de carga

dorias de detalhe, em moldes semelhantes aos já seguidos em todas as grandes redes ferroviárias europeias. Em primeiro lugar, impõe-se a implantação de um regime de velocidade única para tais transportes, como já se observa em todo o Velho Continente : com isso, se eliminará a actual duplicação de instalações e de circulações, que tem constituído uma das maiores dificuldades encontradas

porcionará largo campo para aplicação dos modernos processos mecânicos.

Deste modo, e em mais um importante sector da sua actividade, a Companhia vai-se pondo em dia com os permanentes progressos da técnica ferroviária, sempre animada pelo desejo constante de melhor servir os seus utentes, ou seja, de melhor servir a Nação.



*Impressões
de VIAGEM*



Última etapa da minha passagem pela GRÉCIA

POR ARMINDA GONÇALVES

DEIXANDO Argos para trás, aproximo-me de Micenas sob o sol abrasador que tudo parece crestear neste belo dia de Setembro.

Uma árida paisagem (ervas rasteiras e queimadas), num descampado desolador, numa solidão triste e resignada, eis o que eu encontro primeiro ao chegar ao local onde outrora foi Micenas, a pátria de Agamémnon. Lá estão as pedras descarnadas, os muros duma extraordinária espessura, o recinto dos túmulos reais, as paredes do palácio que serviu de morada a Agamémnon, um dos mais célebres reis da antiguidade grega (célebre pelos crimes perpetrados pela sua família, célebre por ter sitiado Troia — ele era irmão de Menelau que, por sua vez, era marido da bela Helena, cujo rapto cometido por Páris, deu origem à guerra de Troia).

Ocultos pelos detritos de milénios, foi um arqueólogo alemão que no século passado os descobriu depois de ter procedido a escavações convencido de que ali sob a terra poeirenta e coberta de matagais dum morro igual a outros morros circundantes, havia de encontrar os vestígios da morta civilização dum reino lendário admirável-



Uma máscara de ouro encontrada em Micenas



Dentro do recinto circular que se vê nesta imagem de Micenas, foram encontrados 17 túmulos reais

mente descrito por Homero nos seus poemas: o reino dos Atridas.

Eis o que o arqueólogo alemão encontrou: uma extensa área murada à qual dá ingresso uma porta conhecida pela Porta dos Leões por ter dois leões em baixo-relevo a encimá-la. Ao norte há outra porta. Dentro, ficam as paredes arruinadas do palácio feitas de grandes pedras sobrepostas, os túmulos reais e muros, muitos muros meio demolidos por toda a parte.

Fora do recinto murado, para lá da estrada moderna, restam em bom estado de conservação, os túmulos de Agamémnon e de Clitemnestra — a sua infiel e perfida mulher. O túmulo de Agamémnon é feito de pedras cortadas e sobrepostas, tem 11 metros de altura, de feitio cônico, e tem 14 metros e meio de diâmetro. O de Clitemnestra é semelhante.

A história familiar dos Atridas é uma sequência de crimes.

Todos os dezassete esqueletos descobertos nas sepulturas reais, com máscaras feitas duma delgada lámina de oiro, cercados dos mais variados objectos de barro, de alabastro e de oiro, pertenceram à sinistra família que ficou a dormir lado a lado o último sono.

Foi Atreu o fundador da dinastia dessa família. Diabólico, concebeu uma terrível vingança contra seu irmão Tiestes, por este o ter enganado. Matou-lhe dois filhos e (insólito festim tenebroso!), mandou servir-lhe a sua carne num banquete. Mas sobreviveu um filho de Tiestes: chamava-se Egisto e tornar-se-ia célebre.

Começou por assassinar Atreu.

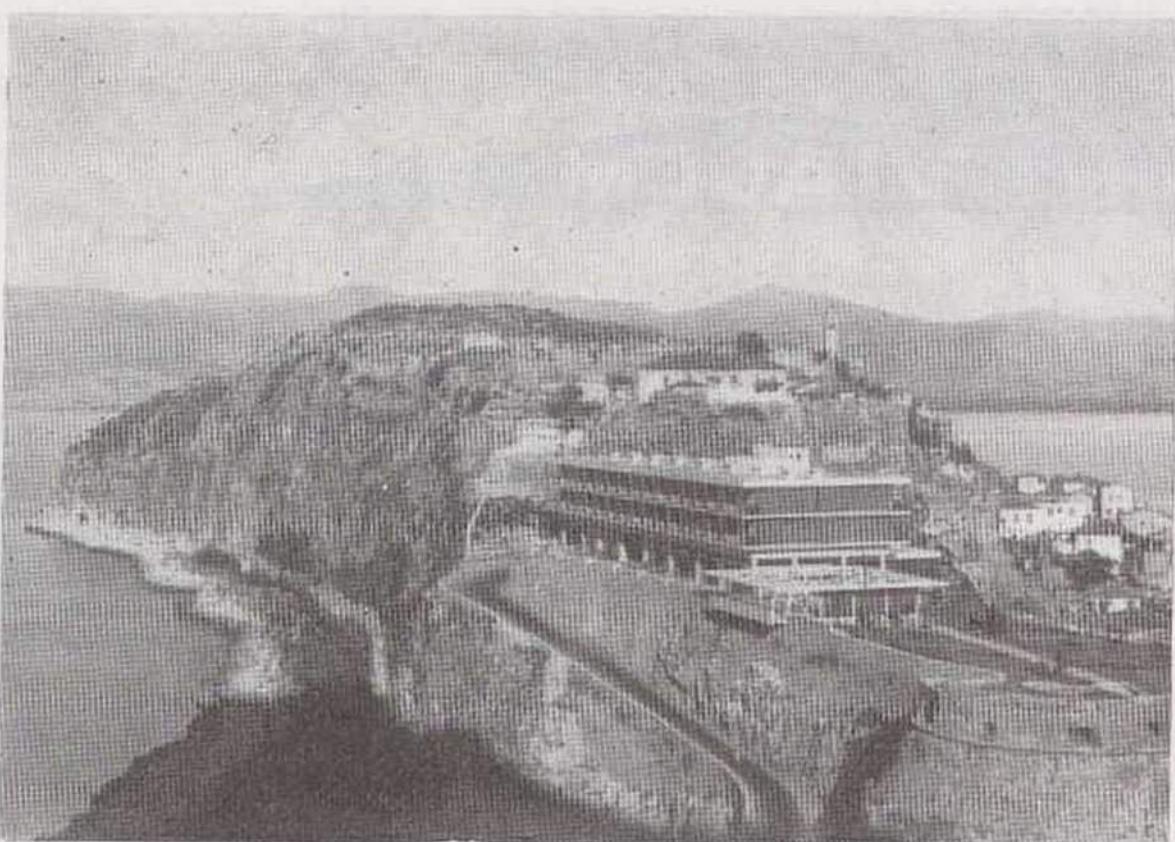
Agamémnon esteve no assédio de Troia durante dez anos; imolou sua filha Efigénia à deusa Artemis (a Diana dos Romanos) para lhe aplacar a cólera e para fazer cessar os ventos contrários; mas no regresso a Micenas foi assassinado por seu primo Egisto de cumplicidade com Clitemnestra sua mulher e amante de Egisto. Eles também assassinaram a sibila Cassandra que Agamémnon trouxera de Troia como escrava.

A morte de Agamémnon foi vingada por seus filhos com outro crime. Egisto e Clitemnestra morreram às mãos de Orestes de acordo com sua irmã Electra.

Mais tarde, Orestes foi rei dos Argos e da Lacedemónia.

Desta tragédia ficaram a lembrá-la os poemas de Homero e as tragédias de Eurípedes, Sofocles e Esquilo. O reino de Micenas foi fundado por Perseu filho de Danae e de Zeus e a sua civilização floresceu no século XVIII A. C.. No ano 468 A. C., porém, foi destruída por Argos à qual estava submetida há muitos anos.

Deixo Micenas e a sua sinistra história. Sigo para



O hotel Xénia, a baía e um morro escarpado de Nauplia

Nauplia, que foi a primeira capital da Grécia moderna quando o país recobrou a independência depois da revolução de 1829 a 1834. É uma bonita cidade, porto de mar dominado por uma fortaleza que data da época veneziana e turca.

No cimo de sobranceira escarpa sobre o mar, num edifício moderno, está instalado o Hotel Xénia que goza de situação óptima. A meio da baía sobre uma ilhota, um forte veneziano intacto foi transformado em hotel.

Falta-me ver Epidauro e para lá me dirijo.

Aqui a paisagem é verde e amável e o museu que abriga os restos do Santuário de Esculápio ou Asclépio, filho de Apolo e deus da Medicina, está rodeado de arvoredo e de colinas.

Este deus teve um fim trágico.

Júpiter, a pedido do terrível Plutão (o deus dos Infernos) fulminou-o. É que Esculápio não só curava os doentes, como chegava a ressuscitar os mortos. Plutão não queria ver deserto o seu reino.

No Museu, além das estátuas truncadas, das colunas partidas, das cerâmicas e dos mosaicos, há ainda muitos e curiosos utensílios da medicina dos tempos antigos.

Em Epidauro restam também ruínas dos banhos, do ginásio, do estádio e dum teatro muito bem conservado, que pode conter 14 000 espectadores. Este teatro tem uma acústica extraordinária e foi construído no século IV A. C. pelo arquiteto Policleto — o Jovem. Nos lugares mais elevados ouve-se o rasgar dum papel, o acender dum fósforo e a respiração mais alta dum a pessoa colocada a meio da plateia. O bater de palmas tem uma ressonância fantástica. Realizam-se nele festivais de teatro antigo.

E aqui se acaba a fascinante visita à Argólida.



O Teatro de Epidauros durante uma representação da Companhia do Teatro Nacional da Grécia, por ocasião do Festival que todos os anos ali se realiza

Dos J



Os caminhos de ferro e o futuro

SOB o título «Os caminhos de ferro federais e o futuro» (trata-se dos caminhos de ferro federais suíços), publicou *La Gazette technique*, suplemento da *Gazette de Lausanne*, de 21 de Janeiro último, as respostas da Direcção dos mesmos caminhos de ferro a um questionário que por aquela publicação lhe foi apresentado.

Por que nos pareceu de interesse, a seguir damos a sua tradução:

1 — *Mantêm os caminhos de ferro federais (C. F. F.) centros de pesquisas experimentais, no género do de Derby, na Grã-Bretanha?*

R.: Os C. F. F. não dispõem de centros de pesquisas propriamente ditos. Mas, segundo a sua orgânica, aos serviços da Direcção incumbe estudar novas soluções. Dispõem para isso de grupos de estudos e procedem a ensaios em estreita colaboração com as duas escolas politécnicas e com as empresas industriais. Por outro lado, os C. F. F. são membros do «Office de recherches et d'essais» da União Internacional de Caminhos de Ferro, em Utrecht; deste modo, participam nas experiências levadas a efeito em várias redes ferroviárias da Europa, e daí colhem benefícios.

2 — *De que forma os C. F. F. seguem as experiências feitas no estrangeiro (por exemplo, com o «aero-comboio» francês ou o comboio ultra-rápido do Japão)? Em que medida são aplicáveis na Suíça esses géneros de novidades?*

R.: Os C. F. F. interessam-se naturalmente por essas experiências e seguem-nas com toda a atenção que elas requerem. Na sua qualidade de membro do «O. R. E.» (Office de recherches et d'essais), da União Internacional de Caminhos de Ferro, visitaram o centro de pesquisas japonês, em Tokio, e observaram o comboio da linha de Tokaido (Tokio - Osaka).

No entanto, é bom não perder de vista que as condições topográficas não permitem de forma

alguma a aplicação útil de altas velocidades na Suíça; as curvas e os declives sucedem-se. Por isso, os esforços dos C. F. F. são dirigidos à obtenção, com máximos de velocidade entre 125 e 140 km/h., de velocidades comerciais elevadas, solicitando aos fabricantes de veículos motores a possibilidade de arranques, acelerações e travagens muito rápidas, o que favorece o comando electrónico da velocidade. As locomotivas Re 4/4 II, por exemplo, respondem a esta exigência.

3 — *A construção de centrais nucleares na Suíça levanta alguns problemas aos C. F. F., em especial de ordem financeira?*

R.: Os C. F. F. fazem parte, desde há anos, da «Swissatom» e participam por isso na construção da fábrica piloto de Lucens. Têm a intenção de se associar à construção futura de centrais nucleares, na medida das suas necessidades energéticas. Tal não levanta quaisquer problemas particulares.

4 — *Podem conceber-se para o futuro locomotivas accionadas por motor nuclear ou por uma forma de energia muito diferente das actualmente utilizadas?*

R.: Seria prematuro responder a este ponto, pois que os trabalhos de laboratório ainda não permitem conclusões de ordem prática.

5 — *Se forem criados, no futuro, comboios de grande capacidade, isso implicará modificação do material circulante e da infra-estrutura actuais?*

R.: Os C. F. F. encaram fixar como norma o comboio de mercadorias com 1600 toneladas brutas de carga rebocada. A via e o material circulante actuais admitem essa carga.

6 — *Como serão financiadas as novas realizações, se o seu custo ultrapassar largamente os níveis habituais?*

R.: As novas realizações, como se vê pelas res-

Actualidades ferroviárias

Expressiva homenagem do pessoal da Sorefame ao seu Presidente

Como preito de admiração e agradecimento pela notável acção desenvolvida pelo seu ilustre presidente do Conselho de Administração em prol do pessoal e dos superiores interesses da Sorefame, os 1700 empregados e operários daquela unidade fabril homenagearam entusiasticamente o sr. eng. Francisco Malheiro, no passado dia 4 de Fevereiro.

A significativa festa da Sorefame — importante fábrica que tem tido o privilégio de ser dirigida por Administrações competentes e de larga envergadura — associaram-se antigos membros do Governo, accionistas e clientes daquela Empresa. A C. P. esteve representada pelo seu director-geral, sr. eng. Espregueira Mendes.



postas precedentes, prosseguem constantemente ; o seu financiamento faz-se normalmente.

7 — É de prever um novo aumento de tarifas ?

R. : Se está prevista uma elevação de tarifas, é em razão do forte acréscimo dos custos. Convém lembrar que o índice ponderado das taxas ferroviárias, com base nos valores de 1939, é de 163 para o transporte de passageiros e de 139 para o transporte de mercadorias ; é notório o seu afastamento do índice do custo de vida. Os estudos que estão a decorrer, não visam sómente a elevação dos preços, mas também uma nova estruturação das tarifas e a mais perfeita adaptação das taxas aos custos de produção das diferentes espécies de tráfego.

8 — Quais são as melhorias previstas no respeitante ao conforto dos passageiros ?

R. : Os C. F. F. mantêm constante o desejo de melhorar as condições de conforto dos passageiros. Nas novas carruagens de primeira e de segunda classes está previsto o perfeito isolamento, aquecimento correcto, vidros duplos, assentos melhor estudados e, de forma geral, mais perfeitas condições de rolamento.

No relativo à via, o assentamento de carris soldados prossegue e prosseguirá ainda, em todos os troços onde ele seja possível.

Nas estações, enfim, tornam-se as instalações mais práticas e mais agradáveis.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

O CAMINHO DE FERRO MINEIRO DO LENA



CONTINUAMOS a reportar-nos aos anos vinte, portanto, mais propriamente, ao «tempo dos nossos pais», do que ao «tempo dos nossos avós», como no-lo diz o ante-título destas crónicas retrospectivas. Todavia, o interesse da evocação mantém-se, pois os factos recordados estão, por certo, há muito olvidados, não os conhecendo a nova geração, que vive sob o signo da «grande velocidade».

Quem se recorda do «Caminho de Ferro Mineiro do Lena»? Dirão uns, que ainda foi ontem que essa «linha» deixou de existir; perguntarão outros, onde se situava e que espécie de caminho de ferro era esse, cujo «nome» feminino, talvez, até, os deixe intrigados.

Desaparecido, sem deixar rastro, apenas há uma década, o Caminho de Ferro Mineiro do Lena, apesar da sua modéstia e da sua pequenez, desempenhou também o seu papel na panorâmica ferroviária portuguesa. Foi curta, sem dúvida, a sua existência, principalmente sob o ponto de vista de

€ AS SUAS VICISSITUDÉS

POR VASCO CALLIXTO

serviço público. Mas enquanto «por cá andou», transportando minério, mercadorias e passageiros, não deixou de prestar úteis serviços à região onde o silvo agudo da sua pequena locomotiva se fez ouvir. Que o digam, as populações de Martingança, da Batalha, de Porto de Mós e de Mendiga, que um dia «sonharam» com um caminho de ferro de ligação entre as linhas do Norte e do Oeste... que não passou de um «sonho dourado».

Ferrovia de tipo mineira, com pouco mais de vinte quilómetros de extensão, esta linha foi construída, exclusivamente, para ligar a linha do Oeste,

na estação de Martingança, às minas de carvão do rio Lena, afluente do Lis. Ao fim e ao cabo, a área da respectiva concessão veio a ser ultrapassada.

Foi em 1923 que a Empresa Mineira do Lena chamou a si a exploração desta linha férrea, que havia sido construída com via de 1 metro. Contudo, a portaria que tal autorizara, estabelecia a faculdade da empresa passar a bitola da linha para 0,60 metros, ainda que o Governo, quando muito bem o entendesse, pudesse obrigar a regressar à bitola anterior.

Para evitar o transbordo entre as composições da linha do Lena e as das restantes, foi a bitola, efectivamente, reduzida para 0,60 metros. Em Janeiro de 1924, estava a sociedade autorizada a explorar o serviço de mercadorias, sendo logo aprovada a respectiva tarifa. Porém, certamente por burocráticas razões, só em 15 de Outubro de 1926 aquele serviço se iniciou, entre Martingança e Batalha. Ao minério, juntou então o pequeno caminho de ferro as mais variadas mercadorias.

Mas a Empresa Mineira do Lena não tardou a entrar em liquidação. E a comissão liquidatária, em Março de 1927, solicitou a transferência do couto mineiro para a «The Match and Tobacco Timber Supply Co.», em nome da qual seria também averbado o caminho de ferro Martingança — Batalha. Três meses depois, tudo estava consumado.

Foi então quando se começou a «sonhar alto», idealizando-se uma linha de Tomar à Nazaré, com ramal para Leiria, de que a linha do Lena seria um importante troço. Estando em adiantada cons-

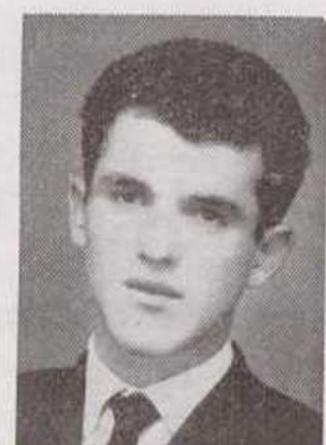
trução o prolongamento mineiro da Batalha a Mendiga, por Porto de Mós, foi este pitoresco caminho de ferro classificado e declarado de interesse público, por decreto de 3 de Janeiro de 1928. Ao mesmo tempo, era adicionado a um remoto plano de 1907, que visava construir uma linha do Entroncamento a Rio Maior, constituindo todas estas linhas um grupo de exploração única, concedido à citada «The Match and Tobacco Timber Supply Co.».

Esta sociedade, de tão estranho nome, desejando preparar a linha do Lena para o serviço público, que estava autorizada a estabelecer, viu-se na necessidade de fazer voltar a via à bitola de 1 metro.

A segunda mudança de bitola, em tão curto espaço de tempo, oferece a curiosa particularidade de ter permitido o serviço conjunto das duas vias durante um certo período. Com efeito, o alargamento fez-se pela colocação de um terceiro carril, que começou a ser assente em 1 de Maio, para se concluir em 5 de Julho de 1928. Quanto ao carril intermédio, foi levantado entre 29 de Novembro e 20 de Dezembro do mesmo ano.

O troço Batalha — Mendiga, cuja construção havia sido iniciada em Março de 1926, não tardou a ser aberto à exploração, servindo Porto de Mós. Por fim, em 11 de Setembro de 1930, realizou-se a inauguração do serviço geral de passageiros na linha do Lena, que em 1955 deixou de existir, sendo o material adquirido pela C. P.. Continuará na região a sonhar-se com o caminho de ferro, que não assentou ali sólidos alicerces?

PRÉMIO GOVERNADOR-GERAL DE ANGOLA

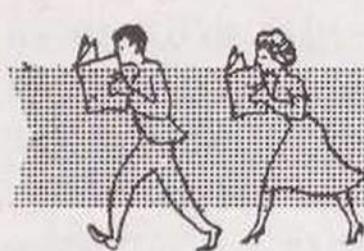


Da esquerda para a direita: — Furriel João Francisco Fernandes Baioa; comandante de secção arvorado António Martins; 1º cabo Adão Miranda Rego e soldados António José Teixeira e Manuel Soares Nogueira, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Angola».

Conforme resolução do Conselho de Administração da Companhia e a exemplo de vários casos anteriores, estes militares receberam passes gratuitos a fim de visitarem os seus familiares.

- O Diário Popular atribuiu um dos seus «Prémios Laranja», referentes a 1965, ao sr. eng. Espregueira Mendes, ilustre director-geral da C. P.. A curiosa e simpática distinção, produto da votação exclusiva dos redactores daquele importante vespertino, pretende galardoar a boa colaboração que a Companhia, mais particularmente através do seu director-geral, tem prestado ao Diário Popular.
- Os Caminhos de Ferro Espanhóis decidiram proceder este ano à inscrição dos seus agentes na Federação das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC) e na União Desportiva Internacional dos Ferroviários (USIC). A esta inscrição não foi estranha a acção pessoal da C. P. para o efeito. Ficam deste modo, tal como nós, os ferroviários espanhóis a participar nas três organizações internacionais europeias destinadas à cultura e recreação dos agentes do caminho de ferro: artes, desporto e turismo.
- Como noticiámos, vai realizar-se de 3 a 12 de Maio próximo, em Lisboa, a reunião técnica das 4.ª (Exploração), 5.ª (Material e Tracção) e 7.ª (Instalações Fixas) Comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.). As reuniões que irão decorrer nas vastas salas da Feira Internacional de Lisboa, vão agrupar cerca de 350 a 400 delegados e seus familiares da maioria das Administrações ferroviárias da Europa, ao nível de directores de exploração, chefes de divisão e de serviço. Além dos presidentes das Comissões, srs. engs. Crem, director da exploração dos caminhos de ferro belgas, Camille Martin, director do material e tracção dos caminhos de ferro franceses e Lichtenfeld, chefe dos serviços técnicos dos caminhos de ferro da República Democrática Alemã, estarão presentes categorizados funcionários da U. I. C. entre os quais o sr. eng. Louis Armand, prestigioso ferroviário e laureado académico francês, secretário-geral daquela organização ferroviária.
- Para a organização desta importante reunião — que prevê um costumado programa social de recepções — foi designado o sr. dr. Élio Cardoso.
- A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário», entregou mais uma casa a um dos seus sócios: ao sr. João Rio de Carvalho, sócio fundador n.º 1, do 6.º escalão, e presidente da própria Cooperativa, que com sua esposa, sócia n.º 6 do 4.º escalão, recebeu uma magnífica casa na Quinta da Onia, na Azambuja, no passado dia 13 de Fevereiro.
- O Conselho de Administração, sob proposta da Direcção-Geral, designou os seguintes funcionários para representantes efectivos da Companhia nas Comissões Portuárias Locais: de Viana do Castelo, eng. Sousa Pires; de Aveiro, eng. António Abreu; da Figueira da Foz, eng. António Abreu; da Junta Autónoma dos Portos do Norte, eng. Sousa Pires; da Junta Consultiva dos Portos do Douro e Leixões, eng. Sousa Pires; da Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz, eng. António Abreu. Para suplente em todas estas representações foi designado o sr. eng. Francisco Bernardo.
- O Instituto Internacional de Comunicações, de Génova, vai realizar de 12 a 15 de Outubro de 1966, o seu XIV Congresso Internacional de Comunicações, subordinado este ano ao tema «Coexistência e competição entre os diferentes meios de transporte, particularmente dos transportes aéreos e navais». O tema permanente do Congresso «Factores actuais de progresso e interdependência nas comunicações», continuará na ordem do dia. As inscrições dos investigadores, engenheiros, economistas e especialistas, pode fazer-se até 31 de Março, mediante o pagamento de 5 mil liras (225\$00), na Secretaria-Geral do Instituto, Viale Brigate Partigiane 18, Génova, Itália.
- Sob a égide da Associação Espanhola dos Amigos dos Caminhos de Ferro, vai realizar-se no próximo mês de Maio em Madrid, e em Outubro em Budapeste, uma exposição-concurso internacional de caminhos de ferro em miniatura, que terá a participação de mais de 20 países europeus.
- O Boletim da C. P. a pedido daquela Associação espanhola, está diligenciando obter o concurso de colecionadores nacionais de nomeada para que seja assegurada condignamente a representação de Portugal.
- Em notícia há tempo divulgada no Boletim do Caminho de Ferro de Benguela anunciou-se que a empresa que explora esta linha decidiu criar um Museu, tendo a Direcção-Geral enviado uma circular a todos os departamentos da Companhia solicitando a sua colaboração. No plano ferroviário, os seus organizadores pretendem que o Museu venha a ser o historial vivo da Companhia: documentos, objectos, figuras, utensílios, maquinismos, fardas, miniaturas, fotografias — uma lista infinidável de coisas que virão a formar um recheio de valor. Quem percorrer o Museu poderá, em pouco tempo, abranger de relance o que foi o pisar as areias, o construir a linha, o rasgar a selva, o suavizar o clima, o fecundar a terra. Em tudo teve papel decisivo o Caminho de Ferro de Benguela, dinamizador do longo cordão de território que atravessa.
- Aquele Boletim informa que começaram a chegar as primeiras ofertas e que outras virão certamente. «Por muita estima que possa ter-se a certos objectos, guardá-los só para nós poderá ser um exclusivismo egoísta; confiá-los a um museu constituirá a forma de alargar a imensas pessoas a possibilidade de apreciarem tais objectos e de se ilustrarem no conhecimento das coisas».
- A direcção da Telescola, de Vila Nova de Gaia, solicitou a colaboração da Companhia para alguns dos seus programas escolares. Por determinação superior, foi confiado ao Boletim da C. P. a prestação das informações necessárias para o efeito, em documentação fotográfica e em noticiários periódicos.
- Tal como em Lisboa (Santa Apolónia e Rossio) vão ser dotadas com «Consignes automáticas» as três principais estações do Porto: S. Bento, Campanhã e Porto-Trindade. Este moderno sistema de depósito de bagagens accionado por moedas, muito generalizado no estrangeiro, tem tido a maior aceitação do público da capital.





Contos e Novelas

A CASA DA GUARDA

POR JULIÃO QUINTINHA

Não tenham dúvida — dizia o prior de S. Teotónio, atulhando a boca engordurada pelo ensopado de borrego, com duas garfadas de alface — não tenham dúvida de que o ti' Venâncio não deixará de ir para o Céu; mesmo eu o recomendarei a S. Pedro. E se os netos de vossemecês alguma vez virem em altar ou nicho um santo corcovado, muito velhinho, de corneta a tiracolo e bandeirola na mão, em ar de quem eternamente espera um comboio, já sabem: é S. Venâncio, padroeiro dos ferroviários...

— E estes que bem precisam de algum santo que por eles peça no Céu, porque os da terra não fazem milagres... — resmungou o sr. Manuel Matias, grevista efectivo e subchefe de Garvão, licenciado e perseguido.

— Eh ti' Venâncio! O *comboio* já passou, estamos à sua espera *home!*... — gritava, de pé, agarrado à borracha, mestre Zé Chacota, bradando pelo velho, que lá continuava perfilado ao rés da linha, mesmo depois do comboio passar...

No silêncio do descampado, como que a pacificar as almas, a tarde caía mansamente. E o sol, qual romântico pintor, fazendo da sua luz suave tinta doirada, ia atraindo as cevadas, colorindo papoilas e trigais, escorrendo em reflexos cor-de-rosa nos troncos raspados dos sobreiros.

Para as bandas da planície alentejana, na longínqua curva da linha férrea, como apocalíptica cavalgada de ferro, vomitando fogo e fumo, já se sumira o comboio, deixando no rastro o silvo da locomotiva a ecoar nos vales, qual lamento estrídulo, rumoroso de saudade, e flocos de alvíssimo fumo esfarrapando-se, como *écharpes* de seda, nas estevas e rosmanos da serrania.

A quebrar o encantador silêncio daquela tarde azul, de vez em quando, apenas se ouvia nas abas da serra o eco dos tiros de algum caçador.

O tio Venâncio, esmorecido o trepidar da máquina, desceu o valado, entrou em casa a guardar a bandeirola, pegou na enfuzinha de água fresca, e foi-se a ter com o grupo, que o aguardava pandegando à sombra de um choperio, a gozar a segunda-feira de Páscoa naquela maravilhosa tarde de Abril.

— Eh! ti' Venâncio!!! — E foi um coro festivo para o velho, que já tinha o seu lugar marcado ao pé do moço prior. — Dizíamos que esse raio de comboio não acabava de passar, *home...*

— Primeiro as obrigações, primeiro as obrigações — redarguia o velho, encolhido num arruçado capote de soldado, as guedelhas muito brancas caindo-lhe em caracóis pelos ombros, o rosto enrugado, e um infantil olhar humilde a esvair-se, desbotado, lá longe, sob os caramanchões das cabeludas sobrancelhas.

E enquanto limpava os beiços aos cotovelos, cevando a barriga da borracha com carrascão que o prior lhe entregara, contente, todos à uma lhe estendiam pedaços do

farnel, escancarando os alforjes para que ele escolhesse o melhor petisco, compatível com a arruinada dentadura.

— Já foi tempo!... — dizia o Venâncio, migando miolos de pão no molho do ensopado. — Ah! boas talhadas de presunto, coelhos guisados e fritadas de porco pela matança, no monte do lavrador da Lagoa e em casa do sr. Prior!

Agora contentava-se com o cheiro... E mesmo sentia-se mal da saúde, sem apetite, mouco, cego — nem sabia o que tinha.

Foi uma risota: — «Nem sabia o que tinha!...». O mestre Carlos ferrador, já entradote na bebida, a cacoar, foi-lhe dizendo: — «Não sabe agora o que tem! Vossemecê, pelos modos, queria ser eterno — com alguns cem anos já...».

O Chacota, judeu, a boca atafulhada com gomos de laranja, acrescentou: — «O meu pai, que Deus haja, dizia que quando nasceu já o ti' Venâncio não tinha dentes...».

— Ninguém tem culpa de viver, não é verdade, Venâncio? E velhos são os trapos! — rematou o prior, cortando uma alentada fatia de bolo-podre que meteu nas mãos trémulas do velho, enquanto fazia o elogio das suas virtudes, dizendo que, mesmo velhinho, ele era um exemplo de humildade, cumprindo os seus deveres com devoção, alheio às maldades do mundo, e até mais puro do que alguns que andavam a roçar o coiro pelas sacristias.

Havia quase vinte anos que o prior o conhecia, por vir umas vezes por outras até àqueles sítios, e sempre o encontrara bom velhote, uma grande alma, vivendo isolado e só, como puríssimo asceta.

Já não havia muita gente assim!... — dizia.

Todos concordaram; e à saúde do ti' Venâncio enxugaram um garrafanito de abafado velho, que tinha trazido o prior acompanhando a rega do mosto doirado com cantigas à guitarra, que mestre Carlos dedilhava a primor.

A noite foi descendo brandamente...

Os homens bebiam, fumavam, escutavam o Venâncio, com ternura. E quando o luar apareceu muito ao alto, deslumbrante como um vulcão de prata, irrompendo das entranhas dos cerros de Sabóia, escorrendo no vale um mar de luz, até o prior, extasiado, agarrando na guitarra, cantou duas quadras sentidas, enquanto uma lágrima furtiva lhe descia pelo trigueiro rosto — reminiscência talvez dos seus tempos de estudante, mocidade perdida no seminário de Beja, alguma humaníssima paixão que a batina negra amortalhara...

— Até à outra vez, ti' Venâncio, até à outra vez, e mande dizer à gente quando aparecerem perdizes...

E lá se foram, depois de muitos abraços no velhote, chalaceando em despedidas alegres, pelo barranco fora, tocando e cantando à luz da lua, deixando lembranças e saudades...

Gente rústica, gente leal! O velho, esse, sózinho à porta da sua casa da guarda, enchendo os olhos da luari-

zada noite, para ali ficou, naquele ermo, fartando a alma de silêncio e solidão...

* * *

Havia muitos anos que vivia em pura soledade.

Passavam-se dias, semanas, meses, que não escutava a palavra de alguém, a não ser o «salve-o Deus» dos malteses ou pastores. Desde que começara a construção da linha para o Algarve que ele vivia por aqueles sítios, pri-

velocidade e davam de vaia ao ti' Venâncio, olhando-o com respeitosa ternura.

Mais de meio século de serviço, em que cem mil comboios ali tinham passado, carregados de gente, de fortunas, de felicidade, de luz — e o velho tão só, tão pobre, tão triste, tão resignado na humildade e na treva do seu viver!...

As vezes, quando o sol abalava por detrás dos cerros, ao fim das tardes esbraseadas, à hora das trindades, sentava-se no poial da porta e ali ficava absorto a ouvir a chocalhada dos gados que desciam dos outeiros, seguidos



... Foi encontrar o pobre ti' Venâncio muito triste e mirradinho, sentado a um canto, a clamar que via as coisas como uma névoa. Era a velhice, era a cegueira que chegava!

meiro como assentador da via, depois como guarda, e ali casara e lhe nasceram filhos.

Bastas vezes os engenheiros o quiseram mandar para outro poiso, até com melhoria; mas ele, que tinha amizade àquilo, pedia para não o transferirem e, como todos o olhavam com carinho, lá foi ficando na casa da guarda do Carrascal. Era um deserto, porém ele gostava de sentir-se só; e quer chovesse quer ventasse, sob o frio da geada, ou sob ardências do sol, jamais deixara de cumprir o seu dever, comparecendo com a sua bandeirola ou lanterna, quase convencido, ingenuamente, de que nem o próprio comboio poderia passar sem a sua presença...

Os maquinistas e condutores todos o conheciam, já o tinham como infalível e, ao passarem, afrouxavam a

pelos cães e maiorais. E então cismava na melancólica ternura do olhar dos bois, e não se fartava de encher os olhos com o chuveiro luzente das estrelas...

Nas imensas noites de Inverno, em que o frio aper-tava, assentava-se à roda do lume e ali levava sózinho, horas e horas, a desenterrar lembranças de coisas tão distantes que dir-se-iam noutro mundo já vividas... E vinham ter com ele, sem o assustar, em visita nocturna, rondas de espectros, sombras, visões amadas...

A mulher, a pobre companheira que se finara, ainda moça, com as malditas febres apanhadas no arroz. O mala-venturado filho, que tirara nas sortes o número um e fora para a marinha, vindo a morrer no alto mar, à volta de Macau. E, por último, aquela infeliz filha — a sua Bia —

Boletim da C. P.

A conhecida revista *Arts Cheminots*, órgão oficial da União Artística e Intelectual dos Ferroviários Franceses reproduziu na íntegra e em lugar de destaque, no seu n.º 62 de Nov./Dez. últimos, a «Nota de Abertura» dedicada à inscrição da C. P. na FISAIC, da autoria do editor desta revista, sr. dr. Élio Cardoso, publicada no *Boletim da C. P.* de Setembro de 1965.

Também o *Jornal do Comércio*, na sua apreciada secção «Horizonte» tem transscrito últimamente, no todo ou em parte, numerosos trechos publicados no *Boletim da C. P.*, particularmente as «Notas de Abertura».

Os nossos agradecimentos.

mais linda do que a flor da malva, que um dia abalaria a servir para Beja, e mais valera ter morrido do que ir parar àquela perdição!...

A princípio, ainda chorara na sua soledade; mas depois afizera-se à vida bárbara, e o lume era bom companheiro para confiar saudades...

Alta noite, com um frio que cortava, soavam as cornetas, silvava o apito, e ele lá ia, capote aos ombros, lanterna em punho, ver passar o comboio, onde seguia tanta gente confortada, e que tinha família, amor e um lar — gente que nem sonhava as agruras do pobre velho guarda que, enregelado de frio, encharcado de chuva, zeloso de guardar tantas vidas, nem conhecia orgulho na sua bondade.

E era assim a pobre casa da guarda, enegrecida de fumo, sem um riso de criança, sem o carinho de mulher.

De vez em quando, apareciam o prior e alguns caçadores. Outras vezes, noite alta, surgiam visitas noctívagias e sombrias — vendedores ambulantes, vadios, ladrões. Todos batiam à pobre porta, e para todos ele tinha, igualmente, as brasas do seu lume, uma côdea do seu pão, uma lágrima de piedade!

* * *

Pobre ti' Venâncio! Um certo dia, quando desceu da serra a boieira de Sabóia, estranhou que ele não acudisse à sua canção matinal.

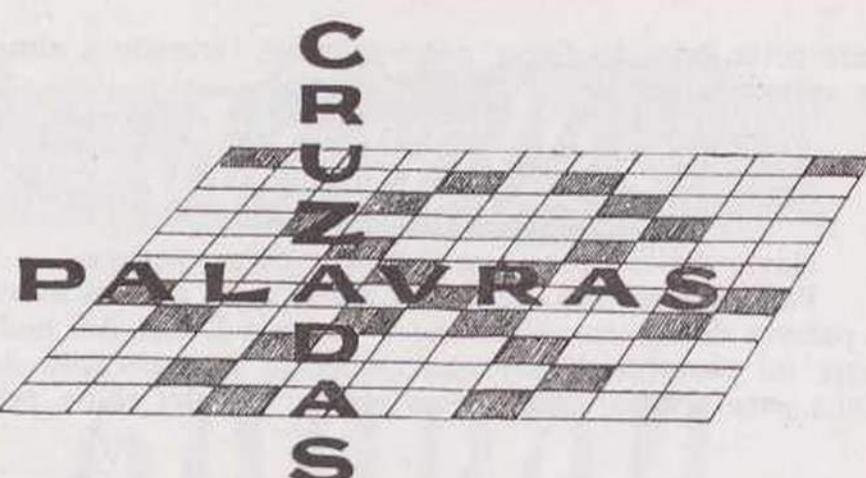
— Ti' Venâncio! Eh! ti' Venâncio!...

Foi encontrá-lo muito triste e mirradinho, sentado a um canto, apalpando o chão da lareira fria, a clamar que via as coisas como uma névoa. Era a velhice, era a cegueira que chegava!...

Súbito, para as bandas da trincheira do túnel, uma locomotiva silvou; e o velho, às apalpadelas, aos tropeços, como que a querer rasgar as pastas que lhe enevoavam os olhos, correu para a linha, de bandeirola desfraldada, a gritar que queria ver, queria ver o comboio, e a chorar como criança — a chorar!...

O maquinista, que já o sabia cego, fez passar o comboio muito lentamente, para lhe dar a impressão de que ele ainda guardava a linha. E o silvo da máquina, nesse dia, até foi mais melodioso e musical, e parecia encher o vale de tristeza e ternura.

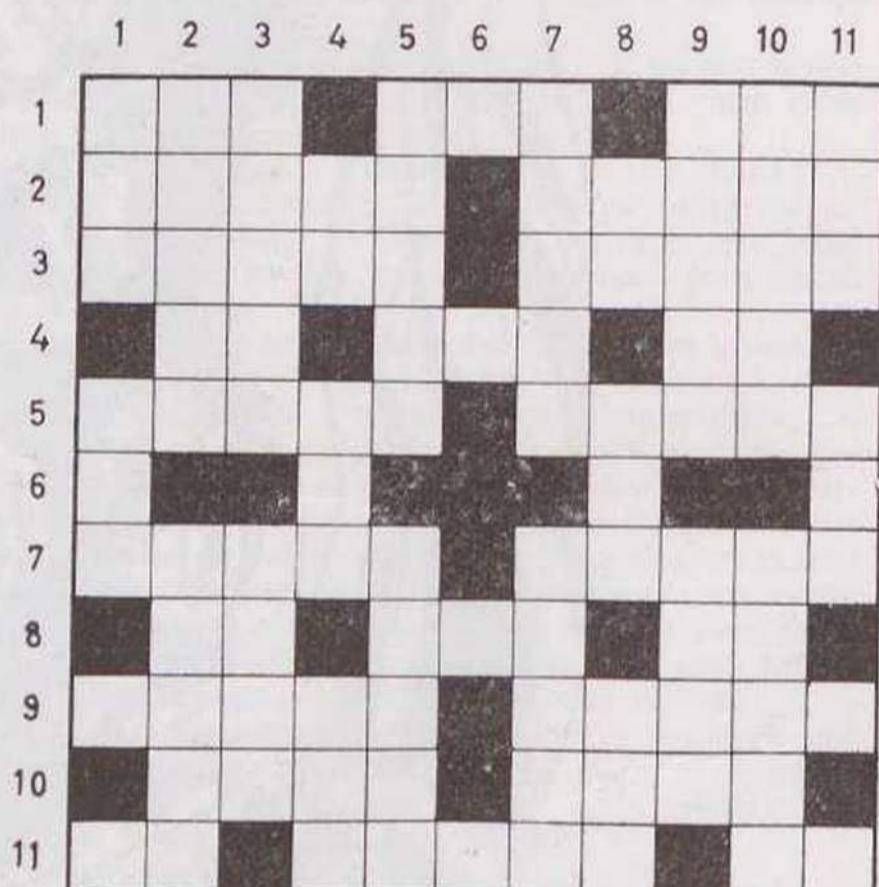
(Do livro *Os melhores contos portugueses*)



POR BASÍLIO DA CUNHA

FACTOR DE 2.ª CLASSE

HORIZONTAIS — 1. Ergue; autor; membro das aves. 2. Vasilha sem tampa; moléstias. 3. Enfadas; haste de metal. 4. Artigo antigo; feminino de seu; pronome. 5. Fio de metal; verdadeiros. 7. Antigo teatro de Lisboa; chapa lisa de ferro que serve para arredondar vidro nas fábricas. 8. Clima; tomba; grito. 9. Finda; campo de liça. 10. Irmãs dos pais; capital de nação da Europa. 11. Compaixão; girar; acusada.



VERTICAIS — 1. Partida; prende. 2. Ingerir; convenção. 3. Pequeno altar; rezai. 4. Feminino de no; numeral; casa de bebidas. 5. Bilhete de trânsito gratuito; poente. 7. Só; gritara (o gato). 8. Aspecto; Nome de mulher; quantidade. 9. Pequena ala; dividir ao meio (invertido). 10. Parti; escavar. 11. Ocasião; transpira.

(Ver solução numa das páginas deste número)

CALENDÁRIOS

As conhecidas firmas SKF, PHILLIPS, AEG e SACOR tiveram a amabilidade de nos enviar alguns calendários magnificamente editados com motivos alusivos às suas actividades.

Os nossos agradecimentos.



INSPECTOR J. Martins Gomes



COMPLETOU recentemente cinquenta anos ao serviço da Companhia, o inspector principal adjunto à chefia da Divisão da Exploração, sr. José Martins Gomes.

Ao registarmos com o devido jus tão grande veterania ao serviço do caminho de ferro — o que muito honra não só o agente como também a própria Empresa que tem sido servida — recordamos, uma vez mais, que os funcionários antigos são o verdadeiro tesouro duma Organização, o seu capital mais precioso, pela maior experiência e saber que dessa antiguidade resultam e pela dedicação que tão extensa longevidade representa no prestígio da Casa em que se empregam.

O sr. inspector Martins Gomes, figura muito conhecida e estimada de todos os ferroviários, tem-se distinguido particularmente no serviço de organização e acompanhamento de comboios presidenciais. É, por isso mesmo, dos raros ferroviários condecorados pelo Chefe do Estado em atenção aos bons serviços prestados à Presidência da República: possui o grau de oficial da Ordem do Infante D. Henrique, com que em 20 de Janeiro de 1965 foi distinguido pelo sr. Almirante Américo Tomás.

Tem tido intervenção activa e de notável merecimento na organização de comboios de emigrantes entre Portugal e a França e a ele se deve valiosa colaboração na execução do plano de organização geral dos colectores de transporte de mercadorias de G. V. e P. V.. Curioso será referir-se que só nestes serviços de acompanhamento de comboios, conta o inspector Martins Gomes, de 1942



REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Com data de 28 de Janeiro último foi distribuída a *Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 155*, que a seguir transcrevemos:

«Levo ao conhecimento de todo o pessoal que no prosseguimento das acções destinadas ao lançamento da reorganização dos Serviços, o Conselho de Administração, em sua sessão de ontem, deliberou:

- 1 — Que a partir de 1 de Fevereiro próximo futuro sejam reunidas sob a mesma chefia as Zonas da Exploração com as correspondentes Zonas do Material e Tracção, com utilização dos engenheiros que têm feito parte do Grupo de Apoio para o Lançamento da Organização Regional (G. A. O. R.);
- 2 — Que considerando a circunstância de se tratar de exercício efectivo de uma função que acumula actividades que até aqui têm sido exercidas por chefes diferentes, sobre carregada, ainda, por ter à sua conta a promoção da organização regional, a tal função deverá corresponder a categoria de Chefe de Serviço;
- 3 — Que aos titulares dos postos a que correspondem as funções indicadas nos números anteriores, seja atribuída a designação de «Chefe do Serviço Regional da Exploração e Tracção»;
- 4 — Que o sr. Eng. António Rebelo Carneiro de Sousa Pires, que tem exercido a função de Chefe da 1.ª Zona de Material e Tracção sempre com dedicação e competência e que ao fim de uma já longa vida profissional terá de deixar esse exercício por virtude do disposto no n.º 1, seja promovido a Chefe de Serviço e colocado no Gabinete de Estudos da Direcção-Geral.»

O Presidente do Conselho de Administração

Mário de Figueiredo

a 1965, o honroso efectivo de mais de um milhão de quilómetros percorridos, o que lhe confere justamente o título de «milionário da ferrovia».

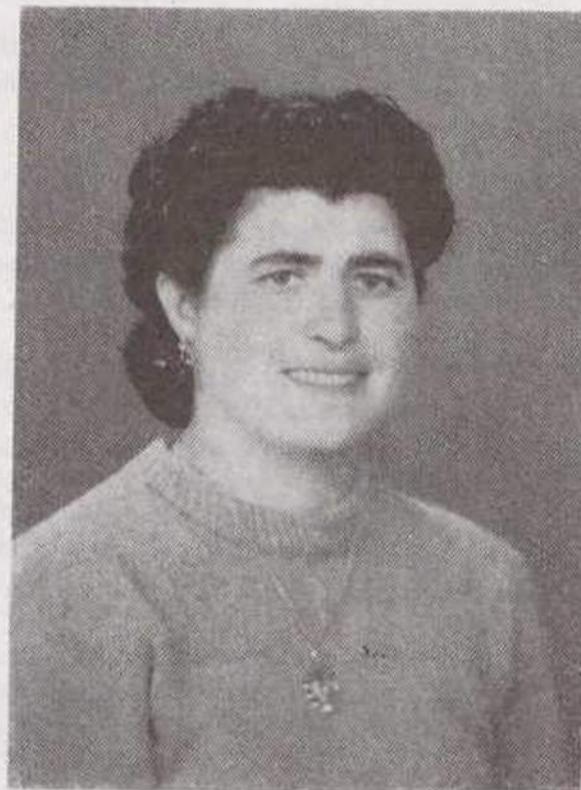
Ao felicitarmos vivamente este ferroviário veterano pelas suas «bodas de ouro» na C. P., desejamos ainda assinalar outra particularidade da sua vida profissional que muito o enaltece: durante os seus 50 anos de serviço na Companhia apenas uma vez esteve com baixa por doença — de 25/7 a 15/9/1933 — e essa mesmo, por motivo forçado de uma operação cirúrgica a que natural e infelizmente não se podia furtar.



QUANDO em 15 de Janeiro do corrente ano, o comboio n.º 1751 se aproximava da estação da Figueira da Foz, a guarda de P. N. Adelaide Piedade Pereira da Pinha verificou que a composição da automotora n.º 4110, vinda pouco tempo antes do depósito de máquinas local, havia parado sobre o cruzamento n.º 3. Então, sem demora, correu pelo lado direito da linha ao encontro do referido comboio. Atendendo aos seus gritos e gestos o maquinista efectuou uma paragem extraordinária, evitando assim um possível acidente.

Em reconhecimento pela decisão de que deu provas, a Divisão da Via e Obras atribuiu àquela guarda de P. N. um merecido elogio, nos termos do n.º 1 do Art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

Ao marido da guarda de P. N. Adelaide da Pinha, o chefe de distrito Adriano Pinto, foi consignado um elogio idêntico, atendendo à colaboração que na emergência prestou a sua esposa, pois ao constatar a citada anormalidade, correu pelo lado esquerdo da linha ao encontro do comboio.



Adelaide da Pinha



Adriano Pinto

Ferroviários Desportistas

POR J. MATOS SERRAS

SOBRE a arbitragem do futebol nacional pesam cada vez mais absorventes problemas. Com o objectivo de lhes fazer face, foi recentemente levado a efeito o alargamento do número de dirigentes da respectiva Comissão Central.

Entre os três novos componentes da entidade máxima daqueles árbitros conta-se um ferroviário, o sr. eng. Abílio Gaspar Rodrigues, do 3.º Grupo Oficial (Barreiro).

O sr. eng. Abílio Rodrigues foi designado para este cargo pela Federação Portuguesa de Futebol e anterior-



Eng. Abílio Gaspar Rodrigues

mente esteve à frente dos destinos do Futebol Clube Barreirense, como presidente da sua direcção.

Para avaliar das dificuldades de que se reveste a missão dos componentes da Comissão Central de árbitros de futebol, atente-se nestas afirmações produzidas no acto de posse dos novos directores :

«Ser dirigente de árbitros é difícil, pois ele desagrada a toda a gente.»

«Os directores da Federação e Associações ainda equilibram as boas ou más referências, mas nos domínios da arbitragem todos se queixam: se hoje lhes coube uma boa arbitragem, amanhã caberá uma má e, quando o árbitro desagrada, a grande culpada é logo a Comissão Central, por lhe ter pertencido a nomeação.»

Solução das Palavras Cruzadas

HORIZONTAIS — 1. Iça ; pai ; asa. 2. Dorna ; males. 3. Amuas ; prego. 4. El ; sua ; tu. 5. Arame ; reais. 7. Apolo ; marma. 8. Ar ; cai ; ai. 9. Acaba ; arena. 10. Tias ; Roma. 11. Dó ; rodar ; ré.

VERTICAIS — 1. Ida ; ata. 2. Comer ; pacto. 3. Árula ; orai. 4. Na ; mil ; bar. 5. Passe ; ocaso. 7. Impar ; miara. 8. Ar ; Eva ; ror. 9. Aleta ; raem. 10. Segui ; minar. 11. Aso ; sua.

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

A ACÇÃO DO CENTRO DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO E DOENÇAS PROFISSIONAIS E A C. P.

O Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais deu início, em Outubro do ano transacto, a mais um curso de Primeiro-Socorristas e de Monitores de Segurança, por correspondência, que se consideram muito oportunos e de grande utilidade na formação profissional humana.

Para uma melhor elucidação, discriminam-se, a seguir, as matérias constantes de cada um dos cursos acima referidos:

Curso de Primeiro-Socorristas

- Breves noções da anatomia do corpo humano
- Micróbios, assepsia e anti-sepsia
- Feridas em geral
- Pensos e ligaduras
- Hemorragias
- Queimaduras e congelações
- Acidentes nos olhos
- Insolação — Electrocção — Submersão
- Asfixia — Respiração artificial
- Síncope — Convulsões — Comas
- Intoxicações — Antídoto
- Traumatismos — Choque traumático — Fracturas — Luxações
- Síndromas gerais
- Transporte de doentes e acidentados

Curso de Monitores de Segurança

O Homem e a Lei:

- Noções elementares — Segurança — Prevenção — Direito
- Trabalho — Organização — Normas legais genéricas de segurança
- Risco — Protecção dos acidentes do Trabalho e dos Doentes Profissionais
- Prevenção e Segurança

O Homem e o Trabalho:

- Fisiologia do trabalho
- A alimentação do trabalhador
- Condições higiénicas da oficina e sua importância na prevenção de acidentes e doenças profissionais

- A fadiga; suas causas e importância para a prevenção de acidentes
- A protecção do trabalhador como prevenção de acidentes e doenças profissionais
- A estatística de acidentes; como se faz e a sua importância na prevenção de acidentes
- A recuperação para o trabalho depois de acidente ou doença
- Intoxicações profissionais e sua prevenção
- A psicotecnica. O que é a sua importância na prevenção de acidentes

O Homem e a Máquina:

- A prevenção nas fábricas de produtos químicos
- A prevenção nas fábricas de montagem e nas oficinas de reparação de automóveis
- A prevenção nas fábricas de têxteis, cabedais e vestuário
- A prevenção nas minas
- A prevenção nas cerâmicas e fábricas de vidros
- A prevenção na construção civil
- A prevenção para electricistas, guarda-fios, ascensores, etc.
- A prevenção para condutores de veículos aéreos, terrestres e marítimos, guindastes, transporte de peças, etc.
- A prevenção nas oficinas de fundição, mecânicas e caldeiraria
- A prevenção na agricultura
- A prevenção em indústrias diversas (de géneros alimentícios, cozinheiros, padeiros, pasteiteiros, cortadores, em matadouros, etc., indústrias gráficas, empregados de escritório, administrativos, etc.)
- A prevenção no laboratório
- A prevenção no lar
- A protecção contra incêndios

Como facilmente se depreende, as matérias atrás enunciadas ajustam-se às exigências profissionais de algumas categorias de agentes da Companhia e, daí, a razão de se terem inscrito cerca de 2300 agentes no curso de Primeiro-Socorristas, nomeadamente:

- Inspectores
- Chefes de estação
- Factores
- Revisores
- Condutores
- Guarda-freios

Também no curso de Monitores de Segurança se inscreveram cerca de 200 agentes das seguintes categorias:

- Inspectores
- Chefes de estação principal e de 1.^a classe
- Instrutores

Estes cursos — de primacial importância dentro da nossa Empresa — iniciaram-se, de facto, em Outubro do ano findo e estão a decorrer com regularidade, tendo sido já distribuídas aos agentes inscritos, 16 lições do curso de Monitores de Segurança e 14 referentes ao de Primeiros-Socorristas.

Também as respostas aos respectivos questionários que acompanham as lições — quinzenalmente distribuídas — têm sido dadas nos prazos previstos o que demonstra o interesse com que os agentes receberam esta iniciativa.

Dada a alta importância que estes cursos representam para a Empresa, não só no campo da prestação de primeiros socorros, como, também, na prevenção de acidentes de trabalho e doenças profissionais, espera-se, com a divulgação destes conhecimentos, contribuir grandemente para uma melhor formação dos agentes nos mesmos inscritos.



E X A M E S

Continuando a dar satisfação a inúmeros pedidos de agentes, a seguir se transcreve mais um grupo de pontos de exame sobre Segurança da Circulação, Catenária e Serviço Comercial saídos nos últimos exames para Chefes de estação de 3.ª classe :

Prova escrita de Segurança da Circulação

I

1 — Do comboio n.º 13 descarrilou ao Km 117, o vagão que seguia junto à máquina, cujo carrilamento demorou 6 horas.

Foi resolvido dar-se seguimento ao comboio com a própria máquina.

Em face da ocorrência, organize o serviço até à saída do comboio da estação da frente. Funciona o telefone.

2 — Na marcha do comboio n.º 4225 deram-se as seguintes alterações :

— Cruzou em Mafra com o comboio n.º 4082 e em Pero Negro com o comboio n.º 4026.

Diga os modelos de circulação a fornecer ao comboio n.º 4225 pelas estações de Mafra, Malveira e Pero Negro. Justifique a resposta.

II

3 — Sempre que, por motivo de avaria no sinal principal de saída dumha estação secundária, um comboio seja expedido com o respectivo sinal de manobras, responda :

a) Qual o modelo a fornecer ao maquinista ?
b) Como procede o maquinista do comboio expedido nestas condições ?

4 — Sobre os desvios de plena via das linhas com cantoamento automático, diga :

a) De que estação dependem ?
b) Por que sinais são protegidos ?

III

5 — Nas linhas de Exploração Económica, diga como se designam os sinais que desempenham a função de sinal avançado.

6 — Na sinalização geral da Companhia, diga quais os sinais que podem apresentar a indicação n.º 2 «marcha à vista» e o que determina esta aos maquinistas.

IV

7 — Diga a finalidade do modelo H 117 e de quantas partes se compõe.

V

8 — Diga qual o peso frenado — contínuo e manual — exigido para um comboio de mercadorias com 630 t, à partida de Entroncamento para Abrantes, rebocado por máquina da classe III.

VI

9 — Diga como reconhece na mesa de comando, tipo «Siemens», que um sinal principal se encontra avariado e que providências toma depois de verificar a anormalidade.

10 — Numa estação equipada com aparelho de sinalização eléctrica, tipo «Jeumont», teve necessidade de resguardar um comboio, após a sua entrada, para dar passagem a outra circulação.

Como procedia, sabendo que era necessário, para o efeito, interceptar também, as duas vias gerais ?

Prova escrita de Catenária

1 — Baseado nos seus conhecimentos da Instrução LE-1, responda :

- Que tipos de seccionadores manuais conhece ?
- As chaves utilizadas para as suas manobras são iguais ou diferem ?
- Baseado na resposta anterior, diga qual a diferença que existe.

2 — Para que existe a Zona Neutra ? Onde se encontram instaladas ?

3 — Ao efectuar-se um pedido de corte de corrente na catenária, diga :

- Em que caso se deve considerar um pedido urgente de corte numa catenária principal ?
- Quando considera efectivo o corte de corrente da alínea anterior ?

4 — Descreva os sinais especiais utilizados na tracção eléctrica :

- Indique algum ponto da via onde se encontrem permanentemente instalados e quais ;
- Na sua estação, admitindo que tem uma linha de resguardo electrificada, existe algum sinal especial da tracção eléctrica ?

5 — Indique os aparelhos de corte de corrente que podem existir nos Postos de catenária, dando ideia de como se manobram no local.

6 — Diga o que entende por «Seccionamento de Lâmina de Ar» e para que serve.

Prova escrita de Serviço Comercial

- 1 — Explique a contabilidade que faz, no caso de receber um aviso ao Haver a título de Diversos, sendo a importância deste aviso superior ao total do seu modelo F 115.
- 2 — O expedidor duma remessa pediu-lhe a anulação do reembolso com que a tinha sobre-carregado. A remessa já ia em caminho.
Pormenorize o que se faz na estação expedidora e, bem assim, na de destino.
- 3 — Por motivo de avaria no vagão onde seguiam, tiveram de ser trasbordadas remessas de Serviço Internacional. Como se procede e que modelos se estabelecem?
- 4 — Um passageiro comprou no sábado um bilhete de Fim de Semana, mas resolveu iniciar a ida só no domingo de manhã (10 horas).
Há alguma coisa a ter em vista sobre a revalidação do bilhete?
- 5 — Diga quais as condições de utilização do bilhete «Eu-railpass».
- 6 — Um sargento apresenta uma requisição de transporte, em 2.ª classe, válida para comboio rápido, declarando, desde logo, que pretende seguir em 1.ª classe.
Que cobrança há a fazer?

TAXAS

G. V. — Porto (Campanhã) para Fortunho :

2 grades com 3 bácoros, 200 kg.

P. V. — Entroncamento para Lisboa-P. — Embarque :

Uma porção de sucata de ferro velho, 14 820 kg. Carga e descarga pelos donos. Requisitou vagão para 10 t.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2315 / Consulta n.º 484-F — Considerada a relativa estabilidade do câmbio e a utilização, por exemplo, do comboio «Sud-Express», haverá qualquer desvan-

tagem económica em o passageiro comprar em Lisboa (em escudos) um bilhete de 1.ª classe para o percurso Lisboa — Hendaye — Paris, preferindo essa modalidade à de adquirir em Lisboa o bilhete relativo sómente ao percurso português, em Fuentes d'Onoro o bilhete para o percurso espanhol e, finalmente, em Hendaye, o bilhete para o percurso francês?

Creio que o passageiro não tem qualquer vantagem económica em optar pela utilização das três moedas (escudos, pesetas e francos), e que qualquer pequena diferença de câmbio de modo algum compensa o incômodo de tal procedimento.

Resposta — Para comboios internacionais como o «Sud-Express», e para o percurso em questão, só é permitida a emissão de bilhetes directos.

Se se pretender viajar em comboios sujeitos a trasbordo, poderá, então, adquirir-se bilhetes parciais conforme se entender. Todavia, considerando a pequena diferença entre o câmbio oficial e o que se aplica no cálculo do preço dos bilhetes internacionais, achamos que não vale a pena obterem-se bilhetes nestas condições.

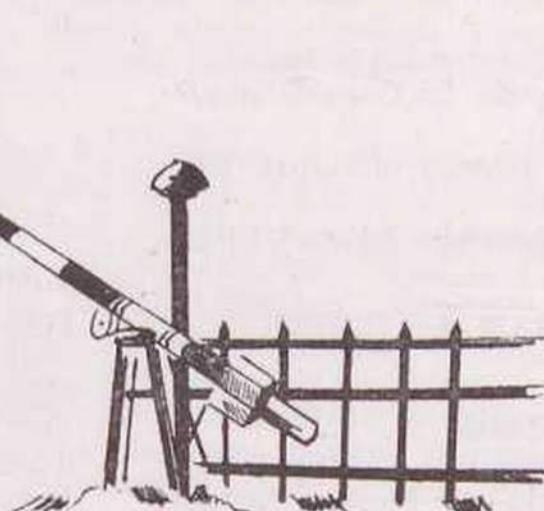
Pergunta n.º 2316 / Consulta n.º 485-M — Peço esclarecer o seguinte : Quando um comboio tenha que ser expedido sem avanço por falta de atenção ao telefone, qual a antecedência com que se deve entregar o modelo M 113 a um comboio com 20 vagões ou mais, numa estação de origem?

No caso desse comboio, ao qual é fornecido o modelo M 113, perder 1 ou 2 minutos para entrega deste modelo, a que rubrica deve ser marcado este tempo e, ainda, se há motivo para responsabilizar a estação que expedi o comboio atrasado, referindo-me a um caso inesperado?

Resposta — O modelo M 113 deve ser estabelecido e entregue a tempo do comboio poder ser expedido sem qualquer atraso.

Pergunta n.º 2317 / Consulta n.º 486-F — Para efeito de preço de uma assinatura ao abrigo da Instrução n.º 2780, peço informar-me qual a distância a atribuir, agradecendo que a mesma seja discriminada para uma dita válida entre Entrecampos — Lisboa (Rossio) — Lisboa (Santa Apolónia).

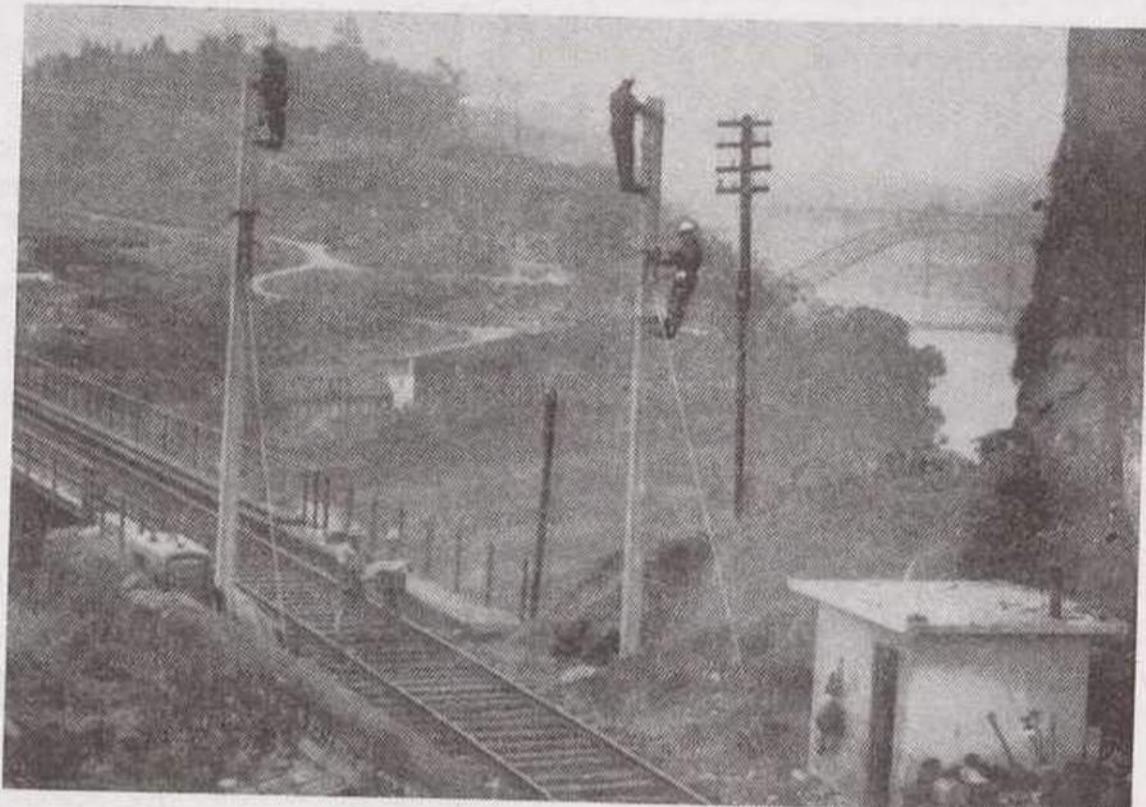
Resposta — Como a distância efectiva do percurso Entrecampos — Lisboa (Rossio) — Lisboa (Santa Apolónia) é de 16 quilómetros, será cobrada, pelas assinaturas requisitadas para aquele percurso, as importâncias previstas na Instrução n.º 2780, para o escalão de mais de 10 até 20 quilómetros.





Começaram há pouco os trabalhos de electrificação do último troço de via da linha do Norte, compreendido entre Vila Nova de Gaia e Campanhã. A nossa gravação documenta as obras de colocação dos postes da catenária na majestosa ponte metálica Maria Pia — como se sabe construída por Gustave Eiffel em 1887 — e que apesar da sua provecta idade, está sendo adaptada e reforçada para a circulação dos comboios eléctricos.

É muito possível que a electrificação da linha até ao Porto seja inaugurada em Outubro próximo — por ocasião do 110.º aniversário da inauguração dos caminhos de ferro em Portugal e ao mesmo tempo do 50.º aniversário da abertura ao público da estação de S. Bento.



Excursões ao estrangeiro promovidas pela F. N. A. T.

No seu excelente programa de Turismo Social a F. N. A. T. anuncia a realização das seguintes excursões e passeios a preços populares, de que os ferroviários poderão beneficiar, em pagamentos a prestações, se assim o quiserem, e que se referem à época mais próxima:

7 a 10 de Abril — SEMANA SANTA EM SEVILHA

- 1.º dia — Lisboa, Serpa (almoço), Sevilha (jantar e alojamento)
- 2.º e 3.º dias — Estadia em Sevilha
- 4.º dia — Sevilha, Aracena (visita às grutas e almoço), Beja (jantar), Lisboa.

17 a 23 de Abril — GALIZA

- 1.º dia — Lisboa, Coimbra (almoço), Viana do Castelo (jantar), Vigo (alojamento)
- 2.º dia — Estadia em Vigo
- 3.º dia — Vigo, Santiago de Compostela (estadia)
- 4.º dia — Santiago de Compostela, La Coruña (estadia)
- 5.º dia — La Coruña (estadia)
- 6.º dia — La Coruña, Lugo, Orense (almoço), Porto (jantar e alojamento)
- 7.º dia — Porto (almoço), Aljubarrota (jantar), Lisboa.

15 de Maio a 3 de Junho — ILHAS BALEARES

- 1.º dia — Lisboa, Abrantes, Cáceres
- 2.º dia — Cáceres, Trujillo, Madrid
- 3.º dia — Estadia em Madrid
- 4.º dia — Madrid, Monastério de Piedra, Saragoça

- 5.º dia — Saragoça, Montserrat, Barcelona
- 6.º e 7.º dias — Estadia em Barcelona
- 8.º a 11.º dias — Estadia em Palma de Maiorca
- 12.º dia — Barcelona, Tarragona
- 13.º dia — Tarragona, Valência
- 14.º dia — Valência (estadia)
- 15.º dia — Valência, Granada
- 16.º dia — Granada (estadia)
- 17.º dia — Granada, Córdova
- 18.º dia — Córdova (estadia), Sevilha
- 19.º dia — Sevilha (estadia)
- 20.º dia — Sevilha, Aracena, Beja, Lisboa.

18 a 26 de Junho — NORTE DE ESPANHA

- 1.º dia — Lisboa, Coimbra, Porto, Vigo
- 2.º dia — Vigo, Santiago de Compostela, La Coruña
- 3.º dia — La Coruña, Oviedo
- 4.º dia — Oviedo, Santander, Bilbao
- 5.º dia — Bilbao, San Sebastian
- 6.º dia — San Sebastian, Vitória
- 7.º dia — Vitória, Burgos, Valladolid
- 8.º dia — Valladolid, Salamanca
- 9.º dia — Salamanca, Guarda, Coimbra, Lisboa.

Entre outros aliciantes programas que oportunamente publicaremos, constam de 1 a 31 de Julho, VOLTA À EUROPA; de 31 de Julho a 29 de Agosto, VOLTA À ITÁLIA; de 1 a 30 de Setembro, VIENA DE ÁUSTRIA; de 1 a 5 de Outubro, MADRID, e de 8 a 11 de Dezembro, SEVILHA. Previsto ainda, para data a fixar, um magnífico cruzeiro a Angola utilizando um dos melhores paquetes da nossa frota mercante.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro último

A Agente de tráfego de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João Salgueiro Costa.

A Agentes de tráfego de 2.ª classe — os Chefes de secção, Mário José Ribeiro Sanches, José Valente e Luís da Costa Parente.

A Verificadores de receitas — os Factores de 1.ª classe, Salvador Moreira, Florentino José Fonseca de Oliveira, Aurélio da Silva Coelho, Virgílio Dias, Abílio Soares Fernandes Barreiro, José Gregório e António Nogueira Roque.

A Subinspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes — o Chefe de estação de 2.ª classe, Vicente da Rosa Bonito.

A Chefes de estação principais — os de 1.ª classe, Aleixo Ribeiro Pontes e Fernando das Neves Basílio.

A Chefes de estação de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Porfírio Tristão, Manuel dos Santos Pardal, José Rodrigues Gonçalves, António do Espírito Santo, João António Pereira, Manuel Lemos da Costa e José de Sousa.

A Chefes de estação de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Alves da Cunha Júnior, José Alberto da Silva, Júlio Fernandes da Cruz, Raúl Cunha, José Casimiro, António Amaral, Armindo Rodrigues Samouco, Francisco Vicente da Silva, Gonçalo Correia, Manuel José de Carvalho, José Joaquim Silvestre e Joaquim Dias Leitão.

A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, Desidério Duarte, Venceslau Rondão Figueira, José Bernardino Capela Marques, António Mateus Pimenta, Adelino Dias Cordeiro, Luís Pires Marques, Aniceto Monteiro Ramos, António Cunha, António Marques Morgado, Álvaro Freire Lopes, João Cardoso Vilela, José de Lemos Araújo, Manuel José Moreira de Oliveira, Albino Vaz Brites, José Martins, João Barbosa, Manuel da Costa Lima, David do Carmo Piedade, Domiciano Vieira dos Reis, António José Leite de Carvalho, Luís Marques da Silva, Josué Gonçalves, José Ildefonso Carneiro de Macedo, Manuel Martins da Pomba, Gabriel Paulo Fernandes, Joaquim da Costa Amieiro, Joaquim da Costa Andrade, Sebastião José da Silva, Albertino Ferreira Serra e Fernando da Veiga Brás.

A Factores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Adérito Rodrigues de Sousa, Júlio Gomes Lourenço, Sociliano Marques, Alvérico Correia Panão, António Pinto Magalhães, Manuel Nogueira, Francisco Afonso Nogueira, Óscar Augusto Lopes Roseira, David Luís, Manuel César Rodrigues Rolo, Alexandre Borges Morgado, Aníbal da Costa Roxo, António Marques Lobo, Eduardo Gomes da Costa, José Domingos Henriques, António Brito dos Santos, João de Oliveira Cunha, Manuel António Maria Porfírio, Carlos Burgeiro, Américo Rodrigues Lagarto, Eugénio da Silva Mangerona, José de Matos Gorgulho, Artur Marques Sequeira, Abraão Manuel Abrantes Pereira, José Pereira Reis, Manuel Gonçalves Faísca, António Ribeiro Soares, Alcino dos Santos Amaral, David da Silva Lopes, António de Almeida Rolim, José Luís de Almeida, João Jerónimo Martins, Júlio de Oliveira Roque, Germano Matias de Sá, Aníbal dos Santos Lopes, Domingos da Encarnação Miranda, António Moreira da Silva, João Pereira Pinhão, Manuel Pinto da Silva, João Nunes Pereira, António Pinto, Augusto dos Santos Costa, Feliciano da Costa Seabra, Francisco António, Adelino Mendes, António Júlio Simão, Arsénio Baltasar Esteves e José Crispim Florêncio.

A Factores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Joaquim Eduardo Castro da Mota, Aurélio Alves Lopes Caetano, Francisco Inácio Capela Grilo, José Mendes Matos, José das Dores Joaquim, António Flaminio Cinco Reis, Matias de Alegria Branja, António da Costa Fernandes, António Taveira Claudino, António João Sádio Catita, Avelino Ferreira da Silva, Manuel Costa Cardoso, José Monteiro Redondo, António Joaquim Cabaça de Carvalho, Joaquim Pinto Soares Monteiro, Aurélio Martins Pontes, Francisco Caldeira Belo Basso, Virgílio Cândido da Cruz, António Maria Jorge, José Nunes, Américo Joaquim Faias, Joaquim Oliveira Dias, Manuel das Neves Martinho, Carlos Pereira Marques Moura, José Monteiro Gomes, Amadeu Carvalho da Cunha Coutinho, António de Matos Lourenço, João de Matos Marques, António Peralta, Custódio Fernandes Dias, Artur Patuleia, Horácio Simões, Fernando de Sousa Pereira Peiriça, Amândio José Afonso Martins, Joaquim de Matos Rodrigues, Darvim de Jesus Garcia, António Fernando Monteiro da Silva, António Grilo Marques, José António Pires, Manuel Lopes, António Marques João, João da Costa Nunes, João Marques Gueifão Belo, Alcino de Jesus da Silva, José Augusto Sarzedas Miranda, João António Martins Guedelha, José da Silva Sequeira, Hipólito da Rosa Farias, Jaime Pinto Simões, Manuel Custódio Teles Vagarinho, Francisco Vieira Fernandes, Manuel Marques Pio, José Figueira Branco, António Moreira Pinto, Joaquim Godinho Bento, e Manuel Pereira Tavares.

A Factores de 3.ª classe — os Praticantes de factor, Vítor Manuel de Oliveira Lopes Valente, Manuel Joaquim Rodrigues, Eduardo de Moura Alves Leite, Manuel de Oliveira Mendes, António Meira Garção, Quirino Marques de Matos, Eduardo da Graça Gonçalves Correia, António João Jésero Palminha, Helder Manuel de Melo Cruz, Porfírio Magalhães Barbosa, José Rosa de Matos França, Vítor Manuel Pires Morgado, Elói José da Rocha Ferreira, José Luís da Silva Gomes, Manuel Santos da Silva, Angelino Neves Venâncio, Manuel Domingos Pereira Rodrigues, Orlando Gouveia da Silva Amaral, Armando Ferraz Marques, Joaquim Couteiro Pestana, António José da Silva Malheiro, Fernando Rosário da Silva, António Cardoso Pinto, Feliciano Manuel Mateus Garcia, Manuel Gonçalves Teixeira, Augusto Pereira da Mota, Orlandino José Rebocho, José Bernardino Alves, José António Mesquita Nunes, Armindo das Neves Matias, José Adérito de Melo Cruz, José Cabrita Nobre, João dos Santos Morgado Ramos, Fernando Azevedo da Costa, Manuel Tenreiro Santiago, Gabriel Joaquim Cortiçadas, Albano Pereira Fernandes Novais, Arnaldo Reis da Fonseca e Damião Ribeiro Barreto.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.^a classe, Francisco Fanico Chinita, António de Sousa Rodrigues, José de Matos Branco, Manuel Miguel e Manuel da Costa Inácio.

A Conferentes de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Heitor Monteiro de Moura, Fernando Pereira, João de Matos Gadeiro, Amável de Jesus Mancilha, Boaventura Ferreira e António da Silva Pestana.

A Conferentes de 2.^a classe — os Guarda-freios de 2.^a classe, Américo Ferraz e João Ferraz.

A Condutores principais — os de 1.^a classe, Aníbal Carlos Resende, Joaquim Manuel Carvalho e António José Galego.

A Condutores de 1.^a classe — os de 2.^a classe, José Pereira da Costa, Francelino da Ponte, Manuel da Silva Ferreira Aires, Joaquim Jacinto, Joaquim Martins Correia, Casimiro Luís Alves Júnior, Mário Francisco de Oliveira, José da Guia Rodrigues Maia e António Maria Vidal.

A Condutores de 2.^a classe — os Guarda-freios de 1.^a classe, José António Belo, João Nepomuceno de Oliveira, José Gonçalves Tigela, Joaquim Afonso Costa, José Duque, António Pinto, Ramiro Joaquim Carvalheira, Joaquim Maia, José Augusto de Almeida Dias, Adolfo Gonçalves Moreira, António Narciso Capão e Leandro de Matos Amaro.

A Guarda-freios de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Jorge Dionísio Ribeiro Roque, Francisco Dias Ferreira, Joaquim Vieira de Oliveira, Fernando Henriques, João Conceição Diogo, António Joaquim Lima, Joaquim António de Carvalho, Joaquim Marques Júnior, José Gomes Barraqueiro, Joaquim Soares Pereira, Dimas António Biló, Aires Vitório, José Pereira e Francisco Augusto Raposo.

A Fiscais do pessoal da revisão de bilhetes — os Revisores de bilhetes principais, Mário Morais Lopes Cardoso, Jorge Augusto Neto e José da Silva; e o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, Isaac Arnaldo da Costa Ferreira.

A Revisores de bilhetes principais — os de 1.^a classe, Agostinho Rodrigues Fernandes, Adelino Fernandes Pereira e Mário de Oliveira Santos.

A Revisores de bilhetes de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Aurélio Antunes, Alfredo José Fonseca, Armando Gomes Rafael, António Pereira Giriante, Eduardo Inácio Godinho, Ismene de Oliveira, Júlio Antunes Pereira, Nicolau José e César Martins Teixeira.

A Revisores de bilhetes de 2.^a classe — os de 3.^a classe, João Ventura Esteves, Adriano Pereira Lopes, Augusto Pereira da Silva, António Ribeiro Mendes, António Gomes de Oliveira, Manuel Rodrigues de Andrade, Manuel Soares da Cunha, Lino Gomes da Conceição, António Gregório e Luís Pinheiro de Castro.

A Revisores de bilhetes de 3.^a classe — os Serventes de 2.^a classe, José Maria Pires Azevedo, Manuel da Costa Andrade, António José Capão de Oliveira, João Marques da Luz, António Soares Pereira, José Monteiro da Silva, José Ferreira da Silva, Manuel da Fonseca Catalão, Joaquim Manuel Galo, Manuel José Moita Ganchinho, Manuel Guerreiro e António Fernandes Querido.

A Capatazes de manobras de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Francisco Figo Rasteiro, António Antunes e António Andrade Compadrinho.

A Capatazes de manobras de 2.^a classe — o Agulheiro de 1.^a classe, José Joaquim Sequeira; e os Agulheiros de 2.^a classe, Fortunato José Rodrigues, Alfredo Augusto Casimiro, Vicente André de Oliveira, Ângelo Pereira da Silva, José Maria Simões Soares e Ernesto Pereira.

A Agulheiros de 2.^a classe — os de 3.^a classe, Abílio de Oliveira Júnior, Manuel Ventura Baptista Barreto, Albino Fernandes Sério, Cristóvão da Costa Casimiro, José Martins Figueira, Augusto Machado da Silva e João Isidro dos Santos.

A Porteiro de estação — o Servente de 1.^a classe, Adelino Ferreira de Faria.

A Chefe de cantão de telecomunicações de 1.^a classe — o de 2.^a classe, Armando Marques de Almeida.

A Chefe de cantão de telecomunicações de 2.^a classe — o Electricista de telecomunicações de 1.^a classe, Florindo Oliveira Machado.

A Electricista de telecomunicações de 1.^a classe — o de 2.^a classe, Emídio da Cruz Rã.

A Electricista de telecomunicações de 2.^a classe — os de 3.^a classe, José Pombo Bicho e António Maria da Silva Azevedo.

A Electricista de telecomunicações de 3.^a classe — o Guarda-fios de 1.^a classe, José Amiguinho Alves; o Operário eventual, José Marques de Góis Nobre; e o Operário de 4.^a classe, Honorato João de Carvalho Rodrigues.

A Guarda-fios de 1.^a classe — o de 2.^a classe, José Maria da Cruz.

A Guarda-fios de 2.^a classe — o Guarda-fios eventual, Manuel João Gonçalves.

A Contramestre principal — o de 1.^a classe, Armando Ribeiro.

A Contramestres de 1.^a classe (Grupo B) — os de 2.^a classe, José Ramos Gomes, Martiniano Vaz Atalaia, Júlio Ferreira dos Santos, José Henriques Figueira Júnior, Jorge Domingos Macau, José Luís Pires e Manuel Pascoal.

A Contramestres de 2.^a classe (Grupo A) — os do Grupo B, Mário Gonçalves de Sousa, Manuel Matos Mendes, Manuel Filipe Sousa Faria, João Ferreira Agostinho, Alfredo José Ag.^o Ramalho e João Amaral.

A Contramestres de 2.^a classe (Grupo B) — os Chefes de brigada, Luís de Sousa Vasconcelos, Deolindo Aires Rodrigues, Aurindo Marques dos Santos, José Pereira da Cunha, João Nunes Ferreira, Mário dos Anjos Leite, Joaquim Gouveia Condeço, Acácio Fernando C. Ferreira, Joaquim António S. Ladeiras, João Caeiro de Sousa, Júlio Marcelino Martins e Humberto Jesus Fernandes.