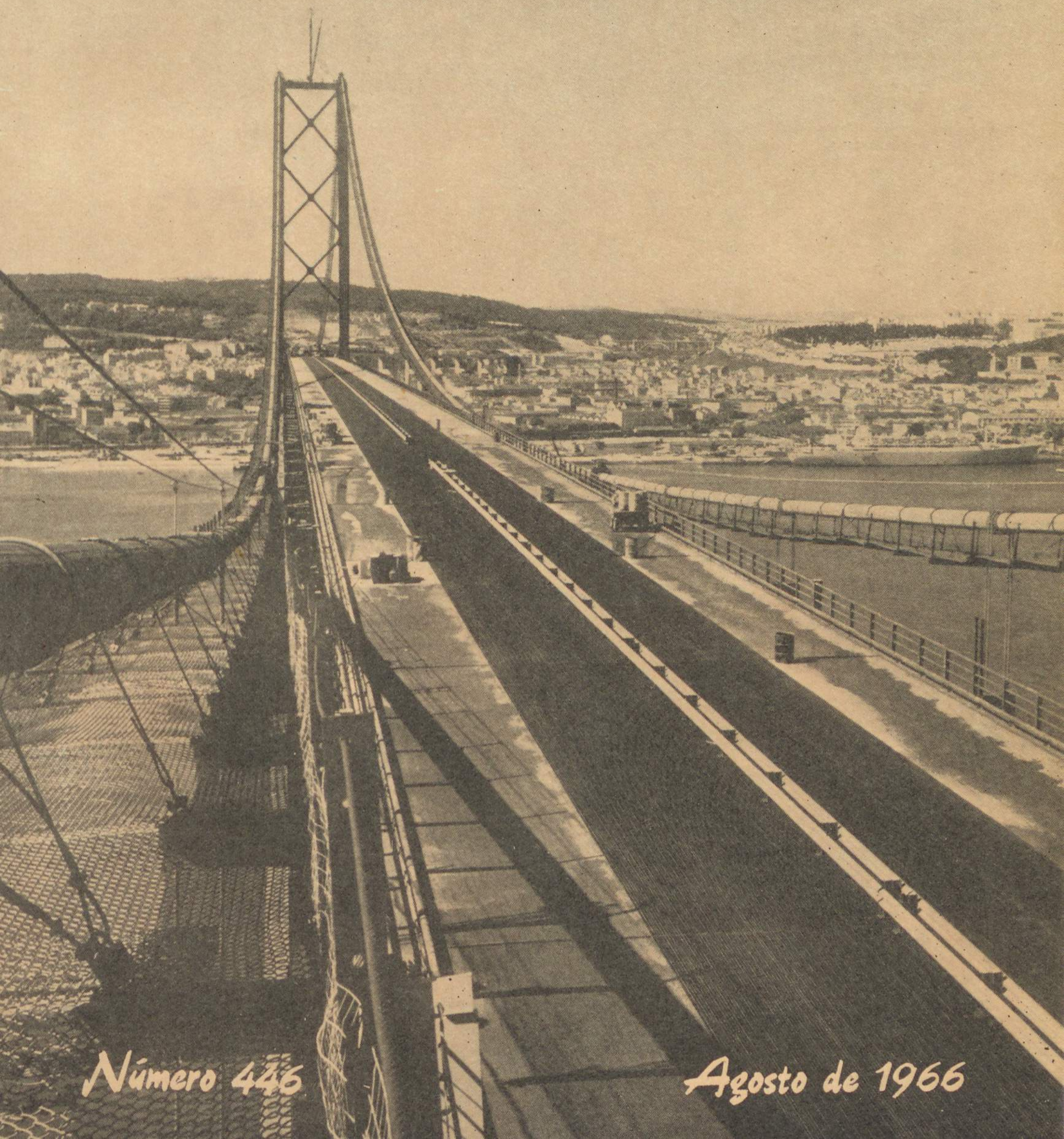


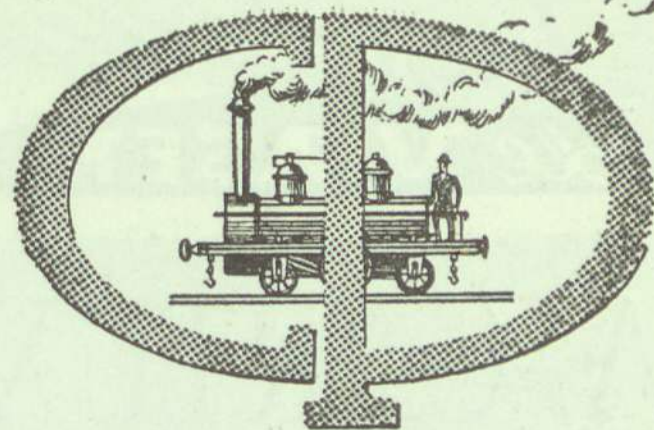
Boletim da C. P.



Número 446

Agosto de 1966

Boletim^{*} da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 446 • AGOSTO 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



XIX Congresso da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro

COM o costumado brilhantismo da organização e o habitual regozijo dos seus participantes, realizou-se em Paris — cidade da luz e do prazer — mais um congresso da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro que de quatro em quatro anos tem lugar em cidades europeias cuidadosamente escolhidas e seleccionadas para o efeito. O congresso reuniu 1200 delegados e pessoas de suas famílias de 52 países de todo o Globo — ferroviários ou dirigentes de empresas afins ao caminho de ferro — e provou uma vez mais, através das teses discutidas, o alto interesse dos responsáveis pelos progressos da rede mundial.

Na gravura vemos o novo director-geral da S. N. C. F., M. Guibert, saudando os congressistas. Entre os circunstantes, o secretário de Estado francês dos Transportes, M. Bettencourt, o presidente do Conselho da S. N. C. F., M. Segalat, o secretário-geral da U. I. C., Louis Armand, o presidente do congresso, M. de Vos e o sr. eng. Espregueira Mendes, ilustre director-geral da C. P.



A CARTUXA DE VALLEDEMOSA

POR ARMINDA GONÇALVES

OH, a cartuxa de Valldemosa!

E, irresistivelmente, ocorria à minha comovida memória o romance patético de Frederico Chopin e George Sand. Ocorria-me a chegada, há mais de um século, em 1838, em pleno romantismo, dos dois amantes à ilha maravilhosa—ele já tuberculoso a esperar o seu piano que desesperadamente não chegava; ela com a indomável decisão de não o deixar morrer e de ser feliz; ocorriam-me as contrariedades e a irredutível aversão que os maiorquinos lhes mostravam e as calúnias que deliberadamente inventavam acerca do casal célebre; a doença do músico genial e a dedicação com que lhe assistiu sempre a romancista sua companheira.

Partindo de Palma de Maiorca pelo meio da planície a que os inúmeros moinhos dão uma nota pitoresca (em consequência da falta de rios na ilha, a água é tirada do subsolo), chega-se a Valldemosa por uma estrada aberta no dorso da montanha: primeiro entre oliveiras milenárias, imagens alucinatórias, figuras de pesadelo com os mais estranhos aspectos grotescos e repelentes; depois, entre pinheiros verde-negro, esgrouviados e atentos.

Subitamente, de entre o arvoredado, aparece um aglomerado de casas. É Valldemosa. O comércio, sobretudo turístico, valoriza a povoação. O carro sobe um pouco mais e eis a cartuxa.

Os monges da Ordem de S. Bruno, como todos os monges de todas as ordens, gostavam de edificar os seus conventos em lugares solitários e belos e aí se entregavam a uma vida ascética e às mais profundas lucubrações. Gostavam da solidão e de largos horizontes. Esses monges que construíram a cartuxa de Valldemosa, não fugiram à regra. O lugar que escolheram é de uma beleza envolvente e persuasiva.

À volta, nas vertentes, o arvoredado desce até aos vales e uma rara sensação de solidão e de encantamento toma posse de nós. Todo o panorama que se avista, verde e lírico, esfumados os remotos contornos por uma ligeira neblina, nos suaviza, transportando-nos a um mundo irreal e fantástico. Uma cadeia de montanhas envolve de longe o velho e álgido convento, pois ali tudo ressuma frio, silêncio e paz de eremitério. Tudo ali convida à meditação, tudo é silenciosa tranquilidade e, outrora, nenhum rumor ali chegaria pois ainda se não inventara o turismo e as suas barulhentas consequências. Poucas pessoas subiriam a montanha, os carros a motor ainda não haviam nascido.

Entro na igreja da cartuxa. É um templo de estilo greco-romano, construído em 1717, sem grandes dimensões e sem grande valor artístico. Depois, como mandam as agências turísticas, era de visitar também a antiga farmácia cheia de frascos que os monges enchiam de drogas por eles próprios manipuladas.

Mas o que me atraía naquele velho convento, o que me seduzia a imaginação, era a lembrança de Chopin e de



Cartuxa de Valldemosa. O jardim da cela de Chopin

George Sand. Eram os sons maravilhosos, ímpares do piano desse poeta da música: os prelúdios, as baladas, os nocturnos; era a tormenta que agitava a escritora alérgica a preconceitos mas dedicada ao pobre doente que tanto dela dependia.

Lá estavam ao longo do claustro sombrio, as frias celas que eles ocuparam: ali se via um retrato do compositor e também um retrato da romancista; um quadro pintado pela filha de George Sand; o piano, cujo teclado as finas mãos aladas fizeram vibrar na magia da inspi-

quez Dias, Gustavo Doré, Unamuno, Blasco Ibañez e outros.

Sai-se do convento para um vasto terreiro onde há à venda não só bonecos da ilha, bonecos regionais, mas também os mais variados artigos de artesanato e, sobre-

★
Uma das celas ocupadas por Chopin. No compartimento contíguo vê-se o piano do grande compositor



ração; músicas, autógrafos, algumas arcas, cadeiras, vitrinas, fotografias — lembranças dum passado que ressurgia para mim como teria sido há mais de cem anos — vida morta mas vida intensamente vivida por aqueles cuja obra os tornou imortais.

As celas deitam para um pequeno e bonito jardim com flores, ciprestes e buxo, donde se avista um pano-

tudo, os objectos que lembram os mais célebres habitantes da cartuxa: músicas, livros, fotografias, os inevitáveis bilhetes postais, etc.

Numa sala também pertencente ao mosteiro, exibiam-se ranchos folclóricos maiorquinos.

Amargamente, vi que os descendentes daqueles que dantes perseguiram com cega aleivosia, Chopin e George



★
Oliveira milenária cujo tronco apresenta fantásticas contorsões

rama de surpreendente beleza, um panorama lírico, cheio de quietude e de recolhimento.

Não admira, pois, que também ali tivesse vivido e ali tivesse escrito muitos dos seus poemas o grande poeta Ruben Dario, vindo da sua longínqua pátria, a Nicarágua. E que outros artistas e escritores por ali tenham passado e ali se tenham inspirado: Santiago Rousiñol, Ulir, Vaz-

Sand, negociam agora com a celebridade dos dois amantes.

Os admiradores do par famoso acorrem de todas as partes do globo à ilha, sobem a Valldemosa, invadem as celas da cartuxa.

Mas, quantos dentre eles terão sensibilidade e coração para entenderem o drama de que o mosteiro foi teatro?



PRINCIPAIS REALIZAÇÕES COM A TRACÇÃO DIESEL

O êxito das Locomotivas Diesel na Grã-Bretanha e noutros países

POR G. R. CURRY, M. A. (CANTAB.)

DIRECTOR DA ASSOCIAÇÃO DOS FABRICANTES DE LOCOMOTIVAS DA GRÃ-BRETANHA

NA Grã-Bretanha, produziu-se nos últimos oito anos, provavelmente a maior mudança de força motora que qualquer sistema ferroviário já experimentou, dentro dum tempo limitado.

Embora houvesse um número de grandes linhas-centrais e esquemas de electrificação suburbana, o avanço geral dos Caminhos de Ferro Britânicos foi executado com locomotivas e comboios diesel.

A Grã-Bretanha possui agora o maior parque de unidades de força diesel de qualquer caminho de ferro do mundo, mas muitas centenas mais de locomotivas diesel são ainda precisas até que o projecto de modernização dos Caminhos de Ferro Britânicos esteja totalmente completado.

O total de linhas-centrais com locomotivas de tracção diesel nos Caminhos de Ferro Britânicos é agora de aproximadamente 2500. A acrescentar às locomotivas das linhas-centrais que compreendem ou transmissão eléctrica ou hidráulica, há mais de 2000 unidades diesel de manobras e para cima de 4000 veículos de unidades múltiplas, ambas estas categorias incluindo tipos de sistemas motores diesel-eléctricos e diesel-mecânicos. E há ainda encomendadas muitas mais locomotivas.

A construção completa das locomotivas para este vasto arsenal tem tido a participação dos fabricantes ingleses e das próprias oficinas dos Caminhos de Ferro. As máquinas e transmissões diesel têm sido fornecidas pela indústria britânica de tracção ferroviária. Desde 1950 que cerca de 500 locomotivas diesel foram fornecidas aos Caminhos de Ferro Britânicos, juntamente com 1500 máquinas e transmissões diesel para a construção.

Embora o próprio sistema dos Caminhos de Ferro Ingleses fôsse tardio em adoptar o sistema diesel, os fabricantes britânicos estiveram entre os pioneiros da tracção ferroviária diesel.

Já em 1928 as primeiras locomotivas a motor diesel da Grã-Bretanha, eram exportadas para Buenos Aires para a «Great Southern Railway», América do Sul, e a exportação para todas as partes do mundo manteve-se contínua até ao dia de hoje.

Foi esta longa experiência de tração diesel que serviu de base à excelente actuação das locomotivas e comboios diesel nos Caminhos de Ferro Britânicos.

Com o rápido desaparecimento da força a vapor, mais de três quartos do total da rede dos Caminhos de Ferro Britânicos está a ser coberta por comboios diesel ou eléctricos e prevê-se que o sistema a vapor terá desaparecido completamente das principais linhas de toda a Inglaterra, por volta de 1968. Menos de 5000 locomotivas a vapor estão agora em circulação — cerca de 2000 locomotivas a vapor foram postas de lado só nos últimos 12 meses e, em muitos casos uma locomotiva diesel está agora a realizar o trabalho de três locomotivas a vapor.

Embora os benefícios totais da modernização não possam ser sentidos até que todas as locomotivas a vapor tenham desaparecido, nas linhas-centrais os serviços expressamente de locomotivas diesel, vão já mostrando uma vantagem de 38 % sobre as máquinas a vapor.

Estão a fazer uma média de 300 milhas (484 km) por dia em contraste com a média de 170 (274 km) das máquinas a vapor. Os comboios de unidades-múltiplas diesel mostram uma redução de 34 % nos custos de manutenção acima das suas equivalentes a vapor.

A confiança da locomotiva diesel iguala agora a do vapor e está a aumentar consideravelmente. O pessoal de assistência do Caminho de Ferro tem sido reduzido de 14 % e o custo de manutenção de fontes exteriores cortado em 36 %.

Economias substanciais com maquinistas e pessoal de manutenção, sobem à medida que a substituição avança — em 1950, virtualmente sem força diesel, o pessoal de condução de locomotivas totalizava 94 844. Hoje, o número é de 60 160. Da mesma maneira, a manutenção de locomotivas, carruagens e vagões, feita por 29 850 homens em 1950, está agora a cargo apenas de 18 230.

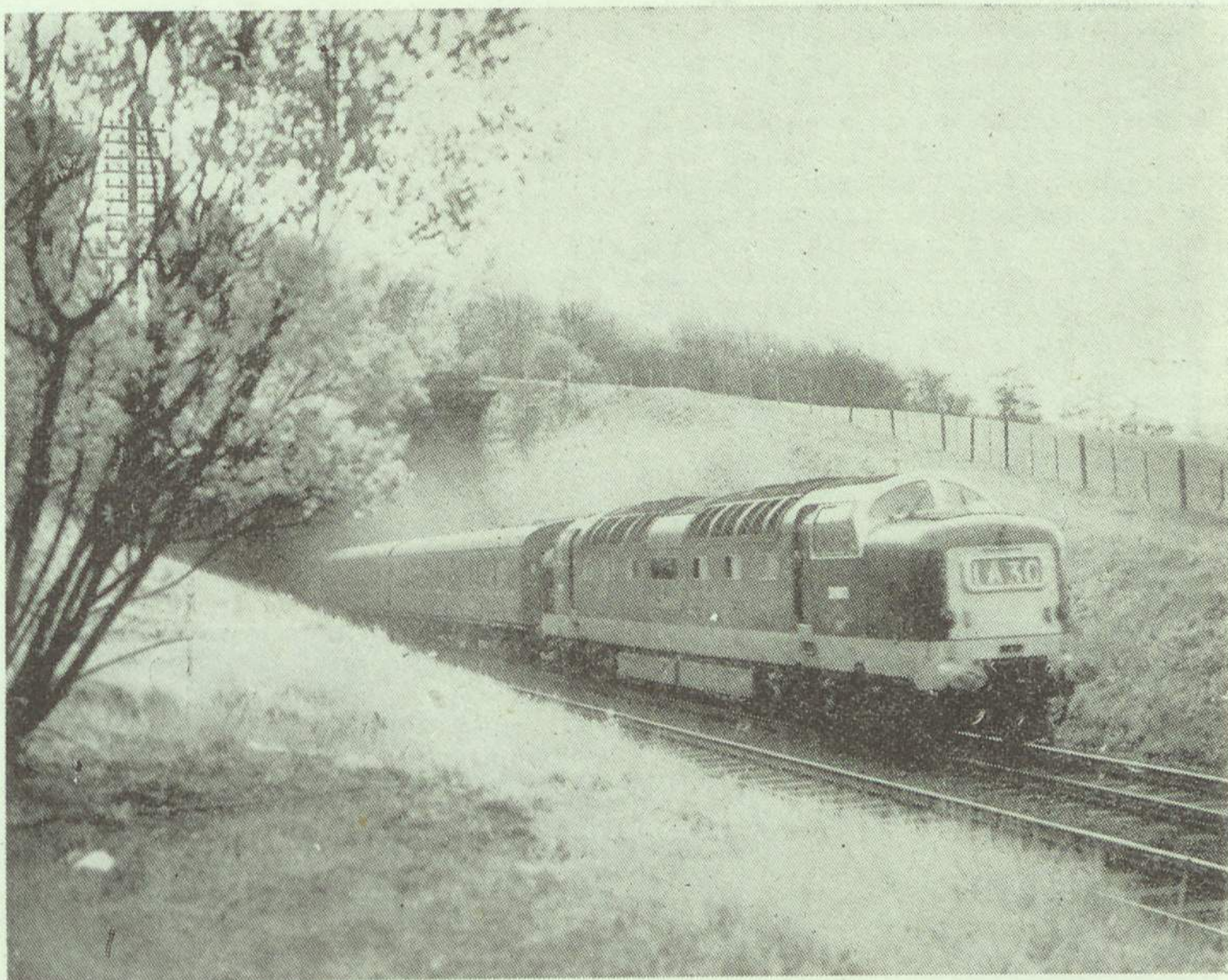
Não surpreende que o dr. Richard Beeching, antigo presidente da Direcção dos Caminhos de Ferro Britânicos, pudesse ter afirmado que as economias devidas directamente à tracção diesel somaram num ano 11 milhões de libras e aumentariam indubitavelmente.

Onde os serviços a vapor foram substituídos, o número de passageiros usando os novos serviços aumentou 3 vezes e meia.

Tempos mais curtos e maior pontualidade foram reconhecidos como uma característica da mudança para a força diesel.

Agora nos Caminhos de Ferro Ingleses mais de 500 comboios-expressos de passageiros fazem a média de

diesel das linhas-centrais permitiram aos BR adoptar um modelo padrão para cada classe segundo a sua força. A mais poderosa de todas estas a 2750 h. p. Tipo 4, já provou bem ser capaz de ultrapassar 100 m. p. h. (161 km p. h.) e de deslocar cargas de 1500 t (1520 toneladas) em rampas de 1,93 polegadas (11 por mil). Depois de longos ensaios tanto com transmissões hidráulicas como eléctricas, a Companhia dos Caminhos de Ferro



O trabalho de 55 locomotivas rápidas a vapor é realizado, nas melhores condições, por 22 destas máquinas diesel eléctricas «Deltic», actualmente em serviço entre Londres e a Escócia

60 m. p. h. (96 km p. h.) ou mais, da estação de partida até ao término, e uma selecção de 26 fazem uma média superior a 70 m. p. h. (113 km p. h.).

Um dia de controle numa Região em que a Companhia dos Caminhos de Ferro Britânicos tinha substituído a força de vapor pela diesel, demonstrou que 90 % de todos os comboios «chegaram à tabela» e só 4 % com mais de 5 minutos de atraso.

Entre as mais excitantes novidades em comboios contam-se os novos diesel «Pullman» entre Londres e Manchester, Birmingham e Bristol. Estas composições de muitas unidades diesel eléctricas, dum azul suave, com ar condicionado, capazes de se manterem a uma velocidade de 90 m. p. h. (145 km p. h.) foram designados como «os melhores comboios do mundo» pelos visitantes ferroviários de além-mar. Aliam um serviço rápido interurbano com um símbolo de classe para homens de negócios, e têm sido muito procurados.

As potentes locomotivas «DELTIC» 3300 h. p. fazem em 6 horas as 400 milhas (645 km) da Costa Oriental, no percurso entre Londres e Edimburgo, igualando, assim, os melhores *records* a vapor, mas com muita mais carga. Tendo-se já conseguido uma média superior a 70 m. p. h. (113 km p. h.) no trajecto, espera-se ainda obter mais rapidez.

Cada locomotiva percorre em média, 200 000 milhas (320 000 km) por ano.

Experiências com variados modelos de locomotivas

Ingleses decidiu uniformizar a transmissão eléctrica para as locomotivas das linhas-centrais.

Os fabricantes britânicos têm-se ocupado igualmente do campo, menos atraente mas também vital, das locomotivas industriais. Muitos milhares de locomotivas de manobra diesel têm sido fornecidas para empreendimentos industriais ingleses nos últimos cinco anos, sendo as indústrias de aço e do carvão as que possuem maior número. Na indústria do carvão há ainda mais de 1000 locomotivas diesel, à prova de fogo, destinadas a servir nas minas.

Enquanto os fabricantes ingleses forneciam grande número de locomotivas para longo percurso à Companhia dos Caminhos de Ferro Britânicos, fabricavam também cerca de 500 locomotivas diesel de todos os tipos para serviço ferroviário além-mar, em países que abrangem a Argentina, África Oriental, Rodésia, Irlanda, Gana, Índia, Holanda, Ceilão, Espanha e o Sudão. Novas encomendas foram recebidas recentemente da Rodésia, África Oriental, Gana e Sudão. No mesmo período construíram-se na Inglaterra mais de 1000 locomotivas diesel de manobras, para fins industriais e ferroviários em todo o mundo.

Os fabricantes ingleses de locomotivas com uma experiência de exportação de um século e um quarto, têm uma grande experiência das condições especiais dos caminhos de ferro de todo o mundo. Temos um exemplo típico no caso do Perú, onde locomotivas inglesas diesel trabalham regularmente à maior altitude de qualquer ca-

minho de ferro do mundo — 15 865 pés (4800 m no cume «La Cima»).

Países em fase de crescimento, tais como o Gana e a Nigéria estão a usar locomotivas diesel de força média, de fabrico inglês, destinadas a trabalhar em regime misto, isto é, para carga e passageiros. O seu êxito está bem evidenciado num recente relatório da Corporação Ferroviária Nigeriana que, ao descrever os maiores defeitos encontrados em algumas das suas locomotivas eléctricas diesel, afirmou que as locomotivas inglesas livraram os serviços ferroviários de todas as preocupações.

Também na África Oriental uma nova encomenda para locomotivas diesel está agora a executar-se, sendo as locomotivas destinadas a trabalharem numa escala de temperatura entre 35 °F. — 100 °F. (1,6 °C — 37,7 °C.) a altitudes que vão do nível do mar até a mais de 9000 ft. (2750 m). Elas não são afectadas pelas chuvas tropicais e condições da terra e a sua elevada capacidade de peso permite-lhes arrastar pesados comboios de carga pelas rampas mais íngremes e em secções de carris de carga leve.

No Sudão, um total de 55 locomotivas eléctricas diesel, inglesas, trabalham nas linhas principais sob as mais árduas condições.

O comportamento das primeiras locomotivas foi tal que duas novas encomendas foram recebidas.

Também na extensa rede de caminhos de ferro ligeiros da «Gezira Cotton Board» estão a ser usadas mais

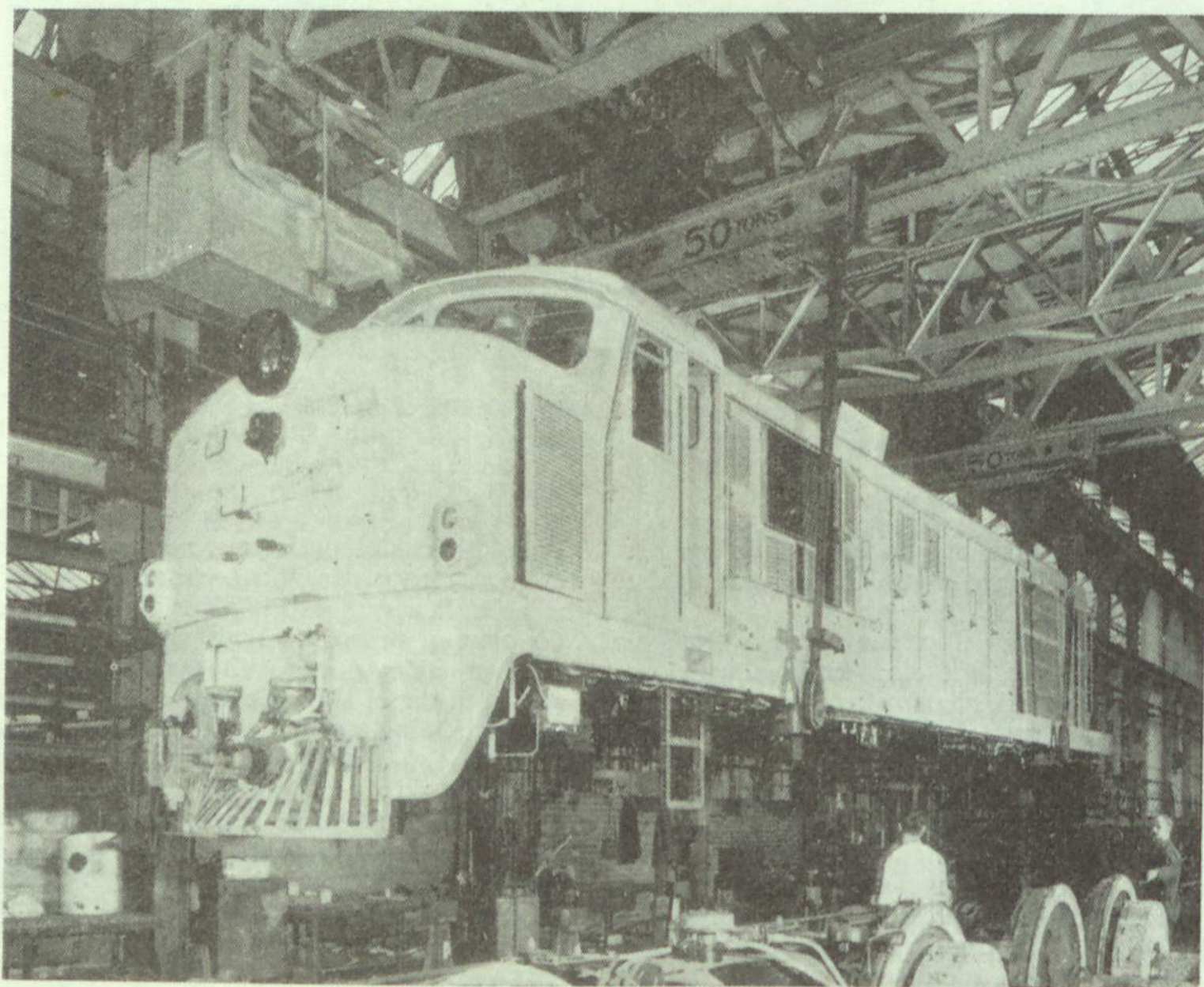
de Buenos Aires e pelos fins de 1962 tinham percorrido 4,9 milhões de milhas (7,9 milhões de km). A maior distância percorrida por uma locomotiva individual foi de 278 000 milhas (436 696 km). Cada uma das 5 locomotivas, que tinha percorrido mais de 250 000 milhas (400 000 km) não tinham naquela altura recebido a sua primeira vistoria.

A distância percorrida em 1962 foi de 1,5 milhas (2,3 milhões de km) ou 68 500 milhas (110 000 km) por unidade.

A única grande perda de eficácia foi causada por danos de desastres e em virtude disso a distância média mensal seria na região de 6200 milhas (10 000 km).

Em adição aos 4000 veículos eléctricos destinados a vias férreas em uso na Inglaterra, encontram-se outros de tracção diesel com a mesma finalidade, de modelo inglês ou com equipamento motriz inglês, na Jamaica, Ceilão, Índia, Malaca, Portugal, Nova Zelândia e em muitas partes da América do Sul.

Entretanto, prosseguem continuamente as pesquisas no campo deste género de tracção. Assim, está a ser introduzido o maior desenvolvimento na produção de mais H. P. por cilindro — sendo o objectivo construir máquinas mais compactas, que produzam mais «cavalos de força» com menos peso. Simultaneamente com o incremento de novos tipos de máquinas com elevados rendimentos específicos, a rentabilidade das máquinas já existentes está a ser também melhorado. Está a obter-se



Construção de locomotivas diesel, nas oficinas Vulcan da English Electrica, em Londres, com destino a países da África Oriental

de 70 locomotivas diesel inglesas de um só fabricante; as primeiras começaram a trabalhar em 1928.

São em número considerável as locomotivas inglesas de grande potência, 1000 h. p., em serviço nos Caminhos de Ferro «General Belgrano» da Argentina, as quais conquistaram elevada reputação de confiança e mínimo de cuidados de manutenção. Vinte e uma destas locomotivas desempenham o trabalho intenso dos serviços suburbanos

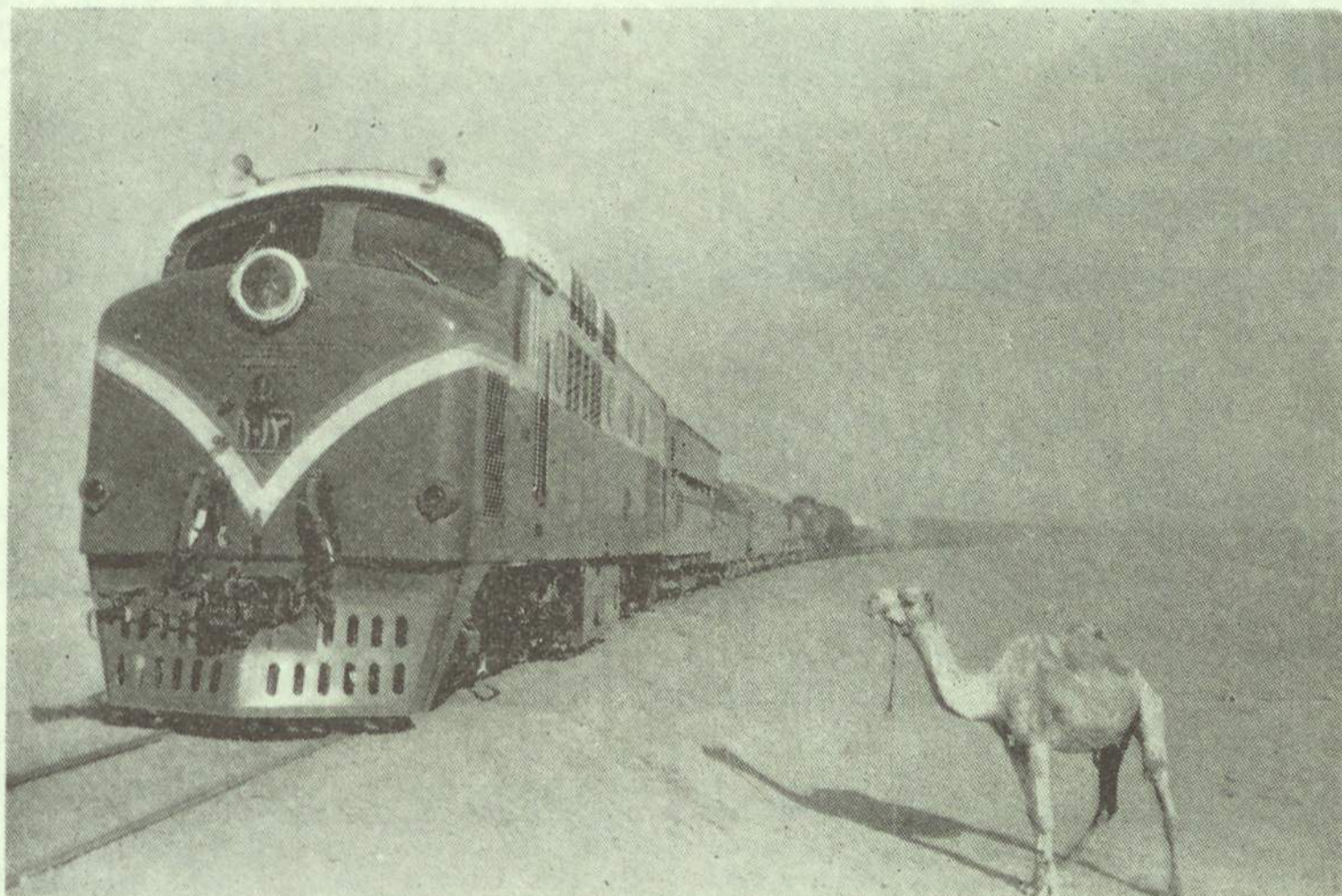
uma maior valorização pelo aumento de meios de travagem de pressão efectiva (resultando do emprego de alta pressão, circulação de ar refrigerante, aumento de velocidades de rotação e desenvolvimento no fabrico de tais componentes como as cabeças dos cilindros, pistons e pontos de apoio em particular, juntamente com a adopção de novas técnicas metalúrgicas).

Algumas companhias modernas estão a investigar o

campo promissor da produção e aplicação de corrente alterna às locomotivas diesel eléctricas: na máquina diesel actua um transformador fornecendo corrente alterna que é rectificadora e aplicada ou directamente aos motores de

Mesmo neste período intermédio se fizeram sentir os benefícios da actuação dos motores diesel.

A marcha do progresso não deixa dúvidas de que, como foi predito confidencialmente, pelo Engenheiro Me-



Eis uma poderosa «loco» diesel inglesa, de 1850 H. P., tipo CC, expressamente construída para os Caminhos de Ferro do Sudão, atravessando uma região desértica em Atbara

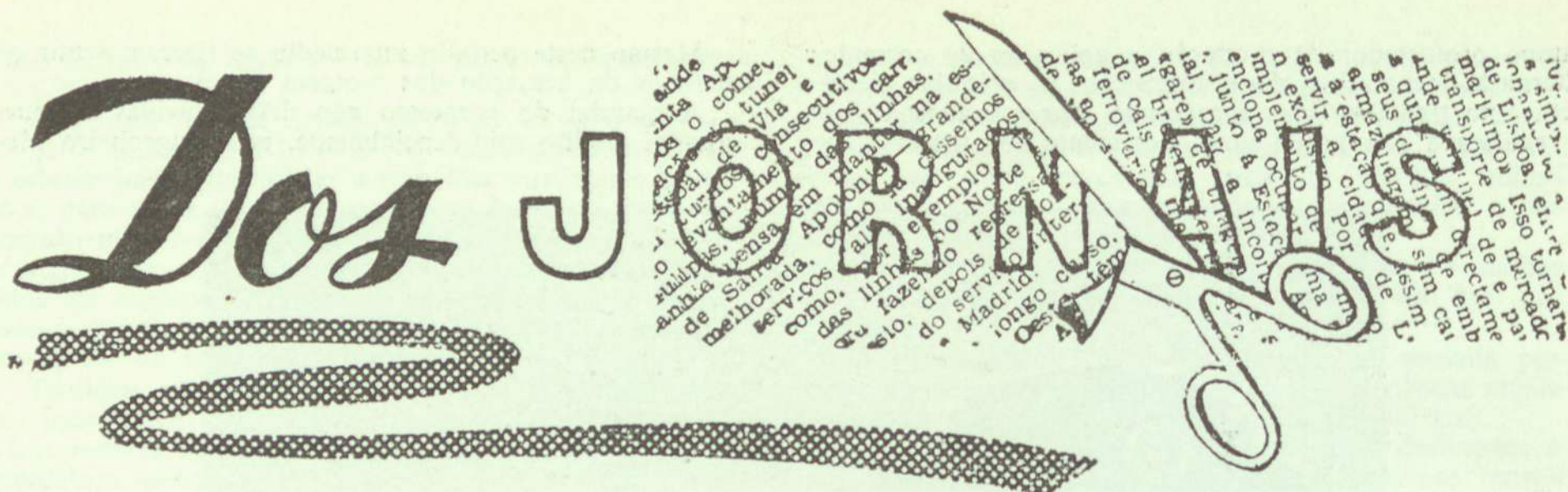
tracção de corrente contínua ou, conforme os últimos ensaios, invertida através de «thyristors» para motores de tracção de corrente alterna. Isto tornou-se possível pela generalização de dispositivos electrónicos que colocaram a engenharia inglesa de tracção ferroviária na vanguarda do progresso mundial.

cânico Chefe dos Caminhos de Ferro Ingleses numa recente comunicação, alcançar-se-ão ainda no futuro maiores e mais crescentes benefícios.

(Publicado por amável deferência da Embaixada Britânica em Lisboa. Tradução de Margarida de Sousa e Almeida.)



Uma das 10 locomotivas diesel «English Electric» 1500 H. P., tipo «Midlander», em serviço na Austrália



O HOMEM INÚTIL

POR FERNANDO FRAGOSO

As predições do sr. François Corre, num semanário francês, não são nada tranquilizadoras. O autor enumera factos e alinha números para chegar a esta conclusão desoladora: o homem está à beira de tornar-se absolutamente inútil. Expulso pela máquina, cujas vitórias se processam em ritmo alarmante e avassalador — não tem lugar no mundo de amanhã.

A automação — se assim denominarmos a mobilização geral dos recursos da tecnologia moderna — está em marcha. E já ninguém a detém. Os ordenadores electrónicos proliferam. Multiplicam-se em proporções até há pouco julgadas inatingíveis. De dia para dia, vêem ampliadas as suas funções. Estão na base da exploração do cosmos, ensinam línguas, controlam o tráfego, fornecem receitas de cozinha, e tudo isto — e muito mais! — com presteza e eficiência de pasmar.

O presidente Johnson e McNamara têm os seus ordenadores e «ouvem-nos», tanto em matéria de política externa, como na «escalada» da guerra do Vietname. Perante tal revelação, seria fácil liquidar os cérebros electrónicos, com um comentário sangrento a propósito daqueles conselhos — pelos vistos, pouco felizes... Mas não adianta fazer graça. O assunto é demasiado sério para se arrumar, com duas larachas, na prateleira das preocupações inúteis.

O sr. Corre — nome profético para quem trilha os caminhos do futuro — esboça as repercussões sociais decorrentes da automação. E elas compreendem-se melhor se recordarmos algumas realidades tornadas possíveis graças aos engenhos electrónicos.

Assim, por exemplo, o navio dos Estados Unidos *American Racer* cruza o oceano apenas com um homem a bordo para todas as manobras da navegação. O cargueiro japonês *Mississippi Maru* exige somente treze tripulantes. Vinte e cinco operários — reparem bem: apenas 25! — bastarão para fabricar todas as lâmpadas eléctricas dos Estados Unidos, uma vez automatizada a respectiva produção. Na estação dos Correios de Detroit, um ordenador lê os sobrescritos dactilografados e separa-os à cadência de 27 000 cartas por minuto. Na fábrica Ford, em Cleveland, um homem é suficiente para accionar determinado conjunto mecânico, responsável por 5000 operações. Em Chicago, um técnico assegura automaticamente a montagem de mil aparelhos de rádio por dia, efectuando assim uma tarefa outrora desempenhada por duzentos operários especializados.

Richard Bellman, autoridade indiscutível nos domínios

da automação, anunciou: quando se fechar o ciclo evolutivo da nova era — dois por cento da população dos Estados Unidos bastarão para produzir tudo quanto a América produz actualmente.

A primeira consequência da automatização está à vista: o desemprego, em escala capaz de abalar e modificar todas as estruturas sociais, que vêm da noite dos tempos. Até há pouco — sublinha-se no relatório — a máquina do século XIX, e até a da primeira metade do século XX, tinham por objectivo aumentar a força muscular do homem e, consequentemente, a produtividade. A máquina moderna vai mais longe. Tem um cérebro. Pensa e executa. Nas grandes empresas, disputa todos os lugares do presidente até ao operário mais modesto. Outra anotação que parece arrancada às páginas da literatura de ficção: os desempregados da era da máquina não se parecem nada com os das crises económicas anteriores. São desempregados para o resto da vida. A automatização tornou-os inúteis.

O sr. François Corre não faz profecias gratuitas. Apoia-se nos factos. Dá indicações. Em dois anos, precisa, na cidade de Nova Iorque os ascensores automáticos lançaram no desemprego 25 000 ascensoristas. Na indústria da TV e da Rádio, não obstante substancial aumento do volume de vendas, foram despedidos 50 000 trabalhadores. Nos caminhos de ferro um milhão. Nas fábricas de equipamentos eléctricos, 80 000. Tudo isto parecerá mesquinho se dermos ouvidos às previsões do sr. Firestone. A automação — diz ele — encontra-se ainda na fase de aproveitamento infinitesimal. Dentro de dez anos — conclui — utilizaremos os ordenadores com a mesma naturalidade e sem-cerimónia com que hoje lançamos mão da máquina de escrever ou do telefone.

O relatório, depois de enumerar outros casos não menos impressionantes de despedimentos em massa, admite que a automatização, nos Estados Unidos elimine 35 000 empregos por semana. Um milhão e oitocentos mil por ano! A guerra do Vietname, com as suas implicações, terá mascarado a alarmante perspectiva que tais números sugerem.

O homem tornar-se-á, deste modo, cada vez mais inútil, incapaz de se opor à invasão e ocupação das máquinas por ele inventadas. Alguns já se aperceberam da grandeza da ameaça que pesa sobre as suas cabeças. Quando os operários da fábrica inglesa Standard se puseram em greve, não pretendiam menos horas de trabalho

«Boletim da C. P.»

Amável referência da RENFE
à nossa reportagem

Do ilustre director-geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis, eng. D. Carlos Rôa, recebeu o nosso director-geral uma expressiva carta sobre a larga e justa reportagem que o *Boletim da C. P.* dedicou, no seu número de Maio pretérito, à honrosa visita à capital, dos mais altos dirigentes ferroviários do país vizinho. Nessa carta, definiu-se a nossa reportagem como uma «descrição exacta e muito bem elaborada da aprazível reunião de Lisboa, cujos resultados serão indiscutivelmente eficazes e do maior interesse para ambas as redes peninsulares». Termina-se por solicitar a concretização das designações então sugeridas nessa reportagem, para dar nomes aos comboios expressos comuns à ambas as linhas de Portugal e da Espanha.

ou aumento do salário. Opunham-se, pura e simplesmente, ao funcionamento de duas centenas de máquinas que substituiriam 3500 companheiros. A guerra entre o homem e o *robot* está declarada. É um facto.

*
* *
*

Qual será o desfecho da batalha? A resposta traz forçosamente um mundo de interrogações. Em primeiro lugar, poderá admitir-se, através das provas dadas, que, no sector do trabalho, a máquina vencerá o homem. Em contrapartida — dirão os optimistas —, nos domínios do espírito, o génio humano nada tem a temer. Porém, no prefácio da edição portuguesa de *Minds and Machines*, de W. Sluckin, escreve-se: «As geringonças electrónicas e mecânicas são um tanto assustadoras. Ninguém sabe onde se deterá a sua invasão no território da mente humana. Ninguém pode afirmar com certeza absoluta que o campeonato mundial de xadrez não venha a ser ganho por uma destas máquinas. Ninguém pode afirmar com certeza absoluta que não apareça uma máquina capaz de compor um soneto digno de figurar numa boa antologia (...) ou pintar um quadro digno de ser exposto na Academia Real.»

Até aqui, estamos no campo das hipóteses. Mas assegura-se que falsas obras de Mozart e de Bach, compostas pelos ordenadores, após a «leitura» e «análise» das partituras daqueles autores, não se distinguem das peças que eles compuseram em vida. Há experiências curiosíssimas de histórias imaginadas pelos cérebros mecânicos. Os livros da especialidade transcrevem um poema «electónico» que não faz má figura ao lado de certas produções poéticas que vemos por aí. Talvez por isso, um construtor destes engenhos infernais proclame: «Dêem-me um Balzac ou um Beethoven vivo. E dêem-me tempo também. Construirei um ordenador capaz de competir com eles. E, então, para termos a *Comédia Humana* ou a *Nona Sinfonia* bastará carregar num botão.» Exagero? Com certeza. Mas não nos esqueçamos de que os utopistas de hoje — como disse alguém — são os realistas de amanhã.

Admitamos porém, que o homem detenha a capacidade de criar, muito acima das proezas dos mais completos ordenadores. Se houver desemprego em larga escala, quem comprará os produtos da indústria mundial a laborar no máximo rendimento? É certo que economistas, filósofos e ensaístas, debruçados sobre o problema, estão de acordo num ponto. O homem — dizem — tem de continuar a auferir um salário. Mas como, se não trabalha? — perguntará o leitor, desconfiado da fartura... Neste



Nos termos do n.º 4 do art.º 43 do Regulamento Geral do Pessoal, o director-geral da Companhia louvou expressivamente os agentes abaixo indicados «pela proficiência com que participaram na organização das sessões das 4.ª, 5.ª e 7.ª Comissões Técnicas da União Internacional de Caminhos de Ferro, recentemente realizadas em Lisboa, organização que mereceu as mais elogiosas referências da parte dos delegados que nelas tiveram assento, todos assim muito contribuindo para dignificar os serviços da Companhia»:

- Dr. Élio Augusto Coujol Cardoso, economista de 1.ª classe
- José de Castro Bizarro, agente de tráfego de 1.ª classe
- António Farinha Ferreira, agente de tráfego de 2.ª classe
- Luís da Costa Parente, agente de tráfego de 2.ª classe
- Mariana Anselmo Tavares Guerreiro, escriturário de 1.ª classe
- António Domingues de Lima, escriturário de 1.ª classe
- Francisco Custódio Gésaro, escriturário de 2.ª classe
- João Mota Matela Heitor, escriturário de 3.ª classe
- Tomé Fonseca Fernandes, auxiliar de escritório de 2.ª classe
- António Taborda Chasqueira, auxiliar de escritório de 2.ª classe
- Sebastião Fernandes Júnior, contínuo de 1.ª classe
- António Ferreira Queiroz, contínuo de 2.ª classe

aspecto, as ideias não são tão claras, nem as afirmações tão peremptórias...

Por agora as opiniões dividem-se. Segundo uns, a automação abrirá à humanidade sofredora as portas da bem-aventurança: semanas de vinte horas de trabalho, três meses de férias, tempo de sobra para cada um se dedicar ao seu *hobby*, etc. Em poucas palavras: o Paraíso na Terra. Os pessimistas não se cansam, porém, de agoirar desgraças. O homem — insinuam — tornar-se-á escravo da máquina, morrerá, como ser livre, às mãos dos *robots* de sua invenção. O tempo daria então razão a Óscar Wilde: «Quem disse que o homem é um animal racional? Será tudo o que quiserem — menos racional!»

A idade da automação talvez não se apresente tão má como pretendem os pessimistas, nem tão sedutora como no-la pintam os paladinos da cibernética. Diferente dos tempos que vivemos? Sem dúvida. Melhor? Pior? Os «cérebros electrónicos» não estão ainda em condições de dar a resposta exacta. Quando tal suceder, é muito possível que o homem tenha medo de formular a pergunta. O que torna a vida suportável e lhe empresta aparente equilíbrio é a ignorância do futuro. Principalmente de tudo quanto o futuro nos reserva.

(Do Diário de Notícias)

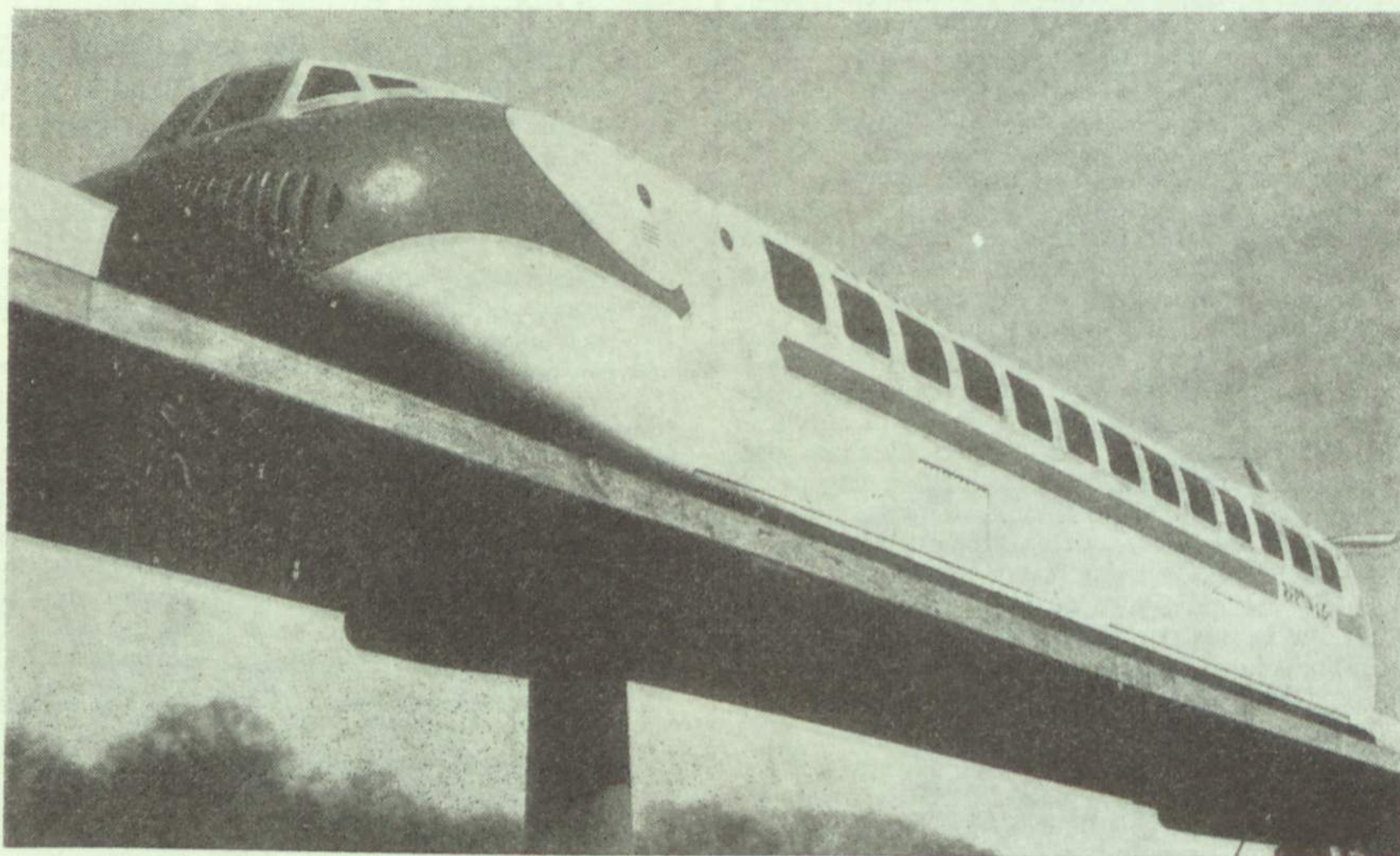


O AEROCOMBOIO,

unidade ultra-rápida do sistema «almofada de ar»,
é de concepção e construção francesas

UM veículo experimental de 10 metros de comprimento, já conhecido do grande público pelo nome de aerocomboio, fez, nos meados desta Primavera, os seus primeiros ensaios, numa linha com a extensão

por uma hélice aérea, sustentado e guiado por «almofadas de ar» sobre um carril de betão, e susceptível de circular, no futuro, a 400 km/horários, transportando 100 pessoas. Este protótipo «laboratório», concebido para 6 pessoas



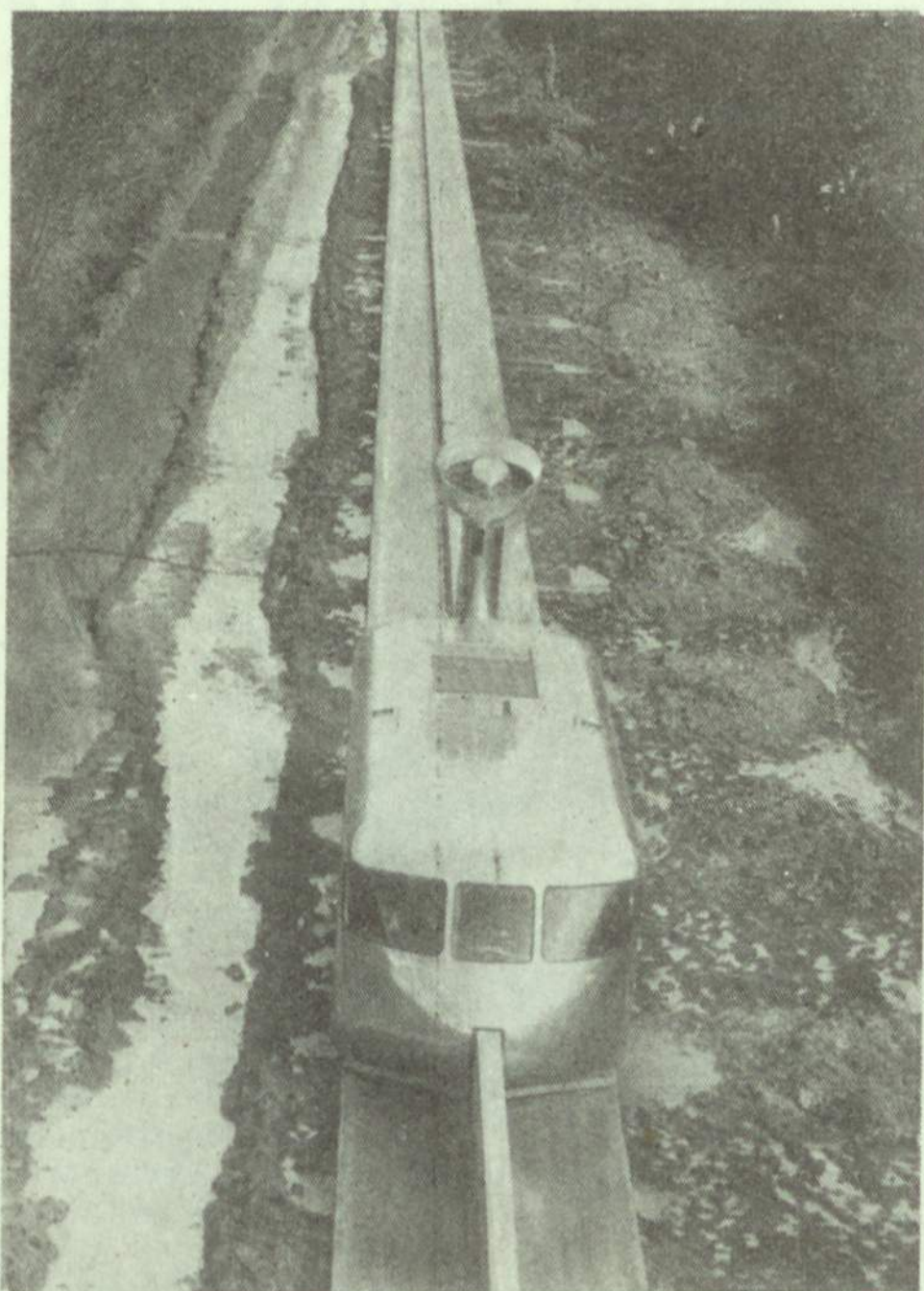
O aerocomboio — forma de transporte ultra-rápida, de concepção e construção francesas

de 6 km, actualmente em construção ao sul do vale de Chevreuse, entre Limours e Gometz-le-Châtel.

Trata-se de uma espécie de modelo, em dimensão reduzida, de um veículo de transporte colectivo, accionado

e cuja velocidade será de 200 km/hora, permitirá confirmar os cálculos teóricos dos engenheiros e fazer prosseguir o estudo de um sistema operacional, para produções industriais.

O que se pode dizer, desde já, é que este estranho meio de transporte representa a provável solução para a exploração racional de ligações terrestres ultra-rápidas, simultaneamente seguras, confortáveis, silenciosas e económicas.



Comboio experimental da Sociedade Bertin & Cie, apresentado à Imprensa, na linha de ensaio construída no troço de via chamado de Gallardon, cedido pela S. N. C. F., entre Gometz-le-Châtel e Limours, numa extensão de 6 km, aproximadamente

cas, tanto para pequenas como para médias distâncias.

Solução ideal

Embora pareça revolucionário, o princípio do aerocomboio não é novo. No princípio deste século, um tal Théric, aproveitou a ideia de um outro genial «homem de sete ofícios», Louis Girard — inventor de um deslizador sobre almofadas de água — e aperfeiçoou o sistema das «almofadas de ar».

Mas esses meritórios esforços não deram nenhum resultado prático. Tendo em conta o grau de desenvolvimento técnico da época, o aerocomboio vinha cedo de mais... A necessidade de vulgarizar um meio de transporte inteiramente novo não se impunha então. O automóvel era ainda um luxo e o caminho de ferro atingia

velocidades já então consideradas como espectaculares, velocidades que, guardadas as devidas proporções, não aumentaram comparativamente muito, no decorrer dos últimos cinquenta anos.

Pode dizer-se que o aerocomboio virá a suplantar um dia o comboio? Não, de modo algum. Nunca substituirá totalmente um meio clássico de transporte terrestre colectivo que já deu as suas provas — mas constitui uma solução ideal para a satisfação de uma certa categoria de necessidades, num caso em que tem que ser associada a maior velocidade possível a um máximo de segurança, regularidade e conforto. De facto, o aerocomboio ocupa uma posição intermédia entre os meios de transporte terrestres actuais e o avião. Não poderá ser suplantado nas ligações entre cidades situadas a menos de 500 km de distância umas das outras e prestará os melhores serviços nos itinerários suburbanos, principalmente quanto ao transporte de passageiros dos aeroportos para as aeroportos, no interior das cidades.

O engenho, que dentro de pouco tempo entrará em acção na Ile-de-France, pertence à família dos aerodeslizadores a «almofadas de ar», tipo Hovercraft, cujo estudo tem feito progressos consideráveis desde há uma dezena de anos. Estes veículos, segundo a sua utilização, dividem-se em duas categorias: os que se deslocam livremente na terra e sobre a água e os que circulam sobre uma via que os guia. Assim é o aerocomboio, propulsionado por uma hélice aérea, cujo coeficiente de segurança é extremamente elevado qualquer que seja a velocidade atingida.

As «almofadas de ar»

Sabemos que, desde que existem motores simultaneamente possantes e leves, a obtenção de grandes velocidades na terra está, antes de tudo, ligada a questões de rolamento e suspensão. A força centrífuga exercida sobre os aros das rodas, os choques devidos às irregularidades da via, aumentam com o quadrado das velocidades e a

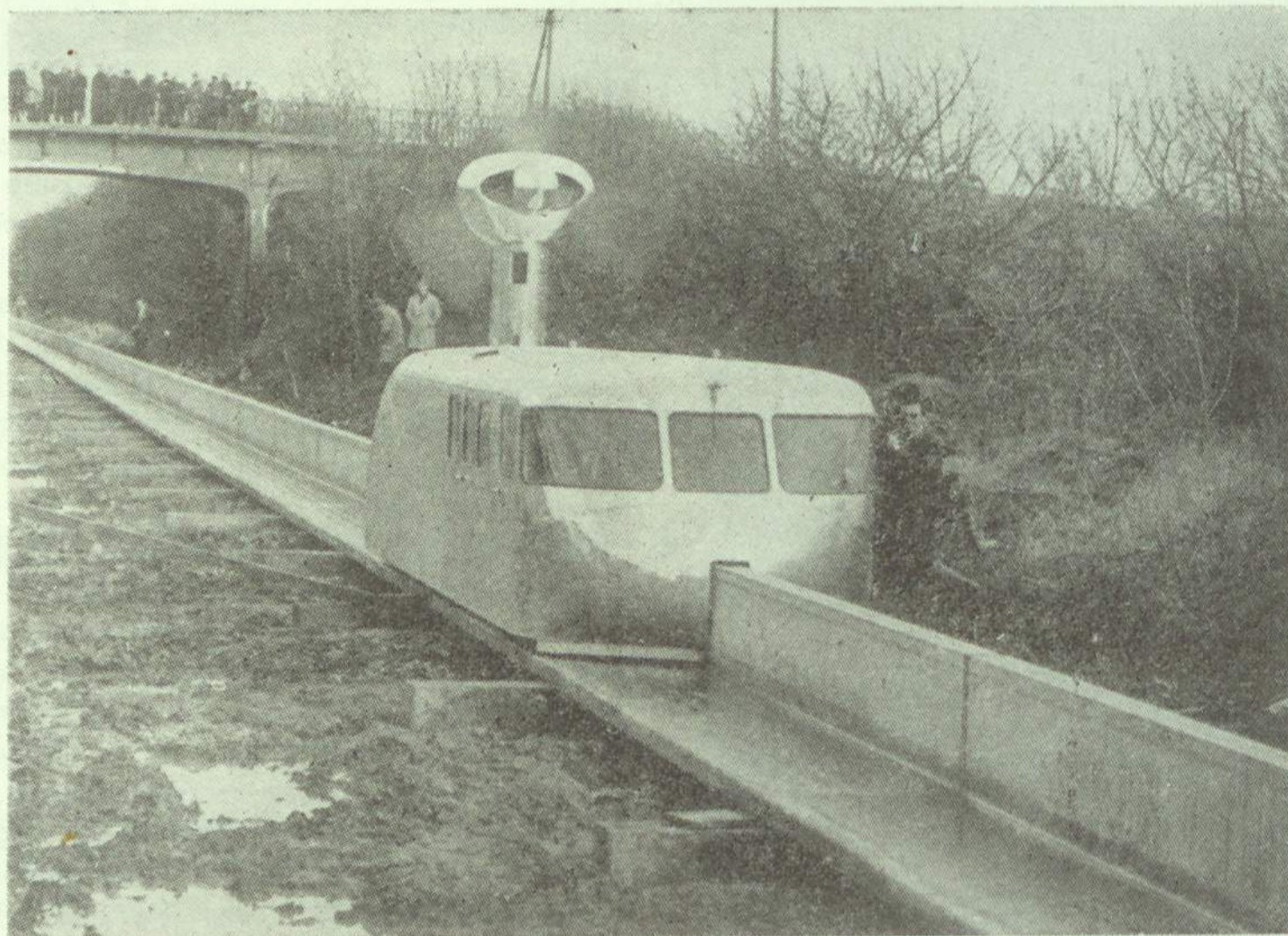


Cabina de pilotagem do aerocomboio

estabilidade levanta problemas particularmente difíceis. No aerocomboio, o sistema clássico das rodas e da sua suspensão, não existe. As almofadas de ar, de pouca espessura (sòmente alguns centímetros) são formadas e retidas entre o fundo do veículo e a parede contínua consti-

de elementos de 6 m de comprimento por 1,80 m de largura, que constituem o caminho de betão do veículo experimental, do que não tardaremos a conhecer as verdadeiras *performances*.

Para já, encontramos-nos aptos a indicar os ganhos



Outro aspecto do aerocomboio durante as suas sensacionais experiências na via de betão a 30 km de Paris. O veículo move-se pelo sistema Hovercraft, sob almofadas de ar

tuída pela via. São limitadas lateralmente por juntas flexíveis e alimentadas por compressores movidos por motores do tipo dos do automóvel ou avião.

A parte da construção civil na experiência a que actualmente se procede, diz respeito à via — de betão, neste caso — sobre a qual desliza a composição. Esta via apresenta a forma de um T ao contrário, do qual a barra vertical é o carril de guia, destinado a suportar as almofadas de ar e cujas asas horizontais constituem a base.

Sendo, como é, comparável ao de um avião, o peso do veículo, é sobretudo, repartido de maneira uniforme sobre a via; esta é relativamente leve, podendo ser construída em superestrutura sobre pilares largamente separados.

É uma via colocada sobre pilares muito baixos (0,50 m acima do solo) que será utilizada para os ensaios de protótipo, de que falámos.

Procede-se actualmente, perto de Limours, à reunião

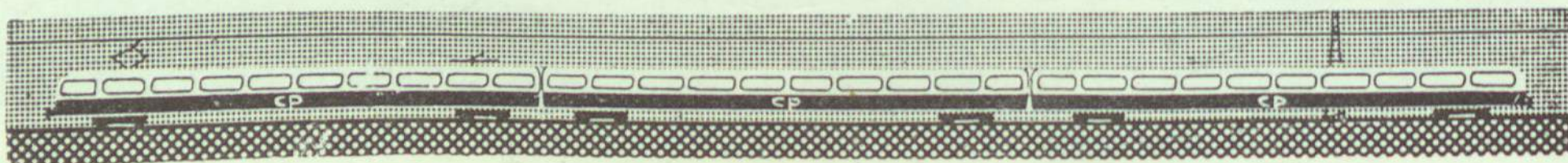
de tempo que a exploração do aerocomboio permitirá realizar num certo número de trajectos escolhidos como exemplos:

- Lyon - Grenoble (87 km): 25 minutos
- Paris - Orly (12 km): 5 minutos
- Paris - Orléans (120 km): 30 minutos
- Metz - Nancy (57 km): 16 minutos
- Paris - Lyon (450 km): 1-20 horas
- Bordeaux - Périgueux (175 km): 37 minutos

Para terminar, notamos que a «Société d'Etudes de l'Aérotrain» já recebeu pedidos de colocação de linhas, vindos dos U. S. A., Canadá, México, Chile, África do Sul, Israel, Noruega, Suécia, Bélgica, Alemanha, Espanha e Manilla.

(Do *TP - Actualités*, Março de 1966.

Tradução de Mariana Guerreiro)



MIRADOURO

Vila Nova da Baronia, oásis no Alentejo

POR WENCESLAU R. FIGUEIRA

CHEFE DE ESTAÇÃO DE 3.ª CLASSE DE VILA NOVA DA BARONIA

QUEM alguma vez viajou pela linha do Sul, certamente contemplou, embora por momentos, a beleza singela e convidativa desta simpática terra.

Lá do cimo, branquinha e harmoniosa, enamorada dos pomares que a circundam e orgulhosa da vegetação que a seus pés se estende, eis a sentinela vigilante do Baixo Alentejo, elo de ligação, entre os distritos de Beja, Évora e Setúbal.

Quem ao entrar pela primeira vez no Alentejo, fixe na retina, a paisagem monótona e agreste que desde Vendas Novas lhe é dado observar, fica agradavelmente surpreendido e quase não quer acreditar, naquilo que os seus olhos admiram.

Sim, Vila Nova da Baronia, é um oásis no Alentejo.

Mas... disponha-se um dia a ficar, caro leitor, venha connosco e admire com mais tempo, as belezas naturais desta encantadora vila alentejana e a onda de progresso que aqui se regista.

A estação dos caminhos de ferro, alegre e bonita — onde só falta uma cobertura na *gare* — o seu parque de estacionamento, verdejante e acolhedor, a Avenida Ernesto Magno, ampla e arborizada, são um convite...

À entrada, encontramos o Posto da G. N. R., símbolo de ordem e progresso e alguns metros depois, emoldurado em verdura e flores, o posto de abastecimento de combustíveis da Sacor.

Mais adiante, a fábrica de moagem e um pouco mais, o majestoso edifício escolar do Plano dos Centenários, com as suas seis salas, modernas e confortáveis, porta aberta à tranquilidade e ao estudo.

Junto dele, a cantina escolar, lindo e harmonioso edifício, onde tudo foi previsto e que nos encanta, pela simplicidade e beleza das suas linhas, os seus amplos refeitórios, a sua impecável cozinha e o seu moderno e atraente mobiliário.

Cabe aqui dizer, que o terreno onde se encontra instalado este conjunto escolar, foi oferta do ilustre benemérito local, sr. Francisco Manuel Fialho, a quem o autor destas despretensiosas linhas, muito significativamente agradece.

Continuando pela Avenida Ernesto Magno, podemos ainda admirar a Casa do Povo, instalada em edifício próprio e amplo, com o seu consultório médico, salas de leitura e recreio, mobiladas em estilo regional, aparelhagem cinematográfica, etc.

Aqui, à direita, um lavadouro público individual, com água da rede, assegura, com um outro colectivo, abastecido por nascente própria, a parte higiénica, aos que deles necessitarem.

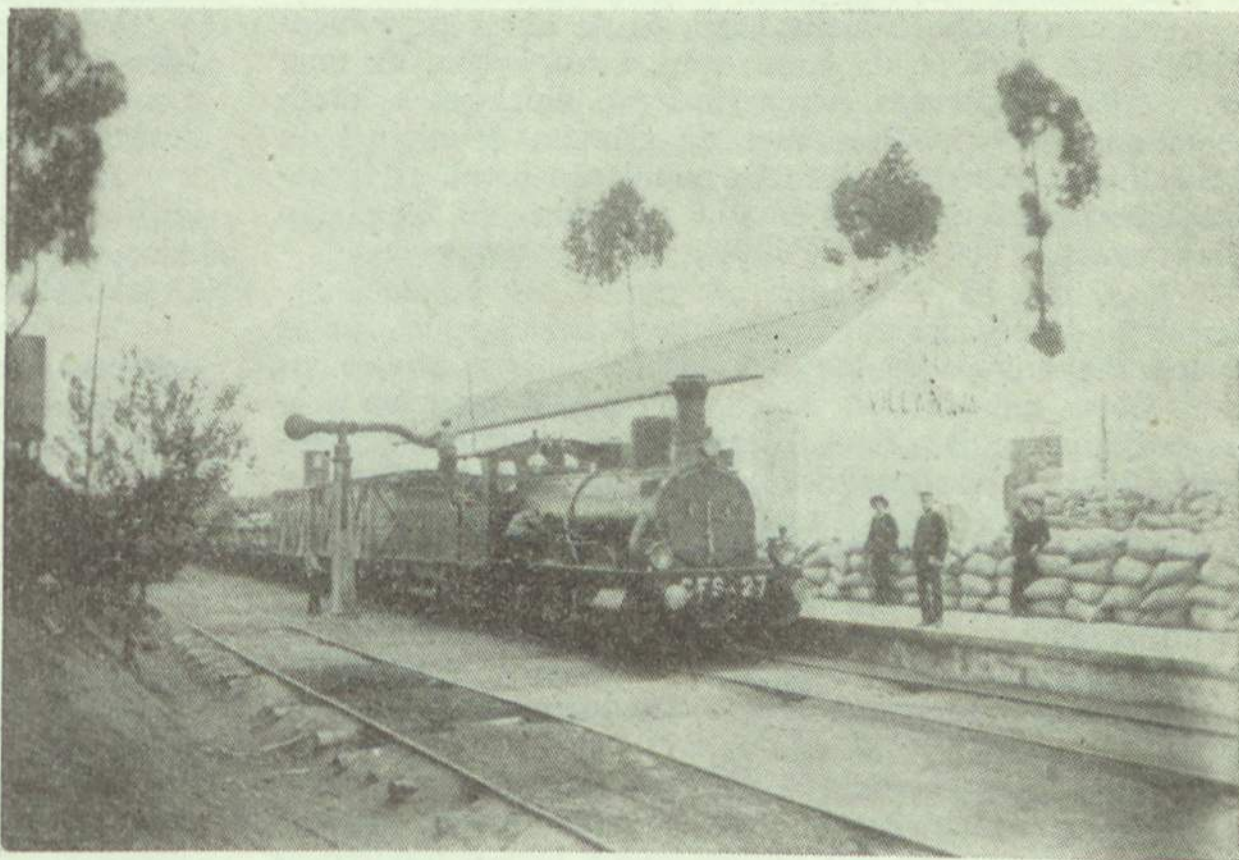
Um pouco mais adiante, temos para lhe mostrar, o mercado local. Construção recente, de traça tipicamente alentejana, onde a alvura das paredes contrasta com o vermelho lacre dos beirais, onde nada falta, desde a cobertura aos postos de venda, em mármore branco, à água canalizada, esgotos e electricidade.

Um mercado, que ficaria bem nalgumas cidades!...

Ao fundo da avenida e num cruzamento de cinco estradas, podemos admirar dois grandes e higiénicos bebedouros para animais, como aliás acontece em todas as entradas da vila, em número de quatro.

«Continuemos» agora pela estrada de circunvalação, quero «mostrar-lhe» a estação depuradora, última palavra da técnica ao serviço da humanidade, a qual transforma em adubo de alta qualidade, aquilo que noutras terras, constitui grave e inconveniente problema.

Como complemento desta esplêndida obra, podemos ainda apreciar, as duas estações elevatórias automáticas, situadas em dois pontos extremos da localidade, as quais, nos dão a exacta medida, da evolução técnica, neste sector.



Os primeiros comboios que serviram Vila Nova da Baronia, eram assim...

Não se admire leitor amigo, se lhe dissermos que esta terra, tem tudo que é indispensável à vida do homem do nosso tempo — electricidade, água canalizada ao domicílio, rede completa de esgotos, económicos transportes, e, o que é muito importante, trabalho para todos.

Não... não é milagre!...

É apenas o fruto do trabalho colectivo e do generoso auxílio recebido do Estado, que na pessoa de Sua Excelência o Senhor Ministro das Obras Públicas, a quem aqui testemunhamos o nosso profundo reconhecimento, nos tem ajudado a fazer de Vila Nova da Baronia, uma terra modelo do nosso querido Alentejo.

Como ponto de partida, facultou-se aos rurais a preço irrisório e em muitos casos gratuitamente, o terreno para a construção da sua casa de habitação.

Estava dado o primeiro passo, para a realização desta obra renovadora.

Nasceram novas ruas, desenvolveu-se o amor pelo torrão natal, criaram-se raízes e o rural fixou-se.



A linda Igreja Matriz de Vila Nova da Baronia

Garantiu-se-lhe trabalho, através de obras permanentemente em curso e da construção e ampliação, de uma vasta rede de estradas, graças à acção dinâmica e inteligente do Ex.^{mo} Sr. Presidente da Câmara Municipal do Concelho de Alvito, a quem a população local, está profundamente grata, e ao auxílio recebido, da Comissão Coordenadora das Obras Públicas no Alentejo.

Aqui não há emigrantes em massa, tão pouco a necessidade de procurar trabalho fora da região, pois que os braços disponíveis da lavoura, são facilmente absorvidos pelas obras públicas, ou pela indústria — a cerca de quatro quilómetros da vila — de extracção e aparelho de mármore verde, de alta qualidade, só igualado pelo de Carrara.

E... como se tudo isto não bastasse, quero ainda referir, a circunstância de terem sido vendidas, em glebas, três herdades, na periferia da vila.

Fizeram-se sacrifícios de toda a ordem e trabalhou-se desesperadamente, na valorização de cada uma delas.

A abundância de água e a férrea vontade dos seus possuidores, fizeram o resto.

Surgiram novas hortas, plantaram-se muitos milhares de oliveiras e árvores de fruto — especialmente laranjeiras — e assim nasceu este jardim, que é hoje o orgulho de todos os vilanovenses.

Nesta terra onde sabe bem viver, não há grandes fortunas, existem apenas remediados, e o nível de vida do rural é bom.

E agora, que já «descansámos» um pouco, não quero deixar de «mostrar-lhe» de entre as cinco igrejas existentes, a Matriz, imponente e altiva, com as suas duas torres com coruchéus em forma de pirâmide, cingida de pináculos, também de forma piramidal.

Possui nave interior e belos azulejos policromos.

De realçar, o altar-mor, com o seu precioso trabalho em talha, decorada em relevo, com colunas torcidas, ramos de videira, cachos e serafins dourados.

Se não sofre de perturbações, «venha» connosco, subamos aos campanários e «admire», neste maravilhoso dia de Primavera, o ondular suave das searas em flor e o verde, negro aqui, claro além e mais adiante indefinido, da luxuriante vegetação que nos circunda.

E ao entardecer, quando as gentes do campo regressam a casa, o chocalhar dos rebanhos ao longe, é como que um hino, ao trabalho de cada dia, que o aroma perfumado, das laranjeiras em flor, ameniza e esfuma.

E a vida calma e sã de cada dia, continua, num ritmo seguro e progressivo, olhos postos, no sempre mais e melhor.

Aproxima-se a hora do seu «regresso», visitante amigo, mas quero ainda dizer-lhe, que esta terra, outrora denominada Vila Nova de Alvito, por ser mais moderna do que Alvito, deve o seu actual nome, ao facto, de ter feito parte, dos senhorios dos Condes de Oriola, Barões de Alvito.

Povoação muito antiga, tem foral dado pelo provincial da Ordem Trindade, a 18 de Agosto de 1320.

Teve foral novo, dado por D. Manuel, em Lisboa, aos 20 de Novembro de 1516.

Foi sede de concelho, que tinha em 1708 dois juizes ordinários, três vereadores, procurador do concelho, escrivão da Câmara, um juiz dos órfãos, dois tabeliões do judicial, um alcaide e uma companhia de ordenanças.

E como apontamento final e homenagem a esse enorme veículo de expansão e progresso que é o caminho de ferro, quero gostosamente informá-lo, de que foi no dia 14 de Fevereiro de 1864, que pela primeira vez passou nesta terra um comboio.

De então para cá, gerações e gerações de vilanovenses, têm experimentado os benefícios desse indispensável meio de comunicação, esteio forte, em que se apoia fundamentalmente, o sistema económico de qualquer país.

Presente na paz e na guerra, transportando a mais baixo preço e em melhores condições de rapidez e segurança, tem sido através dos tempos, o impulsor de vários sectores da vida da Nação.

Vila Nova da Baronia, reconhecida ao caminho de ferro e dando-lhe absoluta preferência, bem o sabe, pois é a ele que deve, uma grande percentagem do seu actual desenvolvimento.

Aqui afluem, mercê da sua excepcional situação geográfica, passageiros de dez localidades vizinhas — Viana do Alentejo, Alvito, Torrão, Odivelas, Vila Ruiva, Vila Alva, Oriola, Outeiro, Aguiar e Albergaria.

E agora, satisfeito por lhe ter dado a conhecer os encantos desta risonha terra, encaminhem-nos, através destes belos pomares e saboreando os seus deliciosos frutos, para a estação dos caminhos de ferro, nosso jardim e nossa «sala de visitas».

Daqui a duas horas e meia, estará em Lisboa.

Obrigado pela «visita» e «volte» quando puder — temos ainda muito, muito para lhe mostrar!



O moderno edifício escolar de Vila Nova da Baronia

Seccção

PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

SIMPLIFICAÇÃO DO TRABALHO

HÁ já uma metodologia própria que consiste no procedimento analítico e sistemático que com base na análise, registo e exame crítico dos métodos existentes e propostos para execução de um dado trabalho, de qualquer natureza, se propõe conceber e realizar outros métodos mais fáceis, mais cómodos e mais eficazes para a realização desse trabalho.

É possível pormenorizar este objectivo genérico de melhoramento geral da eficiência de um empreendimento num certo número de pontos precisos, tais que cada um deles, ou o seu conjunto, se pode considerar como objectivo particular determinante de um estudo de métodos.

Os mais importantes são :

1. Aumentar ou manter a produção utilizando menor quantidade de trabalho, materiais e equipamento, ou seja melhorar a utilização dos factores de produção.
2. Melhorar a implantação de fábricas, oficinas, escritórios e postos de trabalho e a própria concepção das instalações e do equipamento utilizado.
3. Melhorar a qualidade do produto ou serviço fornecidos sem adição de trabalho ou equipamento.
4. Diminuir os desperdícios sob qualquer forma.
5. Economizar esforço humano através da eliminação de toda a fadiga inútil.
6. Melhorar as condições de segurança no trabalho.
7. Melhorar as condições materiais de trabalho do pessoal pelo aumento do nível de comodidades e tornando o local de trabalho atractivo.

A acessibilidade destes objectivos foi consideravelmente aumentada a partir do momento em que se estabeleceu um procedimento sistemático de realização de estudos de métodos. Este procedimento comporta um certo número de etapas essenciais nenhuma das quais pode ser eliminada, nem a sua sequência alterada sem perigo de insucesso para o estudo. As etapas são :

1. **SELECIONAR** e definir perfeitamente o trabalho a estudar e os objectivos a atingir, ponderando a importância, a oportunidade e a probabilidade de sucesso.
2. **ANALISAR** e registar por observação directa todos os factos importantes que digam respeito ao método em uso, utilizando as técnicas mais apropriadas.

3. **CRITICAR** estes factos numa sequência lógica e com a finalidade de eliminar, combinar, trocar e simplificar.
4. **ELABORAR** o método mais prático, eficaz e económico tendo em atenção as circunstâncias especiais que condicionam cada caso.
5. **INSTALAR** este método melhorado como método normal de execução.
6. **CONTROLAR** a aplicação do método adoptado de uma forma regular e sistemática.

A seguir se dão exemplos de alguns dos defeitos mais correntes que é frequente encontrar em empresas e em relação aos quais a aplicação do estudo dos métodos conduz, na maioria dos casos, a benefícios compensadores e espectaculares :

- Altos custos de produção motivados por má utilização de materiais, trabalho ou capacidade de equipamento.
- Grande quantidade de transportes ou deslocamentos desnecessários ou executados em más condições entre sectores ou postos de trabalho.
- Existência de gargantas no fluxo de produção.
- Alta frequência de avarias.
- Nível de qualidade instável.
- Trabalho penoso.
- Horas extraordinárias excessivas.
- Queixas frequentes dos trabalhadores em relação às condições em que executam o seu trabalho.

A primeira questão que deve ser posta, sistematicamente, na determinação de prioridades para o lançamento de estudos sobre simplificação do trabalho é se os resultados que se pretendem obter serão suficientemente compensadores em relação à importância e riscos do respectivo estudo. Assim, quando se pondera a conveniência de aplicação da Simplificação do Trabalho a um determinado campo particular sugerido na etapa de prospecção, consideramos essencial a análise de três tipos de aspectos fundamentais :

1. *Económicos.*
2. *Técnicos.*
3. *Humanos.*

O ponto de vista económico é sem dúvida de uma importância primordial na medida em que será obviamente uma perda o lançamento ou a continuação de um estudo que pode ser complexo, se a importância do objectivo em causa for diminuta em relação ao nível dos meios a utilizar.

As limitações impostas por factores de ordem técnica evidenciam-se normalmente por si mesmas, na medida em

que melhoramentos idealizáveis possam, *à priori*, colidir com especificações de qualidade, características do equipamento de produção, etc. Importa, por isso, que ao planear um estudo de simplificação do trabalho, seja necessário em certos casos recorrer à competência de técnicos no assunto.

As reacções do pessoal interessado são normalmente os elementos mais difíceis de prever, visto que envolvem problemas psicológicos muitas vezes de carácter emocional. Se bem que um conhecimento do estado de espírito do pessoal interessado e uma experiência das condições locais possam orientar a tomada de atitudes correctas e reduzir as dificuldades neste campo, nos casos mais difíceis é também muitas vezes aconselhável o recurso a especialistas. Em qualquer hipótese, porém, é essencial que todo o pessoal seja informado conveniente e objectivamente dos verdadeiros objectivos da Simplificação do Trabalho e dos princípios gerais orientadores da acção que se pretende levar a cabo.

Só quando todas as possibilidades de melhoramento forem examinadas à luz destes três factores, será possível seleccionar o ou os pontos a tomar como objecto de estudo. Estes deverão ser escalonados por grau de prioridade em função da respectiva importância e *oportunidade*, e os objectivos pretendidos deverão ser precisados com toda a clareza de modo a evitar que o estudo possa ir longe de mais e tornar-se superabundante ou antieconómico.

Para ser eficaz, a Simplificação do Trabalho tem de estruturar-se em moldes de permanência e continuidade e estar integrada no conjunto das actividades normais da empresa, nunca devendo ser entregue *esporadicamente* aos serviços de um especialista exterior, *que trabalha isoladamente ou sem possibilidade de formar pessoal que fique habilitado a prosseguir a investigação iniciada*.

EXAMES

Transcrevem-se a seguir, dois pontos escritos saídos recentemente nos exames de Factores de 2.^a classe para promoção à categoria imediata:

Prova escrita de Segurança da Circulação

I

- 1 — As agulhas de saída da concordância da estação de Setil descarrilou a carruagem da cauda do comboio n.º 13, a qual interrompeu a via ascendente durante seis horas.

Em face da morosidade dos trabalhos de carrilamento, foi necessário organizar o serviço de via única entre esta estação e a imediata.

Funcionando o telefone e não havendo desastres pessoais, descreva as providências e medidas de segurança a adoptar por todos os agentes interessados até à partida do referido comboio.

- 2 — Na marcha do comboio n.º 2004 verificaram-se as seguintes alterações:

- a) Cruzou em Vale do Peso com o comboio n.º 2551 e em Bemposta com o comboio n.º 2381.
- b) De Tramagal para Santa Margarida circulou sem avanço por motivo de avaria telefónica.

Indique os modelos de circulação a estabelecer pelas estações interessadas e as medidas de segurança a adoptar pelo chefe da estação de Tramagal.

II

- 3 — Nas linhas em regime de C. T. C., diga quais são os sinais que regulam a circulação dos comboios, tanto no sentido ascendente como no sentido descendente.

III

- 4 — No que respeita a protecção de comboios detidos em plena via, diga a maneira de proceder nos seguintes casos:

- a) Nas linhas com cantonamento automático.
- b) Nas linhas de via dupla não banalizadas.

- 5 — Diga quais são os sinais que podem apresentar a indicação n.º 2 do Código de Sinais «marcha à vista» e o que determina esta aos maquinistas.

IV

- 6 — Diga para que serve o modelo H 117 e de quantas partes se compõe.

V

- 7 — Calcule o peso frenado — manual e contínuo — exigido para um comboio de mercadorias directo, com 500 t, à partida de Abrantes para Guarda, rebocado por máquina da classe III.

Prova escrita de Catenária e Postos Eléctricos «Siemens» e «Jeumont»

I

- 1 — A fim de se proceder a trabalhos de revisão reduzida da catenária entre Queluz e Cacém, foi desligada a tensão, das 9-35 às 12-00 horas, nas Secções Elementares n.ºs 53, 55 e 57 do Sector Lisboa-P — Lisboa-R — Sintra — SST Santa Iria, alimentadas pelos seccionadores 12-41 e 16-27 da linha do Oeste.

Postes limite 12-37 e 16-31, respectivamente.

É expressamente proibido efectuar-se pela via sem tensão, qualquer circulação entre as citadas estações no período de tempo acima referido.

Responda:

- a) Em que via ficam situadas as S. E. acima indicadas? Justifique a resposta.
- b) Que providências tomam os chefes das estações de Queluz, Barcarena e Cacém?
- c) De que tipos de seccionadores se trata, onde ficam situados e em que condições podem ser manobrados?
- d) Além dos respectivos números, como reconhece os postes onde estão montados os seccionadores?

- 2 — Qual a função do «Agente de Recurso»?

- 3 — Prestando serviço numa estação das linhas electrificadas verificou que um agente se encontrava agarrado ao fio de contacto duma catenária secundária. Que medidas imediatas tomava?

- 4 — Diga o local onde se encontram aparelhos de corte de corrente designados por Disjuntores fazendo referência ao seu funcionamento.

- 5 — Qual a finalidade dos postes limite e como os distingue facilmente dos outros postes de catenária?

II

nobra e como procede o operador para a autorizar ?

1 — Posto Eléctrico de sinalização, tipo «Siemens» :

- Como realiza um itinerário de manobras de avanço ?
- No caso de não obter comprovação da posição de uma agulha, na mesa de comando, por motivo de avaria na mesma, como procede para a manobra dessa agulha ?
- Num Posto Local de manobra eléctrica de agulhas, como é pedida a autorização de ma-

2 — Posto Eléctrico de sinalização, tipo «Jeumont» :

- Como se procede para fazer parar extraordinariamente na estação um comboio que já se encontra na Zona de Aproximação ?
- Como autoriza a manobra das agulhas e que espécie de encravamento se realiza neste caso ?
- Como anula os avisos às P. N. situadas a jusante da estação e como se manifesta esta torizar ?

Escrita de Segurança na Circulação

(Continuação da Prova do Pessoal de Trens publicada no número anterior)

PROVA PRÁTICA DE SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO

Preencha a presente «Folha de Trânsito» para o Comboio n.º 8183, apenas no trajecto de Barreiro T. a

Casa Branca, rebocado pela máquina n.º 178 do 12.º Grupo, transcrevendo do Livro-Horário a sua marcha prescrita.

Composição à partida

Vagões	Procedência	Destino	Mercadorias	Tara	Carga
O 1 154	Barreiro T. para	Setúbal	Adubo	7.0	11.0
O 1 231	» » »	Montijo	Peças de ferro	7.0	10.0
Ov 1 316	» » »	Alcácer do Sal	Carvão	7.5	11.5
Ofv 32 757	» » »	Santarém	Carvão	7.8	10.0
Jfv 1 805	» » »	Setil	Farinha	11.0	15.0
Ov 51 185	» » »	Entroncamento	Sucata de ferro	8.4	12.0
Jfv 1 856	» » »	Vila Viçosa	Enxofre	11.1	18.0
Jv 2 062	» » »	Faro	Enxofre	11.7	18.0
Jv 2 051	» » »	Lagos	Amido	11.7	18.0
O 1 287	» » »	Funcheira	Carvão	7.7	10.0
Ov 1 207	» » »	Funcheira	Carvão	8.4	11.0
Jfv 31 865	» » »	Évora	Milho	11.9	17.0
Jv 31 531	» » »	Évora	Milho	10.9	15.0
Ov 3 006	» » »	Beja	Ferro	10.7	18.0
Dfv 3 210	» » »	Casa Branca	Diferentes	11.0	4.0

Considere as seguintes alterações na sua marcha

- De Barreiro T. partiu às 21 horas e 3 minutos esperando máquina.
- Em Alhos Vedros perdeu 5 minutos esperando avanço.
- Em Moita perdeu 7 minutos para tomar material.
- Para Pinhal Novo perdeu 5 minutos por pouco andamento e nesta estação o serviço foi assegurado em 28 minutos.
- Para Valdera ganhou 2 minutos e nesta estação perdeu 5 minutos para deixar o vagão Ov 1207 avariado (um boque quente).
- Para Fonte, para onde circulou sem avanço por avaria

- no telefone, perdeu 8 minutos e, nesta estação, mais 14 minutos por avaria na máquina.
- Para Pegões, onde cruzou com o comboio n.º 8188, perdeu 1 minuto e, nesta estação, perdeu mais 17 minutos por avaria na máquina.
- Em Vendas Novas, o serviço da estação foi assegurado em 2 horas e 5 minutos.
- Para Torre da Gadanha perdeu 6 minutos para cumprir o afrouxamento de 15 km/h., do quilómetro 71,300 ao quilómetro 72,400 e nesta estação o serviço foi assegurado em 19 minutos.
- Para Escoural ganhou 2 minutos e nesta estação o serviço foi assegurado em 10 minutos.
- Para Casa Branca ganhou 1 minuto.

Material a tomar em trânsito

Vagões	Procedência	Destino	Mercadorias	Tara	Carga
Jfv 1 837	Moita para	Santarém	Gado	11.1	4.0
Ov 3 009	Moita para	Montemor-o-Novo	Madeira	10.7	15.0
Jv 2 099	Montijo para	Coruche	Carne fumada	11.0	17.0
Jfv 1 777	Setúbal para	Évora	Conservas	11.6	17.0
O 3 025	Palmela para	Vendas Novas	Vinho	10.2	14.0
Ofv 1 306	Alhandra para	Beja	Cimento	10.0	17.0
Jv 2 005	Carregado para	Beja	Arroz	11.3	16.0
Jfv 2 012	Póvoa para	Faro	Açúcar	11.5	18.0

Indique os modelos de segurança da circulação que devem ser juntos à presente, bem como as estações que os forneceram.

O comboio circulou ligado por freio de vácuo em todo o trajecto. O material a tomar em trânsito procedente de linhas afluentes é tomado nas estações de enlace.



Contos e Novelas

A pensão da D. Eulália

POR MÁRIO MARQUES

QUEM me havia de dizer que o Simões vivia agora pacatamente na província, com uma carta de bacharel, seis garotos, uma esposa, duas criadas e um *Chevrolet* em segunda mão ?!

Conheci-o nos bancos do liceu, naquele tempo em que nós estudávamos latim com um praticante de farmácia que residia connosco na pensão da D. Eulália.

Vão decorridos vinte e tantos anos. Nunca mais tinha visto o Simões, a D. Eulália, o latim e o aspirante a farmacêutico. E, confesso, às vezes sentia saudades das horas felizes que nós passávamos, ao terminar aqueles jantares económicos a que a dona da pensão chamava, por ironia e por haver sempre dobrada, umas refeições redobradas.

Podem Vossas Excelências calcular a alegria que eu senti quando, ao virar para a Rua do Ouro, encontrei o meu antigo companheiro de liceu.

Vinha com a bagagem toda: os seis garotos, uns vestidos à marujo, a meterem os dedos no nariz, outros de fatinhos às riscas, como as zebras; a esposa, uma senhora aí com mais dez anos e mais bigode do que o Simões; as criadas com caras de malcriadas.

Não trazia sogra. E vi logo que não fazia falta. A esposa, pela maneira como me falou e pelo tamanho do bigode, deu-me a impressão de que substituíra com vantagem esse móvel antigo e incómodo a que o Diabo pôs o nome de sogra e a que os genros amorudos dão o nome de mamã.

A mulher de vez em quando fazia cara de guarda-portão, os miúdos limpavam às minhas calças as mãos lambuzadas de chocolate, eu mostrava vontade de me ver livre deles, mas o Simões, entusiasmado, contava-me toda a sua vida desde o dia em que nos separámos.

Já estava a falar há mais de cinquenta minutos e ainda ia só em 1918. Achei boa tática, para que ele fechasse o livro naquele capítulo — porque me palpitou que não saía dali sem acabar o romance todo — convidá-lo para jantar no dia seguinte.

Quando falei em convite para jantar, a senhora do bigode olhou para mim, não digo com cara de guarda-portão, mas com cara de senhorio, que é pior ainda...

Eu não sei se Vossas Excelências já repararam que as senhoras casadas não gostam que os outros homens convidem os maridos para jantar. Têm sempre a impressão de que o convite para jantar é um pretexto para outras comidas... O Simões aceitou. Combinámos o encontro.

No dia seguinte, à hora marcada, ele lá estava.

— Meu caro Simões — disse-lhe eu — ontem, quando te convidei, veio-me à ideia levar-te a um desses restaurantes modernos que tu ainda não conheces, mas agora lembrei-me de um programa mais interessante.

O meu amigo olhou-me, apavorado. E eu adivinhei, no seu olhar, que lhe tinha aparecido, como um espectro, a visão da mulher do bigode.

— Não, não é isso que tu julgas!... O programa interessante é irmos jantar à pensão da D. Eulália. Ficaremos com fome, mas mataremos as saudades daquele tempo doirado que não volta mais.

O Simões ficou entusiasmado e lá fomos os dois.

...

A pensão da D. Eulália começou como começam todas as pensões. Um dia, o marido morreu, e a D. Eulália, como não tinha nada de comer, para si, montou uma pensão e passou a dar de comer aos outros. Fui encontrá-la como a conheci há vinte e tantos anos.

À entrada, na porta, as impressões digitais dos moços de fretes que vêm buscar em latas de folha os jantares sintéticos que a D. Eulália fornece aos domicílios; uma campainha com gripe pneumónica; e um capacho com a febre amarela.

No corredor, um bengaleiro, com aspecto de inválido de guerra, a coxear da perna direita, e, pelas paredes, a despegar-se, um papel da cor das saias das velhas — no tempo em que as velhas usavam umas saias próprias da idade, e que eram diferentes, na cor, das que usam agora, desde que as velhas começaram a querer convencer-nos que são irmãs dos netos que trazem ao lado...

Depois, entra-se e está a casa de jantar.

Na parede da frente, um aparador, estilo Henrique II, com um tampo de pedra tão cheio de rachas que nos dá a impressão do mapa hidrográfico da Guiné. Fronteiro a ele, o guarda-prata, sem estilo, mas de estalo, que é como quem diz estalado por todos os lados, e onde as chávenas, lá dentro, a balouçar nos camarões, pela diversidade de cores e de tamanhos, nos põem logo ao facto de que a D. Eulália frequenta os leilões das casas de penhores. Na parede lateral direita, um retrato do falecido ex-marido da proprietária, encaixilhado numa moldura dourada, ou melhor, que foi dourada nos tempos doirados dos donos da casa.

No lado oposto, uma vista do Bom Jesus de Braga, com muitas moscas mortas na escadaria do santuário. (Estava lá uma junto ao elevador que eu apostava em como era ainda do meu tempo!...)

E, nos intervalos disponíveis das paredes, um lagarto das Caldas, um prato com uma couve-flor e duas cenouras, um barómetro aposentado, três ventarolas anémicas e outras ornamentações tradicionais, nas pensões de duzentos mil réis.

Não há mesas pequenas. Apenas uma mesa, grande, redonda, a que correspondem outras tantas cadeiras, cada uma de seu feitio, desde a cadeira de fundo de palhinha e costas de bilros, até à cadeira de torcidos nas pernas e que costumam deixar-nos as pernas torcidas.

A D. Eulália, ao ver-nos, embandeirou em arco.

— Olha o Senhor Simões! Que alegria, meu Deus! Que alegria!

Confesso que fiquei admirado da boa memória da dona da casa.

Decorrido tanto tempo, lembrar-se ainda de nós!

Mas verifiquei logo que ela apenas se lembrava do Simões. A mim fez-me um ligeiro cumprimento de cabeça, como se nunca nos tivéssemos visto. Aproveitei um momento em que a minha «ilustre desconhecida» expandia o seu entusiasmo, gritando para todos os compartimentos da casa e perguntei ao meu companheiro:

— Tu ficaste a dever-lhe alguma coisa?

— Devo-lhe ainda dois meses—respondeu-me ele, com aquela cara especial que fazem todos os caloteiros quando se lhes fala em dívidas, mesmo que as dívidas sejam, como esta, já com cabelos brancos.

— Então aí tens a razão porque ela se recorda de ti. Há duas espécies de hóspedes de quem as donas de pensão nunca se esquecem: os que pagam com pontualidade e os que ficam a dever sem pontualidade nenhuma. Aos primeiros, pela raridade, cantam-lhes hinos de louvor, que se repercutem, através dos anos, mesmo depois deles abandonarem a pensão; aos segundos, lançam-lhes pragas abomináveis e escangalham-lhes a reputação para toda a

vida. Aposto em como todos os hóspedes actuais conhecem o teu nome!

O Simões teve um assentimento de cabeça, e pelo seu semblante vi passar toda a série de desgostos que o têm acometido.

(Aqui para nós—que ninguém nos ouve:—eu estou convencido de que o casamento do Simões com a mulher do bigode foi praga que lhe rogou a D. Eulália...)

Como a hora de jantar se aproximava, os hóspedes começaram também a aproximar-se.

Eu vou apresentá-los a Vossas Excelências:

O Senhor Meireles, dono de uma tabacaria ali da rua, que tinha entrado para a pensão há trinta anos, no dia em que foi inaugurada, e que na qualidade de hóspede fundador tinha a prerrogativa de andar atrasado nas mensalidades e de fazer adiantamentos com a D. Eulália; o inspector Raimundo, também pré-histórico, que sofria do estômago, em pequenino, e que dizia a toda a gente que atribuíra a saúde, de que gozava agora, ao regime do carapau frito e dos *croquetes* estilizados do *menu* diário; o major Fonseca que só frequentava a casa na época de verão e que, enquanto a mulher ia para o Gerez tratar o fígado, ele ficava na pensão a dar cabo do estômago; o «doutor Serafim», aluno crónico da Veterinária que, com os seus conhecimentos profissionais, distinguia a lebre do gato, nos dias em que a D. Eulália dava gato por lebre; e muitos funcionários públicos, explicadores de latim, professores de piano, caixeiros viajantes, médicos



Começou o jantar... Primeiro a sopa tradicional dos dias festivos. A menina Estrudes entrou com a terrina, a deitar fumo

sem doentes, advogados sem causas, pais sem filhos e filhos sem dinheiro... Na esperança de cobrar a dívida do Simões, a D. Eulália mandou, à pressa, melhorar o rancho. Começou o jantar.

Primeiro, a sopa tradicional dos dias festivos: sopa de *macarrão*, como dizia a respeitabilíssima hoteleira.

A menina *Estrudes* entrou com a terrina a deitar fumo. Serviu à roda. Couberam dez centímetros de massa a cada hóspede. Quando chegou a minha altura, virei-me para o macarrão e disse:

— Cresça e apareça!

Ele esteve para não me dar resposta, mas depois de pensar um bocadinho e parafraseando o poeta Bocage, retorquiu-me:

— Contenta-te com o caldo que o macarrão está caro!

Segundo prato — Croquetes de bacalhau. A menina *Estrudes*, apareceu, para abrir o apetite, com um aventalzinho de riscado (digo: de riscado, porque era às riscas) e com uma travessa na mão.

Iluminaram-se todos os semblantes.

Ela, então, numa voz fresca, anunciou:

— Hoje ficaram deliciosos!

A iluminação dos semblantes aumentou de intensidade.

Eu olhei para a travessa... Olhei para os hóspedes. E, puxando das tábuas de logaritmos, fiz o cálculo — um e meio por cabeça.

Nisto, os hóspedes todos, de garfos em riste, caíram sobre a travessa.

Eu não sei se Vossas Excelências estiveram na Batalha de Aljubarrota. Pois se não estiveram, leiam a História e terão, pouco mais ou menos, a descrição do que foi a gigantesca batalha travada, na casa de jantar da D. Eulália, entre os pretendentes aos croquetes da menina *Estrudes*.

Em síntese, direi apenas que ao major Fonseca, que é atirador especial, couberam seis e meio croquetes, e outros tantos ao «doutor Serafim» por conhecer todos os golpes da luta moderna «agarrate-te como puderes!»

Mas o número mais interessante do espectáculo foi a chegada do último prato: bifes de cebolada.

Nas pensões desta categoria, o bife é um prato de grande luxo.

A D. Eulália para fazer sobressair o acontecimento, apareceu na casa de jantar e, com o melhor dos seus sorrisos profissionais, atirou esta frase:

— Meus senhores, vou dar-lhes uns bifezinhos daqui! E apontou o lóbulo da orelha.

Imediatamente, rompeu uma estrondosa manifestação: deram-se vivas à D. Eulália; os copos tocaram a rebate; desfraldaram-se os guardanapos.

É claro, os hóspedes, ao verem o gesto, ficaram todos esperançados em que os bifes seriam muito bons ou, pelo menos, tão macios como o pavilhão auricular da dona da casa.

E assim que a criada despontou à porta com uma frigideira grande, de barro, as manifestações atingiram o delfrio.

Os bifes vinham realmente bastante apetitosos. Podiam ser duros de roer, mas, como apresentação, não se podia exigir melhor. Faziam lembrar aquelas coupletistas espanholas que, quando não têm voz, nem graça, nem *salero*, arranjam um guarda-roupa muito vistoso para enganar o público.

E, então, não lhes conto nada!

Os hóspedes, com a fome com que ficaram nos croquetes atiraram-se aos bifes como São Tiago aos mouros.

O estudante de Veterinária, habituado a abrir cavalos, na aula de anatomia, meteu-lhes a faca com tanta ânsia que o molho de cebolada espirrou para a cara do professor de piano; o inspector Barata foi à cozinha e trouxe o serrote; o «Pimentel das Alfândegas» vendo a impossibilidade de os partir com a faca, meteu-os no copo da água, como na Nau Catrineta; e, ao fundo da mesa, quatro caixeiros viajantes formaram um grupo de forçados para



● O agente técnico de engenharia, sr. Carlos Alberto Frazão, presidente da direcção do «Ferro-Estoril» (Grupo Desportivo da Sociedade «Estoril»), avistou-se recentemente com o sr. eng. Horta e Costa, presidente da União Desportiva dos Ferroviários, para tratar da possível participação do seu Grupo nos Jogos Desportivos Ferroviários da Figueira da Foz, a realizar em 1967. Na reunião foi manifestado o agrado da C. P. em estarem presentes nos nossos Torneios os colegas da «Estoril» cuja participação além de valorizarem, muito honrarão esses Jogos.

● Na última reunião CIPCE dos directores e chefes de Serviço das Relações Públicas de Caminhos de Ferro que sob a presidência do secretário-geral dos Caminhos de Ferro Holandeses se realizou, em 5 e 6 de Maio, em Viena de Áustria — e em que a C. P. esteve representada pelo administrador sr. eng. Costa Macedo — os Caminhos de Ferro Suíços anunciaram a sua intenção de a partir de 1 de Setembro próximo, deixarem de se encarregar da publicação da revista *Dernières Nouvelles Ferroviaires*. É provável que a revista deixe de publicar-se.

Em França pensa-se assim...

Em 17 de Junho último foi inaugurada, com a presença do Secretário de Estado dos Transportes, de França, uma exposição de material ferroviário na nova estação de Paris-Montparnasse.

No acto inaugural, aquele membro do Governo afirmou: «O caminho de ferro constitui o melhor instrumento de transporte colectivo. A sua modernização ocupa posição destacada no plano de investimentos do Governo».

Em França pensa-se assim...

apanhar o bife, à unha, mas o bife, impávido e sereno, resistiu heróicamente à agressão.

Eu encostei-me outra vez às tábuas... de logaritmos e esperei que passasse por ali algum bife desprevenido a que pudesse fazer uma sorte de joelhos.

Tudo isto decorreu no meio de uma enorme zaragata, com muito barulho de copos a tilintarem, pateada no sobrado, gritos selvagens e piadas à mistura:

— Ó D. Eulália, onde comprou estes sapatos?

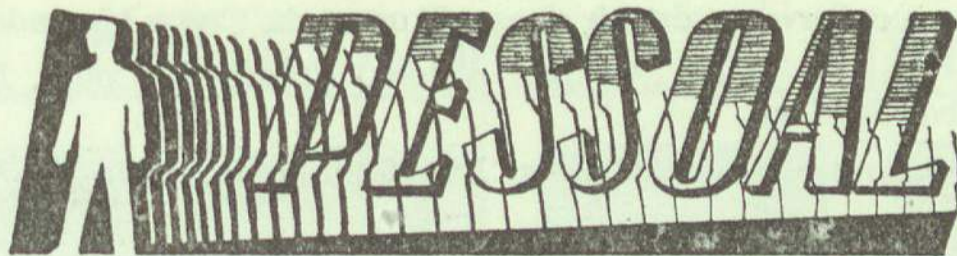
— Para nos dar cordovão, valia mais ter repetido os croquetes!

— Fora! Fora!

E a D. Eulália, com um sorriso estudado, apareceu no meio daquela barafunda e, levantando as mãos, a pedir silêncio, respondeu-lhes:

— Então, eu não lhes disse que os bifes eram de detrás da orelha?! Ora se eles são de detrás da orelha do boi, como é que os senhores querem que eles sejam macios?!

(De Domingos Alegres).



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Inspectores principais de secção de exploração — o Inspector de receitas de 1.^a classe, Gaspar Rodrigues Torres e o Inspector de secção, Joaquim Moreira Vinhas.

A Inspectores de receitas de 1.^a classe — os de 2.^a classe, António de Oliveira e António Aires Guerra.

A Inspectores de secção de exploração — os Subinspectores, Jerónimo Teixeira, Porfírio Rodrigues e Tomás Jacinto Rosa.

A Inspectores do pessoal de trens e da revisão de bilhetes — os Subinspectores, José da Silva e Manuel Lima.

A Inspectores de receitas de 2.^a classe — os Verificadores de receitas, Francisco Domingos Raimundo, Leandro da Cruz, Joaquim Marques e Leonel Augusto Bidarra Gonçalves.

A Chefes de estação de 1.^a classe — os de 2.^a classe, João Mendes da Silva, Armando Afonso, Francisco Serrano, Manuel dos Santos, Manuel Marques e António Maria da Silva.

A Chefes de estação de 2.^a classe — os de 3.^a classe, António Godinho Serra, José do Sacramento Queirós, António Rodrigues Loureiro, Manuel dos Santos Martins, José Antunes Ferreira, José Pinto, Américo Coelho, António Neves, Arnaldo Valdemar da Silva, Joaquim Rodrigues e Joaquim Norte Jordão.

A Chefes de estação de 3.^a classe — os Factores de 1.^a classe, José Marques Agostinho, António Ferreira Girão, Horácio Augusto, José Barreto de Almeida, Josué Lopes Farinha, José Pinto Ribeiro, Vítor Rodrigues Pinheiro, António Ribeiro, Joaquim Barreto Leite, José Maria Policarpo, João Cardoso, Joaquim da Rocha Paulino, Eduardo de Azevedo Costa, José de Matos Tomé, Apolinário Sebastião, João dos Santos, José Rodrigues Falcão, Manuel Ferreira, Edmundo Dinis Ribeiro, Amadeu dos Santos Mineiro, José Cândido Ribeiro da Silva e Leonel José de Sousa.

A Factores de 1.^a classe — os de 2.^a classe, José da Silva Cordeiro, Albertino de Freitas, José Rodrigues Branco, Augusto da Silva Rosa, Hermínio Fernandes dos Santos, José Barradas Miranda, Armindo Mendes de Oliveira, José Rosa Peixeiro, Agostinho de Albuquerque Pinto, José Lopes Vieira, Manuel da Fonseca do Vale, António Gonçalves dos Santos Boavida, Mário da Costa Ferreira, Mário Augusto Branco, Manuel Fernandes Fragueiro, Luís do Nascimento Boavida Fernandes, Manuel Pereira Lopes, Vitorino Alves da Rocha, Manuel Luís Marques Andrade, José Simões Baptista, Américo Roberto de Moraes Ferreira, António Botelho da Cruz, António Borges Saavedra, José Taborda de Seica, Joaquim Pombo Carmona, Lino Dias, José de Oliveira Cupido, Brito da Silva Rosa, Joaquim Rosa Rocha Maciel, José Pereira Soares, João Carvalho Nunes, Amílcar Mendes Simões, Alfredo Simões e Alfredo Vieira Lopes.

A Factores de 2.^a classe — os de 3.^a classe, José Rodrigues Miranda, Abílio José Rodrigues, José Vieira, José Manuel da Silva Reigones, José António Galhofas Carvoeiro, Joaquim Alves Dinis, Emílio Marques Serralha, João da Silva Matos da Cunha, José Abreu Gaspar, José Aires Rito Mendes, Agostinho Pereira da Cunha Martins, José Lopes da Silva, Martinho Joaquim Lamego, Américo Ferreira, Manuel António Xarepe Bicho, Manuel Augusto de Campos Gomes Cavaleiro, António Nunes Costa, Graciano José Carola, Joaquim Manuel Coelho Amaral, José Tibúrcio Arcângelo, Manuel Brito Monteiro, José Carrilho Raposo, Casimiro Couto de Sousa, Francisco dos Santos Dias, Fernando Marques Nunes, Augusto Ferreira, Manuel dos Santos Alves, Rogério Engrácio Laginha, José Viriato Pego Abegão, Francisco Boavida de Deus, Eduardo Alcino Soares, Cândido Augusto Peixe Peres, Camilo Taveira Correia, Nuno Alves Pereira, Manuel Ferreira de Miranda, Albino Carmona Corga, António da Costa Cláudio, José Augusto da Silva Godinho, Manuel Marques Catarre, Manuel Alves Monteiro, Armando Alves Bento, Zacarias Raimundo Ventura, Fernando Augusto Branco, Leonel Carvalho Pinto, Fernando Veríssimo Ferreira, Raul Neves Branco, Saul José Vitória, Daniel Alves da Preta, Joaquim Adoinho da Conceição Barracas e Florival Fadista Alberto.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.^a classe, Domingos Paulino, Manuel Verão e Domingos Diogo da Silva.

A Conferentes de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Joaquim Mariano Rolo, António dos Reis Matos, Eduardo de Oliveira Valentim, António Júlio Pinto Júnior, Júlio Moreira Ferreira e Jerónimo Ferreira Martins.

A Bilheteiras de 1.^a classe — as de 2.^a classe, Ester Zambujo Paixão e Antónia Teodora.

A Condutor principal — o de 1.^a classe, Joaquim Vicente Taborda.

A Condutores de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Artur Alvim Leite de Carvalho, Arménio Gonçalves Tarrafa, André dos Santos, Gumersindo Rodrigues e Benjamim Ferreira.

A Condutores de 2.^a classe — os Guarda-freios de 1.^a classe, Álvaro dos Santos Júnior, António de Assunção Felício, Raul Vieira de Oliveira, Manuel Mendes Júnior, Domingos Ribeiro Torres, Mário Coelho Ribeiro, José Pereira, Rafael Jorge das Neves, Joaquim Rodrigues Serrano e Manuel Aires Pimentel.

A Guarda-freios de 1.^a classe — os de 2.^a classe, António Lopes Figo, João Bandola Correia Ratinho, António da Conceição Guilherme, José de Sousa Júnior, Adriano Soares Barbosa, Albano Miguel Lourenço, Ernesto Moreira Faria Camelo, Antonino Simões, António Ribeiro, Leonel Ribeiro Pedro, Paulo Dias Evaristo, Hermínio do Amaral, Eduardo Pereira Soares, Francisco José Balsinha, Manuel Eduardo Preguiça, José Simões Pessoa e Aires Pinto Machado.

A Guarda-freios de 2.ª classe — o Servente de 1.ª classe, Ernesto da Costa Morgado.

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Franco do Couto, José Gonçalves Daniel, Albino Martins de Oliveira e João da Silva Santiago.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Cabrita, Bernardo de Almeida, Carlos Joaquim Carreto e Vitorino Teixeira Pereira.

A Revisores de bilhetes de 3.ª classe — os Serventes de 2.ª classe, Diamantino Gonçalves Belo e António Pereira Teles.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José de Brito Parreira, Domingos Martins Gonçalves e António Lopes Ramos.

A Agulheiros de posto — o Capataz de manobras de 2.ª classe, Armando Henriques e os Agulheiros de 1.ª classe, António dos Santos e Albino do Nascimento Pires Bordalo.

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, Domingos da Silva, Manuel David e Luciano da Conceição.

A Agulheiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Abílio Fernandes de Araújo, Manuel Maria Mourato, António Queirós de Seixas, José de Almeida Alves, Valentim José de Carvalho, Joaquim de Campos Solinho, José Maria Roma, João Bispo, Manuel Lopes e Mariano Barreto Bartolomeu.

A Agulheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Alberto Cardoso, António Pires Gonçalves, Francisco Pereira de Lima, Augusto Alves Teixeira e Manuel Baptista dos Santos.

A Agulheiros de 3.ª classe — os Serventes de 1.ª classe, João Cordeiro Valente, Ventura Augusto Pinto, Manuel Lopes Macieirinha, José Grilo Monteiro, Jorge Pereira, José Pinto Ferreira, António Neto Aleixo, Joaquim Lima, Manuel Marques Correia, Carlos Rodrigues Serrano Pimentel, António de Sousa, Manuel Pinto, José Botelho de Góis Nobre, Adrião Raimundo, Joaquim Ribeiro Dias, Diolindo Augusto Lourenço, António de Sousa, José Rodrigues Margarido, Manuel dos Ramos, Arménio Leitão, João Vilela, Lionildo António Bento, José Joaquim Serrão, José Rodrigues Martins, Duarte Beja Martins, José Maria, António Serafim, Eduardo Rodrigues Teixeira, Francisco Louro Ourives, José Joaquim Mourata, Manuel Sobral Gonçalves, Alexandre Duarte, Jacinto Sobral Albino, Manuel da Cruz Roque, José Alves Coelho de Mesquita, António João Saúde Júnior, Manuel Valente Pires, Emílio Rodrigues, Josué Rodrigues, Joaquim Rodrigues São Pedro, Augusto Torres da Cunha, José Gonçalves Ferreira, Fernando Dias Bispo, Manuel Moreira de Sousa, João Caetano e António Gariso; e os Serventes de 2.ª classe, Manuel Miranda de Oliveira, José Ferreira Pimentel Letra Baptista, António Gonçalo Cardoso, Fernando António Moreira, Horácio Nunes Cabrita, Álvaro Augusto Pinto, Manuel Martins, Francisco Joaquim Viola, José da Costa Araújo, José Joaquim da Cruz, José Carlos de Castro, Manuel Aguardenteiro, José Pinheiro Martinho, José Dias Gonçalves Neves, Francisco Pimentel Góis, António Lapo, Valério Joaquim Louro, Martinho dos Santos Belo, Valentim António Fadista, Alfredo dos Santos, Aníbal Rodrigues Vicente, Manuel Marques Breda, António da Glória Gonçalves, Joaquim Paulo da Silva Cardoso, Nicolau José de Abreu, Adriano de Sousa, António Teixeira, António da Silva Borges, Albino Ramos de Brito, Francisco de Assis Comenda Bacalhau, Joaquim da Cruz Costa, António Romão Correia, António Júlio Mimoso, António João Coreixo, António Mendes Pires, José de Jesus Neves, Carlos Marques Vicente, Francisco Gomes Gaspar, Joaquim Dias Pinto, António Assunção Rodrigues, Álvaro Pinto, Manuel Martins Gralha, José dos Remédios Narciso, José Baptista Gonçalves, Joaquim António Cabaça Baptista, José Manuel das Neves Brás, António Brás de Oliveira, José Manuel Pinheiro Tavares, Francisco Cunha da Rocha, Teodoro Marcos Leitão, Henrique Pinto Pereira, Alípio Joana Martinho, José Paulica Ribeiro, António de Magalhães Monteiro, António Feliciano Regouga, Amadeu Gomes Pinto, José Augusto Botelho Gonçalves, Manuel Pires Amaro, Manuel Faria de Azevedo, Alfredo António Laurêncio Pereira, Abílio Pereira, José Moreira Costa, António Baptista Moreirinha, Agostinho da Silva Moreira, Edmundo Lopes Rosa, Joaquim Mendes, António Manuel Ramires, Manuel de Almeida, Alberto da Cunha Pereira, Manuel Joaquim da Silva, Manuel Joaquim Alves Valente, Manuel Ferreira Letra, António Costa Pereira, Amadeu Soares Pereira, António da Assunção Trindade, João António Marques Góis, Mário Silva Gomes, Luís José Ramiños Corexo, Manuel Basílio Silva d'Avó, Fernando Pereira Cardoso e Francisco de Sousa Correia.

A Porteiros de estação — os Serventes de 1.ª classe, Sebastião do Couto, João Simões Roseiro e José Vitorino.

A Electricista de telecomunicações de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Virgílio de Jesus Branco.

A Electricista de telecomunicações de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Henrique José Preguiça.

A Electricista de telecomunicações de 3.ª classe — o Guarda-fios de 1.ª classe, Tobias José Piti

A Guarda-fios de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Joaquim Pratas Baixa.

A Guarda-fios de 2.ª classe — o Eventual, José António Baptista Mão de Ferro.

A Encarregados de Armazéns de Víveres — os Subencarregados, António André dos Santos, Mário Feio de Melo e Ramiro Alves.

A Subencarregados de Armazéns de Víveres — os Caixeiros principais, João Augusto Martins, José Gonçalves Correia e Luís de Orey.

A Caixeiros principais — os de 1.ª classe, Manuel Pinto de Cunha, António Gaspar da Silva e Augusto Murteiro dos Reis.

A Caixeiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Pedro José da Costa, António Martinho Vieira e Gumercindo Henriques Martinho.

A Caixeiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Edmundo Cajão Caeiro, Joaquim da Encarnação Alves, Mário da Graça Ferreira e Guilherme de Jesus Anastácio.

A Contínuo de 1.ª classe — o de 2.ª classe, José Roberto.

A Contínuos de 2.ª classe — o Servente de 2.ª classe, António da Conceição Baptista; e os Serventes de 3.ª classe, António Veríssimo Aires e Guilherme dos Anjos Rodrigues Abreu.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco de Almeida*, revisor de material de 1.^a classe — quando passava revisão à composição do comboio n.º 830 encontrou uma carteira com vários objectos, a importância de 61\$50 e um cheque de 2000\$00, que logo entregou ao seu chefe imediato; *Rogélio Ambrósio*, revisor de material de 3.^a classe — entre as linhas 4 e 5 do Barreiro encontrou um anel de ouro no valor de 200\$00, do qual fez entrega ao chefe da estação; *Manuel dos Santos Carvalho*, ajudante de revisor de material — sob um banco de uma carruagem do comboio n.º 2 encontrou uma mala contendo objectos no valor de 6000\$00, de que fez entrega ao chefe da estação de Lisboa-P.; *Joaquim Luís de Sousa*, capataz de manutenção — ao proceder à inversão da capa de um banco de uma carruagem do comboio n.º 7030 encontrou um sobrescrito com duas notas de 100\$00, que entregou ao seu chefe imediato; *Desidério Madeira Valentim*, marinheiro de 1.^a classe — encontrou no barco «Évora» uma carteira com a quantia de 210\$90, que foi entregar ao mestre do referido barco; *António Maria Amorim Pereira*, servente de 2.^a classe — ao fazer limpeza a uma carruagem do comboio n.º 5013 encontrou um nota de 1000\$00, que entregou ao chefe da estação de Viana do Castelo.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim Oliveira Dias*, factor de 3.^a classe — junto às bilheteiras de Lisboa-Rosário encontrou um porta-moedas com a quantia de 322\$60, que prontamente entregou ao seu chefe; *João Manuel Mateus*, revisor de bilhetes de 3.^a classe — numa carruagem do comboio n.º 326 encontrou uma carteira contendo a importância de 1382\$70, que entregou ao chefe da estação de Oliveira do Bairro; *João Afonso Janeco*, contínuo de 2.^a classe — num corredor dos Serviços Centrais, em Santa Apolónia, encontrou um anel de ouro com um brilhante, de que imediatamente fez entrega ao chefe do Pessoal Menor; *Joaquim Torres de Miranda*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido ao dominar um incêndio que lavrava nas travessas da via, entre os Kms 30 e 31 — Minho; *José do Rosário Vargas Vieira*, assentador de 2.^a classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um relógio de pulso que encontrara ao Km 144,800 — Sul; *Adriano Rodrigues*, servente de 3.^a classe — no cais de passageiros da estação de Faro encontrou um saco de cabedal com 1999\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Adriano Pinto*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas na estação da Figueira da Foz; *Joaquim Santana Maurício*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de uma crossinga partida, no cruzamento que liga o ramal Paiva, em Vendas Novas, quando estava de folga; *António Lopes da Silva*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse e esforço despendido na colaboração prestada, espontaneamente, nos trabalhos de carrilamento da locomotiva Diesel n.º 1525, que rebocava o comboio n.º 1382 e descarrilara na estação de Oliveirinha, pois estava de folga e dirigiu-se ao local de bicicleta; *Joaquim da Cruz*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um par de barretas partidas, ao Km 111,820 — Beira Baixa, estando de folga; *Abílio Sequeira*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido quando, ao viajar no comboio n.º 1222, se apresentou voluntariamente a participar nos trabalhos de carrilamento da locomotiva Diesel n.º 1525, que rebocava o comboio n.º 1382 e descarrilara na estação de Oliveirinha; e *Maria do Rosário*, substituta de guarda de P. N. — elogiada pela dedicação e esforço despendido na extinção de um incêndio que se manifestara ao Km 75,317 — Oeste.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Pinto*, chefe de distrito; *Joaquim Monteiro de Sousa*, assentador de 1.^a classe; *Amadeu Ribeiro*, *Alberto António Campelo* e *Eduardo Félix de Carvalho*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via na linha do Douro, por motivo da queda de terras e pedras; e *António Barateiro Gonçalves*, servente de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação demonstrada e providências tomadas ao encontrar uma trincheira caída sobre a via, ao km 39,260 — Beira Baixa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Aníbal de Mesquita*, chefe de distrito; *João da Costa Martins*, subchefe de distrito; *Firmino de Azevedo* e *António Sebastião Duarte Soares*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao km 92,210 — Corgo, devido ao descarrilamento da máquina do comboio n.º 6442, quando se encontravam de folga; *António Vieira Teixeira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido em dia feriado, nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 39,700 — Douro; e *João da Conceição Bizarro*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de carrilamento de um vagão na linha 2 da estação de Leiria, pois estava de folga e apresentou-se espontaneamente ao serviço.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Maria*, subchefe de distrito; *Agostinho Marques do Couto* e *José Augusto de Almeida*, assentadores de 1.^a classe; *Manuel Rodrigo Pereira Vieira*, *António Augusto Paulos* e *Ramiro Lopes*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 297,550 — Norte, quando se encontravam de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Alberto*, chefe de maquinistas — encontrou no chão do Bar do Rossio a quantia de 500\$00, de que fez entrega ao chefe daquela estação; *Joaquim Manuel Carvalho*, revisor de material de 3.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 4895 uma carteira contendo a importância de 1 500\$00 que entregou ao chefe da estação de Sintra; *Abílio da Rocha Gomes*, operário de 3.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 35 107 uma mala com vestuário no valor de 800\$00, que foi entregar ao chefe da estação de Porto (Campanhã); *Agostinho Machado Rocha*, subchefe de distrito, *António da Silva* e *João Gonçalves*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 2,800 — Tomar, quando estavam de folga.