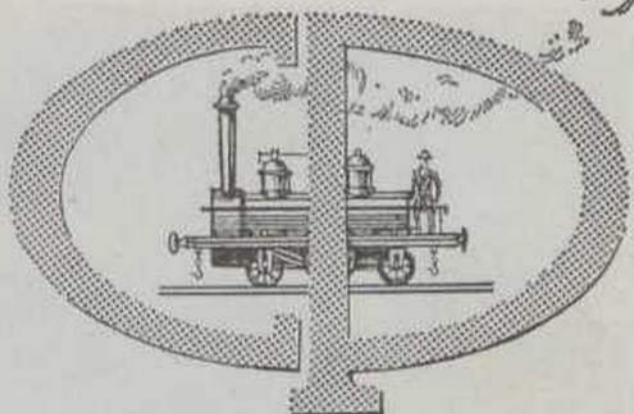


Boletim da C. P.



Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 451 • JANEIRO 1967 • ANO XXXIX • 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

D. 6

Mensagem do ANO NOVO

*M*ais um Novo Ano se apresenta no calendário da nossa existência. Que o vivam com alegria, venturas e prosperidades, todos os ferroviários da C. P., no ambiente do seu trabalho quotidiano na Empresa, como no remanso dos seus lares — são os sinceros e cordiais votos do Director-Geral da Companhia.

No conjunto de remodelações estruturais por que está passando presentemente a nossa Empresa, tendentes a melhor servir o Público, mais rapidamente se actualizar, e maior valorização profissional lograr para os seus servidores, ocupa lugar de especial relevância o problema do pessoal — aliás o capital mais precioso de qualquer organização, mormente se essa organização é como a nossa, de serviço público.

Acredito firmemente de que a nova orgânica que está começando a reger a Companhia, rasgará novos e mais dilatados horizontes à ferrovia nacional, dignificando a Empresa e servindo simultaneamente os ferroviários — até porque a C. P. será sempre, e obviamente, aquilo que forem e valerem os seus empregados. É essa bem a minha profunda convicção — que a inabalável fé e confiança que tenho nos destinos do nosso caminho de ferro, tornarão em indiscutível, radiosa e plena certeza.

Roberto de Espregueira Mendes



À entrega dos prémios Administração-1966 e à imposição de medalhas de mérito corporativo presidiu o prof. doutor Mário de Figueiredo

Por despacho de 23 de Setembro próximo passado, e ao abrigo do Decreto n.º 43 188, de 23 de Setembro de 1960, o ministro das Corporações e Previdência Social dignou-se condecorar com a medalha de cobre de Mérito Corporativo e de Trabalho:

- Jorge Dias Pereira, chefe de secção, e presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários,
- e
- João Inácio Martins, operário de 1.ª classe das Oficinas do Barreiro, e presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal de Oficinas e Armazéns Gerais).

Tem sido sempre muito consolador para a Administração da Empresa galardoar o seu pessoal, premiando aqueles que mais se distinguem no exercício das suas funções, dignificando, pelo seu exemplo, a classe ferroviária — afirmou o eng. Mário Costa, presidente da Comissão Executiva da Companhia

Tanto um como outro são dirigentes corporativos há muitos anos.

Atendendo a que tanto Jorge Dias Pereira como João Inácio Martins são dirigentes corporativos que no desempenho das suas funções têm demonstrado, além de muita compreensão, muito zelo e dedicação e que são funcionários da Empresa com uma larga folha de serviços, os Serviços da Acção Social do Ministério das Corporações propuseram que os mesmos fossem condecorados com a referida medalha, proposta que o ministro achou por bem sancionar.

No prosseguimento da deliberação tomada em sessão de 7 de Abril de 1960, em que foi criado o «Prémio da Administração» destinado a galardoar actos de louvor com

exteriorização de elevados sentimentos humanitários e de notável espírito de decisão, o Conselho resolveu distinguir, em 1966:

— MARIA DE JESUS GOVERNO, guarda de P.N. de 3.ª classe, porque em 27 de Novembro de 1965, encontrando-se em serviço na P.N. ao km 321,702 da linha do Norte, verificou que uma anciã de 85 anos tentava atravessar a via, sem obedecer aos seus avisos, no momento em que o comboio n.º 71 se aproximava e, assim, na iminência de um desastre e indiferente ao perigo que corria, atravessou a passagem de nível e empurrou aquela anciã para fora da linha, onde ambas cairam, momentos antes da passagem do referido comboio.

— MANUEL PEREIRA VENTURA, assentador de 1.ª classe, porque em 26 de Junho de 1966, encontrando-se junto da sua residência ao km 214,506 do ramal de Alfarelos e vendo uma criança junto



O administrador eng. Mário Costa, ilustre presidente da Comissão Executiva da Companhia, no uso da palavra

da linha no momento em que se aproximava a automotora n.º 4028, lançou-se com risco da própria vida pela frente da automotora, contendendo com esta, com o intuito de salvar a criança que, não obstante o seu generoso acto, veio a morrer do embate que sofreu.

Para dar cumprimento a ambas estas determinações que muito honram e significam a classe ferroviária, realizou-se no passado dia 21, pelas 17 horas, na sala de sessões do Conselho de Administração, uma sessão solene a que presidiu o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo. Presentes, os administradores engs. Mário Costa, Costa Macedo e Oliveira Martins, que constituem a Comissão Executiva da Empresa. Presente ainda o director-geral



O prof. doutor Mário de Figueiredo, procedendo à imposição da medalha de Mérito Corporativo e de Trabalho, ao chefe de secção Jorge Dias Pereira, presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários



A guarda de P. N. Maria de Jesus Governo recebe das mãos do presidente do Conselho de Administração da C. P. o prémio Administração-1966, pelo acto de abnegada humanidade que praticou

da C. P., eng. Espregueira Mendes e numerosos funcionários superiores e subalternos dos Serviços Centrais da Companhia, tanto da Calçada do Duque como de Santa Apolónia. Muitas empregadas — dactilógrafas e mecanógrafas — assistiram ao acto. Como convidado de honra, via-se o dr. Ferraz de Oliveira, presidente da Comissão Corporativa dos Ferroviários, que representava ali o Ministério das Corporações e Previdência Social.

Abriu a sessão o sr. eng. Mário Costa que começou por recordar ter sido em 1960 que a C. P. instituiu o «Prémio da Administração», destinado a homenagear os seus agentes, particularmente os que por actos de dignidade e de coragem e em benefício do próximo se tenham revelado bons servidores da Empresa. Este ano — acrescentou — mereceram essa consagração um homem e uma mulher, humildes empregados da C. P., é certo, mas mercedores da admiração de todos, e ao acto de demonstrar-lhes justo apreço, juntava-se outro: o de que tinham sido distinguidos pelo titular da pasta das Corporações, prof. Gonçalves de Proença, com a medalha de cobre de Mérito Corporativo e de Trabalho, outros dois agentes da Companhia.

Conhecendo-os de há longos anos — acentuou depois o sr. eng. Mário Costa — sabia que, com efeito, um e outro são homens de personalidade e têm tido, no exercício dos seus cargos sindicais, um trabalho corporativo do maior relevo que lhes dava jus a esse galardão. Não eram, porém, só eles que se deviam regozijar com o facto: todos os que têm funções de comando sentem a mesma satisfação, formulando votos para que o seu exemplo de labor seja seguido.

Imediatamente, o director-geral eng. Espregueira Mendes afirmou que todos quantos servem na C. P. se congratulavam com aquela cerimónia que se efectuou, este ano, na Administração da Companhia, sem dúvida o local mais apropriado para o efeito até por que revela o entendimento perfeito entre a entidade patronal e os seus servidores.

Falou em seguida o dr. Ferraz de Oliveira, como representante do Ministério das Corporações. Principianto por prestar homenagem ao sr. prof. doutor Mário de Figueiredo e ao Conselho de Administração da Companhia, dirigiu-se a todos os presentes como amigos, pois — disse — o Ministério das Corporações, procura a todo o momento desenvolver a sua acção num ambiente de leal amizade — a mesma leal amizade que sabe ligar indefectivamente todos os componentes, dirigentes e dirigidos, da numerosa e unida família ferroviária nacional, num exemplo que justo será sempre assinalar com relevo.

Continuando, pôs em evidência que tendo o Ministério das Corporações resolvido, como homenagem pública, condecorar dois trabalhadores, significando-lhes, assim,



Os quatro ferroviários galardoados na sessão solene realizada na Administração da Companhia

apreço pelo seu trabalho e pelo seu esforço, pedira à administração da C. P. para ela impor as medalhas, e dessa missão ia encarregar-se o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, homem público — disse — cujas altas qualidades desnecessário se tornava encarecer.

Recordou, mais adiante, depois de breve elogio aos que iam ser condecorados, que a C. P. tem, presentemente, cerca de 24 mil empregados, e concluiu as suas palavras com especiais homenagens ao presidente do Conselho de Administração da Companhia.

Depois de o sr. João Bruges de Oliveira, ter lido a acta dos louvores conferidos aos quatro ferroviários, falou o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo. Após o que naquela sala se acabara de ouvir, pouco lhe restava dizer. Não podia, no entanto, deixar de dirigir palavras de louvor aos ferroviários que mereceram as distinções conferidas pelo sr. ministro das Corporações e igualmente aos outros dois servidores da Empresa que, com actos de desprezo pela vida, com espírito de sacrifício e abnegação, se tornaram mercedores dos prémios que lhes iam ser entregues como reconhecimento dos seus méritos. Uns e outros, mais do que o interesse pelo serviço, demonstraram significativamente interesse pela vida alheia, e isso só dava lugar aos maiores elogios.

O Conselho de Administração da C. P. — afirmou, mais adiante — sentia-se grato ao sr. Ministro das Corporações por lhe ter sido confiada a missão da imposição das medalhas de Mérito Corporativo conferidas a dois agentes da Companhia que, tanto profissionalmente como na qualidade de dirigentes sindicais, têm sabido afirmar grandes virtudes de trabalho. Dirigindo-lhes felicitações, quis ainda desejar que, tomando as condecorações que iam receber como novos incentivos para o trabalho, procurassem sempre concitar todos os trabalhadores da Empresa a seguirem o seu exemplo.

A concluir agradeceu ao dr. Ferraz de Oliveira as palavras que lhe endereçara, após o que, entre palmas, impôs as medalhas de Mérito Corporativo e do Trabalho aos srs. Jorge Dias Pereira e João Inácio Martins. Depois, o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo entregou os relógios que constituem o «Prémio da Administração» à guarda de passagem de nível Maria de Jesus Governo e ao assentador Manuel Pereira Ventura, abraçando-os efusivamente.

Em nome de todos falou a terminar o chefe de secção Jorge Dias Pereira, que pôs em evidência a expressão daquele acto e o que representava o «Prémio da Administração», acentuando que para ele e para o seu colega João Inácio Martins a condecoração recebida tinha um duplo significado: ser atribuída pelo sr. ministro das Corporações e imposta pelo sr. prof. doutor Mário de Figueiredo.



Um aspecto da assistência

TEMAS PROFISSIONAIS

O PAPA PAULO VI recebeu a representação nacional da União Católica dos Indus- triais e Dirigentes de Empresas

Honestidade, competência e sentido social, bases insubstituíveis da actividade profissional hodierna — afirmou o Santo Padre

N/a audiência concedida, em 28 de Novembro último, por Paulo VI a um grupo de dirigentes da «UCIDT», o Papa frisou a necessidade imperiosa de cultivarem no exercício da sua actividade profissional três virtudes morais de alta importância social: a honestidade, a competência e o sentido social.

De facto, estas virtudes são precisamente os factores que contribuem de maneira mais decisiva para o progresso social.

Por maiores que sejam a competência ou a habilidade do médico, do professor, do economista, do engenheiro, do artista, ou do simples dirigente não especializado, se este não for uma pessoa recta e honesta nos seus sentimentos e nas suas atitudes, a sua actividade será mais prejudicial do que benéfica. A rectidão supõe a sinceridade, o propósito firme de nada fazer que possa lesar os direitos ou até os legítimos interesses de outrém, a vontade decidida de nunca fazermos aos outros aquilo que não queríamos que os outros nos fizessem a nós mesmos.

A honestidade está na base de todas as relações sociais, de tal modo que a vida comunitária só será verdadeiramente útil ao aperfeiçoamento pessoal e à prosperidade colectiva na medida em que pudermos depositar confiança na seriedade das pessoas com quem lidamos.

As fraudes e as injustiças não prejudicam apenas as suas vítimas; lesam o bem colectivo, criando um clima de desconfiança e gerando conflitos que envenenam a vida e perturbam a paz social.

Não bastam a probidade e a rectidão de consciência; é também indispensável que cada um, no sector onde

exerce a sua actividade profissional, procure ser competente, aperfeiçoando-se no conhecimento de tudo o que seja necessário para o cabal desempenho das funções que exerce ou dos serviços de que está incumbido. Lessa gravemente os seus doentes e incorre em grave responsabilidade o médico que se não cultiva, que não procura estar ao corrente dos progressos da Medicina de forma a poder diagnosticar com mais segurança as doenças que lhe aparecem e a indicar o tratamento mais eficaz.

Sucede o mesmo com os professores, advogados, engenheiros, funcionários ou mecânicos, visto que cada um no seu ofício tem o dever de se aperfeiçoar procurando adquirir os conhecimentos necessários ao cumprimento fiel das obrigações que lhe estão inerentes e que livremente assumiu.

A incompetência é um flagelo com graves repercussões em todos os domínios da vida social. Muitos contentam-se com os conhecimentos adquiridos durante os estudos ou na época da aprendizagem; adquirem um certo treino e julgam que isso basta. Não procuram aperfeiçoar-se, não fazem esforço algum para se actualizar, lesando assim os interesses daqueles que recorrem aos seus serviços e o bem social.

Finalmente, torna-se ainda indispensável que cada um, no exercício da sua actividade profissional, tenha em conta não apenas o seu bem particular, mas também o interesse colectivo. A preocupação com o bem dos outros, o desejo sincero de contribuir para que todos tenham um nível de vida mais elevado, é sem dúvida um dos factores mais importantes do progresso social.

Se falta a honestidade e se a competência, em muitos casos, deixa imenso a desejar, ainda é mais frequente a falta de sentido social. O egoísmo, a tendência para cada um procurar exclusivamente as suas vantagens imediatas, o desinteresse ou até o desprezo pelo bem dos outros, são factores de desordem e de desagregação social.

Exercer com honestidade e com competência uma actividade profissional é um dever de justiça, visto que só merece recompensa quem cumpre com exactidão os deveres inerentes ao cargo que ocupa. Estas virtudes morais tornam-se ainda mais necessárias no nosso tempo, em que a vida social se reveste de uma extraordinária complexidade.

P. S.

CIDADE DO VATICANO, 26. — É o seguinte o texto integral do discurso com que o Santo Padre, Paulo VI, agradeceu, em francês, a homenagem da delegação portuguesa da «UCIDT», que ontem recebeu :

«As belas palavras que acabamos de escutar provam que a União Católica dos Industriais e Dirigentes de Empresas de Portugal tem uma consciência viva das obrigações que a sua profissão lhe impõe, e, mais ainda, dos deveres que decorrem da sua fé cristã.

«É com alegria que hoje vos recebemos, queridos filhos, felizes pela ocasião que se Nos proporciona de vos dirigir a palavra de bênção e encorajamento que esperais de Nós, para o vosso apostolado social.»

A honestidade, qualidade de base

«A honestidade, entendida no seu sentido mais amplo, é evidentemente, a qualidade de base. O que implica, em primeiro lugar, um sentido moral muito seguro, e uma sensibilidade muito apurada a tudo o que respeita aos domínios do justo e do injusto — que se manifesta, por exemplo, na preocupação da compensação devida ao trabalhador, que lhe deve permitir sustentar com dignidade a sua família.

«O que implica, também, uma consciência individual muito exigente, formada segundo os princípios da lei natural e da lei cristã.

«Aquele que tem uma consciência formada segundo estes princípios procura, acima de tudo, a verdade, nas suas palavras e nos seus actos. Procura o Bem, mas não o faz por determinada razão de conveniência, ou por alguma vantagem que dele possa vir a tirar: procura o Bem por ele mesmo, porque é conforme à lei moral que a sua consciência lhe manifesta.

«O económico e a organização não são tudo: neles podem procurar-se «as regras do jogo e o se-

gredo do êxito», como há pouco dizia o vosso digno intérprete. Mas, para um cristão chefe de empresa, nunca esse êxito poderia ser obtido à custa de um compromisso com a sua consciência. A sua primeira regra consiste em ser fiel a essa consciência, em ser, antes de tudo, honesto para consigo mesmo, para com a sociedade, para com Deus.»

Necessidade da competência

«Mas que influência poderia exercer um cristão chefe de empresa, mesmo de uma consciência e de uma honestidade exemplares, se, a par do seu valor moral, não fosse, sólida e verdadeiramente, competente? Neste domínio exige-se hoje muito, e com razão. A sociedade moderna é efectivamente caracterizada por uma evolução irreversível, de que o cristão chefe de empresa não pode abstrair-se. Ele assiste, por um lado, à passagem da fase empírica, à fase científico-industrial do desenvolvimento do seu país. E, por outro lado, a propriedade da empresa, que dantes não implicava necessariamente as funções directivas, faz-se hoje acompanhar, quase sempre, do exercício directo e responsável da função de dirigente. O chefe de empresa, portanto, é obrigado pelas circunstâncias, por assim dizer, a adquirir a competência que a sua função supõe. Torna-se necessário que actue por si mesmo, que organize racionalmente o pessoal e os recursos disponíveis para, com um máximo de eficácia, servir o bem comum.

«Para isso é preciso que se mantenha a par das novas descobertas, das novas técnicas e consequentemente que estude, que viaje, que reflecta, que trabalhe... É bem severa a ascese a que se deve submeter. Mas, assim, adquire o direito de falar, de ser respeitado, de fazer valer os seus pontos de vista, na sua profissão e junto dos poderes públicos. E todos compreendem a importância de que se podem revestir essas intervenções quando se trata, como no vosso caso, de cristãos chefes de empresa.»

O sentido social da empresa

«Acrescentaremos um terceiro traço, que completa o perfil do dirigente, cristão ideal, como a Igreja o deseja: trata-se do sentido social. A empresa não é apenas uma actividade económica, que importa conduzir com honestidade e competência. É preciso não esquecer que é, antes de mais, uma obra dirigida por homens, com homens e ao serviço dos homens. Como todas as outras actividades económicas, não pode ser considerada como um fim em si mesmo. Constitui um meio para o progresso total do Homem. E isso implica que os seus dirigentes se preocupem constantemente com o carácter humano da sua missão.

«Esta «atenção ao Homem» começa na própria

empresa, com a preocupação de deixar expandir livremente os talentos humanos, de tão grande variedade. E na empresa continua, através do esforço para criar uma verdadeira colaboração entre todos os que nela trabalham, seja qual for a posição que ocupam. Nela se pode útilmente aprender a cooperação entre as «classes» sociais, que interesses divergentes tenderiam a opor. O sentido social torna enfim o dirigente atento à superação do âmbito da sua empresa, para se abrir amplamente aos problemas do bem comum da sua região, do seu país, do continente em que esse país fica situado, e até, no contexto actual, ao bem comum da comunidade humana globalmente considerada.

«Não duvidamos, queridos filhos, de que estas preocupações sejam as vossas. Desejais — e prova-o a vossa presença aqui — tornar-vos semelhantes a este perfil ideal que perante vós acabamos de esboçar. Podemos, pois, felicitar-vos.»

Apelo à união

«Terminaremos fazendo-vos uma última recomendação, que condiciona talvez o feliz êxito de todas as outras: sede unidos.

«Unidos como cristãos chefes de empresa, aprendereis a conhecer-vos, a estimar-vos mútuamente, e ficareis assim mais aptos a promover conjuntamente o advento da sociedade justa e fraternal a que o Mundo aspira mais do que nunca.

«Unidos sobretudo à Igreja, sabereis acolher, com a prontidão própria dos filhos dedicados, todas as suas directivas em matéria social, e procurareis ser os primeiros a pô-las em prática. O que vos honrará, e chamará sobre as vossas pessoas e as vossas actividades a bênção de Deus. Em penhor, de todo o coração, vos damos a Nossa.»

Palavras em português

Sua Santidade terminou com as seguintes palavras, em português:

«Amados filhos de Portugal: Queria concluir este salutar encontro — o primeiro com a «UCIDT» portuguesa — na querida língua lusitana: que a vossa acção de industriais e dirigentes de trabalho, impregnada do espírito missionário que sempre distingui a Nação Fidelíssima, singre desenvolvendo-se sempre e cada vez mais.

«Sede unidos aos vossos chefes espirituais, os Bispos, à Igreja, vossa mãe, ao humilde sucessor de Pedro que vos fala e que, agradecendo a vossa visita, de todo o coração invoca sobre a «UCIDT» portuguesa a abundância de divinas graças, concedendo a todos vós, às vossas famílias e à vossa querida Pátria uma especialíssima bênção apostólica.»

EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE PINTURA E DE ESCULTURA PARA FERROVIÁRIOS NA ALEMANHA

VAI realizar-se, em Karlsruhe, na Alemanha, de 1 a 15 de Junho próximo, uma grandiosa exposição de pintura e escultura de ferroviários europeus filiados na Federação Internacional das Associações Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC) — de que a C. P. é associada.

Convidam-se os artistas ferroviários interessados a dirigirem-se, até 31 de Janeiro corrente, ao Boletim da C. P. — Secção FISAIC — indicando as produções de que são autores e desejam expor e bem assim o espaço em metros, que lhes destinam.

As obras a apresentar na exposição de Karlsruhe serão devidamente seguradas contra todos os riscos pela organização nacional FISAIC — e sem que isso envolva qualquer encargo para os seus autores.

Vários prémios de alto valor — entre os quais as medalhas de ouro, prata e bronze FISAIC — serão atribuídos por um júri ferroviário internacional às produções de maior merecimento artístico.



A medalha FISAIC — que nas modalidades ouro, prata e cobre — constitui o prémio máximo a conceder nas realizações culturais da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários — de que Portugal é associado



A SUPRESSÃO DAS LINHAS DEFICITÁRIAS NOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

Por certamente oferecer interesse aos nossos leitores extractamos do diário francês *Le Figaro*, de 30 de Novembro último, algumas passagens de um artigo publicado sob a epígrafe acima :

«Quantos pequenos comboios familiares à nossa província desaparecerão? Ainda ontem elementos de prosperidade, muitos deles estão hoje condenados a uma actividade reduzida. Este fenómeno não é, de resto, peculiar da França; verifica-se em vários países da Europa.

Para se opor à supressão das linhas deficitárias, o cortejo de protesto amplifica-se. Autoridades locais, câmaras de comércio, de agricultura e utentes invocam a atenuação do progresso económico que uma tal decisão implicaria. A eliminação do caminho de ferro, afirmam, comprometerá a descentralização industrial que tantas esperanças fez nascer. Com efeito, como seria possível a instalação de uma indústria, sem caminho de ferro? Outra nota ainda: O abandono dos serviços ferroviários agravará o isolamento das populações rurais e comprometerá a existência das autarquias locais. Segundo estas, seria desferir um verdadeiro golpe fatal nas economias regionais, no Oeste e no Centro da França, em particular. A expressão «deserto francês», lançada por François Gravier, parece assumir, neste caso, todo o seu significado. Foram votadas moções — gestos de revolta e de defesa —, que exprimem o receio e a inquietação das populações.

Os serviços oficiais têm o dever de escutar estes clamores antes de iniciarem qualquer reorganização:

Os documentos do V Plano (relatório geral sobre os transportes) demonstraram no entanto a necessidade de realizar profundas modificações estruturais. Na hora do Mercado Comum, as reformas são tão indispensáveis para o futuro do caminho de ferro, como o seu próprio progresso técnico.

O déficit dos caminhos de ferro, em 1965, foi de 1610 milhões de francos (cerca de 96 600 contos). Este encargo é suportado pelas finanças públicas. Para encontrar os meios de reduzir este desequilí-

brio financeiro, o Governo recomendou à Sociedade Nacional o estabelecimento dos balanços económicos das linhas secundárias.

... Desse estudo conclui-se que as linhas com serviço deficitário de passageiros atingem 7500 quilómetros, dos quais 5000 com taxa de utilização muito baixa e custos muito elevados.

O relatório preconiza a supressão total de nove linhas servindo itinerários para os quais se julga suficiente o serviço rodoviário; a substituição do serviço ferroviário por serviço rodoviário, explorado pela Sociedade Nacional, em noventa e seis linhas. Cinquenta linhas muito deficitárias seriam, apesar de tudo, mantidas.

Serão estas recomendações imediatamente aplicadas? Não o cremos. O problema não é unicamente ferroviário, antes também económico e financeiro. E por outro lado, a aplicação dessas recomendações deveria ser levada a efeito progressivamente, no decurso de vários anos.

... Já foi oficialmente dada garantia de que nenhuma modificação se fará sem que previamente sejam ouvidas as entidades locais. E, em qualquer caso, o serviço substituinte será similar do substituído, no que toca a regularidade e a preços.

Estas disposições apaziguarão os temores dos usuários? Muitos são aqueles que se interrogam sobre a definição de «rentabilidade». Este termo deverá aplicar-se, com todo o rigor, a um serviço destinado ao público?

... Um facto é certo: o déficit da Sociedade Nacional é considerável e deve ser, se não reabsorvido, pelos menos atenuado. Mas deverá atingir-se tal objectivo, eliminando do mapa ferroviário linhas de fraco rendimento?

Do mesmo periódico traduzimos parte de um discurso pronunciado em 24 de Novembro último, em Clermont-Ferrant, pelo primeiro-ministro do Governo francês, Georges Pompidou, em que se referiu às linhas secundárias do caminho de ferro: «é necessário mantê-las, não obstante as aspirações de economias, aliás justificadas, da Sociedade Nacional.»

TEMAS TÉCNICOS

A invenção do gráfico da marcha dos comboios

POR muito estranho que pareça, o uso de gráficos da marcha dos comboios não acompanhou de perto a criação do caminho de ferro. Embora seja difícil concebermos hoje a possibilidade de traçar horários sem um instrumento de trabalho tão cômodo, foi necessário aguardar até 1846 que Charles Ybry, então subchefe da Exploração do Caminho de Ferro de Paris a Ruão, apresentasse uma «patente», referente a um quadro regulador mostrando a marcha geral dos comboios.

Esta «patente» reivindicava para o seu inventor «a composição material de um quadro indicador do serviço ou da marcha geral dos comboios nos caminhos de ferro.»

Ao mesmo tempo que registava o seu gráfico propriamente dito, Charles Ybry obtinha uma patente, sob o título de «indicador de inclinação», ou seja o T giratório que em épocas recuadas era utilizado pelos estudantes para traçar desenhos de geometria descritiva.

Como nem sempre se abrange o alcance destas in-

possuia e, praticamente sem ligações, portanto sem correspondência entre si.

Uma única exceção: a linha Paris-Havre, partilhada entre as Companhias de Paris a Ruão e de Ruão ao Havre. O tráfego era escasso, com um número muito reduzido de comboios, apesar da fraca potência das máquinas. Não havia nenhuma linha de via única (à excepção da linha das minas de Epinac ao canal de Borgonha).

Enquanto se prolongou esta situação, não se impunha a necessidade de um gráfico que permitisse marcar os cruzamentos. Os dirigentes ferroviários, limitavam-se, pois, naquele tempo, a publicar os horários destinados ao público e a distribuir ao pessoal um «livrete da marcha dos comboios», contendo o conjunto dos horários e as características de todas as circulações a pôr em marcha. O traçado dum comboio extraordinário era estabelecido ao acaso, tendo em conta a densidade das circulações regulares.

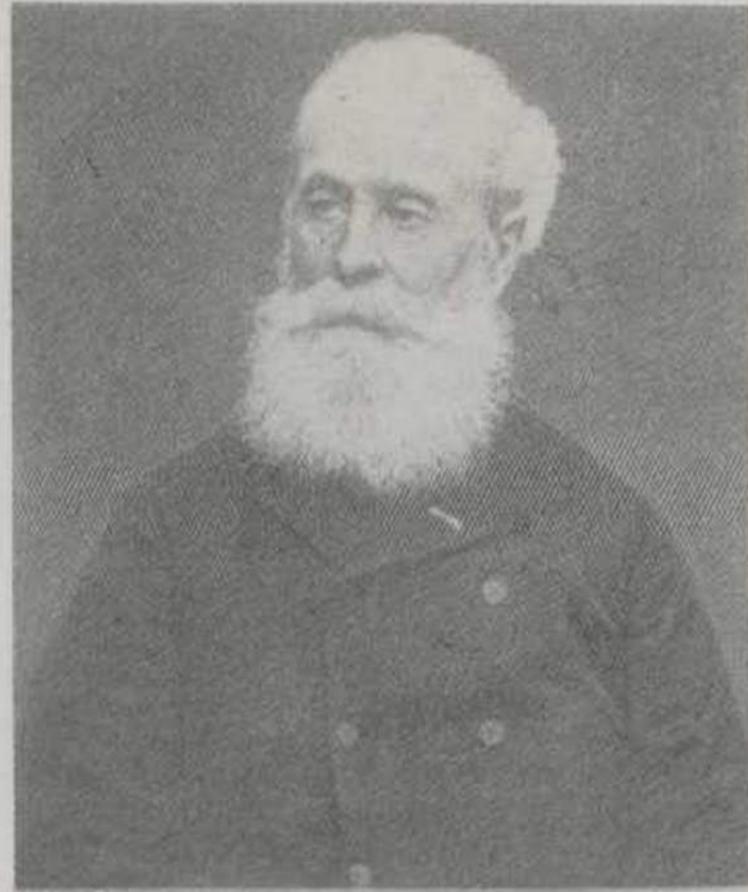
A concentração das pequenas companhias e a centra-



O inventor Charles Ybry

venções, ressalta das memórias redigidas por Charles Ybry «domiciliado em Paris, em casa de Armengaud Jeune», que ele ligava tanta importância ao T giratório como ao gráfico propriamente dito, se bem que a aplicação futura do segundo tivesse sido infinitamente mais importante que a do primeiro.

Até 1847 a rede francesa — se é que podemos aplicar esta designação a alguns troços — poucas linhas extensas



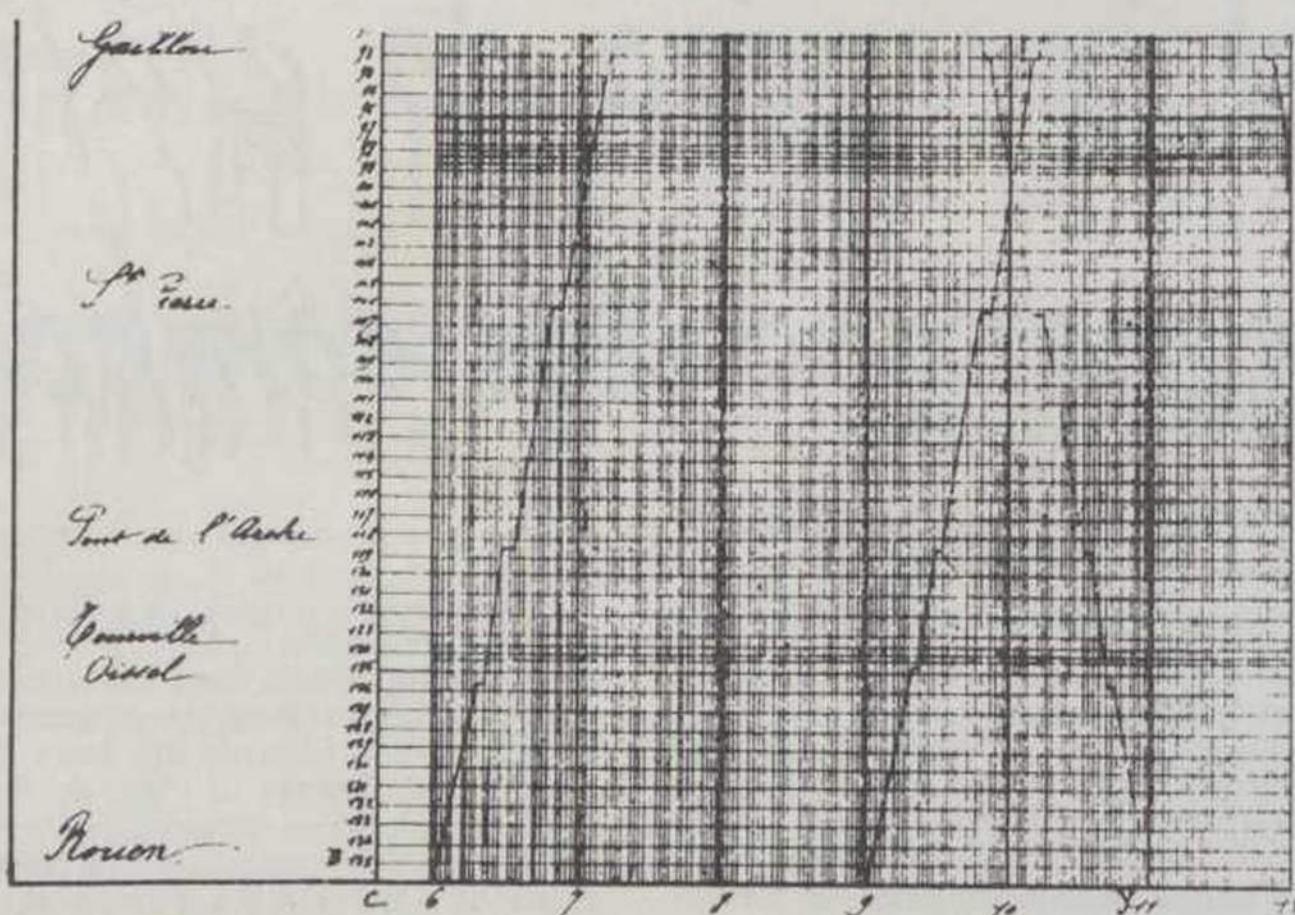
Th. Buffeteau, que aperfeiçoou a apresentação do gráfico de marcha dos comboios e generalizou a sua utilização

lização das Administrações que daí resultou, paralelamente com o incremento do tráfego, fizeram sentir, ao mesmo tempo, a dificuldade de se estabelecer o livrete de marcha e a sua insuficiência em matéria de segurança, tanto mais que o espaçamento dos comboios era realizado unicamente por intervalos de tempo e que os condutores

de comboio, cujo papel era, naquela época, tão importante como o dos chefes de estação, tinham a responsabilidade de resguardar o comboio que chefiavam quando o seu atraso prejudicasse o comboio seguinte.

Charles Ybry sentia e vivia essas dificuldades e pretendia saná-las. Mas, era necessário ainda convencer os

«Movimento» da linha do Oeste, tornada uma rede importante pela fusão das Companhias Paris-Versalhes (R. D. e R. G.) e St. Germain e das linhas Paris-Rouen, Rouen-Le Havre, Fécamp, Rouen-Dieppe e, mais tarde, da linha Paris-Cherbourg, a extensão do emprego dos gráficos às utilizações correntes de hoje: *roulement* dos agentes de



Reprodução do gráfico tal como o apresentou o seu inventor ao registar a respectiva patente.

De notar, a sua aplicação, tanto à via única como à via dupla

serviços de fiscalização, aliás muito rigorosos. Foi o próprio ministro das Obras Públicas quem nomeou para o efeito uma comissão especial, presidida por Cordier, inspector-geral das Minas e membro da Academia das Ciências.

Encontravam-se entre os comissionados, que hoje seriam qualificados como peritos de transportes terrestres ou de planeamentos (nesses tempos em que a modéstia constitui regra e a ostentação de títulos, que tanto prejudica a nossa época, era desconhecida), chefes de serviço de Caminho de Ferro como Clapeyron (linha Paris-Versalhes R. D. e St. Germain), Clarke (linha Paris-Orléans), Perdonnet (linha Paris-Versalhes R. G.) e Arnoux, administrador das «Messageries Générales» da França, o que demonstra que nos antigos tempos a coordenação caminho de ferro-estrada era «risonha e franca...». Arnoux, como se sabe, inventaria, mais tarde, o seu sistema de comboio articulado, ensaiado no caminho de ferro de Sceaux e que é, simultaneamente, o antepassado do «metro» sobre pneus (pelo seu sistema de condução da máquina), e do comboio Talgo (pela articulação dos veículos uns aos outros).

A comissão aprovou inteiramente as descobertas de Charles Ybry, fazendo notar que, em 1 de Maio de 1843, tinha sido inaugurado um quadro análogo pelo engenheiro chefe Busche, no caminho de ferro de Lille a Valenciennes, na fronteira da Bélgica.

A mesma comissão propôs que fosse dada a esta invenção a maior publicidade, mediante um artigo inserto na publicação *Annales des Ponts et Chaussées*.

Com efeito, Charles Ybry é realmente o «pai» do gráfico, e só pediu a sua «patente» muito depois de a sua invenção ter sido posta em prática no caminho de ferro de Ruão.

Todas as companhias seguiram o exemplo do Oeste e o emprego do gráfico generalizou-se e difundiu-se para o estabelecimento dos horários e sua utilização no serviço.

Deve-se a Buffeteau, sucessor de Charles Ybry no

condução e acompanhamento, ocupação das vias nas estações importantes, etc., etc.. Buffeteau, inspector-geral da exploração do Oeste, tinha mesmo imaginado e posto em prática a distribuição aos passageiros de um *dépliant* com um plano de cada linha, preços dos lugares à partida de Paris para todas as estações e a indicação das ligações por estrada, ou, por outras palavras, as relações servidas pelos *omnibus* da Companhia.

Este *dépliant* foi o antepassado do Indicador *Chaix*, «Horários e Tarifas das diversas redes».

Buffeteau foi, igualmente, o criador da tiragem dos gráficos em heliografia e da sua impressão por meio de um zinco ou da pedra litográfica.

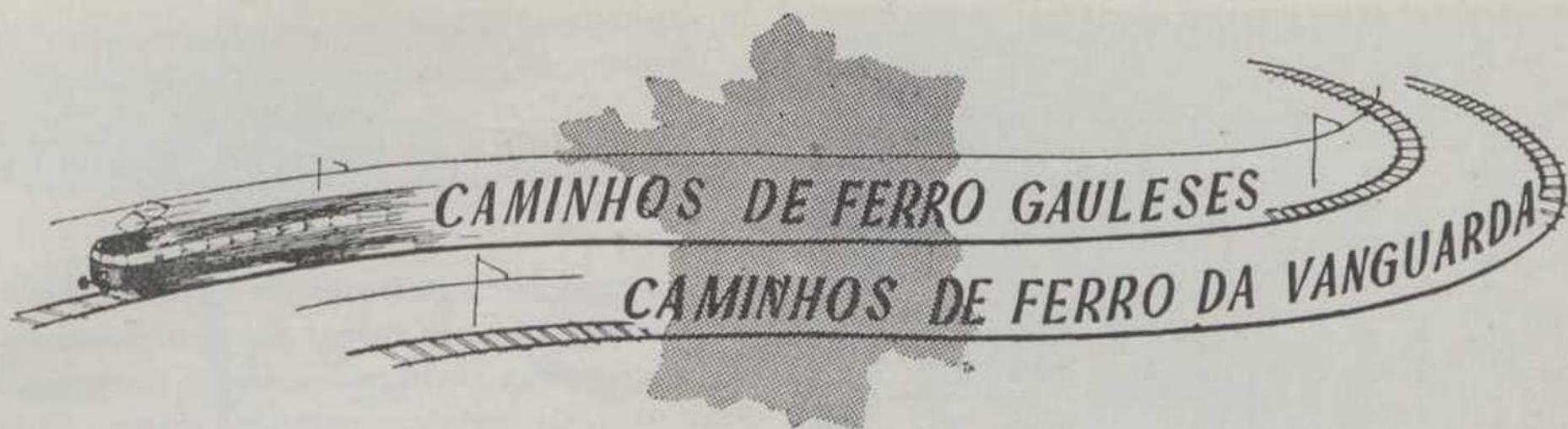
A partir desse momento foi possível fazer-se a distribuição do gráfico a todos os agentes do Movimento, o que era indispensável, por causa dos regulamentos de segurança em vigor.

A nova táctica de segurança da SNCF, garantida pela observância dos sinais e pela intervenção do agente regulador para toda a modificação da ordem normal de sucessão dos comboios, as mudanças de cruzamentos ou outros incidentes, tornaram inútil nos nossos dias a distribuição geral dos gráficos. Hoje os únicos documentos horários distribuídos a todo o pessoal do serviço activo são o quadro de marcha dividido em fascículos, o qual recupera assim a sua importância original e dá numerosas indicações complementares que outrora não oferecia, de modo algum.

Mas o gráfico continua a ser o instrumento de trabalho indispensável aos agentes que elaboram os horários, aos que fazem serviço nos postos de comando, ao pessoal da via, etc., etc..

Ele desenvolveu-se em muitos outros ramos de actividade além do Caminho de Ferro. E constitui, uma vez mais, a prova do avanço técnico que a ciência ferroviária proporciona ao conjunto de conhecimentos de que a humanidade se serve, para melhor viver.

(De *La Vie du Rail de l'Outre-Mer*)



Reserva electrónica de lugares nos comboios rápidos franceses

No âmbito de um largo estudo tendente a organizar o equipamento electrónico de reserva antecipada de lugares, a S. N. C. F. vem procedendo, de há alguns meses para cá, a ensaios de reserva electrónica de lugares, para 9 comboios rápidos da linha Paris-Lille-Tourcoing.

Estes ensaios permitirão obter esclarecimentos de toda a espécie, indispensáveis à adopção de um sistema electrónico, vasto e completo, que será aplicado ao conjunto dos comboios franceses para os quais está prevista a reserva de lugares.

A aparelhagem actualmente em serviço permite reservar lugares tanto para passageiros isolados como para grupos, por meio de 10 postos de «interrogação» periféricos (5º em Paris e 1º em cada uma das estações de Amiens, Arras, Douai, Lille e Dunkerque).

Cada um desses postos possui um teclado no qual são elaborados os pedidos de reservas formulados pelos passageiros. Estes pedidos, transmitidos por «tele-processing», mercê de circuitos especializados de telecomunicação, são recebidos por um «ordenador» instalado na estação de Paris-Norte. Este, de acordo com as indicações recebidas na mensagem, «procura» os lugares desejados, faz a sua dedução do total dos lugares disponíveis e responde, mandando imprimir o «ticket» de reserva, ao posto que a pediu.

Pelo método em uso, o empregado que tem os esquemas das carroagens, que indicam os lugares a reservar, procura o esquema correspondente ao pedido, anota-o e estabelece (ou manda estabelecer) o título de reserva.

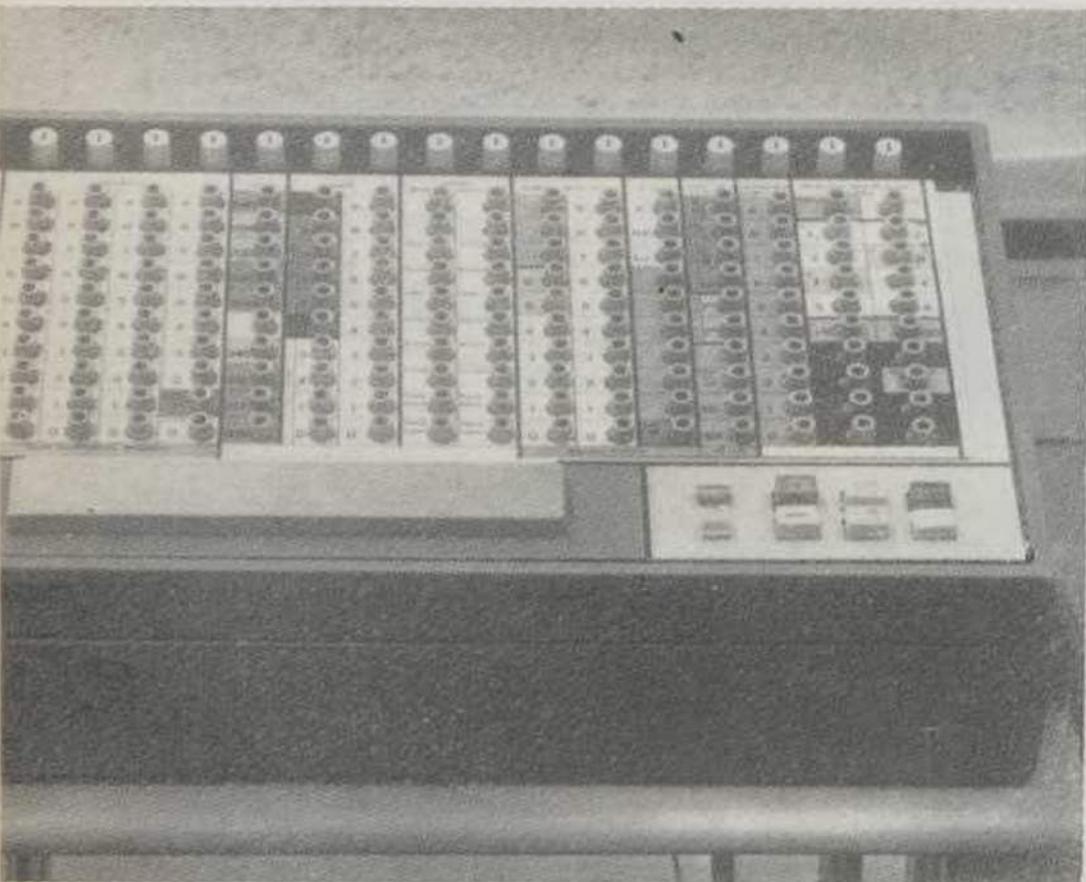
O «ordenador» desempenha as mesmas funções; pode

ter acesso — muito rapidamente — aos ficheiros que contêm todos os esclarecimentos referentes aos lugares a reservar (esclarecimentos recolhidos por processo magnético em discos que são memórias auxiliares muito análogas às bandas magnéticas) e pode responder, num prazo extremamente curto, às perguntas formuladas pelos postos de «interrogação» com os quais está em ligação.

O «ordenador» permite assim, não sómente assegurar a gestão do contingente de lugares a reservar, mas ainda



A nova central de ensaios de reserva electrónica de lugares de Paris-Norte. Vista geral do complexo electrónico



Teclado de um posto de interrogação, da S. N. C. F., no qual são compostos os pedidos de reserva de lugares

efectuar indicações utilíssimas, eliminando erros importantes motivados por operações complexas e que necessitam, no método actual, puramente manual, de intervenções muito trabalhosas, entre as quais se destacam :

- a indicação periódica da situação em que está a reserva de lugares para determinado comboio ;
- o aviso automático, quando a ocupação atinge uma certa percentagem dos lugares oferecidos ;
- a atribuição imediata das reservas de lugares efectuadas para percursos sucessivos e de volta ;

- o comando da impressão automática dos títulos de reserva de lugares e dos «volants» de marcação ;
- a elaboração de todas as operações de contabilização e estatística correspondentes.

Para tornar possível a interligação dos sistemas de reserva electrónica entre as diversas Administrações de Caminhos de Ferro, a União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.) estabeleceu prescrições comuns com as quais está, tanto quanto possível, conforme, o sistema ensaiado pela S. N. C. F. na estação de Paris-Norte. Assim, num futuro próximo, um posto de pedido de marcações, situado em qualquer ponto do estrangeiro, poderá, por exemplo, interrogar e obter a reserva de um lugar feita pela Central de Paris.

Os ensaios que estão actualmente decorrendo na estação de Paris-Norte, fornecerão à S. N. C. F. todos os elementos necessários para a ulterior instalação de um conjunto electrónico que venha futuramente a concentrar as operações de reserva de lugares para todos os comboios rápidos e expressos, ligado por uma rede de telecomunicações a grande número de postos periféricos disseminados por todo o território francês.

O serviço de reserva de lugares deverá pois melhorar simultaneamente o seu rendimento e a sua qualidade e, em particular, oferecer aos passageiros a possibilidade de reservar o seu lugar com 2 meses de antecedência (em vez de 1 mês como actualmente) tendo em conta todos os seus desejos (compartimento de fumadores, ou de não-fumadores, canto do corredor ou da janela, lugar voltado para a máquina ou de costas para a máquina, etc.), bem como a reserva de lugares em percursos sucessivos ou para a viagem de volta.



Impressões
de VIAGEM



ÉVORA

capital do Alto Alentejo
cidade de exótica beleza

POR ARMINDA GONÇALVES

EVORA, a sempre branca, a sempre bela !

Quanto mais vezes pelas suas ruas passo à hora em que o sol rútilo e ardente atira chapadas de ouro sobre a cal branca dos edifícios e vou descobrindo a sua exacta beleza em cada beco solitário, em cada rua estreita e íngreme, em cada praça característica e evocadora, ou vou olhando os perfis solenes das igrejas, o vulto heráldico dos belos palácios e a simplicidade das casas em que as grades das janelas se destacam da brancura das paredes, mais o encanto desta cidade ímpar se me descerra.

Logo que transponho as suas vetustas muralhas o seu



O Templo Romano, em Évora

fascínio me impele a redescobri-la. E, de braço dado com a realidade ambiente e com a realidade morta, lá vou subindo ruas e travessas com os mais significativos nomes, parando de vez em vez para admirar uma fachada, uma janela, um simples muro.

E imagino como já devia ser importante sob o domínio dos legionários de Roma. Nesse tempo chamava-se *Liberalitas Júlia* e dele ficou o belo templo romano cujas colunas, algumas delas perfeitamente conservadas, relatam a grandeza da civilização da época.

E lembra-me, em seguida, de quando ela foi terra dos moiros e que desse facto lhe ficou um certo ar misterioso que se liga à ardência da terra e se torna mais evidente ainda nas noites embruxadas de pálido luar.

Évora moírisca ! Foi conquistada aos moiros no princípio da nacionalidade por aquele cavaleiro cristão chamado Giraldo — o *Sem Pavor*, que a todos atemorizava e tudo vencia.

Até hoje a linda cidade tem sido um famoso centro cultural. A sua arquitectura, que reflecte vários estilos incluindo o árabe, é fascinante. A escultura e a pintura são valiosas. Das letras muito bons autores se ocuparam. Teve uma Universidade que o Cardeal D. Henrique fundou em 1559 e que, entregue aos Jesuítas, foi extinta dois séculos depois pelo Marquês de Pombal. Nesse belo edifício de claustros meditativos, funciona hoje o Liceu e a mocidade enche-o de alegria e ruído.

Impossível separar de Évora os nomes famosos de Gil Vicente, Francisco de Arruda, Jerónimo Osório, Garcia de Rezende, entre muitos outros antigos e, mais modernamente, os nomes da grande poetisa Florbela Espanca e da escritora Diana de Lis.



A Praça do Giraldo com as suas características arcadas e a Igreja de Santo Antônio, ao fundo



A famosa Fonte das Portas de Moura

Também os reis ali tiveram corte. Ali viveram no seu paço que é o actual solar dos Condes de Basto.

Ao dirigirmo-nos para o centro da cidade, vindos pelos caminhos do sul, num vasto terreiro ainda, felizmente, não urbanizado, depara-se-nos extra-muros a ermida de S. Brás, em estilo gótico-mudéjar, que reflecte a influência árabe a par do gótico. Este monumento de arquitectura tão expressiva impressiona-me sempre. Tão belo! É único em Évora.

É dentro das muralhas que estão as igrejas mais importantes.

É a Catedral, uma das maiores do país, possuidora dum tesouro valioso. Data de 1186 a sua fundação. Posteriormente, foi-lhe acrescentado o claustro e, mais tarde, a capela-mor. É a igreja de S. Francisco (séculos XV e XVI), edifício gótico-manuelino com a capela dos Ossos, impres-

sionante e absurda ideiaposta em prática por frades para quem a vida não tinha beleza nem claridade e a quem só a morte amedrontava.

Dignas de nota são ainda a igreja de S. João Evangelista (Loios) em cujo convento funciona agora uma encantadora pousada; a igreja da Graça; a igreja da Misericórdia; a igreja de Santo Antão, na Praça do Giraldo, a praça tão notável pelas suas arcadas, pela sua fonte henriquina e pelos seus característicos edifícios; a igreja e o convento de Santa Clara; e a preciosa igreja das Mercês toda de talhas douradas e azulejos policromos, que é hoje museu.

Defronte da igreja do Carmo, que fica contígua ao Paço Episcopal, está o Largo das Portas de Moura ao centro do qual a célebre fonte renascença olha a um dos lados o mirante da casa Cordovil e em roda vários edifícios de severa e repousada beleza. Ao fim da rua, ao longe, espreitam as janelas da casa onde viveu Garcia de Rezende.

Dentro do grande, bonito e arborizado jardim limitado ao sul pelas velhas muralhas e onde o busto de Florbela Espanca desvenda a solidão interior duma alma amargurada e contraditória, há o Palácio Real de D. Manuel que é utilizado para festas, concertos e exposições.

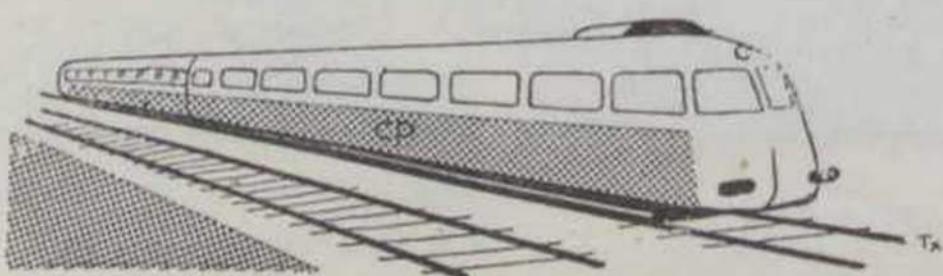
Felizmente que o tesouro arquitectónico do passado, ficou intacto. Só o Palácio da Justiça de construção recente, não está perfeitamente integrado nesse conjunto de monumentos.

Fora das muralhas, Évora expande-se, alarga-se em bairros de bonitas moradias e já começam a aparecer edifícios de muitos andares.

As suas cinco piscinas são estupendas e enchem-se duma multidão ávida de frescura, essa frescura que lhe é negada pelo solo abrasado. Ela mergulha nas águas azuis e transparentes e rejubila, pois dantes nenhum recurso tinha para fugir ao calor escaldante da imensa planície senão abandonando a cidade, trocando-a pela praia.

O local das piscinas não tem sombras. Algumas árvores foram ali já plantadas mas são ainda de pequeno porte.

Entretanto, a uma certa distância, a cidade é uma jóia sem preço, um museu ao ar livre do nosso património artístico. Vista daqui é uma atalaia perpétua sobre toda a paisagem que se confunde nos longínquos plainos adustos.



Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

RELAÇÕES DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO NA EMPRESA

SISTEMAS E TÉCNICAS

DE entre os diferentes sistemas e técnicas escolhemos aqueles que nos parecem de maior interesse, ao nível dos problemas de trabalho e da comunicação no interior da Empresa.

Assim, analisaremos os aspectos fundamentais dos seguintes temas :

- 1 — Entrevista
- 2 — Condução de reuniões
- 3 — Chefia de grupos
- 4 — Informação interna
- 5 — Sistema de sugestões

1 — A entrevista

O contacto pessoal, directo pela palavra, pelo gesto, pela atitude e comportamento é dos mais ricos contributos para a causa da comunicação. Daí a necessidade de, não só os especialistas de assuntos de pessoal e sociais como também o pessoal com responsabilidade de chefia, terem conhecimento dos princípios fundamentais que informam a técnica da entrevista. Há mesmo quem pense, e com boas razões, que os chefes devem ser realmente especialistas em contacto verbal e como tal devem aumentar a sua eficiência na condução das entrevistas. Todos os seus princípios se orientam no sentido de conseguir-se um clima, um ambiente que permita ao entrevistado sentir-se à vontade, que se eliminem as tensões de modo que o clima de confiança criado faculte todas as interacções necessárias ao fim em vista.

A sua finalidade será diferente conforme se trate de entrevistas de :

- Seleção
- Transferência
- Apreciação
- Disciplinar
- Conselho
- Diagnóstico
- etc.

As entrevistas podem ainda ser :

- quanto à sua periodicidade
 - periódicas
 - ocasionais

- quanto à sua preparação prévia
 - livres ou acidentais
 - planificadas ou estandardizadas
- quanto à técnica das perguntas
 - aberta
 - fechada
- quanto aos intervenientes
 - individual (entrevistador e entrevistado)
 - painel (vários entrevistadores e um entrevistado)
 - grupal (vários entrevistadores e vários entrevistados)

Como é evidente, cada espécie tem a sua técnica própria, se bem que informada pelos mesmos princípios psico-sociológicos.

Duma maneira geral, podemos esquematizar as fases duma entrevista da maneira seguinte :

a) Preparação

- definição da finalidade
- esquema da sequência
- tipo de perguntas
- local
- duração

b) Condução

- recepção
- eliminar tensões
- criar o mesmo «comprimento de onda»
- executar o esquema (com adaptações, se necessário)
- despedida

c) Conclusões

- análise dos elementos colhidos
- confirmação
- classificação
- síntese

NOTA — Seguir-se-ia a descrição da forma *como conduzir uma entrevista*, mas abstemo-nos do seu desenvolvimento por ter sido já tratada na «Secção Profissional» do Boletim da C. P., n.º 442, de Abril do ano findo. Passaremos, portanto, à análise dos aspectos fundamentais dos restantes temas.

2 — Condução de reuniões

Saber conduzir, animar uma reunião é mais uma especialização necessária a quem tem que coordenar os esforços de colaboradores. Os conceitos teóricos que apoiam a técnica e a arte de conduzir reuniões vão buscar a sua base aos dados da psicologia social, quer nos seus aspectos estáticos quer dinâmicos.

As reuniões podem classificar-se :

- quanto à periodicidade
 - periódicas
 - acidentais
- quanto à finalidade
 - informação
 - estudo
 - decisão
- quanto ao tipo de chefia
 - autoritária
 - democrática
 - negligente
- quanto aos canais de comunicação
 - unilateral (unilóquio)
 - bilateral (colóquio)

No que respeita às fases do seu desenvolvimento apresentaremos o seguinte :

a) Preparação

Esta fase corresponde a todo o trabalho prévio que é indispensável desenvolver antes do começo de qualquer reunião. Da sua organização muito depende o êxito que certamente se deseja obter.

Há que tomar especialmente em atenção os seguintes pontos :

- Assunto/tema — seus pontos fundamentais
- Definição das etapas
 - escalonamento
 - discussão progressiva
 - objecções possíveis
- Elaboração da «agenda»
- Preparação e distribuição das informações necessárias
- Composição do grupo
 - quantidade
 - qualidade
- Convocação
 - dia
 - hora
 - local
- Aspectos materiais
 - local — sala — disposição dos lugares
 - horário
 - início
 - fim
 - intervalos

— Elementos auxiliares

- quadro
- mapas, esquemas, gráficos, etc.
- elementos áudio-visuais
- bloco para notas

b) Condução

Diz respeito a toda a acção que mantenha unido e faça progredir o grupo em direcção aos seus objectivos. Esta acção diz principalmente respeito ao «animador» da reunião, mas pode — e assim acontece muitas vezes — ser também feita por outros membros do grupo. É nesta fase que os conhecimentos dos dados fundamentais de psicologia social e em particular de dinâmica dos grupos têm real utilidade.

Como aspectos de análise apontamos :

- Definição do assunto — objectivo
- Objectivos parciais ou secundários
- Organização da discussão
- Utilização dos elementos auxiliares (áudio-visuais, etc.)
- Coesão do grupo
- Progressão
- Sínteses parciais
- Síntese global
- Encerrar reunião
- agradecer participação
- marcar nova reunião

c) Conclusão

- Análise das conclusões e decisões
- Acta
- Passar à acção

(Elementos extraídos dum «Curso de Promotores de Formação» do INII.)

EXAMES

(Continuação da transcrição dos pontos escritos saídos nos últimos exames de Factores de 2.ª classe.)

Prova escrita de Serviço Comercial

- 1 — O resumo mensal de passageiros, modelo F 6, acusa um total de 32 570\$00 e o débito em C/C foi de 32 590\$00 ; o resumo mensal de chegadas, modelo F 83, acusa um total de 40 230\$00 e o débito em C/C foi de 40 190\$00.
Diga como regularizava estas diferenças.
- 2 — Um passageiro portador de modelo D 5 interrompeu a sua viagem de ida, numa estação intermédia onde não estava autorizada paragem.
Diga como procedia para a regularização do referido modelo para o restante percurso.
- 3 — Indique o destino a dar aos volumes ou objectos esquecidos pelos passageiros, nos comboios ou dependências das estações.
- 4 — Como procede o revisor de um comboio de longo curso, não fazendo serviço de tranvia, que encontra

um passageiro viajando com bilhete de tranvia, válido para o mesmo percurso e dia?

- 5— Depois de efectuar o despacho de uma bagagem de serviço internacional, verificou que os volumes continham objectos excluídos de transporte.

Diga como procede.

- 6— Para adjudicação dos produtos provenientes da limpeza da sua estação, foi aberto concurso.

Esclareça o montante do depósito a exigir a cada concorrente, como é contabilizado e quando é restituído.

TAXAS

- 1— G. V.— De Barca de Alva para Braga :

1 grade com um fogão, 31 quilos
1 saco com batata, 57 quilos
1 grade com galinhas, 9 quilos.

- 2— P. V.— De Lisboa — Xabregas para Portalegre :

100 sacos com arroz descascado, 7600 quilos.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2325/Consulta n.º 494-M — Quando o condutor de um comboio de mercadorias chama a atenção do maquinista para o facto de o D. F., ou qualquer outro veículo, seguir de roxo devido à actuação do freio de vácuo, desejo saber como deve proceder o maquinista, a fim de evitar que tais anomalias se voltem a verificar.

Resposta — Solicitada pelo condutor do comboio a atenção do maquinista para o caso de qualquer avaria de freios, este deverá procurar remediar-a, e na impossibilidade de o conseguir deverá pôr fora do serviço o funcionamento do freio do veículo em causa, dando conhecimento do facto no primeiro Posto de Revisão e em folha de marcha.

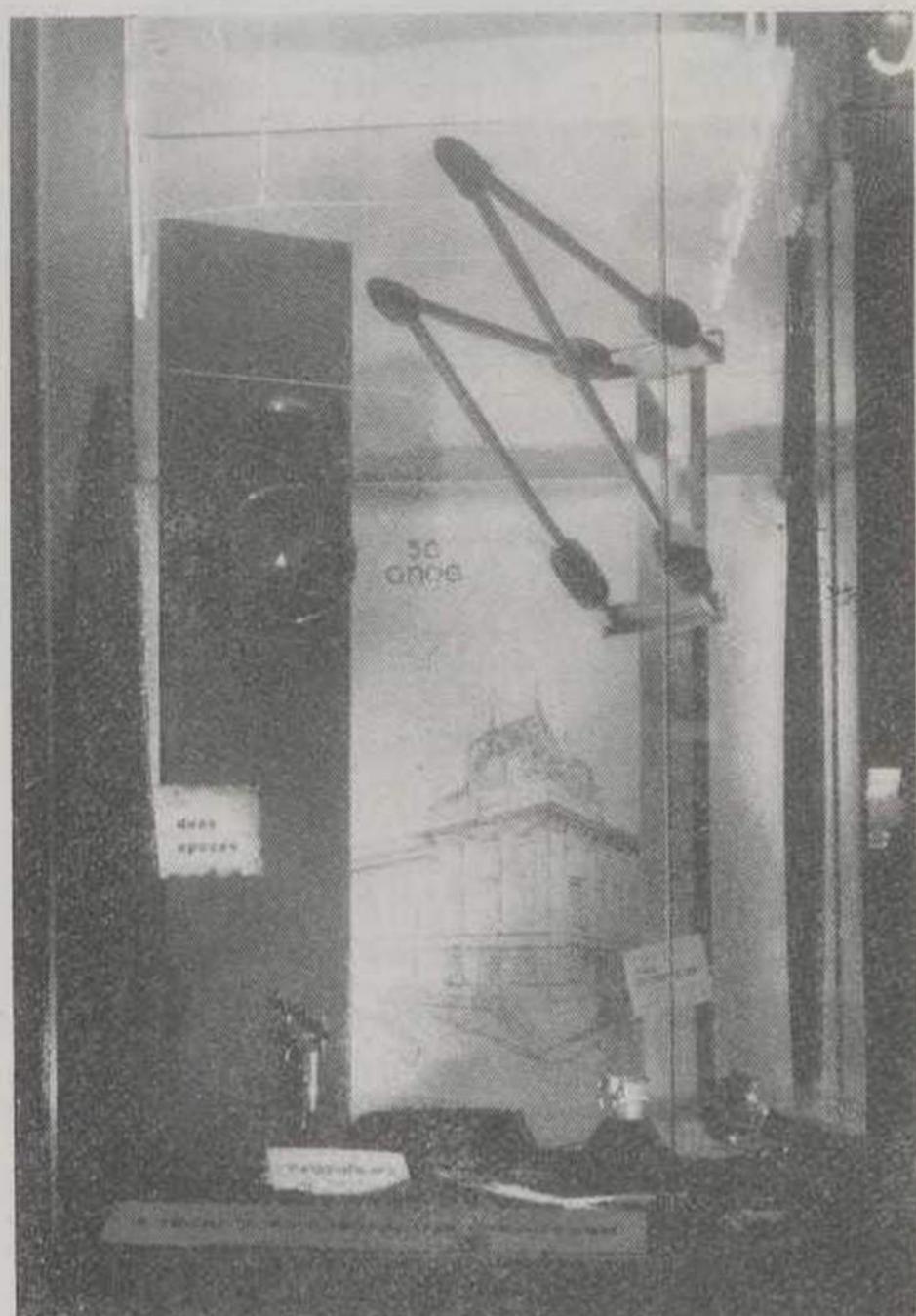
Pergunta n.º 2326/Consulta n.º 495-M — Pinhal Novo, como estação testa de via única e em cumprimento do Artigo 110.º do Regulamento 2, tem que fornecer modelo M 117 aos comboios que se dirijam da via dupla para a via única e que tenham cruzamentos extraordinários. Porém, em cumprimento do que determina a Instrução n.º 2632, tem também que fornecer modelo M 117 às circulações rápidas e directas, quer haja ou não cruzamentos extraordinários.

Em presença destas duas disposições regulamentares, tenho dúvidas se o modelo M 117 a fornecer aos comboios rápidos é ao abrigo da Instrução n.º 2632 (neste caso indicando só os cruzamentos extraordinários até Setúbal), ou se ao abrigo do Artigo 110.º do Regulamento 2. Sou de opinião que se forneça ao abrigo da Instrução n.º 2632 para não se dar o caso do mesmo cruzamento constar em mais de um modelo M 117.

Resposta — A estação de Pinhal Novo, como estação testa de via única, tem de cumprir com o Artigo 110.º do Regulamento 2 sempre que houver cruzamentos extraordinários.

Quando não os houver, cumpre com a Instrução n.º 2632.

Actualidades ferroviárias

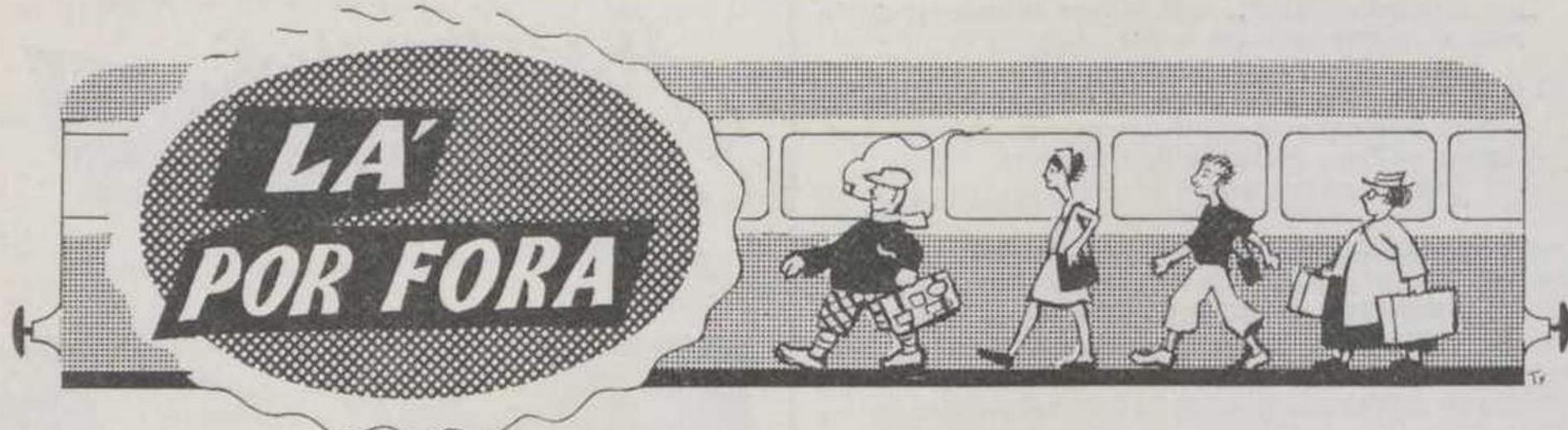


A União de Grémios dos Comerciantes do Porto, instituiu, recentemente, um concurso de montras comerciais, de homenagem à C. P., subordinado ao título «O Porto e os seus Caminhos de Ferro». O júri — de que fizeram parte como representantes da C. P. os srs. dr. Elio Cardoso e Ginestal Machado — atribuiu a taça de prata «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses», ofertada pela nossa Administração, à firma Lage, Leal & C.ª, L.ª (Inovação Papelaria). A gravura mostra-nos a montra premiada.

HOMENAGENS

No dia 12 do passado mês de Novembro, o pessoal do depósito de máquinas de Contumil promoveu num restaurante do Porto uma homenagem aos srs. César Guedes dos Santos, Manuel Gonçalves Mosquera Alves e Mário Moreira, respectivamente, chefe e subchefe de depósito, os quais passaram à situação de reforma.

No decurso daquela reunião foram entregues algumas lembranças aos homenageados, como testemunho do reconhecimento dos subordinados daqueles dirigentes do pessoal de máquinas.



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÂFEGO

FINLÂNDIA**Modernização dos caminhos de ferro**

As composições mais modernas do parque de automotoras dos Caminhos de Ferro da Finlândia comportam dois veículos motores e uma carroagem intermédia com restaurante. Estes comboios expressos, dotados dos últimos aperfeiçoamentos (cadeiras giratórias, encostos reclináveis, portas automáticas, etc.), têm lotação para 157 lugares de 2.ª e 30 de 1.ª classe. Os avisos aos passageiros são feitos por meio de altifalantes e as portas exteriores são fechadas automaticamente.

GRÃ-BRETANHA**A investigação técnica nos caminhos de ferro**

Sob o ponto de vista ferroviário, a cidade de Derby será dentro de um ou dois anos o centro técnico e científico mais importante do Mundo. Depois de terem concluído recentemente a construção dos laboratórios de investigação, os Caminhos de Ferro Britânicos estão construindo, actualmente, edifícios para concentrar os escritórios e departamentos — hoje dispersos pelo país — e onde se fazem os projectos e a coordenação dos trabalhos ferroviários, principalmente o fabrico de locomotivas aperfeiçoadas e o material circulante ultramoderno.

Um calculador electrónico controla o estado da via férrea

Os Caminhos de Ferro Britânicos acabam de conceber e de experimentar com êxito um calculador que se destina a revolucionar os métodos convencionais de pesquisas de irregularidade, nas vias férreas.

Montado num veículo de auscultação que circula à velocidade máxima de 65 km/h, o aparelho fornece dados numéricos e permite um exame imediato do estado da via ou uma análise posterior com o auxílio dum outro calculador.

Em algumas horas, o novo calculador pode produzir registos muito precisos em centenas de quilómetros de vias férreas. Esta invenção é conhecida pelo nome de «Neptuno».

Uma fábrica inteira transportada por comboio

Na Grã-Bretanha foram utilizados 67 contentores para transportar o telhado e todo o equipamento de uma fábrica de brinquedos de Londres para a Escócia. A mudança foi motivada por falta de espaço para maior expansão e pelas facilidades oferecidas pelo caminho de

ferro para o rápido deslocamento e transporte da produção.

ALEMANHA**Soldagem de carris**

As vias férreas do Caminho de Ferro Federal Alemão (D. B.) têm agora os seus carris soldados em barras longas num total de 40 000 km ou seja numa distância igual à volta do nosso planeta, representando, pois, dois terços da rede daquela Administração (61 000 km). Nas restantes linhas, pensa-se ainda fazer dois milhões de juntas de dilatação. Em 1965, a D. B. procedeu a 480 000 soldagens de círculo, tendo em conta que no trabalho executado nos carris velhos, com vista à sua reutilização, se soldaram barras de 120 m.

BRASIL**Encerramento de linhas de fraca exploração económica**

Segundo um decreto recentemente publicado está previsto o encerramento de 6345 km de linhas férreas no Brasil devido ao seu fraco rendimento económico, das quais 1466 km serão imediatamente fechadas, em virtude da existência, paralelamente a este troço, de um serviço rodoviário adequado. A restante quilometragem será encerrada, mais tarde, quando as estradas presentemente em construção ou planeadas estiverem aptas à circulação dos veículos rodoviários.

Novas linhas

Sómente 82 km separavam a capital do Brasil (Brasília) das linhas férreas que a ligariam ao sistema ferroviário brasileiro, estando prevista a ligação segundo o 7.º Distrito Ferroviário daquele País, para Setembro último.

Preparação técnica do pessoal ferroviário

A rede ferroviária do Brasil aplicará, no corrente ano, cerca de três biliões de cruzeiros em planos de preparação técnica, visando a elevação dos padrões de produtividade e eficiência do seu pessoal.

Complexo ferroviário do Sul

Deverão estar concluídas até 1967 as obras de construção do complexo ferroviário em andamento no sul do Brasil — Tronco Principal Sul —, com trabalho em ritmo acelerado, e destinado a racionalização dos transportes como factor de desenvolvimento económico da região beneficiada.

ESPAÑA

Encurtamento do troço ferroviário Madrid-Burgos

A Renfe projecta construir brevemente uma nova linha férrea entre Madrid e Burgos. Com a construção desta linha os comboios poderão alcançar maiores velocidades e será encurtada a distância entre a capital espanhola e a fronteira de Irún/Hendaye em cerca de 100 km. Deste modo, a duração da viagem naquele trajecto será apenas de cinco horas.

Outras realizações do mesmo género projectam executar-se na rede ferroviária espanhola.

Verifica-se, assim, que os Caminhos de Ferro Espanhóis como aliás todos os caminhos de ferro evoluídos, procuram tal como sucede nas grandes redes de estradas encurtar trajectos, rectificar curvas e aplanar linhas acidentadas com o objectivo único de lograrem cada vez maiores velocidades.

FRANÇA

Experiências de velocidade nos caminhos de ferro franceses

A S. N. C. F. realizou no percurso «Les Aubrais - Vierzon» da linha Paris a Toulouse, experiências de alta velocidade.

Neste trajecto, um comboio composto por uma carroagem laboratório e por quatro carroagens do tipo U.I.C. (com uma carga total de 234 toneladas) rebocado por uma locomotiva B. B. 9292, de corrente contínua, atingiu a velocidade de 223 km/h, percorrendo os 81 km que separam as duas cidades a uma média de 160 km/h.

Estas experiências demonstraram que as circulações a mais de 200 km/h são realizáveis em condições de perfeita segurança e podem ser consideradas comercialmente, após algumas alterações.

O diploma do prestígio francês concedido à revista ferroviária *La Vie du Rail*

A revista ferroviária *La Vie du Rail* que últimamente atingiu os 250 000 assinantes e que tem uma tiragem de 300 000 exemplares, semanalmente, foi galardoada com o grande diploma do Comité do Prestígio Francês, durante uma reunião realizada num dos salões da estação do Este, em Paris.

Congresso da Federação Francesa de Modelismo Ferroviário

Realizou-se recentemente em Marselha o Congresso Nacional da F. F. M. F., no qual participaram 78 congressistas.

Esta reunião teve como objectivo revelar o interesse, que o modelismo oferece para o caminho de ferro.

Durante o período de realização deste Congresso foram feitas várias visitas de estudo a determinados locais de construção, como por exemplo a túneis, instalações portuárias, docas para reparações de navios, estaleiros navais e oficinas de «eléctricos», etc.

Através destas manifestações ferroviárias os delegados do Congresso saíram cônscios de terem aproveitado algo de útil para o futuro do caminho de ferro com os ensinamentos de modelismo obtidos nesta Reunião de tão alto valor.

Túnel sob a Mancha

Dentro de seis ou sete anos, no máximo, Paris e Londres estarão ligadas em menos de quatro horas, em condições incomparáveis de regularidade e de conforto, por um túnel submarino que absorverá um enorme tráfego ferroviário e rodoviário.

O túnel sob a Mancha irá demonstrar que a via férrea rejuvenescerá e ficará o mais eficaz dos grandes meios de transporte, se evidentemente souber evoluir e colocar-se ao nível da evolução técnica... O gigantesco empreendimento constituirá, pois, um poderoso meio de desenvolvimento a favor da Europa Ocidental, cujas consequências mais nítidas serão notadas pelos países mais próximos da grandiosa obra.

U. R. S. S.

Nova linha ferroviária

Os Caminhos de Ferro Russos estão a proceder à montagem dos carris do primeiro troço da linha ferroviária projectada de 7000 km entre Tyumen e Surgrit. Esta secção tem 700 km de comprimento e 202 km da mesma estarão abertos ao tráfego nos fins do próximo ano; o projecto completo espera-se que ainda demore cerca de 15 a 20 anos para se realizar.

ITALIA

Modernização do equipamento ferroviário

Até ao momento actual, o esforço de apetrechamento e de modernização do equipamento ferroviário da Itália central e meridional, empreendido pelo Caminho de Ferro Italiano do Estado (F. S.), segundo o Plano decenal, atingiu a verba de 274,6 biliões de liras (cerca de treze milhões de contos), o que merece uma atenção especial.

Electrificação da rede italiana

Os Caminhos de Ferro Italianos do Estado (F. S.) já apetrecharam 2530 km da sua via férrea com cantonamento automático sinalizado e projectam-se que, para os próximos dez anos, sejam equipados com o referido sistema mais 3950 km de linhas, completando-se, desta maneira, com este empreendimento técnico um total de 42 % da rede ferroviária de Itália.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Vagão de grande capacidade com descarga pneumática

A rede do NYC, de acordo com a Companhia Goodrich, procedeu ao estudo e ao fabrico de um vagão de grande capacidade (124 m³), destinado ao transporte de cereais. Este veículo de 16,65 m de comprimento fora os tampões, está dividido em três tremontas cada uma com descarga central. As paredes destas tremontas são de uma membrana dupla macia que podem ser cheias com ar comprimido, fornecido por um dispositivo de alimentação situado em cada face do veículo.

Ao encher-se, a membrana macia recolhe o grão que é expelido por uma abertura feita no piso do vagão e a descarga do veículo é, desta forma, acelerada.

Este vagão baptizado «Flexi-Flator», apresenta o aspecto de um vagão fechado; tem dois bogies e a sua capacidade de carga atinge 108 toneladas.

SUÍÇA

Aluguer de um comboio para casamento

Em 1962, um habitante de Zurique teve a ideia original de pedir o aluguer, à Administração ferroviária de Sihltalbahn (cujas linhas são de bitola métrica), de um comboio com vista ao transporte dos componentes de um casamento.

A Administração em causa concordou com o pedido e foi assim que na era do motor, da electrónica e das experiências nucleares, nasceu uma nova vocação do pitoresco, pondo-se a circular um pequeno comboio a vapor

DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

CONSTITUIU excelente oportunidade para acentuar perante a opinião nacional a importância dos trabalhos de valorização em curso na nossa rede ferroviária o acto solene de inauguração da linha electrificada Lisboa-Porto. É de notáveis proporções o esforço que tem vindo a realizar-se nessa estrutura básica dos nossos transportes, conjugando os recursos e a iniciativa da organização concessionária com a vontade do Governo, que não pode menosprezar, como garante do interesse geral, a missão decisiva dos caminhos de ferro nos progressos do País. Os investimentos avultadíssimos que a renovação da rede está a exigir representam contributo indispensável para o desenvolvimento, projectando-se em todos os sectores da vida nacional.

O que se fez nos últimos anos, em melhorias estruturais do sistema e em renovação do material circulante, é muitíssimo. Os números que foram agora divulgados

que transportou os noivos e cerca de trezentos convidados. Ao longo do percurso o comboio nupcial foi acompanhado por ovações alegres das populações vizinhas, algumas delas constituídas por jovens casados, tendo sido lançados punhados de «bombons», em obediência a um costume ritual daquela região.

Durante o período das férias este comboio é requisitado para excursões turísticas, a fim de os visitantes puderem admirar as incomparáveis belezas do vale do Sihl, na Suíça.

CHECOSLOVÁQUIA

Novas composições de automotoras eléctricas em serviço suburbano

Uma nova série de composições eléctricas de serviço suburbano acaba de ser posta a circular nos arredores de Praga. Cada composição é composta de duas motoras conduzindo mais dois atrelados. Cada duas composições podem ser ligadas sob o comando de uma só cabina.

Estes veículos têm o piso ao nível dos cais e comportam apenas 2.^{as} classes ; a automotora oferece 122 lugares sentados e o atrelado 178 lugares. Os veículos estão munidos de portas comandadas na cabina de condução ; a iluminação é feita por tubos fluorescentes, o aquecimento por resistências eléctricas regulado automaticamente e por ar impulsionado.

Uma série de composições idênticas está presentemente a ser estudada para equipar as linhas de Kuttna Hora a Iglau e Brünn, alimentadas com corrente alterna 25 kV 50 Hz.

e outros que já se conheciam anteriormente são bastante significativos e não há necessidade de os recapitular neste lugar. Não há prova mais convincente do que a da própria experiência pessoal — e quem viajar pelo País em caminho de ferro pode reconhecer a amplitude dos progressos conseguidos, nos mais diversos aspectos. Se há ainda deficiências (onde é que as não há) elas servem justamente para demonstrar, por comparação significante, o que se progrediu no que foi já profundamente melhorado. O cumprimento de horários, por exemplo, que dá motivos tão frequentes e justificados a reclamações de que a Imprensa dá eco, é um dos aspectos em que a organização ferroviária terá de empenhar o melhor esforço — mais indispensável, justamente, por haver grandes fracções da linha que não puderam ser ainda renovadas e que o serão em breve. Cumprirá aos serviços e à vontade convicta dos quadros reduzir ao mínimo possível os inconvenientes de naturais demoras na modernização da via ou dos que resultarem dos próprios trabalhos de modernização.

O programa de realizações que foi anunciado e comentado por motivo da inauguração da linha electrificada despertou, com plena oportunidade, o maior interesse da opinião. As actividades económicas, em especial, têm motivos para se congratular vivamente com a acção intensiva que vai serposta em marcha. Sem uma rede ferroviária eficiente e pontual, cobrindo todo o território metropolitano nas suas articulações com a estrada, não será possível conduzir seguramente a faina decisiva do desenvolvimento. Lembre-se, a propósito, que a execução de programas concertados de valorização regional é um dos aspectos mais importantes do esforço de fomento em que o País terá de empenhar-se no futuro imediato — e que esses programas serão impraticáveis se não tiverem como suporte básico o desenvolvimento previsto das nossas estruturas ferroviárias.

Não seria necessária a invocação da experiência alheia para certificar estes aspectos sumariamente apontados. Mas não se pode ignorar, de facto, que vai por toda a Europa uma acção dinâmica de expansão e modernização ferroviárias, de cujas realizações se dá referência assídua neste jornal mas que não é fácil documentar em rápida síntese. Às nossas portas, na vizinha Espanha, uma rápida digressão é bastante para testemunhar a obra notável que está em curso nesse domínio. Não podemos alhear-nos, também nesse aspecto, do movimento europeu. A Nação organizada, a partir do sector público que a representa e a serve, terá de assegurar à modernização intensiva dos nossos caminhos de ferro os apoios multiformes que lhe são necessários. Estão incursos na acção que se projecta os mais importantes interesses gerais da comunidade nacional.

(Do *Jornal do Comércio*)



DENTRO duma linha tradicional que já criou felizmente raízes fundas, comemorou-se em fins de Dezembro, nos escritórios dos Serviços Centrais da Companhia — tanto de Santa Apolónia como da Calçada do Duque — a festa da Natividade. Festa de confraternização singela, com a simplicidade característica dessa quadra de bem-fazer, em que por mais descrente que alguém se

o maior luzimento do tradicional festejo muito contribuiu, tal como nos anos anteriores, a quotização monetária de alguns funcionários da C. P., de todos os Serviços, e a colaboração, sempre entusiástica e carinhosa, das empregadas, na feitura de muitas peças de vestuário para distribuição.

As simpáticas cerimónias assistiram, como de costume, administradores, director-geral e muitos



O director-geral eng. Espregueira Mendes assiste à distribuição de brinquedos em Santa Apolónia



O administrador eng. Mário Costa, presidindo às cerimónias festivas da Calçada do Duque



Entrega de brinquedos e agasalhos em Santa Apolónia



Distribuição de brinquedos na Calçada do Duque

pretenda a ela não pode ficar indiferente, a pequena cerimónia promovida e organizada pelas dactilógrafas e mecanógrafas da C. P. consistiu, como é de soe, na distribuição de peças de vestuário — designadamente roupas, calçado e outros objectos de utilidade — e brinquedos a crianças filhas de ferroviários necessitados. Contando embora com um subsídio da Administração da Companhia, para

outros funcionários superiores da Companhia.

Para quem participa nestas festas de bem-fazer da família ferroviária, torna-se patente o espírito de camaradagem e fraternidade que a todos une — não só nesta época em que o Milagre é moeda corrente e o Mal foge para os recôncavos mais longínquos da noite escura... — mas sempre, permanentemente, na Empresa, tanto nos escritórios, nas



Outro aspecto da entrega de brinquedos na Secretaria da Direcção-Geral



Durante a distribuição de agasalhos na Estatística e Mecanografia

oficinas, como na linha, ao longo dos trezentos e sessenta e cinco dias do ano, em que uma classe respeitável e respeitadora como a nossa vive, tradicional e exemplarmente, no respeito mútuo do colega, sem invejas, ressentimentos, egoismos, ma-

ledicências, ódios ou ambições nefastas ao próximo. Vale a pena, senhores, colaborar e assistir a estas singelas comemorações que nos fazem sentir e crer, a todos, na mercê suprema e divina que as inspira, rege e orienta — por obra e graça do Menino Jesus.



GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

CONFRATERNIZAÇÃO DO PESSOAL DE CAMPOLIDE



Troca de galhardetes entre os capitães das equipas de «electricistas» e «serralheiros» das oficinas de Campolide

Está arreigado no espírito do pessoal de Campolide um hábito, que se vai tornando tradição e teve início em 1 de Novembro de 1963. Com efeito, depois do IV Almoço de Confraternização, apraz-nos verificar que dos 34 participantes no primeiro, passando pelos 41 no segundo e 53 no terceiro, já 84 camaradas se contaram neste

último. Este progressivo aumento deve-se sem dúvida ao extraordinário e são ambiente que sempre sentiram todos os componentes dos grupos, assente numa ordem e respeito dignos de registo.

Como também é da praxe, realizou-se no campo de jogos do Clube Ferroviário de Portugal, gentilmente cedido para o fim em vista pela sua Direcção, sendo de salientar ainda a atenção do seu Presidente que se dignou acompanhar-nos durante todo o dia, um *mini-jogo* de *pétanque* entre os grupos de serralheiros e electricistas. O embate findou com a vitória dos serralheiros por 2-0, tendo então entrado no terreno o sr. eng. Pires Lopes, para fazer a entrega da taça com o seu nome.

Terminada a luta da bola, tomou-se o caminho para a linda cidade de Setúbal, para o ataque aos frangos — onde ninguém jogou à defesa... Depois o dia chegava ao fim, um dia alegre, feliz, para todos os que tiveram oportunidade de fazer parte do numeroso grupo, já que o serviço obriga a presença de alguns, que desejariam enfileirar nesta manifestação de amizade, nos seus postos de trabalho. Quase na totalidade, fizeram parte da jornada os Chefes de Brigada e Contramestres de Campolide. Mas a maior honra foi-nos dada pela presença no jogo do sr. eng. Pires Lopes, Chefe do Sector de Manutenção de Campolide, por todos muito estimado e que a todos sensibilizou com a sua atitude, pela insofismável prova de carinho que nos dedicou, por mostrar desejo de que nos unamos cada vez mais, cada um no seu lugar correspondente, para que possamos fazer mais, para melhor servir esta grande Empresa dimanada de Norte a Sul do País. Aqui registamos o nosso sincero agradecimento, afirmando bem alto que a C. P. pode, sempre, contar com o Pessoal de Campolide.

MATOS MENDES

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José António Martins*, subchef de escritório ; *José Augusto Saraiva*, chefe de estação de 2.ª classe ; *Manuel Balseiro*, chefe de lança principal ; *João José Simões*, chefe de brigada ; *Augusto Pedro Fernandes*, escriturário de 1.ª classe e *Augusto de Matos*, chefe de estação de 3.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim da Rosa* e *António Falcão*, chefes de lança de 1.ª classe ; *António Gomes Botelho de Matos Júnior*, revisor de bilhetes principal ; *António dos Santos*, *Augusto Baptista* e *Armando Martins Maia*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José da Silva Coelho*, operário de 1.ª classe ; *Joaquim Gonçalves*, chefe de lança de 2.ª classe ; *João Gonçalves Vilaverde*, *Agostinho dos Santos*, *João da Silva Bicho Júnior* e *Francisco Ribeiro*, operários de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Dias de Sousa*, factor de 2.ª classe ; *Rui Jacques Canhão*, operário de 3.ª classe ; *Joaquim Nunes dos Santos*, revisor de material de 3.ª classe ; *Manuel Filipe*, fogueiro de 2.ª classe ; *José Coelho*, guarda-freios de 1.ª classe e *Joaquim Cipriano Candeias*, agulheiro de 3.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Gomes Mendes*, capataz de manutenção ; *António Nunes*, *José Evaristo da Cruz*, *Albino da Silva Baltazar*, *José Nunes* e *José Maria da Silva*, serventes de 1.ª classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Luis Pinto Carvalho*, assentador de 1.^a classe ; *Justino Pereira*, *Emídio Augusto Veiga* e *Alexandre Pinheiro de Moura*, assentadores de 2.^a classe ; *António Alves da Mota*, servente de 1.^a classe e *Fernando Gomes*, eventual (obras) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 114,950 — Douro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Silvestre Vitória Tamagnini* e *Amâncio Fernandes Caldeira*, chefes de distrito e *João Lourenço*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 3,950 — Beira Baixa, quando estavam de folga ; *Manuel Figueiredo Pais*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 19,573 — Vendas Novas, encontrando-se em gozo de semana inglesa ; *Alfredo Borges*, assentador de 2.^a classe e *Américo da Silva Costa*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação demonstrada e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 99,000 — Beira Alta.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Pires Barreto*, subchefe de distrito, *Armando António Lemos*, *João Fortunato Gazalho*, *João Mendes* e *José Baptista Branco*, assentadores de 1.^a classe e *António Maria Rosado Parelho*, assentador de 2.^a classe — elogiados, respectivamente, o primeiro pelo interesse e dedicação demonstrada ao ser avisado pelo pessoal do seu distrito de uma anomalia no Sinal S2 da estação de Torres Novas, pois prontamente comunicou a ocorrência ao chefe daquela estação ; os restantes, pelo interesse e dedicação demonstrada ao avisarem, sem demora, o seu superior hierárquico, da referida anomalia, que haviam notado quando regressavam do trabalho e após a passagem do comboio n.^o 4.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Armando Monteiro*, chefe de distrito, *Laurindo Moraes Henriques*, subchefe de distrito, *José Luís Ferreira* e *José Rodrigues Chalo*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na orientação e execução de trabalhos de segurança da via, ao Km 185,037 — Beira Alta ; *Albino Guerra Chaves* e *José António Costa Pinto*, eventuais (via) — elogiados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 18,850 — Corgo.

**GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASÉ 50 Hz**

**GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs**

**ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFUHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN**

Comprendendo as firmes

ACEC
AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
MTE
OERLIKON
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariaço

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
CH 8021 ZURICH 1 (Suisse)

Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas • Automotoras • Unidades múltiplas eléctricas
Subestações • Catenárias • Instalações de sinalização e de
telecomunicação • Estudos de electrificação

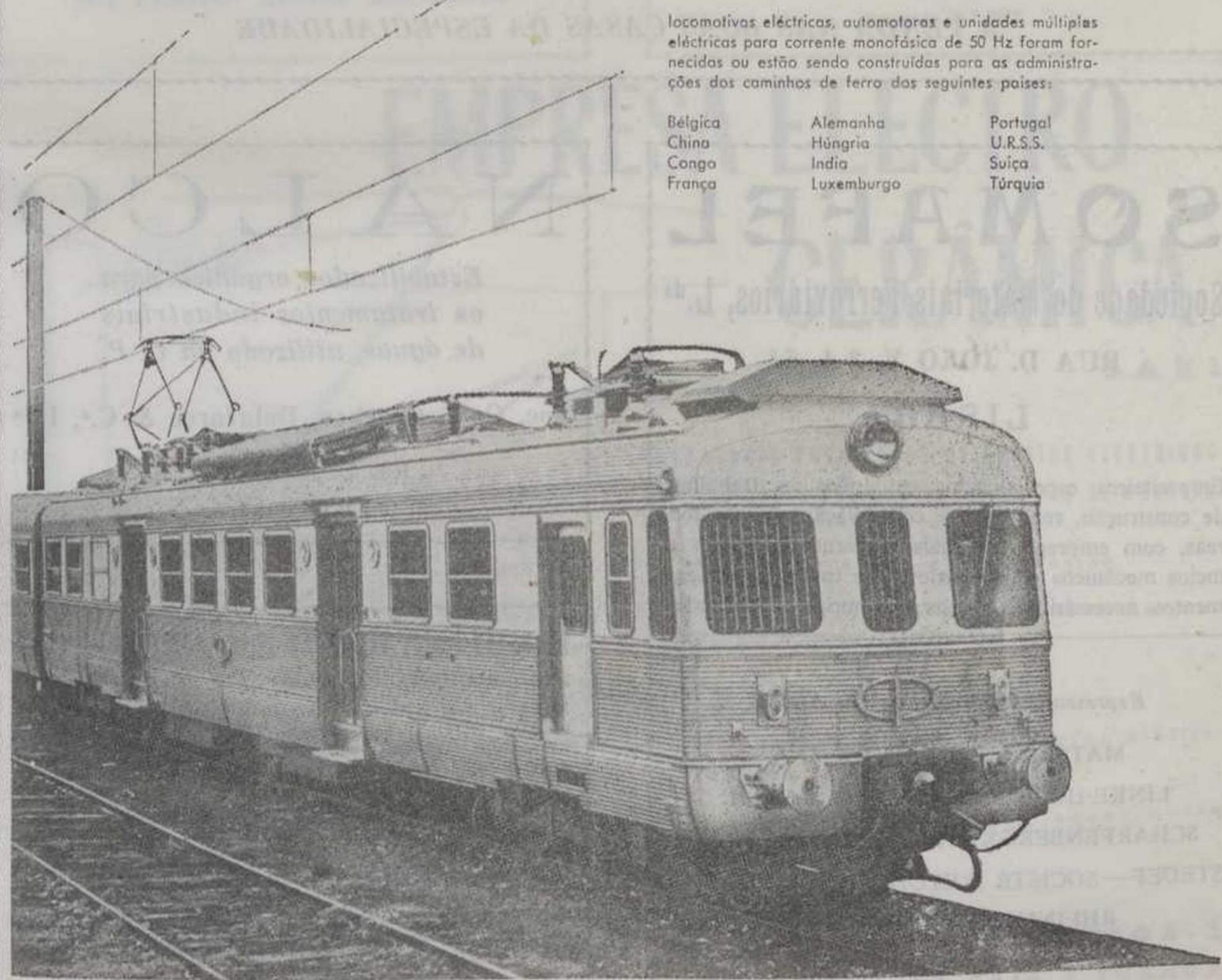
Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as adminis-
trações dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Hungria
India
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Turquia



**EM ESTREITA COLABORAÇÃO COM A C. P.,
A SOREFAME CONTRIBUI PARA A RENOVAÇÃO
DO PARQUE NACIONAL DE MATERIAL CIRCULANTE**

SOREFAME

**LOCOMOTIVAS, AUTOMOTORAS, CARRUAGENS DE
PASSAGEIROS, FURGÕES, VAGÕES ESPECIAIS.**

GABINETES DE ESTUDOS E FÁBRICAS EM AMADORA - PORTUGAL