

Boletim da C.P.



Número 457

Julho de 1967



LOCOMOTIVA ELÉCTRICA PARA 200 Km/hora



A primeira locomotiva eléctrica, construída para uma velocidade máxima de 200 km/hora encontra-se desde há um ano ao serviço dos caminhos de ferro alemães. Está equipada com seis motores de accionamento com uma potência nominal de 6.420 kW, podendo desenvolver, por um curto período, 9.000 kW. A parte mecânica foi construída pela Henschel e a parte eléctrica pela Casa Siemens.

Teléfone: 21 52 44 22 44
Rua Bento Júnior, 11 - PORTO

CRÉDITO PORTUGUÊS

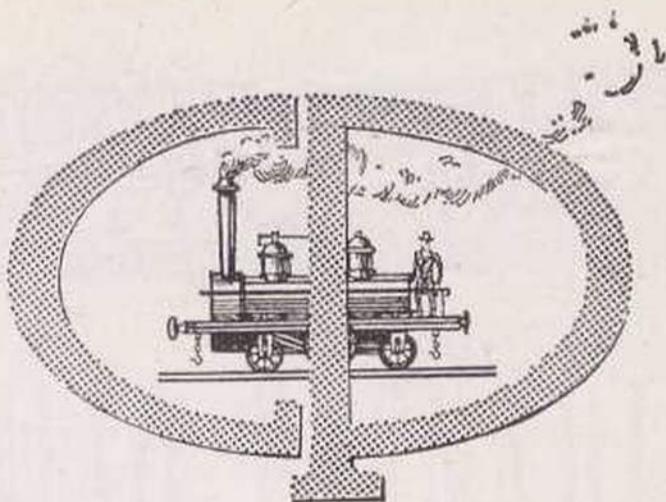
“No caso de faltar dinheiro, é sempre mais fácil pedir emprestado do que emprestar dinheiro.”



SIEMENS - COMPANHIA DE ELECTRICIDADE, S. A. R. L.
LISBOA - 1: Av. Almirante Reis, 65 - Telf. 53 69 21 • PORTO: R. das Carmelitas, 26 - 2.º - Telf. 2 89 43

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL



N.º 457 • JULHO 1967 • 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
REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA-2

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

O CIT em Lisboa



Uma vez mais Lisboa foi fulcro de uma importante reunião ferroviária internacio-

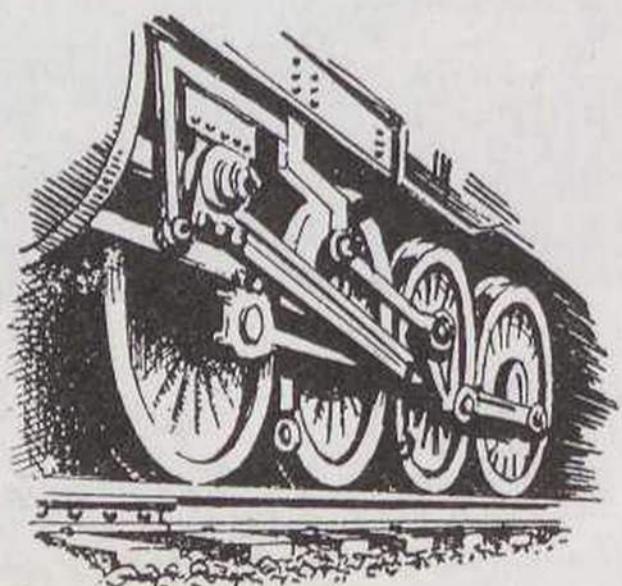
nal: a do Comité Internacional dos Transportes por Caminhos de Ferro (C. I. T.), que a convite

e sob a organização exclusiva da C. P. se efectuou, de 31 de Maio a 5 de Junho, na nossa capital.

Para além dos notáveis resultados que se alcançaram com o estudo dos complexos problemas jurídicos e comerciais aplicáveis, em comum, aos transportes internacionais de passageiros e mercadorias na rede ferroviária de três Continentes, tratados na reunião; para além do contacto vivo e frutuoso estabelecido entre os nossos técnicos e os de além-fronteiras, de que tão directos benefícios aproveita a Companhia — ficou mais uma vez bem comprovado o elevado valor turístico de Portugal e a tradicional hospitalidade da sua gente, testemunhados por afirmações inequívocas e desvanecedoras de nume-

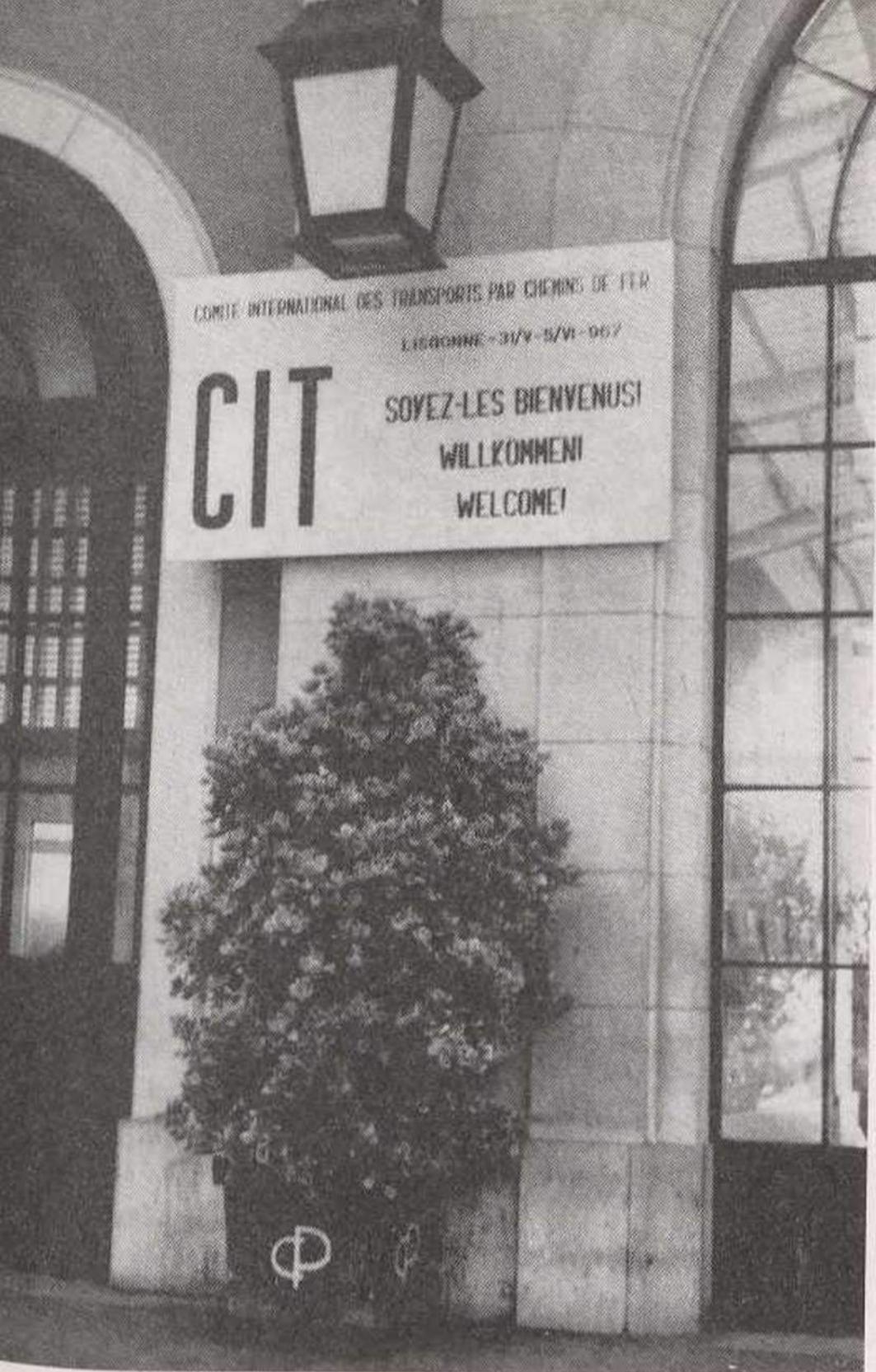
rosos delegados. Justo é pois salientar, com o realce devido, esta outra faceta de mais um serviço inestimável prestado pela C. P. ao País, particularmente ao turismo nacional, proporcionando aos nossos hóspedes um acolhimento que lhes deve ter deixado agradáveis e saborosas recordações.

A reunião, decorrida na prestigiosa Sociedade de Geografia, iniciou-se com um brilhante discurso de saudação do administrador eng. Mário Costa, presidente da Comissão Executiva, que vemos na gravura da página anterior, ladeado pelo dr. John Favre, director-geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços e presidente do C. I. T., e pelo eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia.



REUNIÕES FERROVIÁRIAS
Internacionais

**REUNIÃO PLENÁRIA
DO «COMITÉ» DIRECTOR
DO C. I. T., EM LISBOA**



Dísticos instalados no interior da estação de Santa Apolónia a saudarem os delegados do C. I. T.

A convite da C. P., efectuou-se pela primeira vez em Lisboa, de 31 de Maio a 5 de Junho, a reunião plenária anual do «Comité» Internacional de Transportes por Caminhos de Ferro (C. I. T.), na qual tomaram parte quase uma centena de delegados na generalidade das Administrações ferroviárias da Europa, Próximo Oriente e Norte de África, representantes de organismos intergovernamentais da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), de Paris, e do «Office» Central de Transportes Internacionais por Caminho de Ferro (O. C. T. I.), de Berna.

Reunião especialmente de juristas e de economistas da via férrea ou de organizações a ela ligados, o C. I. T. trata, em particular, de assuntos comerciais e jurídicos do transporte de passageiros e mercadorias compreendidos nas conhecidas convenções internacionais C. I. V. e C. I. M. — e, em geral, da observância e do aperfeiçoamento das regras de direito internacional que devem reger, uniformemente, os transportes por caminho de ferro. Na verdade, há mais de um século que se reconheceu na Europa como imprescindível a existência de normas de direito internacional, além de outras regras e disposições complementares, que aceites em comum pelos vários Estados, facilitassem os transportes ferroviários de um país para o outro (nalguns casos com a travessia de cinco ou mais carruagens directas ou vagões com carga), mediante a emissão ou o preenchimento de documentos uniformes e de aceitação geral por todas as redes intervenientes. Como é

de calcular, só com uma cooperação muito intensa e continuada, foi possível alcançar tal objectivo, dada a multiplicidade de países e de fronteiras, no Velho Continente.

Esta reunião de Lisboa, analisou justamente alguns aspectos importantes das normas e disposições de direito aplicáveis ao tráfego internacional de passageiros e mercadorias, tomando decisões sobre certos estudos que haviam sido empreendidos. Tratou da unificação da responsabilidade do caminho de ferro por morte ou ferimentos de passageiros, da modificação das estruturas das convenções C. I. M. e C. I. V., da concentração do tráfego sobre os itinerários principais, de arbitragens e do novo modelo de «lettre de voiture» (declaração de expedição internacional).

* * *

Os trabalhos iniciaram-se às 16-30 horas, de 31 de Maio último, na «Sala Algarve», da Sociedade de Geografia.

Ao acto inaugural estiveram presentes os srs. administrador eng. Mário Costa — que presidiu à sessão — e o director-geral eng. Espregueira Mendes. Presentes igualmente os delegados portugueses à importante reunião: os srs. dr. Oliveira Monteiro, jurista chefe do Serviço do Contencioso da C. P. e os drs. Torroais Valente e Gonçalves de Pina, economistas do Serviço Comercial e do Tráfego. E ainda os srs. dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia, e agente de tráfego Castro Bizarro, que secretariou a organização da reunião.

Posso assegurar-vos a continuidade da adesão, plena e efectiva, da nossa Rede, ao corpo e ao espírito que actualmente anima, em todo o Mundo, a esplendorosa renovação ferroviária — disse o administrador eng. Mário Costa

O administrador eng. Mário Costa abriu a sessão lendo em francês a seguinte expressiva saudação:

«É com a maior e mais sincera satisfação que na qualidade de Administrador da Companhia dos Caminhos



O dr. John Favre, presidente do C. I. T. e director-geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, na sessão inaugural dos trabalhos. — «Agradeço penhoradamente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o seu amável convite e o acolhimento tão caloroso com que nos distingue, a todos»

de Ferro Portugueses tenho a honra de vos dirigir breves palavras de saudação. Faço-o não sómente para cumprir um grato dever — aliás bem agradável — mas também, e principalmente, como testemunho da minha pessoal consideração por todos V. Ex.^{as} que nos quiseram honrar com a sua visita.

A Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que aqui represento, deseja viva e ardente a todos os delegados presentes a esta reunião do C. I. T., uma feliz e proveitosa estada em Portugal — e muito particularmente em Lisboa, neste burgo dos mais antigos do Ocidente do Velho Mundo, donde, como se sabe, irradiaram — e este edifício da Sociedade de Geografia é disso sagrado relicário — muitos dos fulgores de uma renascença marítima e de um espírito devotado às grandes causas, que a História dominantemente marcou e que muito contribuiu para o maior conhecimento e colaboração mútua entre os povos do Mundo.

A esta reunião do C. I. T. dão-nos a honra da sua presença peritos em técnica e gestão ferroviária, de grande renome internacional. Tão feliz circunstância — que não é fortuita — confere a estas sessões de trabalho e de contactos pessoais a antecipada certeza da utilidade da sua efectivação e da frutuosidade das suas conclusões. Que esta reunião de Lisboa logre os maiores êxitos — são os nossos mais ardentes votos e esperanças.

Resta-nos, Senhores Delegados, além de agradecermos a Vossa honrosa presença, assegurar-vos a continuidade da adesão, plena e efectiva, da nossa Rede ao corpo e ao espírito que actualmente anima, em todo o Mundo, a esplendorosa renovação ferroviária — resultado incontrovertido da incontestada competência profissional, da alta compreensão de missão e da extraordinária devoção de todos os que servem o Caminho de Ferro!»

Fartos aplausos de todos os delegados presentes coroaram a leitura deste discurso do ilustre presidente da Comissão Executiva da C. P.

Os caminhos de ferro debatem-se, ainda hoje e bastas vezes, quando das adaptações tarifárias indispensáveis para manter o seu equilíbrio de contas, com as leis promulgadas pelas entidades governamentais, em matéria de criação, aprovação e publicação de tarifas. Essas leis que limitam estreitamente a gestão comercial das empresas ferroviárias, constituem uma sobrevivência da época em que a via férrea dispunha de um monopólio de facto. Mas essa época foi há muito ultrapassada! — afirmou o dr. John Favre, presidente da reunião

Seguiu-se no uso da palavra, o sr. dr. John Favre, prestigioso director-geral dos Caminhos de Ferro Suíços — ali na qualidade de presidente do C. I. T. Transcrevemos parte do seu extenso discurso, designadamente os trechos de interesse técnico, apresentados com muita oportunidade e valia — a merecerem a ponderação de muitos dos responsáveis pela ferrovia nacional:

«Agradeço penhoradamente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o seu amável convite e o acolhimento tão caloroso com que nos distingue, a todos.

É a primeira vez que o C. I. T. se reúne em Portugal, na extremidade ocidental do continente europeu, num País que desempenhou — tal como o revemos na grandiosa carta mural que decora esta sala — o papel de pioneiro, tão notável, aquando das descobertas de novas terras e da criação de linhas de comunicação através do Mundo!

Estou particularmente agradecido aos srs. engs. Mário Costa, membro do Conselho de Administração da C. P. e Espregueira Mendes, director-geral, por se terem dignado assistir à nossa sessão de abertura.»



Aspecto de uma das sessões de trabalho do C. I. T. na «Sala Algarve» da Sociedade de Geografia. Presentes 78 delegados da maior parte das Administrações ferroviárias da Europa, Próximo Oriente e Norte de África, da U. I. C. e do O. C. T. I.



Durante uma pausa das sessões, o dr. John Favre, ilustre presidente do C. I. T., troca impressões sobre a organização da reunião com os drs. Torroais Valente, da delegação portuguesa, e Elio Cardoso, das Relações Públicas da C. P.

Os economistas modernos demonstraram já plenamente que a incidência dos preços de transporte sobre o custo da vida, tem sido, em geral, fortemente exagerada até a estes últimos anos...

E o dr. Fayre, após saudar os delegados que pela primeira vez assistiam a uma sessão plenária do C. I. T. — entre os quais os três delegados portugueses — e de cumprimentar os observadores presentes, prosseguiu :

«Mais de ano e meio decorreu após a nossa reunião de Budapeste que nos deixou, em todos, tão gratas recordações. Se dermos uma vista d'olhos sobre o desenvolvimento dos caminhos de ferro europeus no decurso desse lapso de tempo, teremos infelizmente que constatar que a situação da grande maioria deles não conheceu sensíveis benefícios — a despeito dos êxitos extraordinários logrados nos domínios científico e prático. Certamente que os Governos e as Administrações de caminhos de ferro se esforçaram, no seio de diferentes organizações, por definir os princípios da futura política dos transportes. Sem dúvida, também, que convirá sublinhar que o equipa-

mento técnico e a exploração ferroviária conheceram progressos constantes.

Mas tem-se verificado — e continua-se a observar — na maior parte dos caminhos de ferro, uma desproporção entre as receitas e os encargos, traduzíveis por um desequilíbrio das contas dos exercícios anuais.

Os imperativos da gestão de empresas e da política financeira, acrescidos a motivos psicológicos, devem incitar os caminhos de ferro a diligenciar obter o seu equilíbrio financeiro. Os seus esforços tenderão, pois, agora mais do que no pretérito, para um acréscimo das receitas e uma compressão das despesas, conseguidas, se possível, com a melhoria dos serviços rentáveis. Esta política ferroviária, não se atingirá contudo, sem influenciar-se diretamente o direito de transporte interior e internacional — e sem contar as incidências que ela terá em muitos outros domínios.

Os caminhos de ferro debatem-se, ainda e bastas vezes, quando das adaptações tarifárias indispensáveis para manter o seu equilíbrio de contas, com as leis promulgadas pelas entidades governamentais, em matéria de criação, aprovação e de publicação de tarifas. Essas leis ou normas que limitam estreitamente a gestão comercial das empresas ferroviárias, constituem uma sobrevivência da época em que a via férrea dispunha dum monopólio de facto ; elas tinham por objectivo proteger os utentes contra os preços do monopólio. Essa época foi, há muito ultrapassada ! O caminho de ferro está exposto a uma concorrência cada vez mais intensa e cada vez mais geral. A maioria dos economistas aconselham hoje a dar amplo livre curso, no domínio dos transportes também, às leis da economia — e a limitar, ao mínimo indispensável, as obrigações de serviço público do caminho de ferro. Os economistas, igualmente demonstraram que a incidência dos preços de transporte sobre o custo da vida, em geral, tem sido fortemente exagerada até a estes últimos anos !»

A intervenção do Estado no direito de transporte deve ser reduzida em toda a medida do possível

«Nestas condições e em face do crescimento geral do nível de vida, uma protecção especial dos utentes da ferrovia contra o monopólio do caminho de ferro, torna-se



Durante a magnífica recepção gentilmente proporcionada pelo presidente da C. M. L., general França Borges, aos nossos convidados, na Estufa Fria de Lisboa



O jurista dr. Oliveira Monteiro, ilustre chefe do Serviço do Contencioso da C. P., que presidiu à representação portuguesa ao C. I. T., ao ser entrevistado, na Estufa Fria, para a Emissora Nacional, pelo conhecido locutor Fernando Frazão. — «Foi sem dúvida uma grande honra para Portugal acolher um tão grande número de jurisconsultos ilustres que se ocupam de assuntos atinentes ao caminho de ferro internacional»

cada vez mais anacrónica... A legislação a esse respeito limita hoje — e indevidamente — a liberdade do caminho de ferro na sua concorrência com os outros meios de transporte. Os direitos de transporte progressivos, como o direito inglês e o direito sueco, têm já desenvolvido, em muito mesmo, os caminhos de ferro das suas sujeições tarifárias.

Impõe-se igualmente rever certos princípios do direito de transporte. A intervenção do Estado deve ser reduzida em toda a medida do possível e as modificações indispensáveis daí resultantes devem poder vigorar num prazo breve. O público sente cada vez mais que o direito de transporte não poderia subsistir hoje, tal como era há uma geração — mas que deve ser adaptado às novas circunstâncias!»

E mais adiante — e a terminar — o dr. John Favre, disse:

«Os esforços que vão ser exigidos aos caminhos de ferro, nestes anos próximos, muito particularmente com a revisão acelerada e a revisão ordinária das convenções de Berna, serão bastante relevantes. Agradeço desde já a vossa colaboração — que deverá permitir alcançar os progressos indispensáveis que se almejam no domínio do direito de transporte internacional.

É dentro deste espírito que declaro aberta esta sessão.»

Muito aplaudido o dr. John Favre foi cumprimentado pelos srs. engs. Mário Costa e Espregueira Mendes que entretanto abandonaram a sala para a sessão de trabalhos prosseguir, entre os delegados, até às 19 horas.



A abertura da sessão estiveram ainda presentes, a convite da C. P., os órgãos da informação do País — representantes da imprensa diária de Lisboa e do Porto, operadores da R. T. P., das actualidades cinematográficas e da Emissora Nacional.

Os trabalhos tiveram lugar, conforme calendário estabelecido, na tarde de 31, todo o dia de 1 e 2 de Junho e nas manhãs de 3 e 5.

*
*
*

Como é de norma nestas reuniões, estabeleceu-se à margem dos trabalhos um curto programa festivo em



Efusiva troca de saudações, durante o jantar oficial no Hotel Estoril-Sol, entre o administrador da C. P. eng. Costa Macedo e o presidente do C. I. T., dr. John Favre

homenagem aos delegados. Incluiram-se duas visitas turísticas a Lisboa, uma recepção na Estufa Fria, oferecida pelo presidente do Município de Lisboa, um passeio no domingo, dia 4, a Sesimbra, Serra da Arrábida, Setúbal e Salvaterra de Magos, com almoço típico no Hotel do Mar em Sesimbra e um jantar regional em Salvaterra, este promovido pelo Comissariado do Turismo e ainda

Um aspecto do banquete oferecido pela C. P. aos delegados, no grandioso Hotel Estoril-Sol. Ao piano executando música de fundo, o maestro Victor Fontes

uma prova de vinhos no «Solar do Velho Porto», obséquio do Instituto do Vinho do Porto.

Incluiu-se ainda nesse programa social — que suscitou o maior agrado dos nossos ilustres hóspedes — um banquete oficial oferecido pela C. P. aos delegados e a outros convidados, no Hotel «Estoril-Sol». Presidiu ao jantar o administrador eng. Costa Macedo, ladeado pelo director-geral eng. Espregueira Mendes.

O caminho de ferro é bem, no presente, o símbolo da liberdade de vida a que aspiram todos os povos do Mundo. As encruzilhadas das mais variadas fronteiras — apesar de muitas das restrições conhecidas que a política cria — são livremente franqueadas pelas composições dos nossos comboios — afirmou o administrador eng. Costa Macedo

Aos brindes falou o sr. eng. Costa Macedo, em nome do Conselho de Administração da Companhia, que disse :

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



A apreciada fadista Natércia da Conceição, no decurso do espectáculo de variedades realizado no final do jantar do Hotel Estoril-Sol. À viola, acompanha-a o conhecido artista Júlio Gomes, ferroviário reformado da C. P.

teve o maior prazer em proporcionar-vos esta recepção, de verdadeiro e sincero convívio ferroviário, dedicado aos ilustres delegados do "Comité Internationale des Transports par Chemins de Fer", que se encontram, neste momento, reunidos em Lisboa.

Desejamos significar-vos como nos sentimos particularmente felizes por termos como convidados tão qualificados técnicos de renome ligados à via férrea mundial, que muito têm contribuído para o elevado e indiscutível valor do transporte ferroviário e dos quais muito depende.

No almoço oferecido pela C. P., no Hotel do Mar, em Sesimbra, o dr. Carlos Albuquerque, ilustre chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, saúda os delegados, por incumbência da Administração da Companhia



Os delegados, numa paragem da excursão dominical à Serra da Arrábida, contemplam do cimo da estrada a maravilhosa paisagem do Portinho e do estuário do Sado

em vários dos seus aspectos, a estruturação futura do Caminho de Ferro e o seu próprio progresso !

A V. Ex.^{as}, Minhas Senhoras, que nos deram a honra de vir até Portugal acompanhando os vossos maridos ou os vossos pais, concedendo, com a graça e a distinção da vossa presença, maior luzimento a esta aprazível noite de festa — conferindo-lhe sobretudo o cunho familiar que é grata característica das confraternizações dos que servem o Caminho de Ferro — os nossos agradecimentos e os nossos respeitos.

O Caminho de Ferro é bem, no presente, o símbolo da liberdade de vida a que aspiram todos os povos do Mundo. As encruzilhadas das mais variadas fronteiras — apesar de muitas das restrições conhecidas que a política cria — são livremente franqueadas pelas composições dos nossos comboios. Nunca, entre nós, ferroviários, se pôs algum dia o problema de querer saber-se quem viaja ou sequer qual o motivo — a não ser obviamente estatístico... — porque uns utilizam a segunda e outros a primeira classe... Um só facto nos interessa, domina e preocupa: transportar a pessoa — sã e salva — até à estação da dignidade humana, por forma a que chegando «à tabela» possa embarcar, a tempo e horas, no comboio «omnibus» da felicidade, saudando fraternalmente os seus irmãos de todas as raças e de todos os credos, num Mundo de paz e de boa-vontade. E é para esse Mundo de boa-vontade e de paz que trabalham todos V. Ex.^{as}, com tão esforçado afinco e merecimento.

Minhas Senhoras e Meus Senhores :

Permitam-me que eu brinde pela saúde de todos V. Ex.^{as} e pelas crescentes prosperidades das Administrações ferroviárias e dos organismos seus aderentes que V. Ex.^{as} aqui representam tão dignamente. E que neste festivo momento de aproximação e de estima, de identidade de vidas e de aspirações, eu formule ainda mais um desejo — um desejo meu, da Administração que aqui re-



presente e de todos os portugueses aqui presentes: o de todos V. Ex.^{as}, nossos queridos Amigos, ao deixarem Portugal para um muito feliz regresso aos vossos lares, levem deste pequeno e velho rincão da orla atlântica, as mais



Durante a calorosa recepção oferecida pelo S. N. I. num restaurante folclórico de Salvaterra de Magos. Na mesa do centro, os delegados da longínqua Turquia

plenas, as mais perduráveis recordações — bem como o desejo de voltarem!

Obrigado, Senhoras e Senhores.»

O futuro do caminho de ferro, não nos inquieta. A avaliar pelos esforços de todos os técnicos ferroviários para o melhorar, podemos ter confiança e fé absolutas nos destinos da via férrea — disse o dr. John Favre

Em resposta, o dr. John Favre agradeceu à C. P. a magnífica e cordial recepção facultada aos delegados — verdadeiro conto, declarou amavelmente, das mil e uma noites... Teceu um caloroso elogio a Lisboa e às suas belezas paisagísticas e monumentais, referiu-se ao valor crescente do turismo português e referiu-se ao nosso País com palavras de muita admiração e simpatia. Tratando do caminho de ferro, acrescentou:

«O futuro do caminho de ferro, não nos inquieta. A avaliar pelos esforços de todos os técnicos ferroviários para o melhorar, podemos ter confiança e fé absolutas nos destinos da via férrea, hoje face aos avanços fulgurantes do progresso, à automatização e à cibernética. O que ocorre no Mundo mostra-nos que a Europa deve ser unida e forte». Citando a frase de Pascal: «A multidão que não dê unidade é multidão; a unidade que não seja multidão, é tirania», o ilustre presidente, apontou a solução federalista que se adivinha para a Europa — e de que os caminhos de ferro, com a sua ação cada vez mais internacional, têm constituído valioso exemplo cooperador, a apontar.

E a terminar:

«Há quem diga que não há paraíso. Que os homens

Reeleição de Administradores

Na Assembleia Geral Ordinária dos Accionistas da C. P., efectuada em 30 de Junho findo, foram reeleitos, por votação unânime, como administradores da Companhia os srs. engs. António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo e João de Brito e Cunha.

O Boletim da C. P. felicita os dois ilustres administradores pela continuação do exercício de tão elevadas funções.

só o alcançam nas suas imaginações... Mas paraíso — é o que nós descobrimos na nossa estada em Portugal. Vimo-lo em três aspectos: no mar azul, no céu radioso como nos campos floridos, e no acolhimento da boa gente lusitana. O paraíso existe, pois! Está na compreensão dos povos de boa-vontade, na entente cordiale que liga e domina todos os que comungam os mesmos ideais.»

* * *

Competiu a uma Comissão presidida pelo dr. Elio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia, secretariado pelo agente de tráfego José de Castro Bizarro e de que faziam parte os escriturários Manuel André das Dores Matias e José Pinheiro Rodrigues, do Serviço Comercial e do Tráfego, organizar a recepção em Portugal dos delegados, ao nível que requeriam as elevadas categorias sociais desses ilustres convidados (que acompanhados de seus familiares, totalizavam 120 pessoas), instalando-os nos hotéis, assegurando o funcionamento das sessões de trabalhos, promovendo o programa festivo que é de norma e assistindo-os. Foi felizmente possível organizar o que o C. I. T. oficialmente reputou como digno do maior elogio e o Conselho de Administração da Companhia, como merecedor de apreço.



O dr. John Favre e esposa, acompanhado pelos drs. Oliveira Monteiro, Elio Cardoso, Torroais Valente e Gonçalves de Pina, assistindo ao apreciado espetáculo regional de Salvaterra

REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

*Reunião informativa
para o pessoal superior
sobre a nova orgânica da Companhia*

SOB a presidência do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo e com a assistência dos administradores srs. engs. Mário Costa, Costa Macedo e Oliveira Martins, do director-geral eng. Espregueira Mendes e de todo o pessoal superior da Companhia a partir de engenheiros e economistas principais, efectuou-se em 21 de Junho findo uma reunião para informar os mais altos dirigentes da Companhia sobre o estado da reorganização de serviços em curso na rede ferroviária do País.

A sessão principiou às 15-30 horas com uma exposição do eng. José Alfredo Garcia que falou sobre os princípios directores da reorganização em curso e situação actual dos trabalhos em colaboração com a «CORTE».

Iniciando o seu trabalho com uma introdução de princípios teóricos sobre organização e estrutura de empresas, o ilustre chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação referiu-se, particularmente, aos fins — políticos e objectivos — e aos meios — materiais e humanos — que devem reger e nortear qualquer moderna e evoluída Empresa, considerando o caso específico da C. P.. Deu conta do trabalho do Grupo de Apoio (G. A.) — que estudou o que é normal estudar-se e adaptou esses estudos ao contexto nacional. Definiu o princípio de gestão empresarial «Line & Staff» em que se fundamenta a nova orgânica de serviços da C. P.,

apoiada na «concentração da informação e na descentralização da decisão» e informou os circunstântes sobre a nova organização regional e sua subdivisão em sectores e secções — secção de exploração, secção de via e obras, secção de telecomunicações, secção de distribuição de material, e outras eventualmente a criar, consoante a conveniência.

Seguiu-se no uso da palavra o eng. Vítor Rosa Biscaia que no capítulo «Métodos» falou sobre as finalidades, meios e programa do sector de estudo do trabalho ferroviário. O orador teceu largas considerações sobre a produtividade e o estudo de funções apresentando com detalhe, as mais importantes finalidades que devem esperar-se dum estudo deste género. Referiu-se também à acção da organização «CORTE» no apoio à estruturação e funcionamento do sector de estudo do trabalho.

Foi a vez, depois, do eng. Correia de Sá. Falou sobre «Formação». Após definir as linhas gerais das acções de formação profissionais, explanou os princípios teóricos e práticos aplicados à Empresa, nesse mesmo importante capítulo. Deu nota dos cursos de formação já iniciados na C. P. — matemáticas de base, cálculo das probabilidades e programação matemática (para pessoal superior com formação universitária); cursos de fogueiros, no Barreiro, a que se irão seguir outros idênticos em



O eng. José Alfredo Garcia, ilustre chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, falando sobre os princípios directores da reorganização em curso e situação actual do trabalho

Campanhã; e aos próximos cursos a promover, no Entroncamento, de chefes de estação e de maquinistas de locos «diesel». Por último, o eng. Correia de Sá deu notícia da criação do Centro de Formação no Entroncamento — inicialmente previsto no Barreiro — para pessoal de toda a rede, do Movimento, Tracção, Via e Obras, Oficinas e Sectores Administrativos — Centro regido por monitores principais a orientarem as actividades profissionais. Referiu que o Centro terá a capacidade para 4 mil estagiários por ano e que as suas secções comportarão as seguintes divisórias:

1. Secretaria
2. Centro de Formação para Adultos
3. Escola para Aprendizes
4. Dormitórios
5. Auditório

Falou depois o dr. Lobo Alves sobre os novos aspectos da actuação do Serviço Central do Pessoal face à nova dinâmica da Empresa. Definindo os novos sectores do S. C. P., deu esclarecimento da sua constituição:

1. Gestão Central
2. Medicina (curativa e de trabalho)
3. Laboratório psicotécnico
4. Segurança no trabalho
5. Assistentes sociais



O eng. Correia de Sá, desenvolve o tema que lhe competiu: das acções de formação do pessoal, cursos profissionais e instalação do Centro de Formação no Entroncamento

Abordou o sector das atribuições do S. C. P. e considerou, com maior desenvolvimento, o problema do recrutamento do pessoal, sua reclassificação e sanções disciplinares. Falou sobre o «Manual de Gestão do Pessoal», a publicar em breve, referiu-se ao agrupamento de parte dos Serviços Médicos no S. C. P., ao laboratório psicotécnico (fixo e itinerante) — o fixo a instalar na C. do Duque,



O eng. Vitor Biscaia, no uso da palavra. Tema exposto: as finalidades, meios e programa do sector de estudo do trabalho

na Biblioteca do Pessoal da Via e Obras (esta a transferir para Santa Apolónia), com aparelhagem encomendada em França e a receber no corrente mês de Julho; ao Sector da Segurança no Trabalho como dependência do S. C. P. e por fim, às tarefas das Assistentes Sociais, a admitir muito em breve na Companhia para estudo de grandes grupos ou de motivações para determinadas aspirações e necessidades colectivas; para visitas a agentes doentes e sinistrados no trabalho (com a consequente descoberta de abusos da situação de doente); para



O dr. Lobo Alves, ilustre chefe do Serviço Central do Pessoal, fala sobre os novos aspectos da actuação do seu Serviço face à nova dinâmica da Empresa

visitas às famílias de agentes; para atenderem os agentes que o desejarem e ouvirem os seus problemas; para participarem em estudos de casos particulares, designadamente dos agentes inadaptados; para participarem no estudo de *dossiers* individuais e para igualmente intervirem nas reuniões das Comissões de Segurança.

Após um breve intervalo, a reunião prosseguiu até às 19 horas com troca de impressões. Antes,

Outro aspecto da assistência



Um aspecto da assistência à importante reunião informativa, vendo-se além do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, os administradores engs. Mário Costa, Costa Macedo e Oliveira Martins e o director-geral eng. Espregueira Mendes

o eng. Yann Thireau, dirigente da «CORTE» — e a cargo de quem está, em colaboração com os técnicos da C. P., o estudo e a execução das modernas estruturas de pessoal que vão reger os serviços da Empresa — afirmou que a organização «CORTE» não deseja impor os seus métodos, as suas ideias próprias, mas tão-somente, em cooperação com os responsáveis da Companhia, adaptá-las ao caso específico português. Definiu o Centro de Formação de Pessoal do Entroncamento como o resultado eficaz e frutuoso dessa excelente cooperação, e manifestou a sua plena confiança nos trabalhos da reorganização em que se empenha a Companhia.

A sessão terminou com franco debate em que intervieram muitos dos assistentes, a manifestar os seus pontos de vista e a serem esclarecidos pela Administração.



NOTICIÁRIO diverso

- O XII Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro (U.I.M.C.) terá lugar este ano em Varsóvia, na Polónia, de 18 a 23 de Setembro. Tema principal a debater nesta importante reunião de alto prestígio que congrega médicos especialistas de todo o Continente europeu: «A alimentação e a diabetes».
- Realizou-se em 28 do mês findo a visita à triagem do Entroncamento de 14 técnicos do G. E. P. T., visita que se tornou extensiva às Novas Oficinas e que foi aproveitada para se dar a conhecer como se projecta realizar o futuro Centro de Formação do Pessoal. Acompanhou a visita, que se situa dentro dum conjunto de 4 palestras sobre gares de triagem, decorrentes no mês de Julho, o administrador sr. eng. Costa Macedo.
- Para o cargo de representante da Companhia no Conselho de Administração da Empresa Geral de Transportes, vago pelo falecimento do sr. eng. Artur de Campos Henriques, o Conselho de Administração da C. P. designou o sr. dr. Armando Mendes de Carvalho, que exercia o cargo de presidente do Conselho Fiscal daquela Empresa.
- O Conselho de Administração aprovou a admissão do sr. dr. Jaime Velho de Oliveira, licenciado em Ciências Histórico-Filosóficas pela Universidade de Lisboa, para chefiar o Laboratório Psicotécnico que se projecta instalar na Calçada do Duque, dependente do Serviço Central do Pessoal.
- A Presidência da República, através do Ministério das Comunicações, agradeceu à Companhia as facilidades concedidas ao Chefe do Estado quando da sua última viagem ao Norte do País.
- O Conselho autorizou a readmissão do sr. dr. João Nata, médico da 170.ª Secção Sanitária, de Sabóia, que havia solicitado a demissão desse seu cargo.
- O Conselho, em sua sessão de 29 de Junho, exarou em acta um voto de profundo pesar pelo falecimento dos srs. engs. José Júlio Martins Nogueira Soares, antigo administrador, e Artur Meireles de Campos Henriques, antigo subdirector.
- Prosseguem, com grande êxito, os circuitos turísticos ferroviários Porto - Salamanca. Projecta-se, de acordo com a Renfe, estudar a possibilidade de se organizarem composições, através da linha do Douro, com ligação por Salamanca, a Madrid e aos ramos do «Sud-Express» com destino a Paris.
- Tendo-se reconhecido a vantagem, para a exploração da linha de Sintra, de dois técnicos do «Grupo de Trabalho», encarregados de estudar as medidas para a entrada em vigor da LE - 1, visitarem a S. N. C. F., foi superiormente autorizada a ida a França, em missão de estudo, de 17 a 22 do corrente, dos srs. engs. Lopes Guerra e Lencastre da Mota.
- O Ministro das Corporações e Previdência Social, por seu despacho de 18 de Maio, homologou a deliberação tomada pela Comissão Executiva para se criarem no quadro da C. P., as categorias de «Adido Administrativo» e de «Técnico», nas condições propostas pela Companhia. O Conselho autorizou desde logo o provimento das novas categorias de acordo com as necessidades e conveniência do serviço.
- A C. P. vai adquirir e montar na estação de Santa Apolónia um pórtico para lavagem do material de transporte. A importante compra foi feita à firma Kullen & C.º, de Reutlingen, na Alemanha Ocidental.

- A convite do G.E.P.T., os srs. engs. Rousselot, Perrod e Glutz, do Serviço de Questões Económicas e Internacionais do Ministério do Equipamento de França, realizaram de 3 a 8 do corrente, naquele Gabinete, diversas palestras e reuniões de trabalho em mesa redonda em que foram abordados e discutidos problemas sobre economia de transportes, tais como tarificação dos serviços públicos, custo das infra-estruturas, procura dos transportes, escolha de investimentos e futuro do caminho de ferro. Estiveram presentes a essas reuniões vários técnicos da C. P.
- Realiza-se em Tampere, na Finlândia, de 24 a 28 de Agosto próximo, a Assembleia Geral das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC). A C. P. far-se-á representar pelo sr. dr. Elio Cardoso, na qualidade de editor do Boletim da C. P. — revista que tem a seu cargo a representação em Portugal das actividades artísticas dos ferroviários.
- Foi nomeado médico da 70.ª Secção Sanitária, de Carregal do Sal, o sr. dr. António Pinho Fernandes Pêga, que preenche a vaga deixada por reforma do sr. dr. Manuel da Costa.
- O Ministro das Comunicações autorizou um financiamento através do Fundo Especial de Transportes Terrestres para a C. P. mais rapidamente poder proceder à renovação intensiva da via Lisboa - Porto.
- Realizou-se em Lisboa um Seminário sobre «Os aspectos psico-sociológicos da direcção», que teve como monitor o dr. Mertens de Wilmars, director-geral do «Centre de Perfectionnement dans la Direction des Entreprises» e do «Centre d'Etude Psycho-Médico-Sociales» da Universidade de Lovaina, além de delegado do Vaticano em certos estudos da sua especialidade no âmbito da ONU. Nesse Seminário participaram os srs. administrador eng. Costa Macedo, dr. Luiz Gonçalves Henriques, engs. Óscar Amorim, José Alfredo Garcia, Augusto Moraes Cerveira e Manuel Faria Areias.
- Na última Assembleia Geral da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, realizada em Bruxelas em 2 de Maio do corrente ano, foi resolvido que aquela Sociedade passe a denominar-se «Companhia Internacional dos Wagons-Lits e do Turismo».
- Os Serviços Médicos continuam estudando, como já anunciamos há meses, a possibilidade de se publicar o Boletim Médico da C. P., para o que contariam com a colaboração de todos os clínicos da Companhia. Como responsáveis pela publicação, que seria mensal e ilustrada, aqueles Serviços propuseram os srs. dr. Alfredo Ferraz Franco, chefe dos Serviços Médicos, como director, e o dr. Manuel Cordeiro Pereira, subchefe dos mesmos Serviços, como editor.
- O IV Congresso Internacional dos Ferroviários Filatelistas, que estava anunciado realizar-se em Roma, em 27 e 28 de Maio último, foi transferido para Aarhus, na Dinamarca e efectuar-se-á em 16 e 17 de Setembro próximo. A sua organização situa-se no âmbito da FISAIC.
- A Cooperativa de Construção «O Lar Ferroviário» distribuiu mais uma casa a um dos seus associados: ao sr. Manuel do Carmo, sócio do 3.º escalão. Construiu uma habitação, no Casal do Grilo, no Entroncamento.
- O Conselho de Administração aprovou o estudo elaborado pelos Serviços para se completar até 1970 o programa de metalização de 70 carruagens de bogies de estrutura mista, das quais 52 já estão em serviço, e de transformação de 50 carruagens de 2 eixos de estrutura mista em 50 furgões metalizados.

FESTIVAL INTERNACIONAL



DE BANDAS DE MÚ- SICA FERROVIÁRIAS em Nancy

Excelente o comportamento da Banda dos Ferroviários Portugueses, considerada, com a de Milão, como o melhor agrupamento artístico do certame

FECTUOU-SE em Nancy, em 24 e 25 de Junho, um festival internacional de Bandas de Música de Caminhos de Ferro, organizado pela Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), sob os auspícios do Município daquela cidade francesa e dos Caminhos de Ferro Franceses (SNCF).

Onze Bandas de Música, representando dez países da Europa, incluindo Portugal, estiveram presentes ao importante festival, todas com os seus componentes uniformizados, desfilando com bandeira nacional, estandarte e um casal de crianças a representar o folclore do respectivo País.

Concorreram as seguintes redes ferroviárias, com agrupamentos musicais das cidades indicadas entre parêntesis: Alemanha Federal (Offenburgo), Áustria (Salzburgo), Bélgica (Namur), Dinamarca (Aarhus), França (Epernay e Mulhouse), Finlândia (Riihimäki), Itália (Milão), Luxemburgo (Luxemburgo), Portugal (Lisboa) e Suíça (Delémont).

O certame incluiu dois desfiles, de 1500 metros cada, no decurso dos quais cada Banda executou marchas; um concerto sentado, de 20 minutos e um concerto de pé, de 30 minutos.

A Banda dos Ferroviários Portugueses, constituída por 56 elementos filiados no Clube Ferroviário de Portugal, participou no festival, tendo sido considerada, juntamente com a de Milão, como o melhor agrupamento artístico do grandioso certame.

Desfilando com elevado aprumo, ao longo das ruas principais de Nancy, ao som do hino nacional, a Banda da C. P. causou a maior emoção patriótica na numerosa colónia de imigrantes portugueses de Nancy e arredores e suscitou os mais vivos aplausos da população francesa.

Estão pois de parabéns o maestro tenente Silvério Marques e os respectivos componentes da Banda pelo seu magnífico comportamento, honroso para a C. P. e prestigioso para o País.

* * *

A viagem da Banda ao estrangeiro foi principalmente subsidiada pela Administração da Companhia e pelo *Boletim da C. P.* — revista que, como se sabe, tem a seu cargo as actividades da FISAIC em Portugal. Contribuiram amavelmente com outros subsídios menos vultosos a FNAT e o SNI.

Na véspera da sua partida para Nancy, no dia 21 de Junho, a Banda esteve na Administração da Companhia a apresentar cumprimentos de despedida ao sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, a outros membros do Conselho de Administração e



A Banda de Música dos Ferroviários Portugueses, em formação de parada, toca o Hino dos Ferroviários, no pátio da C. do Duque

ao funcionalismo superior da Companhia — que ali se encontrava todo reunido numa conferência de estudo. Em formação de parada, a Banda executou alguns trechos musicais para os ferroviários da



Administradores e funcionalismo superior da Companhia escutando, com vivo agrado, alguns trechos executados pela Banda em suas homenagens

Calçada do Duque, o que atraiu ao local muito público que a aplaudiu calorosamente.

* * *

Nos concertos em Nancy, a Banda dos Ferroviários Portugueses executou as seguintes partituras: *Poète et Paysan* (Ouverture), de Suppé, *Rhapsodie Slave*, de Friedemann, *des Raisins du «Douro»*, de Duarte Pestana, *Suite «Alentejana»*, de Freitas Branco e *Fête dans la Montagne «Pilar»*, de Sousa Moraes.

* * *

Ao entrar em Vilar Formoso, de regresso à capital, no dia 28 de Junho, a direcção do Clube Ferroviário de Portugal transmitiu à Administração e à Direcção-Geral da C. P. o seguinte telegrama:

«Ao entrarmos em Portugal, temos o grato prazer de dar a conhecer o extraordinário êxito obtido pela Banda de Música do Clube Ferroviário de Portugal

no Festival de Nancy, onde em paralelo com a Banda italiana de Milão foi considerado o melhor agrupamento artístico ali apresentado. A presença da nossa Banda, com a bandeira nacional, constituiu justificado orgulho para os milhares de portugueses que trabalham na região. E conquistámos a simpatia do povo da cidade. Quanto ao comportamento dos elementos da Banda, foi excelente sob todos os aspectos.»

A aguardar o desembarque dos nossos músicos, em Santa Apolónia, e a felicitá-los pelo êxito obtido, compareceram os srs. eng. Espregueira Mendes, director-geral da Companhia, eng. Júlio dos Santos, director da Exploração e o dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas.

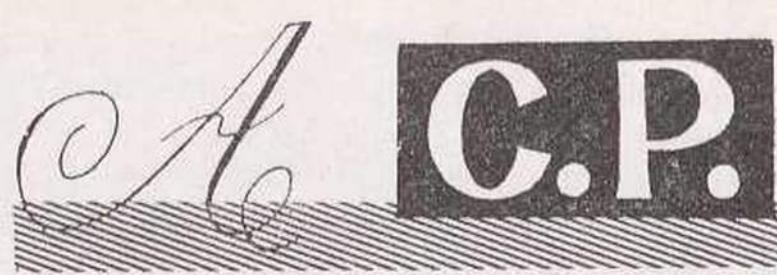
Os músicos regozijados com o sucesso alcançado e agradecidos à Companhia pelas generosas facilidades que lhes outorgou, tencionam dar um concerto com os trechos que executaram no festival em honra dos administradores da Companhia e funcionalismo da mesma.

* * *

O Conselho de Administração, na sua sessão de 29 de Junho, referiu-se à viagem da Banda a Nancy e congratulou-se com o êxito obtido.



O sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., despede-se do maestro da Banda, o tenente Silvério Marques, da G. N. R.. Ladeiam-no os srs. administradores Mário Costa e Costa Macedo e o director-geral eng. Espregueira Mendes



C.P. e os problemas da PRODUTIVIDADE

No prosseguimento da importante campanha de formação e produtividade que a Companhia de há muito vem realizando, efectuou-se no pretérito dia 9 de Junho, na sala do Conselho, sob a presidência do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo e com a assistência dos membros da Administração e de todo o pessoal superior acima de engenheiros e economistas principais, inclusive, a 27.ª reunião de Formação e Produtividade, para continuação da divulgação de impressões colhidas em cursos de formação e de actividades relacionadas com a reorganização em curso na C. P.

Como convidado especial da Empresa, esteve presente o sr. eng. Tomás de Sousa Eiró, director-delegado do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (G. E. P. T. T.).

O programa da reunião desenvolveu-se com exposições dos srs. eng. Mário Augusto Temudo Barata, chefe do Serviço de Estudos do Departamento



Um aspecto da assistência à 27.ª reunião de formação e produtividade. No uso da palavra (em primeiro plano e à esquerda) o economista Joaquim Sargaço Júnior — proclamado pelos professores de Bruges como o melhor estagiário do curso

mento da Via e Obras e do dr. Joaquim Manuel Sargaço Júnior, economista principal do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento. Ambos tinham frequentado, durante um mês, o 5.º Curso Internacional do Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal Ferroviário, realizado em Bruges, sob os auspícios do Colégio da Europa e frequentado um estágio complementar, de dez dias, em Paris, no Curso de Informação da Actividade Ferroviária Internacional, a cargo da U. I. C.. As suas impressões sobre os cursos em que participaram com numerosos colegas ferroviários estrangeiros, foi o tema básico das suas brilhantes conferências.



O eng. Mário Barata, num momento da sua exposição

A sessão terminou com algumas notas sobre a evolução dos trabalhos de reorganização de serviços, pelo sr. eng. José Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Q U A N D O C HEGOU A LISBOA...

UM "TURISTA" DO SÉCULO XIX

POR VASCO CALLIXTO

EMBORA o turismo só se tenha expandido nos nossos dias, mais acentuadamente desde o fim da última guerra, sempre, em todos os tempos, houve viajeiros que se aventuravam por terras e mares desconhecidos, com o único propósito de contactar com povos diferentes e conhecer os seus usos e costumes. Terão sido, talvez, os «antepassados» dos turistas actuais e é certo que foi escasso o número destes *globe-trotters* de antanho. Alguns, porém, deixaram-nos curiosos escritos sobre as suas andanças, que hoje se nos apresentam como interessantíssimas crónicas, com certas facetas que nos parecerão burlescas, mas que foram vividas. Assim fez o príncipe Félix de Lichnowsky, nobre de origem polaca, que em meados do século passado visitou Portugal e escreveu um livro sobre a sua estada no nosso país. É essa obra daquele viajante-escritor, que permite conhecer as impressões de um estrangeiro perante a velha Lisboa dos tempos da sege e dos bicos de gás, do romantismo e das paixões políticas. Recuemos, pois, um século e apreciemos a panorâmica da capital.

Utilizando a via marítima, foi o quadro surpreendente do rio e da cidade que primeiro fascinou o nosso visitante, a tal ponto, que considerou a barra de Lisboa «mais própria duma capital do Mundo do que da corte de um pequeno reino». Chamou mourisca à Torre de Belém e classificou de colossais as dimensões do Palácio da Ajuda. A comodidade e o asseio dos escalerões utilizados para desembarque dos passageiros mereceram elogios ao príncipe de Lichnowsky, que a certa altura regista no seu livro um curiosíssimo apontamento: «O que surpreende imediatamente todo o estrangeiro, é encontrar por toda a parte neste país uma grande elegância em tudo o que diz respeito ao

serviço público, apesar do estado decadente das finanças».

A grandeza do Terreiro do Paço, onde o viajante desembarcou, levaram-no a anotar ser Lisboa «a mais brilhante das capitais da Europa». Achou de «engraçada aparência» as arcadas da praça pombalina, a estátua de D. José pareceu-lhe bastante destituída de gosto e chamou larga e bela à rua do Arsenal.

Diz-nos depois o príncipe-turista que se instalou «num sofrível quarto, o qual tinha, porém, a mais encantadora vista para a Praça dos Remolares, para o Cais do Sodré e para o belo Tejo». Descreve-nos a sua habitação, fala-nos de esteiras finas tecidas de junco a cobrir o chão e classifica a cozinha portuguesa de pesada e gordurosa.

A Lisboa elegante do século passado surge-nos quando o autor nos fala da sua ida a S. Carlos, «teatro dos mais belos, com uma sala grande e pomposa». Nota, no entanto, que o interior dos camarotes «é muito miserável, sem tapetes, sem almofadas, paredes nuas e bancos de madeira», insurgindo-se contra o mau hábito de se fumar na sala e contra «a mania passeadora que é tão própria dos povos da Península Ibérica». As damas lisboetas parecem-lhe que se enfeitam pouco. Vão ao teatro com chapéus e vestidos *en negligé*, sentam-se de cabeça descoberta como os homens e estes apresentam-se de sobrecasaca de passeio e luvas, na sua opinião, detestáveis.

Muito interessante e pitoresco é o apontamento que se segue. A canzoada era uma das particularidades de Lisboa e muitos estrangeiros que nos visitaram nos séculos XVIII e XIX a isso se referiram. Calculava-se em 80 mil o número de cães que infestavam as ruas da cidade, sendo as lojas da Baixa

obrigadas a ter às portas barris com água para os cães beberem. Lichnowsky regista também a abundância de caninos, na sua maioria, animais vagabundos e indesejáveis, explicando que a sua existência se deve ao pouco asseio das ruas e ao mau hábito de se lançar todos os despejos e tudo quanto é inútil pela borda fora, ou seja, da janela abaixo. Contudo, o visitante faz um pouco de justiça: «Nos

cómadas e mais elegantes». E o forasteiro fica ainda compadecido com a triste sorte dos criados que têm de acompanhar os seus amos na traseira da sege, reconhecendo que só uma erudição muito especial em estudos de equilíbrio os consegue aguentar em tal lugar e em tal posição.

Com o seu encanto e a sua beleza, os seus defeitos e os seus quadros típicos — os barris às por-



bairros mais elegantes não se registam estes lamentáveis factos».

Era a velha e bamboleante sege o meio de transporte usado em Lisboa no tempo em que o nobre polaco nos visitou. Utilizou esse característico veículo nas suas voltas pela cidade e descreve-o fielmente na sua obra: «Imagine-se uma caixa meio fechada, pendendo, ou para melhor dizer, balançando violentamente entre duas rodas enormes. As seges de Lisboa são adaptadas às suas ruas escabrosas, mas acredito que poderiam ser muito mais

tas dos estabelecimentos da Baixa são «inesquecíveis» — a Lisboa dos meados do século passado não deixava de seduzir os raros viajantes estrangeiros que demandavam a barra do Tejo. O príncipe de Lichnowsky e outros que vieram até nós, deixaram-nos curiosas revelações sobre a vida lisboeta do tempo dos nossos avós. Qual a impressão que causarão aos vindouros as crónicas de hoje? Talvez a anarquia do trânsito e as «bichas» monumentais para os autocarros sejam umas notas bastante pitorescas, para deleite dos nossos netos.

Actualidades ferroviárias

Realizou-se em Madrid, em 7 e 8 de Junho findo, a 20.ª reunião do Comité de Direcção das Relações Públicas do Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE) — organismo dependente da U. I. C.. À importante reunião, que congraçou responsáveis das relações públicas de dezasseis Administrações ferroviárias, assistiram, por parte da C. P., os srs. dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia, e Frederico Pires, representante geral da Companhia em Paris.

Entre os diversos assuntos tratados com base na ficha A 15 da U. I. C. — «criar e desenvolver uma atmosfera de confiança e de simpatia em favor do Caminho de



Ferro» — abordou-se, em diversas modalidades, o das relações públicas colectivas, no plano internacional europeu, fruto do carácter específico, cada vez mais integralista da via férrea do Velho Continente.



A DIGNIDADE DO TRABALHO

A maior parte das pessoas trabalham. O que acontece é que há vários tipos ou espécies de trabalho e nem todas as pessoas trabalham da mesma maneira ou têm o mesmo tipo de trabalho.

A dona de casa trabalha nas lides domésticas sem horário nem remuneração. O operário de uma fábrica trabalha com horário e remuneração. O médico trabalha com remuneração mas sem horário.

Toda a actividade do homem que se proponha a realização de um fim socialmente útil e moralmente legítimo pode e deve ser qualificado como trabalho, ainda que esteja submetida a regimes legais diferentes, de acordo com as próprias diferenças que separam as formas ou espécies de trabalho.

Na verdade, a lei não trata de modo idêntico os vários tipos de trabalho. Se o fizesse, seria injusta. E isto mesmo, porque a injustiça consiste tanto em tratar diferentemente as coisas iguais, como em tratar igualmente as coisas diferentes.

A espécie de trabalho que tem merecido a aten-

ção do legislador é aquela a que comumente se chama trabalho subordinado, — isto é, o trabalho que é prestado sob a autoridade e direcção de outrem e mediante remuneração. A razão de ser desta atenção especial que a lei tem concedido está em o trabalho subordinado constituir para largas camadas da população a única fonte de rendimentos de que dispõem, — e em ele assumir, portanto, uma importância vital para essas camadas da população.

Em qualquer caso, quer seja objecto de uma protecção especial, quer seja regulado por um regime de ordem geral, a lei não pode nem deve ignorar que o trabalho é acima de tudo uma realização pessoal do homem, uma manifestação das virtualidades da sua personalidade, — e, por conseguinte, tem de o tratar com a estima que importa atribuir a tudo o que é valioso e válido. A dignidade do trabalho é um dado que a lei deve respeitar.

(In *Acção Social*)

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

RELAÇÕES DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO NA EMPRESA

(Continuação do número anterior)

Informação interna

Definição e finalidade

Hoje, e cada vez mais, a informação é, na vida moderna, uma necessidade. Só um indivíduo informado pode real e conscientemente saber que terreno pisa e para onde vai. Trata-se dum poderoso instrumento que tem técnicas de extraordinário aperfeiçoamento que, quando bem utilizado, em relação aos problemas humanos, se transforma num elemento catalizador das boas relações.

Podemos, pois, afirmar que uma política de informação tem por objectivo:

- a) — satisfazer a uma necessidade psicológica;
- b) — contribuir para a coesão, espírito de equipa dos colaboradores da Empresa;
- c) — permitir uma mais rápida marcha em direção aos objectivos.

Pensamos que toda a acção de informação se deve desenvolver apoiada em princípios gerais previamente estudados e traduzidos através de uma política de informação.

Esta política tenderá, apoiando-se num todo organizado, a orientar a acção de modo que a informação seja correcta e feita na altura própria.

Meios de informação

Segundo uma arrumação que, não sendo original, está bem sistematizada, diremos que os meios de informação podem ser:

- informação oral — (reuniões)
- informação escrita — (boletins, jornais...)
- informação de ambiente — (meios particulares...)

INFORMAÇÃO ORAL

Feita principalmente através de reuniões com pessoal de chefia ou não, terão regularidade em certos casos, outros terão carácter ocasional.

Exige que o animador da reunião tenha uma boa preparação de condução de reuniões.

INFORMAÇÃO ESCRITA

a) *Jornal da Empresa*

Esta rubrica destina-se fundamentalmente a sublinhar a informação do jornal da Empresa.

É hoje uma técnica muito seguida, devendo em linhas gerais obedecer aos seguintes princípios:

- ser claro e, sempre que possível, conciso
- escolher assuntos de interesse actual
- basear-se na colaboração do pessoal
- ter composição atraente e bem cuidada
- ter acção formativa em assuntos de permanente interesse (condições e segurança de trabalho, etc.)

Pensamos ser psicológicamente certo enviar o jornal para casa do pessoal, prática aliás que algumas Empresas utilizam, em vez de o distribuir no trabalho.

b) *Boletim Técnico*

Onde se debatem problemas de ordem humana, técnica ou económica, ou outros temas de interesse geral que devem ser divulgados.

Este boletim destina-se ao pessoal mais qualificado, nomeadamente o de chefia.

c) *Circulares ou «Ordens de Serviço» da Direcção*

Definindo políticas, direitos ou aprovando regulamentação.

Normalmente também utilizado para definição de estruturas ou louvores especiais.

Devem ter uma redacção muito cuidada, pois de certo modo são a lei da Companhia.

d) *Manual das normas da Empresa*

Publicação de folhas soltas que pretende constituir um *Manual* onde se vão compilando, de maneira sempre actualizada, as normas e regulamentos da Empresa. Destina-se, normalmente, a pessoal com responsabilidade de chefia.

e) *Livrete de acolhimento*

Pequeno livro com boa apresentação, resumindo as leis mais importantes da Empresa.

Destina-se a ser distribuído ao recém-admitido, como um dos primeiros meios de o identificar à Empresa.

f) Relatório da gestão da Empresa

Algumas Empresas fazem um resumo explícito e ilustrado com desenhos, do relatório da Administração sobre a marcha da Empresa, que enviam a todo o pessoal.

g) Publicações várias

É normal e aconselhável a existência de publicações de várias ordens que são distribuídas ao pessoal para os identificar com os aspectos de interesse geral ou dar conhecimento de «planos» da Companhia, como por exemplo :

- Regulamento interno
- Sistema de reformas
- Sistema de sugestões
- Plano de estudos
- Contrato colectivo de trabalho

INFORMAÇÃO DE AMBIENTE

Classificamos nesta categoria o conjunto de sistemas e acções que, não sendo informação no sentido restrito,

tem no entanto enorme influência em toda a rede de comunicação que se processa na Empresa. Referimo-nos a:

- Sistemas de sugestões
- Inquéritos ou Estudos de Diagnóstico-Social

Com as suas técnicas próprias, interessando os indivíduos a desenvolverem todo um conjunto de operações na rede de comunicação que é a Empresa, têm normalmente, quando bem estabelecidos e orientados, uma acção importante no campo da Informação.

Outros meios, hoje muito desenvolvidos e com um campo ainda muito aberto à sua frente, são os que nos oferecem as *técnicas áudio-visuais*, nomeadamente o cinema e as projeções fixas.

Aponta-se ainda o *sistema de afixação de avisos*, em locais de passagem, utilizando *placards* apropriados.

Concluindo, parece-nos poder afirmar que tudo o que se fizer no sentido de contribuir para que cada membro da Empresa, através desta, conheça melhor o seu semelhante, não é demais, pois como Elton Mayo afirmou, «na Empresa o que divide mais os homens é a falta de conhecimento que eles têm uns dos outros e não o seu temperamento».

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2335/Consulta n.º 504-F — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa :

Beja a Braço de Prata

1 vagão com sacos de trigo em grão, 14 120 kg e 6 atados sacaria vazia, 2115 kg.

Requisitado e fornecido vagão de 18 t
Carga e descarga pelos donos

Distância : 220 km

Trigo — Tarifa Especial n.º 1-P. V. — Tabela 19
Sacaria — Tarifa Geral — 3.ª classe

Preço 77\$36 × 18	1 392\$48
Evolução e manobras 8\$00 × 18	144\$00
Preço 157\$00 × 2,12	332\$84
Evolução e manobras 10\$00 × 2,12	21\$20
Carga e descarga 16\$00 × 2,12	33\$92
Registo e Aviso de chegada	10\$00
Arredondamento	\$56
Total	1 935\$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Discrimina-se como corresponde :

Distância : 220 km

Trigo — Tarifa Especial n.º 1 — P. V.
Tabela 19 por 15 880 kg

Preço 77\$36 × 15,88	1 228\$48
Evolução e manobras 8\$00 × 15,88	127\$04
A transportar	1 355\$52

Transporte	1 355\$52
Sacaria — Tarifa Geral — 3.ª classe por :	
2120 kg	
Preço 157\$00 × 2,12	332\$84
Evolução e manobras 10\$00 × 2,12	21\$20
Carga e descarga 20\$00 × 2,12	42\$40
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$04
Total	1 762\$00

Chama-se a atenção do consultente para o disposto na página 135 das Instruções Complementares ao Livro E 11.

Pergunta n.º 2336/Consulta n.º 505-F — Peço dizer-me se está certa a taxa que a seguir indico :

Lisboa (Terreiro do Paço) a Montijo

3 cabazes com fruta fresca, 92 kg
1 saco com azeitonas, 28 kg

Distância : 27 km

Tarifa Especial n.º 1 — G. V. por 50 km

Preço para a fruta (tabela) 61\$38 × 0,10	6\$14
Preço para a azeitona 66 × 50 × 0,03	\$99
Via fluvial (mínimo de cobrança)	7\$50
Registo e aviso de chegada	6\$00
Arredondamento	\$37
Total	21\$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Discrimina-se como corresponde :

Distância : 27 km

Tarifa Geral

Preço para a fruta — Base 6. ^a com a redução de 40% — $36\$00 \times 0,10$	3\\$60
Preço para as azeitonas — Base 6. ^a simples $60\$00 \times 0,03$	1\\$80
Evolução e manobras $10\$00 \times 0,13$	1\\$30
Carga e descarga $20\$00 \times 0,13$	2\\$60
Via fluvial (mínimo de cobrança)	7\\$50
Registo	5\\$00
Aviso de chegada	1\\$00
Arredondamento	\\$20
Total	23\\$00

Pergunta n.^o 2337/Consulta n.^o 506-M — No caso em que o comboio n.^o 5016 circule com 43 minutos de atraso, e o comboio n.^o 7526 venha cruzar com ele a Famalicão, agradecia ser informado qual o modelo que deve ser fornecido ao primeiro destes comboios nesta estação.

Resposta — Ao efectuar-se o cruzamento na estação de Famalicão, entre os comboios n.^os 7526 e 5016 (cruzamento alterado para essa estação), deve ser fornecido ao comboio n.^o 5016, atrasado, o modelo M. 126, preenchendo-se o n.^o 4.

Dá-se, assim, cumprimento ao estabelecido no penúltimo período do artigo 27.^o da Instrução n.^o 2504.

Pergunta n.^o 2338/Consulta n.^o 507-M — Circulando o comboio n.^o 7525 com 30 minutos de atraso foi o mesmo ultrapassado pelo comboio n.^o 5330. O comboio n.^o 5013 passou nesta à tabela.

Como o pessoal do comboio n.^o 7525 desconhece as condições em que circulou o comboio n.^o 5330 de Famalicão para Trofa, e ainda porque procede dum troço de linha para onde o comboio n.^o 5013 não se destina, desconhece, portanto, a marcha deste comboio. Por este motivo, agradecia ser informado se ao comboio n.^o 7525, além do modelo M. 125, terá de se fornecer outro com a informação da marcha do comboio n.^o 5013 que ele desconhece.

Resposta — a) Ao dar-se a interversão de trens na estação de Famalicão, entre os comboios n.^os 5330 e 7525, deve cumprir-se com a doutrina do artigo 33.^o do Regulamento 2, transcrita na Instrução n.^o 2504.

Portanto, nessas condições, deve ser fornecido ao comboio n.^o 7525 o boletim de interversão de trens, modelo M. 125.

b) O comboio n.^o 5013 circula à tabela e tem cruzamento regular com o comboio n.^o 7525 em Famalicão.

Dado o atraso deste último comboio, Famalicão deve estabelecer-lhe o modelo M. 126 preenchendo o n.^o 3 — não cruzou com o comboio n.^o 5013 que já está a circular noutra linha (já passou) — cumprindo-se, assim, com o que determina o último período do artigo 27.^o da Instrução n.^o 2504.

Pergunta n.^o 2339/Consulta n.^o 508-F — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Viseu a Sacavém-Marginal

1 vagão com 11 vacas e 2 vitelos
Carga e descarga pelos donos

Distância: 307 km

Aviso ao Públ. B. n.^o 424

1 piso e 2 vacas excedentes

Piso $3\$00 \times 307$	921\\$00
Excedente $2 \times \$20 \times 307$	122\\$80
Marginal piso	35\\$00
Marginal excedente $2 \times \$350$	7\\$00
Evolução e manobras	20\\$00
Trasbordo	50\\$00
Desinfecção	60\\$00
Registo	5\\$00
Aviso de chegada	5\\$00
Arredondamento	\\$20

Total 1 226\\$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Discrimina-se como corresponde:

Distância: 307 km

Distância a taxar: 310 km

Aviso ao Públ. B. n.^o 424

1 piso $3\$00 \times 310$	930\\$00
1 vaca excedente $\$20 \times 310$	62\\$00
2 vitelos excedentes $\$08,3 \times 2 \times 310$	51\\$46
Marginal	35\\$00
Evolução e manobras	20\\$00
Trasbordo	50\\$00
Desinfecção $30\$00 \times 2$	60\\$00
Registo	5\\$00
Aviso de chegada	5\\$00
Arredondamento	\\$54

Total 1 219\\$00

Pergunta n.^o 2340/Consulta n.^o 509-F

Portalegre a Porto (Campanhã)

G. V.

3 barricas com azeitonas (de peso uniforme), 390 kg

Distância: 341 km

Tarifa Especial n.^o 1-G. V.

Preço $\$66 \times 341$	87\\$78
Registo	5\\$00
Aviso de chegada	1\\$00
Arredondamento	\\$22
Total	94\\$00

Resposta — Está errada. Segue discriminação como corresponde:

Distância a taxar: 345 km

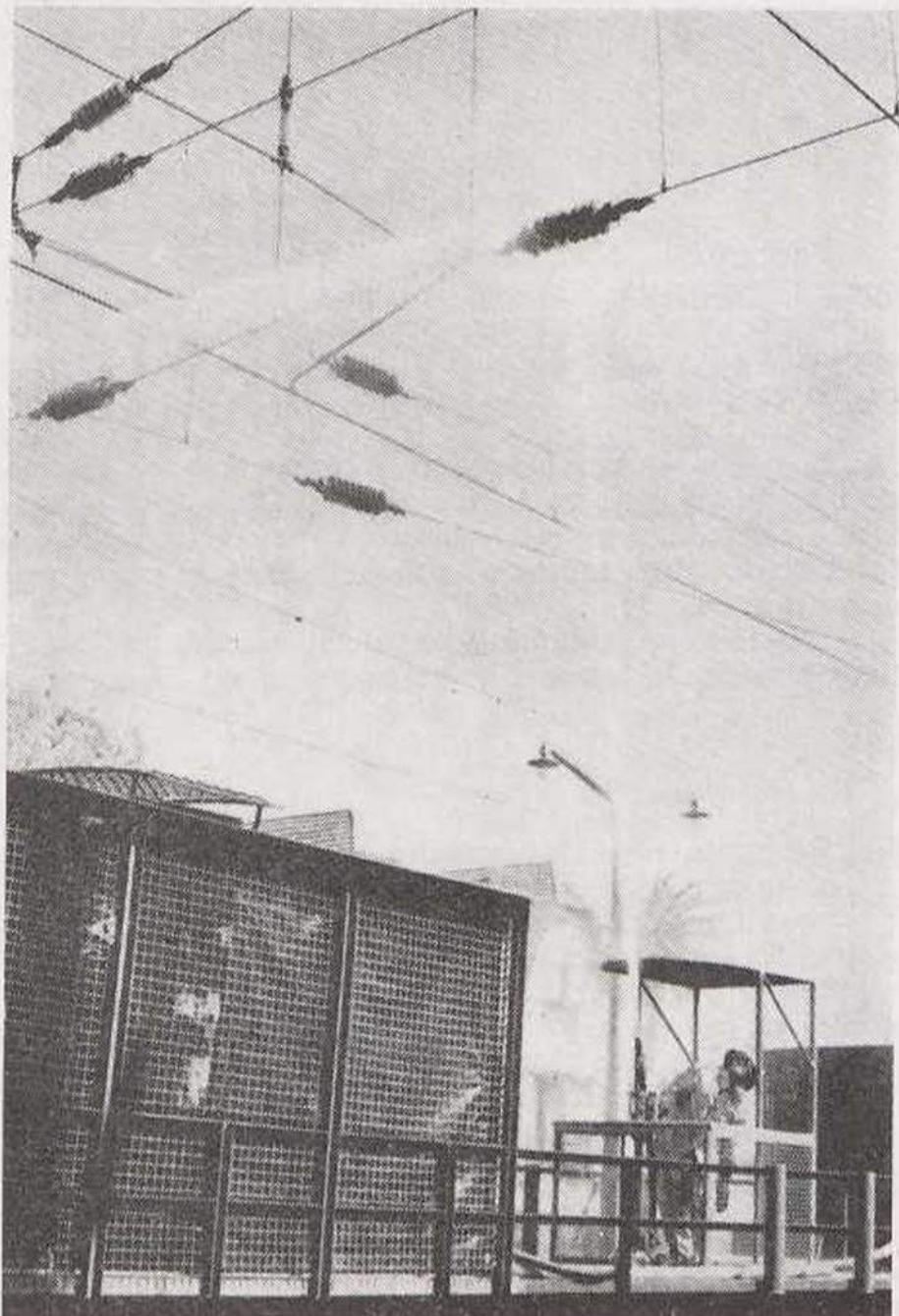
Preço $\$99 \times 345$	133\\$21
Registo	5\\$00
Aviso de chegada	1\\$00
Arredondamento	\\$29
Total	139\\$50



LAVAGEM DE ISOLADORES das linhas catenárias sob tensão, por meio de jacto de água

Realizaram-se em fins de Abril, próximo de Espinho, ensaios de lavagem de isoladores da catenária por meio de água sob pressão, mantendo-se a instalação em tensão.

Estes trabalhos, orientados pelo Grupo Alemão da Catenária em colaboração com a C. P., destinam-se a diminuir as perturbações na rede aérea provocadas pela forte poluição do ar salino nos isoladores, originando uma diminuição de isolamento e, portanto, um contornamento dos isolado-

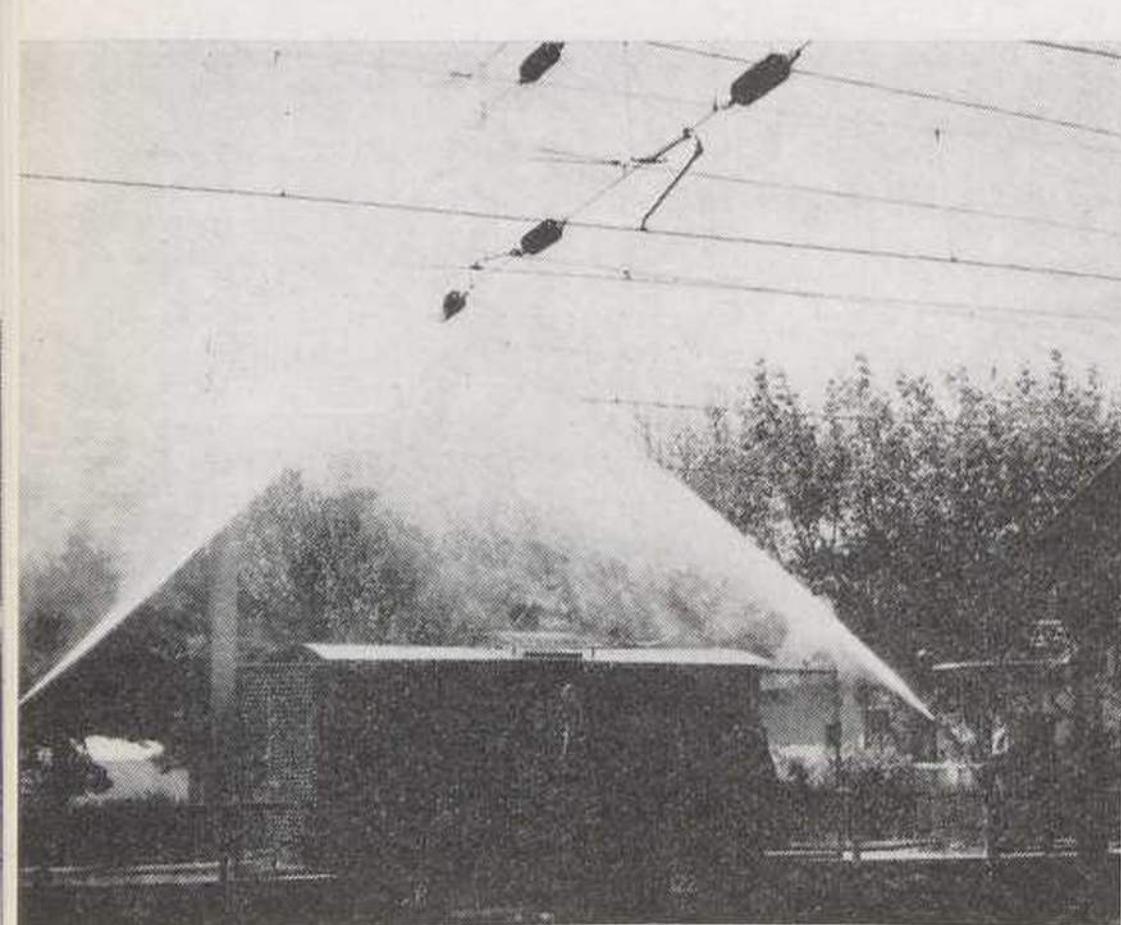


res com a inerente falta de tensão e perturbações no serviço normal dos comboios.

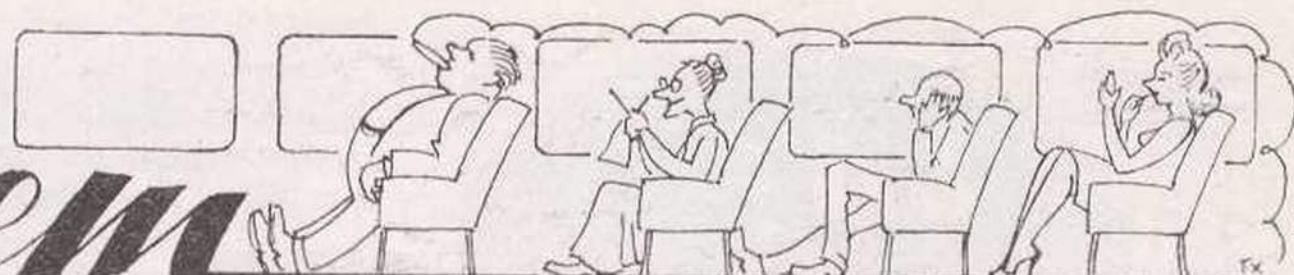
Espera-se com esta solução eliminar a limpeza manual dos isoladores, morosa, cara e de maiores perturbações para o serviço de exploração, ou pelo menos espaçá-las, intercalando-as com limpezas em tensão.

Oportunamente serão dados mais pormenores sobre este sistema de trabalho, sendo contudo curioso notar que, considerados como trabalhos de conservação, devem ser dos primeiros realizados em Portugal numa instalação de A. T., sem corte de tensão.

As fotografias anexas mostram a lavagem de isoladores, num pórtico da estação da Granja.



*em
viagem*



Uma "visita" à cratera do Vesúvio

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DA REGIÃO CENTRO

VISITAR Nápoles, gozar de qualquer ponto alto da cidade o inexcedível panorama da sua baía, não é tudo. Há que subir ao topo da sua montanha de fogo, sorver com os olhos enebriados o encanto dos seus jardins, dos seus vinhedos, dos seus laranjais, dos seus bosques, que numa arrogância se estendem até Eremo, no sopé do cone.

Eremo é o termo da estrada, que atingimos num esplêndido autocarro, estrada, aliás, perigosíssima. Daí para cima há elevador e, por último, funicular.

A medida que vamos subindo, o panorama torna-se maravilhoso, roçando, por vezes, o irreal. Porém, ao prosseguirmos a nossa ascensão começamos sentindo uma agitação no nosso mundo psíquico. O silêncio torna-se pesado e a intranquilidade é manifesta. Olhamos para cima e temos medo. É o começo do inferno. Das ravinas que contemplamos nas profundezas do abismo, ainda nos chega um adeus do mundo que vegeta e que nos enebria com o seu aroma acre. Hesitamos se devemos continuar ou ficar por aqui. Fechamos os olhos. Quando os abrimos temos no Sol que cai no horizonte sobre as cristas de Capri. Mais ao longe, através de uma neblina translúcida, descortinamos ainda a paradisíaca e mundana Ischia.

A tarde está quase no fim, mas a vista, como uma cotovia, baila, baila sempre. Está em Pazzuchi, Posilip; está em Sorrento, está em Herculano, em Pompeia; quer estar em toda a parte. Fixa-se nos cambiantes da luz, no vermelho-fogo do horizonte, sobre um Sol que agonizava e nos azuis dourados dos perfis distantes.

* * *

Prosseguindo sempre na nossa ascensão através do funicular, aproximamo-nos cada vez mais da cratera. É o salto, o «voo» de Demo! Estamos suspensos apenas por uma roldana e por um fio. A nossos pés há ravinas abruptas, precipícios de arrepiar. Da estação do funicular à cratera, são uns passos. Corremos, com alvoroço, para o seu bordo.

Enfim, chegámos!

O espectáculo que se nos depara é verdadeiramente dantesco. Sim, Dante devia ter vindo aqui para se inspirar, para arranjar caudal para a sua obra que, eternamente, há-de espantar o Homem.

É uma fossa profunda, infernal, de cento e cinquenta metros e com dois quilómetros à periferia! Lá dentro,

tudo é lava. O guia que nos acompanha ordena: «Firmeza nos pés».

A voz deste guia não é uma voz, é uma melopeia a lembrar... o Juízo Final!

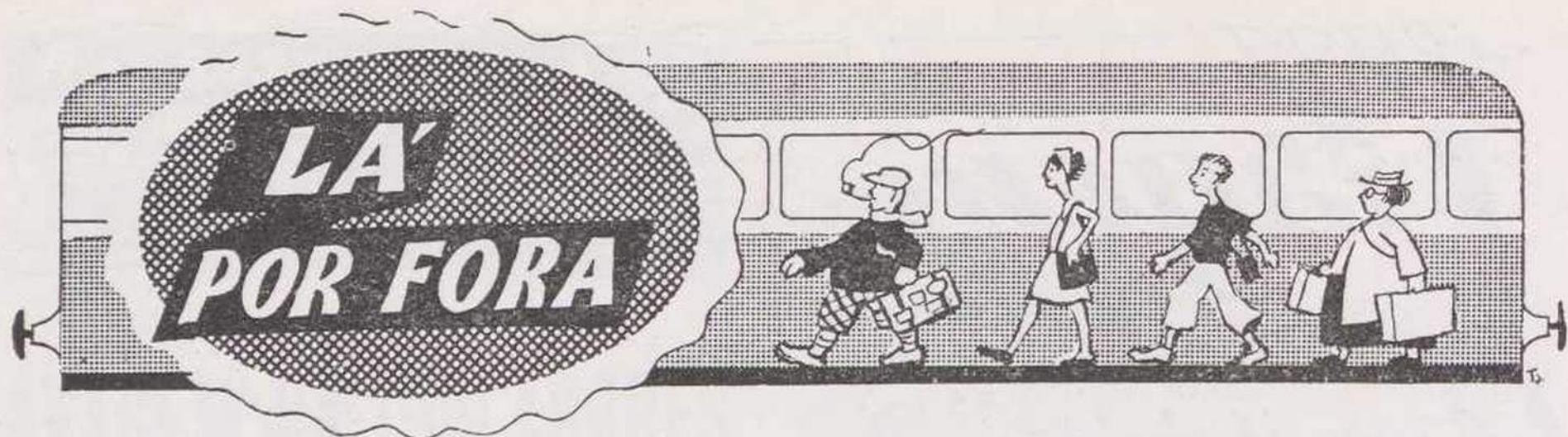
Atrevemo-nos a descer um pouco, através de uma vereda íngreme, pelo rebordo da cratera. Vemos três orifícios por onde se escapa um vapor que cheira a enxofre, um vapor como se fora uma nuvem de algodão, a que ele, o químico, dá um tom esverdeado pela aproximação do cigarro aceso do guia. (Decididamente, estes guias não têm qualquer sem-cerimónia...). As sombras da noite já dançam, entretanto, junto à cratera. O Vesúvio fora uma lição à nossa arrogância, o fecho de um desejo que vinha da infância.

Quando retornamos a Eremo, a noite era já uma realidade.

Lá em baixo, há um semicírculo gigante de fogo, cujos revérberos saltam nas águas tranquilas do Golfo. É Nápoles — uma cidade alegre, que pouco dorme; uma cidade que canta, que dança e que vive... do forasteiro.



A cratera do Vesúvio (Foto E. P. T. — Nápoli)



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS
ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

BÉLGICA

A modernização das passagens de nível na S. N. C. B.

A S. N. C. B. em colaboração com o Ministério das Comunicações está estudando o regime das passagens de nível em função dos dois critérios seguintes :

- redução dos entraves à circulação ;
- aumento da segurança dos utentes da estrada.

O primeiro objectivo é realizado pela supressão das passagens de nível e a sua substituição pelas passagens superiores ou inferiores ; o segundo objectivo será atingido pelo reforço das medidas de protecção.

CHECOSLOVÁQUIA

Linhos electrificadas

A entrada ao serviço da tracção eléctrica no troço Brno-Havlickuv (124 km) eleva a 1802 km o comprimento total das linhas electrificadas na rede daquele país.

FRANÇA

O carril através do Mundo

Segundo uma estatística publicada recentemente pela U. I. C. a seguir se dá a indicação da distância total das linhas de caminhos de ferro existentes no Mundo, classificada por continentes :

- Europa (sem a U. R. S. S.) : 291 351 km, sendo 57 442 electrificados ;
- África : 75 771 km, sendo 4867 electrificados ;
- Ásia (com a U. R. S. S.) : 309 971 km, sendo 35 178 electrificados ;
- Austrália e Nova Zelândia : 46 618 km, sendo 931 electrificados ;
- América do Norte e América Central : 466 811 km, sendo 3681 electrificados ;
- América do Sul : 100 637 km, sendo 3137 electrificados.

O total para os cinco continentes eleva-se, pois, a 1 291 159 km, com 105 236 km de linhas electrificadas.

O caminho de ferro e os transportes de mercadorias em França

As estatísticas oficiais mais recentes relativas ao ano de 1964, revelaram que a parte do caminho de ferro nos

transportes internos de mercadorias em França ocupa a posição mais importante, não obstante a concorrência dos outros modos de transporte (estrada e via marítima) e o desenvolvimento dos transportes de produtos petrolíferos por oleodutos.

O ano de 1964 foi, realmente, um ano *record* da história dos caminhos de ferro franceses para o transporte de mercadorias.

As mesmas estatísticas mostraram que as tonelagens transportadas pela via férrea foram, então, superiores às da estrada (47,2 % e 36,5 %) e que a quantidade de toneladas-quilómetros registada por carril ultrapassou o dobro das da estrada (60 % e 28,5 %).

Desta forma, regista-se que o caminho de ferro ocupa o primeiro lugar em França — e de muito longe — entre todas as actividades transportadoras de mercadorias.

Comboio aéreo

O comboio aéreo, ou seja o veículo de almofada de ar, deslizável sobre um carril em betão apto a funcionar pela «Société Bertin» percorreu mais de 3000 km desde o início das suas experiências há seis meses.

Os 200 km/h são correntemente atingidos e o 1300.º passageiro pôde efectuar um percurso na linha experimental de 6,7 quilómetros utilizada para estes ensaios.

O protótipo actual é apenas o modelo em ponto pequeno à escala reduzida do comboio aéreo definitivo que poderá circular à velocidade da ordem de 300 a 400 km/h.

Serviços «Auto em Bagagens»

Um serviço semelhante ao de «auto-camas» funciona este Inverno em três relações : Paris-Montmélian, Paris-Toulouse e Paris-Bordéus.

Este serviço, já conhecido há alguns anos, oferece ao utente a possibilidade de entregar o seu automóvel à secção das «bagagens» à tarde e de o levantar no dia seguinte de manhã no destino, podendo o condutor e os seus passageiros utilizar, durante a noite, outro comboio à sua escolha.

Embora o veículo não seja encaminhado pelo mesmo comboio onde vai o seu proprietário, esta fórmula oferece sensivelmente as mesmas vantagens que a dos comboios «auto-camas».

GRÃ-BRETANHA

Comboios «auto-camas»

Os Caminhos de Ferro Britânicos (B. R.) estão a aumentar o serviço de comboios «auto-camas», tendo colocado

à disposição dos passageiros durante o ano de 1966, 62 000 lugares, ou seja mais 30 % do que no ano precedente.

Aumento do parque das composições de automotoras de serviços suburbanos na Grã-Bretanha

Dezanove composições de corrente alterna de 25 KV estão em construção na Grã-Bretanha. São destinadas às mais recentes linhas a electrificar e estando a linha de Glasgow-South Clydeside em primeiro lugar.

Serão composições de três veículos semelhantes aos que estão já ao serviço nos arredores de Glasgow.

A sua velocidade limite é de 121 km/h e cada composição oferece 236 lugares sentados e está equipada com portas de correr, comandadas pelo chefe do comboio.

ITALIA

Via quádrupla na linha Sesto-Monza

Do total de quatro biliões de liras, concedido pelos Caminhos de Ferro Italianos do Estado para importantes obras e para a aquisição de material ferroviário, 2660 milhões serão utilizados para instalar uma segunda via entre Sesto-San Giovanni e Monza. Esta reforma foi necessária devido à intensificação do tráfego que se está a registar.

A quarta via permitirá aumentar a capacidade desta linha em cerca de 125 % e melhorar sensivelmente a velocidade comercial e a regularidade da marcha dos comboios.

Instalação de aquecimento por circulações de ar quente nos comboios

Um novo sistema de aquecimento está actualmente ao serviço na Itália em cerca de 50 carruagens-beliches ou carruagens utilizadas nas ligações internacionais.

Este novo sistema consiste numa instalação central montada nas carruagens que aspira o ar exterior, aquece-o e expelle o ar interior do veículo. A temperatura é regulada automaticamente em função das condições climatéricas e da afluência dos passageiros. Com esta instalação que é alimentada pela corrente da rede eléctrica da tração, os corredores e as *toilettes* encontram-se também aquecidos.

JAPÃO

Projectos de construção de caminhos de ferro

O maior programa do trabalho inclui a construção de um túnel submarino de 36,4 km sob o estreito de Tsugaru. A geografia do Japão é particularmente favorável ao transporte por carril porque a sua grande população de 97 milhões tem tendência a concentrar-se no litoral em densas localidades. Apenas 16 % da superfície do território é cultivável enquanto que 71 % são montanhas sendo assim o restante espaço para novas vias de comunicação bastante limitado e a sua construção muito dispendiosa. A distância total deste túnel compreende 22 km sob o mar, 9,1 km em subterrâneo e 5,3 km junto ao litoral também no subsolo.

Plano de construção de uma ferrovia de 8 mil quilómetros

O Japão anunciou que planeia dar início a um exame preliminar, no próximo ano, para a construção de uma ferrovia de 8000 quilómetros ligando Saigão a Istambul.

Um porta-voz do Ministério dos Transportes declarou

que vários países asiáticos pediram ao Japão para conduzir a pesquisa após um grupo de homens de negócios e líderes políticos japoneses achar que tal ferrovia pode ser construída.

A linha passará provisoriamente através de Phnom Penh, Bangkok, Calcutá, Nova Deli, Rawalpindi, Caraxi, Teerão, Bagdad, Aleppo e Ankara. A sua construção levará 20 anos e o seu custo foi avaliado em 10 000 milhões de dólares.

LUXEMBURGO

Modernização dos caminhos de ferro do Luxemburgo

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses continua a modernização do seu material circulante, havendo feito um pedido de 35 carruagens destinadas ao tráfego interno.

Estas carruagens têm um comprimento de 26,40 m.

No final de 1966, foram pedidas mais oito carruagens para serviço internacional.

Vagões especiais

Uma petição de sessenta vagões foi posta em execução pelos caminhos de ferro luxemburgueses.

Esses vagões têm uma superfície útil de 61 m², uma tara de 27 toneladas e uma carga líquida máxima de 53 toneladas; estes vagões estão especialmente criados para o transporte de produtos siderúrgicos e de vigamentos metálicos de grande comprimento (24 metros) para circular a uma velocidade de 100 km/hora.

SUÍÇA

Experiências técnicas

Faz-se actualmente na estação de triagem de Bâle-Muttenz experiências com protótipos de freios a aplicar em vias electrodinâmicas. Essas vias estão dotadas de dois tipos diferentes de equipamento de travagem.

Para uma obra europeia maior: o túnel de Saint-Gothard

O grupo de estudos de tráfego em Saint-Gothard, criado pelo Conselho Federal, que terminou os seus trabalhos, recomenda a construção de um túnel rodoviário de duas faixas de rodagem entre Göschenen e Airolo (duração dos trabalhos: oito anos), bem como a abertura de um túnel ferroviário de base com 45 km de extensão entre Amsteg e Giornico (estudos e trabalhos de construção: aproximadamente quinze anos).

Prevê-se auto-estradas com quatro faixas de rodagem até ao túnel rodoviário. O caminho de ferro terá igualmente necessidade de novas linhas de acesso: uma entre Ersfeld e a entrada principal norte do túnel de base, a outra entre Biasca e a porta principal sul.

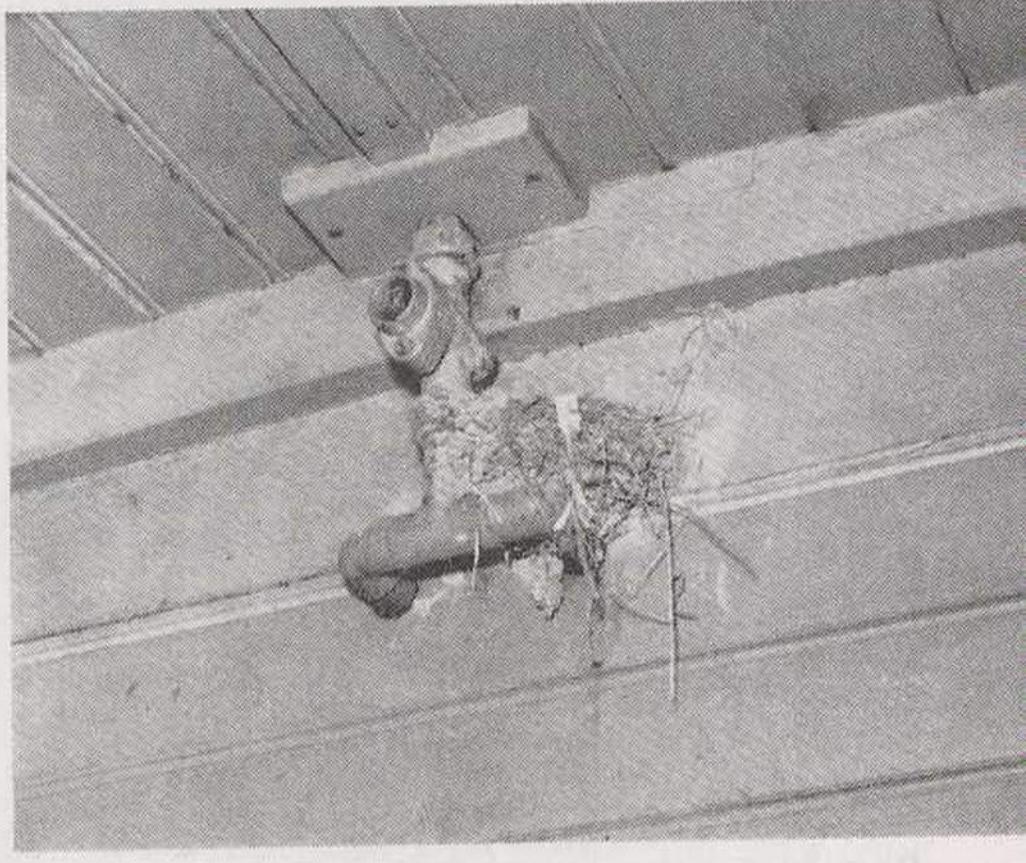
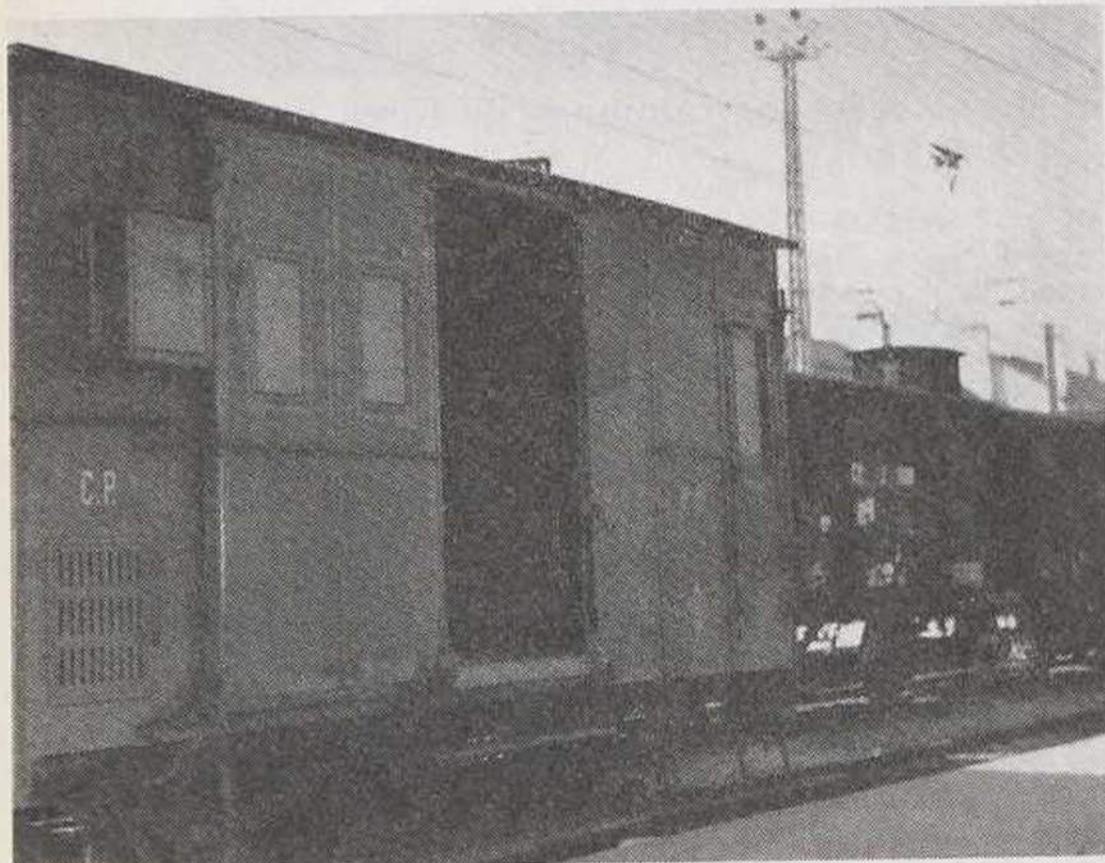
Para os trabalhos rodoviários as despesas de construção elevar-se-ão a 861 milhões de francos suíços, enquanto que as da linha ferroviária custarão 783 milhões de francos suíços.

Aniversário de uma linha

A rede ferroviária do B. V. Z. (Brigue-Viège-Zermatt) festejou ultimamente o seu 75.º aniversário. Totalmente electrificada em 1929, a linha tem 43 km de comprimento; 35 km são explorados em simples aderência, os restantes

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

ANDORINHA FERROVIÁRIA



A primeira vista dá ideia de um fenómeno idêntico aos do Entroncamento... Mas, não. É a vida. É a verdade, é a própria natureza que nos proporciona este quadro do amor de mãe que procura por todos os meios esconder os filhos, assustada pela desumanidade que sentiu durante o voo da sua imigração, procurando este lugar pacífico.

A história é simples:

Na estação de Alfarelos, encontra-se de reserva o furgão n.º 115 que normalmente faz o percurso entre esta estação e Martingança. Pois uma andorinha foi fazer o seu ninho dentro daquele Df, e ali chocar os seus ovos, sem receio do pessoal que, aliás, a trata com todo o carinho.

Para maior admiração, o furgão n.º 115, por vezes, vai a Gaia e aquela andorinha, acompanha a marcha do comboio, enfrentando todos os riscos da marcha e dando o exemplo, ao condutor, de que não deve abandonar o seu posto. E ao Mundo de um magnânimo amor maternal.

JOÃO PEREIRA MANSO RENDEIRO
Factor de 1.ª classe — ALFARELOS

8 km em cremalheira com rampas máximas de 125 %. Graças ao B. V. Z. o afluxo dos turistas não deixou de aumentar em Zermatt, tanto durante a época de verão quer durante o período de inverno.

TURQUIA

Nova ligação directa

Está prevista a construção duma ligação directa, por caminho de ferro, entre a Turquia e a Bulgária, o que levaria à supressão da actual passagem no território grego e diminuiria em 6 horas a duração do trajecto dos comboios internacionais.

U. R. S. S.

Em 1 de Janeiro de 1967 a extensão da rede do Metro de Moscovo atingia 125 km. Nos próximos 15 anos o comprimento da referida rede deverá alcançar 300 km.

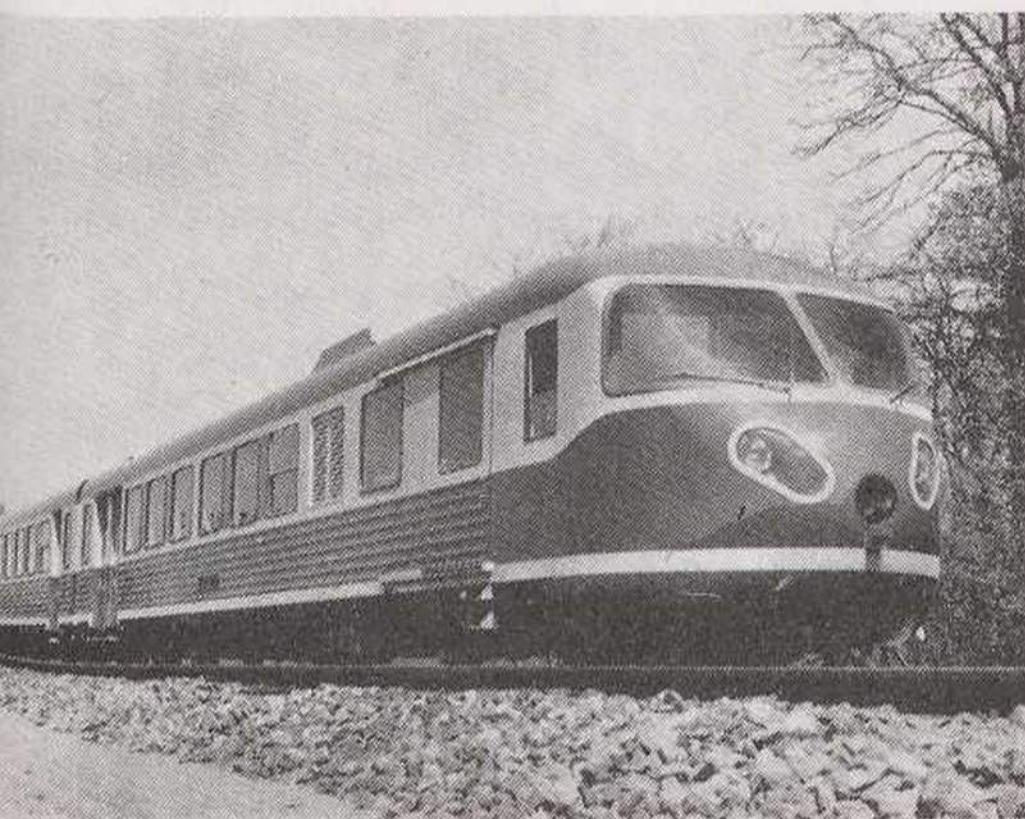
URUGUAI

Um acordo entre o Uruguai e o Brasil foi recentemente estabelecido com vista à criação de uma Comissão conjunta para a cooperação económica e expansão do comércio entre estes dois países.

Para consolidar essa posição, o Brasil ofereceu um crédito de 1,3 milhões de dólares para o reequipamento dos caminhos de ferro do Uruguai.



AUTOMOTORA DE TURBINA DA S. N. C. F.



COM o propósito de se elevarem substancialmente as velocidades comerciais actuais, nas linhas não electrificadas da França, a S. N. C. F. está efectuando presentemente experiências com uma automotora — que reproduzimos ao lado — propulsionada por turbina de concepção aeronáutica.

Este protótipo atingiu, nos ensaios de 13 de Junho findo, entre Les Aubrais e Vierzon, a velocidade de 230 km/h — a mais alta velocidade atingida em França, até ao presente, com uma máquina de motor térmico.

As experiências de linhas prosseguem, entretanto, considerando-se esta primeira unidade automotora de turbina a gás da S. N. C. F. como um verdadeiro banco de ensaios destinado a pôr em prova um novo tipo de propulsão ferroviária.

Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

NOVOS CORPOS GERENTES PARA 1967

Direcção

Efectivos

Presidente — José Joaquim Fernandes Canhão, Agente Comercial Principal, reformado.

1.º Secretário — Olávio da Silva, Contramestre de 2.º, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

2.º Secretário — Fernando Dias Costa, Contramestre de 2.º, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Tesoureiro — Ramiro Luís Rocha, Chefe de 1.º, reformado.

Vogal — Joaquim Pereira Gonçalves, Factor de 1.º, reformado.

Vogal — Augusto Joaquim Rendas, Chefe de Brigada, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Vogal — José Batista de Oliveira, Torneiro de 2.º, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Suplentes

Manuel José Faustino, Contramestre de 2.º, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Valdemar da Silva Quaresma, Chefe de Escritório, Administração.

Basílio Pimenta Velhinho, Inspector de Trens e Revisão, reformado.

Assembleia Geral

Presidente — Joaquim da Silva Simplício Júnior, Chefe de Circunscrição, reformado.

Vice-Presidente — Ezequiel da Costa Cavaco, Adido Técnico, reformado.

1.º Secretário — Joaquim José Guilherme, Contramestre de 1.º, reformado.

2.º Secretário — Tito J. Soares Lopes, Chefe de Secção (Escritórios) Administração.

Conselho Fiscal

Presidente — António Cláudio Pereira, Chefe de Escritório, Administração.

Secretário — Ricardo Correia Júnior, Chefe de Brigada, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Relator — José de Matos Serras, Chefe de Secção, Direcção-Geral.

Junta Consultiva

Presidente — Lopo de Aguiar Viana, Agente Técnico de Engenharia Principal, Exploração.

Secretário — Fernando Sanchez Lopes, Chefe de Escritório, Exploração.

Relator — Joaquim António Oliveira da Silva, Agente de Tráfego de 1.º, reformado.

Vogal — Virgílio da Conceição Ruas, Chefe de Brigada, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Vogal — Mário Mendonça, Encarregado Geral de Obras, Via e Obras.

NOBRE GESTO!

Acto de abnegação



É com a maior satisfação que damos nota do procedimento altruista assumido pelo nosso assinante sr. Anacleto da Encarnação de Abreu Tapadinhas, revisor de bilhetes principal, de Lisboa-Rossio.

Em carta que nos dirigiu, aquele colega diz que está inscrito como dador de sangue há mais de 15 anos, já tendo feito cerca de 120 doações, num total de quase 30 litros do precioso elemento indispensável à vida. Acrescenta que está disposto a ceder o seu sangue sempre que qualquer ferroviário ou pessoa de família dele necessitem.

Pede-nos ainda, para tornarmos público o seu desejo de oferecer os olhos a qualquer ferroviário ou pessoa de família — ou mesmo a um estranho —, no caso de, aquando do seu falecimento, já funcionar no País um «Banco de Olhos».

DESPEDIDAS

António Augusto Matta, chefe de estação de 2.ª classe, ao passar à situação de reforma a partir de 1 de Maio findo, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* — revista de que é assinante desde o seu número primeiro — agradecer a todos os seus superiores as amabilidades que lhe foram dispensadas no decurso de quase meio século de vida ferroviária. Aproveita ainda o ensejo para se despedir de todos os colegas e subordinados, em especial do pessoal da Região Centro, com quem privou mais de perto.

— ★ —

José Nunes Clemente, chefe de maquinistas do depósito de Campolide, ao passar à situação de reforma após 41 anos de serviço, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* despedir-se dos seus superiores e colegas, a todos agradecendo as atenções e colaboração que lhe dispensaram durante a sua carreira de ferroviário.

Não têm sido poucos os actos corajosos praticados pelos empregados do caminho de ferro, oferecendo como holocausto a sua vida para salvar outras vidas assim como os interesses da Companhia que servem, fervorosos apaixonados pelo Caminho de Ferro, sem outra pretensão de que não seja a de bem servir a causa que abraçaram para ganhar o pão nosso de cada dia que com as suas almas simples, sobreponem aos seus interesses pessoais e familiares.

Acaba de se produzir um acidente de consequências fatais que ceifou a vida de um humilde serventuário que com coragem e abnegação arriscou a vida para salvar outras que, sem se aperceberem do perigo, viajavam despreocupadamente confiantes na pericia do pessoal ferroviário. O caso conta-se em poucas palavras.

No dia 21 de Abril findo saiu da estação do Rossio às 10 horas e 35 minutos, com destino a Figueira da Foz, uma automotora com passageiros.

Em Campolide andavam vários trabalhadores na reparação da linha por onde devia passar aquela circulação. O encarregado dos trabalhos tomou as necessárias precauções para o pessoal se afastar da linha.

Do pessoal que estava a aguardar a passagem do veículo encontrava-se o eventual de via Francisco da Graça, de 44 anos de idade, que verificou estar atravessada na linha, deixada por esquecimento, uma alavanca de ferro. Prevendo uma catástrofe iminente, por a automotora se aproximar do local, instintivamente se lançou a retirar a alavanca no intuito de evitar um acidente de consequências imprevisíveis. Resultou ter sido colhido pela automotora e arrastado a uma distância de 50 metros, sofrendo morte instantânea.

Este acto sublime de abnegação e de desprezo pela própria vida, para salvar a dos seus semelhantes, toca a sensibilidade de quantos tiveram conhecimento da coragem deste humilde e honrado operário, que muito chorado será pela sua esposa e filhos.

A pedido dos seus familiares a Companhia transportou o féretro para a estação de Fratel, que serve a terra da sua naturalidade — Montes do Duque.

Cooperativa «O Lar Ferroviário»

A Cooperativa de Construção «O Lar Ferroviário», constituída por um grupo dedicado de ferroviários e organizada para benefício dos ferroviários seus associados — cuja acção, como por diversas vezes nos temos referido, se caracteriza por uma frutuosa actividade no plano de distribuição de habitações — publicou recentemente o seu Relatório e Contas da Gerência do exercício de 1966, de contexto muito animador.

Nele se consignou um voto de louvor e de agradecimento ao *Boletim da C. P.* — amabilidade a que penhoradamente ficamos gratos.



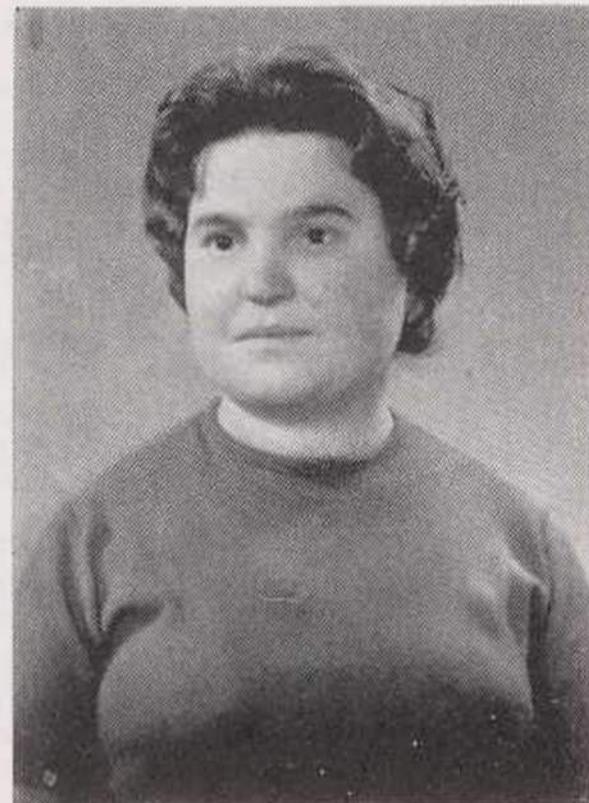
Guarda de P. N.

Maria Celeste Fernandes Rodrigues

Nos termos do n.º 1 do art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o Departamento da Via e Obras louvou a guarda de P. N. de 3.ª classe, Maria Celeste Fernandes Rodrigues, pertencente ao distrito n.º 327.

O louvor foi consignado em atenção ao esforço, dedicação e altruísmo de que aquela funcionária da Companhia deu provas no dia 1 de Setembro do ano findo, ao manifestar-se incêndio em terrenos anexos à P. N. do km 184,721 do ramal de Cáceres, o qual atingiu a sua residência, havendo necessidade de organizar um comboio de socorro na estação de Torre das Vargens.

Sabendo que numa outra casa prestes a ser envolvida pelas chamas se encontrava sózinha uma criança de tenra idade, aquela guarda de P. N. não hesitou em arrombar a porta da referida habitação, conseguindo assim, com risco da própria vida, salvar a criança.



Circuitos turísticos PORTO - SALAMANCA

O Conselho de Administração, por proposta do Director da Exploração aprovou um voto de louvor aos srs. Agente Técnico Américo Costa e Inspector de Receitas António Rodrigues Coutinho, da Região Norte, pelos diligentes esforços que despenderam para o bom êxito da viagem inaugural dos circuitos turísticos Porto - Salamanca.

— ★ —

Comité Internacional dos Transportes por Caminhos de Ferro - C.I.T.

Foi presente ao Conselho uma carta do presidente do Comité Internacional dos Transportes por Caminhos de Ferro, agradecendo a colaboração prestada aos seus participantes e suas famílias, quando da reunião daquele Comité em Lisboa, de 31 de Maio a 5 de Junho. Nessa carta em que aquele Comité manifesta a sua gratidão pela hospitalidade dispensada, é pedido para se transmitir à Câmara Municipal de Lisboa, à Sociedade «Estoril», ao Comissariado do Turismo e ao Instituto do Vinho do



Extensão do disposto na Cláusula 81.º do A. C. T. ao pessoal de oficinas

O Conselho de Administração decidiu tornar extensivo a todo o pessoal oficinal da Companhia a atribuição de compensação pecuniária até aqui sómente prevista para os operários do Departamento do Material e Oficinas quando chamados a orientar o trabalho de equipas destinadas a executar determinadas tarefas.

Boletim da C. P.

Do sr. eng. José Albino Machado Vaz, ilustre Ministro das Obras Públicas — que nos quadros da C. P. ocupava o destacado cargo de Consultor Técnico da Companhia — recebemos um amável cartão de agradecimento pela notícia que publicámos, no nosso número de Maio pretérito, sobre a sua nomeação ministerial.

POSTO DE ABASTECIMENTO SHELL DE SANTA APOLÓNIA

Desconto a ferroviários

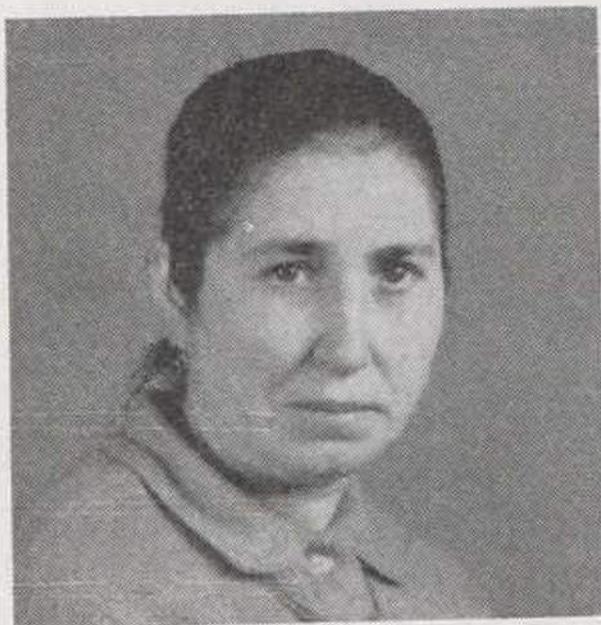
Comunica-nos o proprietário do Posto de Abastecimento Shell, da Avenida Infante D. Henrique (Santa Apolónia) que aquele Posto concederá o desconto de 15 % nas vendas de óleos e lubrificantes a todos os ferroviários da C. P. que apresentem o seu cartão de identidade da Companhia.

Agradecemos em nome dos interessados a gentil distinção conferida à classe ferroviária.

Porto os seus maiores agradecimentos pelas atenções recebidas que são tornadas extensivas aos membros da delegação portuguesa, srs. drs. António de Oliveira Monteiro, Rogério Torroais Valente e José Gonçalves de Pina assim como aos seus colaboradores srs. dr. Élio Augusto Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia e Agente de Tráfego José de Castro Bizarro.

O Conselho tomou conhecimento, em sessão de 22 de Junho, resolvendo, também, que se dê conhecimento pessoal às entidades indicadas e aos funcionários citados.

IN MEMORIAM



*Alcina
Teixeira,
guarda de P. N.
em Novelas, Pe-
nafiel, pereceu
ao serviço para
salvar uma vida*

No cumprimento da sua missão de vigilância, morreu horrorosamente trucidada por um comboio, vítima de valoroso acto de abnegação e de sacrifício pelo próximo, uma humilde mas corajosa guarda de passagem de nível: Alcina Vieira Teixeira, de 41 anos de idade, natural de Aliviada, Marco de Canaveses—que desde 1948 prestava serviço na Companhia, como guarda suplementar até 1955 e posteriormente como guarda de P. N. de 1.ª classe.

O acto heróico ocorrido em 11 de Maio pretérito, que lhe valeu o sacrifício da vida para salvar outra vida, causou a maior emoção na Companhia, particularmente na Região Norte. Veio assinalado em todos os jornais, com o destaque merecido:

PENAFIEL, 11 — Deu-se hoje um grave desastre na linha do caminho de ferro, em Novelas, próximo da estação, que causou a morte a uma pobre mulher que se encontrava no desempenho do seu serviço de guarda da linha às cancelas ali existentes.

Foi um verdadeiro acto de abnegação ao correr em auxílio de outrem para tentar salvar de uma morte certa uma pobre velha.

O drama comoveu profundamente todos os habitantes de Novelas e desta cidade, dadas as circunstâncias em que se deu.

Pelas 9,15 horas de hoje à aproximação do comboio correio do Douro, vindo do Porto, a guarda da passagem de nível existente antes da estação encontrava-se no seu posto como é costume. No momento em que a locomotiva avançava, uma pobre mulher, sem qualquer precaução, transpôs a pequena cancela e passando pela guarda da linha, atravessava a via descuidadamente; a pobre e infeliz guarda ao verificar a horrível tragédia que se desenrolava a seus olhos, correu para a mulher e gritando, empurrou-a para o outro lado, salvando-a de uma morte certa! Entretanto este acto de coragem e de abnegação fazia com que a pobre guarda fosse apanhada em cheio pela pesada locomotiva que a trucidou, arrastando-a uns metros para além, fracturando-lhe o crânio, trucidando-lhe os membros inferiores, e dando-lhe morte instantânea.

A guarda da linha de nome Alcina Vieira Teixeira, de 41 anos, feitos no dia 2 deste mês, casada com um ferroviário, que está a trabalhar na electrificação da linha em Campanhã, tinha dois filhos, sendo um deles estudante do Liceu Alexandre Herculano e uma rapariga que se encontrava em casa. A abnegada mulher era natural de

Previdencia dos Ferroviários de Portugal

(ASSOCIAÇÃO DE SOCORROS MÚTUOS)

Corpos Gerentes para 1967

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

Presidente	— Eng. Corsinio Duarte Rocha Ferreira
Vice-Presidente	— Alfredo Júlio dos Santos
1.º Secretário	— Armando da Conceição Ferreira
2.º Secretário	— António Teixeira de Barros
Vice-1.º Secretário	— Abílio Alves da Costa Braga
Vice-2.º Secretário	— Francisco Fernando Marçal

DIRECÇÃO — Efectivos

Presidente	— Joaquim Moreira Vinhas
Secretário	— Armando Rodrigues Vinagre
Tesoureiro	— Alberto Ferreira da Silva
Vogal	— Vitorino Gaspar Vieira
Vogal	— Emídio Sabino Couceiro Araújo
Vogal	— Francisco Monteiro
Vogal	— José Fortunato Morão Caldeira

DIRECÇÃO — Substitutos

Presidente	— José Júlio Gouveia
Secretário	— José Cortez Magalhães Barros Lopes
Tesoureiro	— José Bento Duarte
Vogal	— Américo Gomes
Vogal	— José Rodrigues de Sá
Vogal	— José Rodrigues Maia Nabais
Vogal	— José Teixeira Andrade

CONSELHO FISCAL — Efectivos

Presidente	— Eduardo da Costa Gaspar
Secretário	— Ricardo Júlio de Almeida
Relator	— Amadeu Augusto Soares

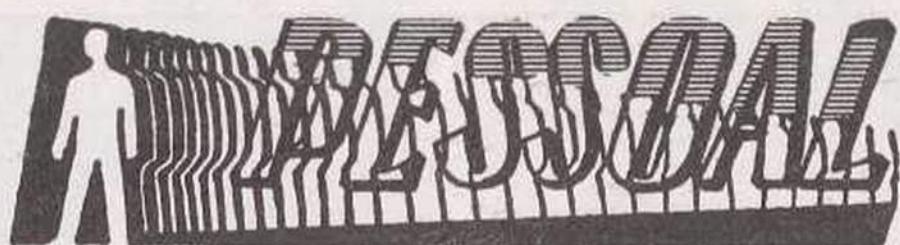
CONSELHO FISCAL — Substitutos

Presidente	— Luís Pinto Vilela
Secretário	— Maurício Teixeira
Relator	— Manuel Joaquim Vaz

Marco de Canaveses e encontrava-se neste serviço, em Penafiel, há 4 anos, sendo cumpliciosa e muito estimada.

É longo o sudário do Caminho de Ferro e a lista dos que pereceram ao serviço do público. O extraordinário acto desta guarda de P. N. vai acrescentar-se-lhe e ficará a assinalar, no historial da nossa via férrea, o espírito de sacrifício, a consciência do dever, o esforço pessoal do ferroviário na sua alta missão de garantir a segurança das circulações, de acautelar pessoas e bens que lhes são confiados—por forma a que o comboio seja, como é, o transporte mais seguro da Nação.

O Boletim da C. P. ao dar esta triste notícia—mas de tão excepcional valor—presta homenagem à guarda Alcina Vieira Teixeira, inscrevendo-lhe o seu nome nesta página com repassada saudade e profundo respeito pelo seu sacrifício máximo.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho corrente

A Engenheiros principais — os Engenheiros de 1.ª classe, Tiago Augusto Moura Ferreira, Ernesto Maria Salvado e Francisco Pinto Ribeiro Bernardo.

A Engenheiros de 1.ª classe — os Engenheiros de 2.ª classe, Silvério de Moncada Alpoim de Sousa Mendes, José Luís Pinto Tavares da Silva, Luís Manuel Lopes de Faria Areias, Joaquim Subtil de Carvalho Costa, Delfim Alexandre Barquinha Alves Dias Torres, António Pessoa dos Santos Carvalho e Vítor Guilherme Rosa Biscaia.

A Economista de 1.ª classe — o Economista de 2.ª classe, dr. António dos Reis Martins.

A Engenheiros de 2.ª classe — os Engenheiros de 3.ª classe, Alfredo de Sousa Costa, José Luís Batalha Jardim, José Carlos de Oliveira Pereira, Emídio José Assis Barbosa, Manuel Augusto Lopes, António Leite Simões do Rosário, Carlos Henrique Guimarães Lencastre da Mota e Luís Alda Leão Ferreira Alves.

A Economista de 2.ª classe — o Economista de 3.ª classe, dr. Tomás de Aquino Jorge da Silva.

A Encarregado de armazém de viveres — o Subencarregado, Jorge Luís França.

A Subencarregado de armazém de viveres — o Caixeiro principal, Alberto Maria Tavares.

A Caixeiro principal — o Caixeiro de 1.ª classe, Rufino Borrela do Adro.

A Caixeiros de 1.ª classe — os Caixeiros de 2.ª classe, Lúcio Pimentel Fernandes e Rui Martins Marujo.

A Caixeiros de 2.ª classe — os Caixeiros de 3.ª classe, Vergílio António Palminha e José Barreto da Silva.

A Continuos de 1.ª classe — os Continuos de 2.ª classe, Artur Delgado, Francisco Manuel Júlio e João Alfaia Figueiredo.

A Continuos de 2.ª classe — o Servente de 2.ª classe, António Rui Costa; e os Serventes de 3.ª classe, António da Silva e António dos Santos Torres.

A Subinspector do material circulante — o Fiscal da revisão de material, Adriano Augusto Moreira.

A Fiscais da revisão de material — os Revisores de material de 1.ª classe, Emílio Joaquim Cardoso e José Martins de Miranda.

A Revisores de material de 2.ª classe — os Revisores de material de 3.ª classe, Manuel Gomes Marques, João Nogueira Roque, José Luís Carvalho, António Moreira de Sousa, José Casimiro Gomes e Rodrigo de Sousa Coelho.

A Revisores de material de 3.ª classe — os Ajudantes de revisores de material, António Ribeiro, Manuel Carlos Monteiro, José Pereira, António Simões Pinto, Manuel António Cordeiro e Abílio Pinto Ribeiro.

A Ajudantes de revisores de material — os Serventes de 2.ª classe, António Rodrigues Ferreira, António Silvério Ratinho, Ermelindo Esteves Diniz, José da Cruz Vilela, Adriano da Silva Trindade, Júlio dos Ramos Cavaco e Manuel Joaquim Correia; e o Servente de 3.ª classe, José António Correia.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, José dos Reis Martins Ferreira, Amílcar Martins, Rogério da Cruz Louro, Fernando Cabrita Rita, João Pires Mendes, José Galego Saladinha, José Augusto Ribeiro, António Gonçalves Vieira Magalhães, Francisco Silvestre, Hipólito Agostinho Martins, Manuel António Rebocho, João Dias Margarido, António da Palma Figueira, António Joaquim Pinto, José Gregório Martins, António Hilário dos Santos, Laurindo Morais Henriques, Augusto da Silva Barradas, Manuel António, Amadeu de Magalhães Aguiar, Josué Augusto Madeira Gomes, Francisco dos Ramos Telo Moreira, Mário Velez Casaca e Alexandre Pereira de Lima.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Augusto Pinto Rodrigues, Joaquim de Sousa, Francisco José Pereira, Mário da Silva Cardoso, Luís Augusto Martins, Carlos Duarte, Floriano Rafael Coelho, Joaquim Braz Cerdinho, Casimiro de Oliveira, António Maria Dias dos Santos e Manuel Joaquim Madeira.

A Assentadores de 1.ª classe — os Assentadores de 2.ª classe, Manuel Mendes Pereira, Eduardo Bernardo, Ilídio Pinto Gonçalves, Francisco Gonçalves dos Santos, José Mário Mateus, António Cardoso Monteiro, Francisco São Pedro Lopes, António Pinto de Queiroz, Américo Nascimento Pereira, Graciano José da Silva Recto, Joaquim Fernandes, José Miguel Rosado Caixas, Joaquim Belo Zacarias, Manuel Valente da Costa, Bernardino José Lopes, Joaquim Ferreira da Silva, Salustiano Maria Constança, Norberto Dolores, Manuel Cardoso, Valdemiro Rodrigues Costa, José Tarrafa Pereira Gaspar, Custódio Sousa Martins, José Simões Bogalho Mendes, José Pitacas Grossinho, Manuel Martinho Duarte, Joaquim Pereira de Lima, Manuel Alegria Serrano Miranda, José Paraíso de Oliveira, Augusto Pedro de Oliveira e António Leitão Marques.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Flondório Soares, Albino Ribeiro, António Monteiro, Domingos Monteiro e José Baldaia*, operários de 4.^a classe e *Manuel Delfim de Mesquita*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.^a Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Ferreira da Costa*, chefe de distrito, *José Rodrigues de Araújo* e *Serafim da Encarnação Lopes*, assentadores de 2.^a classe e *António de Figueiredo*, eventual (via) — elogiados, respectivamente, pelas providências tomadas e pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 39,800 — Dão, quando se encontravam de folga ; *António Semedo Pereira*, servente de 1.^a classe e *António Gomes*, servente de 3.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.^a Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *César Augusto Abalada Lebreiro*, chefe de distrito, *Lourenço Gomes*, subchefe de distrito, *Joaquim de Sousa Oliveira*, *Manuel Monteiro* e *Eduardo Pereira Ferraz*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 72,840 — Douro, quando estavam de folga ; e *Joaquim Pereira de Lima*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 318,450 — Norte, em dia de feriado nacional.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Fernando Ribeiro da Silva*, chefe de distrito e *Vicente Soares*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, na linha n.^o 1 da estação de Monção ; estavam no gozo de semana inglesa e dirigiram-se de bicicleta ao local da ocorrência ; *António Vieira Teixeira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação demonstrada e providências tomadas para a desobstrução da via, ao Km 44,700 — Douro ; *José Rodrigues Caldeira*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 162,470 — Beira Baixa, quando estava de folga ; *José Pereira*, ajudante de revisor de material — ao passar revisão interior à composição do comboio n.^o 326 encontrou numa das carruagens uma bolsa de senhora contendo a quantia de 1087\$00, que entregou ao chefe da estação de Gaia ; e *Tiago Figueiredo Raimundo*, servente de 3.^a classe — encontrou no recinto da oficina de vagões do Entroncamento um relógio de pulso, no valor de 400\$00, de que fez imediata entrega ao contramestre daquela oficina.