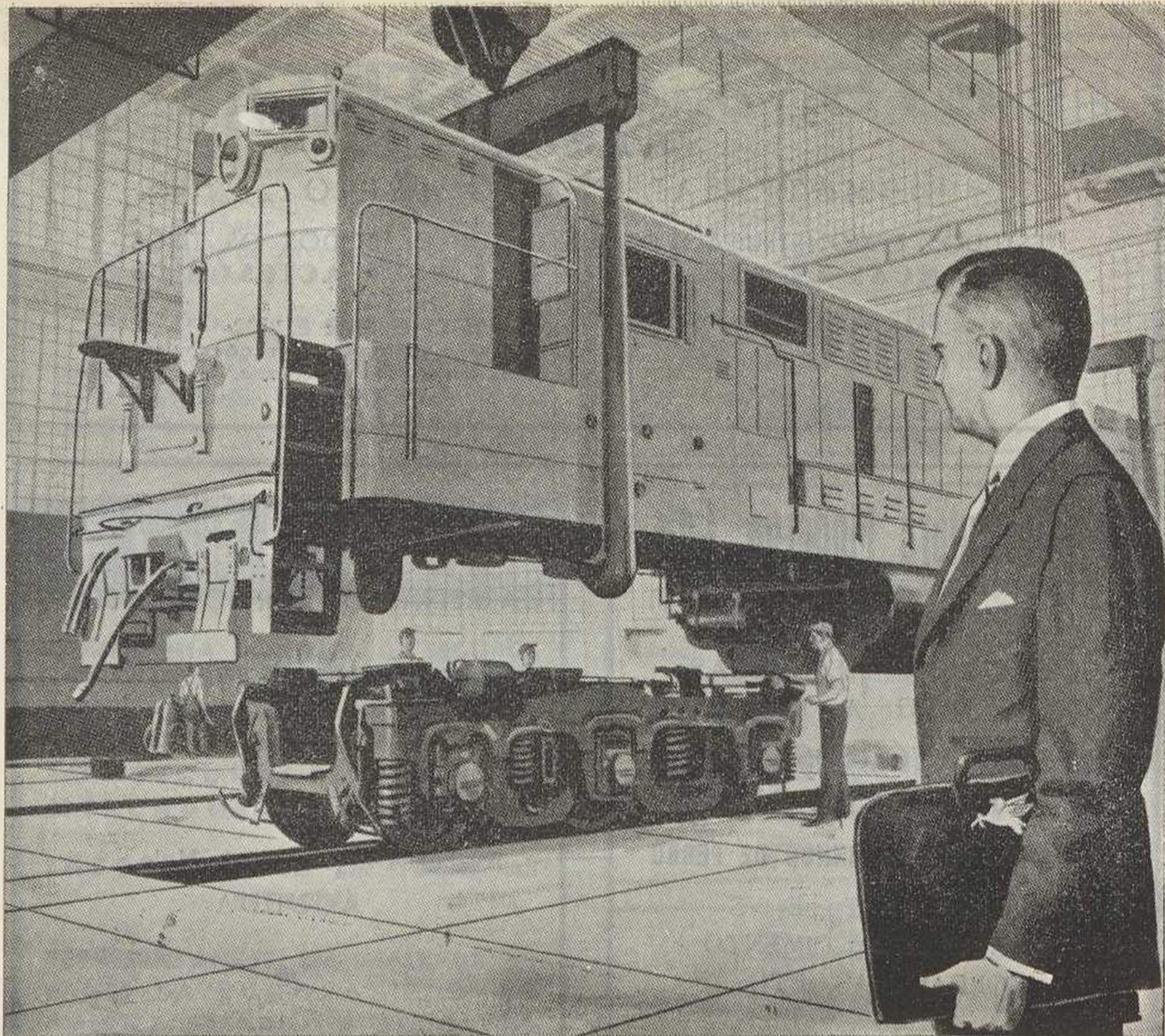




BOLETIM DA C.P.

UMERO 393

MARÇO DE 1962



1.600 CONTOS DE ECONOMIAS NUM SÓ ANO!

Em 1949, a grande organização americana Fairbanks, Morse & C^o, decidiu estabelecer nas suas fábricas um Plano Mobil de Lubrificação Racional. Esta decisão tem sido plenamente justificada pela contribuição directa nos lucros da companhia.

Materializando: No primeiro ano, após a adopção do Plano Mobil na fábrica da organização, em Beloit, Wisconsin, os números mostraram que o custo de manutenção de maquinaria foi reduzido em 26,3%, o equivalente a 1.600 contos. Na

verdade, os dirigentes da fábrica e os engenheiros da Mobil têm tido uma colaboração tão eficiente que, nove anos mais tarde, o Plano apresenta benefícios contínuos, dando como resultado serem actualmente os custos de manutenção 49% inferiores aos que existiam antes de o Plano ser adoptado.

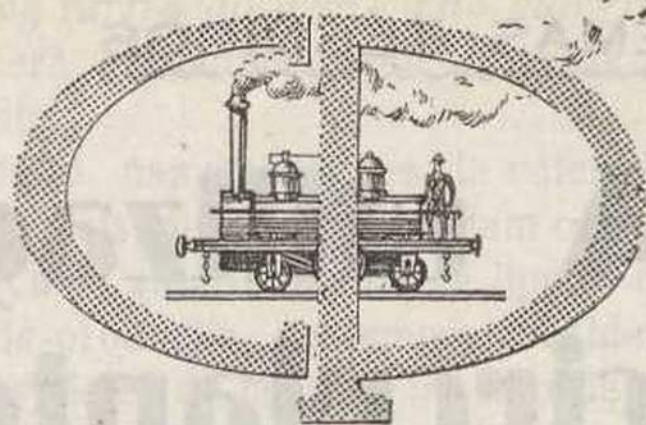
Em dinheiro, estas economias anuais são duas vezes superiores ao custo dos óleos lubrificantes consumidos pela fábrica.



GARANTIA DE ALTA QUALIDADE

Mobil Oil Portuguesa

Boletim da



N.º 393 ■ MARÇO 1962 ■ ANO XXXIV ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

UMA CURIOSIDADE FERROVIÁRIA



A célebre «Ferradura de Cavalo», uma das maiores e mais típicas curiosidades do caminho de ferro estadunidense da «Southern Pacific», no Texas Ocidental. Com 4 kms de extensão, a «Ferradura» foi construída em 1881 para permitir vencer, aos comboios da época, uma rampa de 6 mm. — e também para regalo de turistas...

Decorridos mais de 80 anos, a «Southern Pacific» tenciona agora suprimir a grande curva — o que lhe permitirá fazer subir a velocidade das circulações de 48 para 120 km/horários!

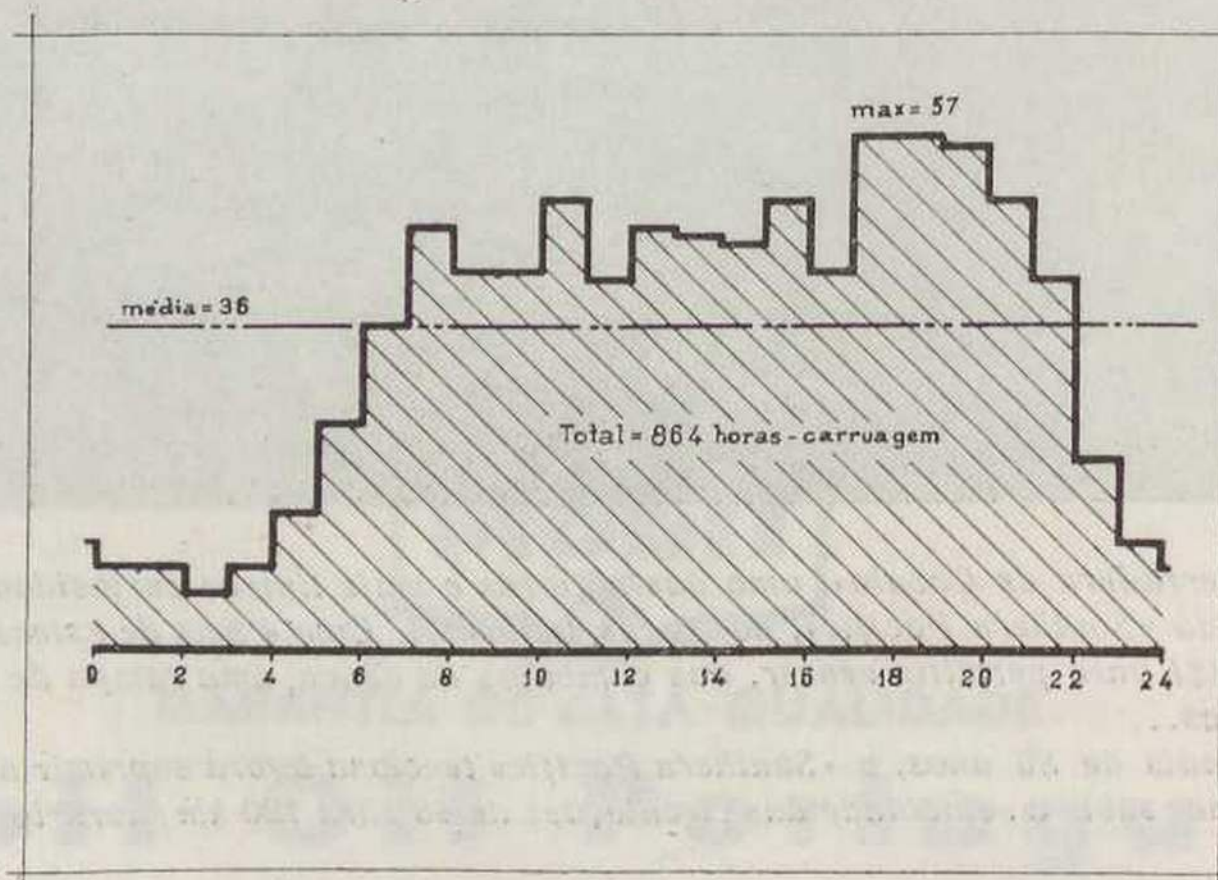
A utilização do material circulante de passageiros

Pelo Eng.º F. ALMEIDA e CASTRO

O aproveitamento útil de um parque de carruagens não pode separar-se da conveniência fundamental do passageiro, isto é, da necessidade que este tem de se deslocar entre determinados pontos a determinadas horas do dia. Isto não acontece só nos serviços de tranvias suburbanos, onde a elevada concentração da intensidade do tráfego em certos períodos deu lugar às chamadas horas de «ponta»; também nos serviços interurbanos a distâncias médias e longas se verifica uma acentuada preferência do viajante pelas horas do dia e, dentro destas, pelas que lhe possibilitem a deslocação sem incompatibilidade com o seu horário de trabalho.

Veja-se, a título de exemplo, o que sucede numa das nossas Zonas, representado no gráfico abaixo. Este representa o número de carruagens *efectivamente ocupadas em serviço comercial regular* através das 24 horas de um dia útil, não incluindo nem tranvias nem outros serviços ónibus a distâncias correspondendo a menos de 2 horas de viagem.

Nota-se imediatamente um importante contraste entre a intensa utilização do parque das 6 às 22 horas, e o seu quase total desaproveitamento nas horas chamadas «mortas». Daqui resultam inconvenientes sérios para a exploração, pois a empresa é obrigada a sustentar em funcionamento um número de carruagens relativamente elevado, grande parte do qual não é utilizado nas tais horas «mortas». Assim, se a quantidade de passageiros a transportar num dia fosse o único factor a atender, não se importando estes com a hora a que fossem transportados, verifica-se que bastaria, teoricamente, ter em serviço 36 carruagens (altura de um rectângulo de área igual à tracejada). Como porém assim não sucede, nota-se que há necessidade de dispor de 57 carruagens em serviço simultâneo das 17 às 19 horas e apenas menos uma das 19 às 20 horas. Outras hipóteses se poderiam pôr, como, por exemplo, notar que bastariam 50 carruagens se os passageiros que normalmente viajam entre as 17 e as 20 horas «acedessem» a transferir a sua



deslocação para depois das 21 horas, etc. etc. — Por outro lado, o parque não pode ser rigorosamente igual ao máximo número de veículos simultaneamente em serviço — pois há que dispor de reservas para reparações, limpeza, reforço de composições em caso de afluência anormal e contar ainda com o facto evidente de que ter uma carruagem disponível em Monção não significa que a essa mesma hora ela possa ser utilizada em Braga ou na Régua. Assim, na realidade, o parque necessário para assegurar o serviço a que se refere o gráfico anterior é de 90 carruagens, a que corresponde uma utilização-média de $\frac{36}{90} = 40\%$, que parece fraca, mas que efectivamente é indispensável para permitir uma utilização nas horas de «ponta» que é de $\frac{57}{90} = 63\%$, número este já bastante bom, mas infelizmente apenas momentâneo. Caso idêntico se verifica quanto às locomotivas que asseguram estes serviços.

Destas observações poderá concluir-se, portanto, que as exigências do serviço de passageiros impõem às empresas ferroviárias a obrigação de manter grandes parques de material circulante para realizar coeficientes médios de utilização relativamente pequenos. Haveria, pois, grande vantagem para a exploração se fosse possível «regular» o tráfego, isto é, torná-lo mais aproximadamente constante ao longo do dia, vizinho portanto da média obtida. — Esta regularização não é de modo algum viável nos serviços de tranvias suburbanos, pois neste caso as pessoas viajam às horas que são determinadas pelas suas ocupações profissionais e ninguém as convenceria a mudar essas horas. Aliás, foi por se saber isto mesmo que não se incluíram os tranvias no gráfico que acima estudámos.

Quanto aos serviços de médio e longo curso, embora as determinantes não tenham a mesma força, o facto é que o passageiro procurará sempre viajar às horas para ele mais convenientes e não às que o caminho de ferro desejaria que fossem utilizadas. — Sendo assim, que fazer para atenuar esta deficiência crónica? Um remédio, talvez evidente, consistiria na criação para o público, (ou parte dele), da conveniência em viajar às horas «mortas»; tal conveniência, claro, poderia «forçar-se» através da adopção de uma tarifa especial, mais barata, para essas horas. Isso corresponderia, aliás, ao princípio hoje muito

divulgado da *tarifação pelo custo marginal*, que não será descabido explicar, ainda que sucintamente.

Com efeito, nas aplicações de cálculo de custos industriais, quando se estudam os casos em que o custo está intimamente ligado com o volume da produção, costumam considerar-se duas espécies de custos: o custo de produção actual (total dos custos dividido pelo número de unidades produzidas no intervalo considerada) e o *custo marginal* (custo adicional de produzir mais uma unidade além das correspondentes à produção habitual). O segundo é normalmente diferente do primeiro, e compreende-se porquê. Não é certo que, quando se dispõe de um automóvel tanto custa transportar uma pessoa como duas? — Quer isto dizer que o «custo marginal» correspondente ao passageiro é tão pequeno, relativamente ao custo de transporte do condutor só, que o consideramos (e com razão) insignificante; e assim sucederá para qualquer passageiro adicional, até ao limite da lotação do carro. Atingido porém este ponto, se surgir mais um passageiro e houver a obrigação de o transportar, o custo do seu transporte será bastante elevado, pois obrigará a mobilizar mais uma viatura para esse efeito. — Neste último caso, portanto, o «custo marginal» será muito elevado.

Vê-se assim como o «custo marginal» de um transporte pode variar, particularmente em função das disponibilidades de momento. — Sendo assim, compreende-se que custará mais caro à Companhia transportar um passageiro adicional às «horas» de «ponta» do que às «horas mortas», pois nestas últimas os recursos disponíveis são abundantes e não estão plenamente utilizados (carruagens, locomotivas, etc.). É aliás nesta linha de pensamento que se situa a política de algumas empresas de transportes aéreos, estabelecendo tarifas reduzidas para as viagens nocturnas, e até de certas empresas produtoras de energia eléctrica, que fixam tarifas «desencorajantes» para o consumo nas «horas de ponta».

Poderá, contudo, um tal princípio ser adoptado integralmente pelo caminho de ferro? — Se, por um lado, parece que não haveria impedimento, por outro convirá notar uma particularidade importante que, pelo menos quanto ao nosso País, distingue o transporte ferroviário

I Exposição de Flores Espontâneas do Agro Português

Com o patrocínio do Secretariado Nacional da Agricultura e do Secretário Nacional de Informação, a Companhia inaugurou, no passado dia 22 de Fevereiro, no átrio da estação Rossio, uma interessante exposição de flores espontâneas, com predomínio de mimosas, urzes e flor da amendoeira.

O certame, que igualmente teve a colaboração do Instituto Português de Embalagem, apresentava também as taras mais aconselhadas para o transporte ferroviário e aéreo de flores e bem assim os diferentes modos de ornamentação a utilizar no ambiente doméstico.

A realização, a todos os títulos louvável, desta I Exposição — que se fica devendo à incansável iniciativa do Prof. Eng.º André Navarro — visava, sobretudo, chamar a aten-

do realizado pelas grandes companhias de aviação: enquanto que estas ao estabelecerem tarifas reduzidas para as viagens nocturnas procuram essencialmente desviar para o avião uma parte do tráfego de longa distância que normalmente caberia a outros meios de transporte (comboio, barco, etc.), os caminhos de ferro portugueses, dadas as características especiais da sua clientela, não poderão ter essa esperança, a não ser talvez em relação ao automóvel, e decerto em muito pequena escala. — Isto é, se por um lado haveria vantagem em incrementar o tráfego nocturno de passageiros, por outro, se esse incremento só fosse possível de obter à custa da criação de uma tarifa reduzida para este tráfego, ninguém pode garantir que ele não resultaria de um desvio do tráfego diurno já existente e não necessariamente desviado das «horas de ponta». Sendo assim, a aparente vantagem poderia, no conjunto, ser compensada por uma indesejável diminuição de receitas. Uma adequada resposta a esta questão só poderá ser conseguida por meio de uma análise rigorosa de evoluções e tendências, que não cabe, evidentemente, no âmbito deste artigo.

ção do público para a necessidade de se criar um mercado nacional de flores espontâneas susceptível, não só de atender as necessidades de um possível consumo interno, que tanto se justifica, como simultaneamente satisfazer a enorme procura deste género de flores que se verifica, nesta época do ano, nos países setentrionais europeus — designadamente na Suécia, na Noruega e na Dinamarca.

Em próximo número, o «Boletim da C. P. referir-se-á, com particular detalhe, a esta importante exposição — que representa um passo, de excepcional valor, para o desenvolvimento da economia nacional.



Ordem da Direcção-Geral n.º 349

Reformas

Comunica-se que a Direcção das Caixas de Reformas, Pensões e de Previdência dos Ferroviários, interpretando os artigos 5.º e 11.º do Regulamento de 1 de Janeiro de 1927, resolveu que as pensões de reforma concedidas ao abrigo do citado Regulamento comecem a ser abonadas a contar do dia 1 de cada mês, e que igual critério seja aplicado às pensões de reforma concedidas ao abrigo de todos os outros regulamentos.

Nestas circunstâncias, de futuro a reforma normal, qualquer que seja o regulamento ao abrigo do qual o agente se encontre inscrito, somente poderá ser obtida a partir do primeiro dia dum mês posterior ao respectivo pedido, não sendo considerados e não podendo ter seguimento os pedidos formulados no sentido da situação de reforma ser iniciada noutra data.

O Director-Geral da Companhia
Roberto de Espregueira Mendes

O Secretário-Geral da Companhia
António Branco Cabral

Dois cursos de aperfeiçoamento para praticantes de factores em funcionamento na colónia de férias da Praia das Maças

EM frondosa mata sobranceira à Praia das Maças — a uma dezena de quilómetros da estação de Sintra — encontra-se instalada, em local muito aprazível, uma das Colónias de Férias da C. P. onde, em período estival, passam as suas férias, em turnos diversos, numerosos filhos menores de ferroviários de toda a rede da Empresa.

Por iniciativa do sr. Eng.º Júlio dos Santos, Chefe da Divisão da Exploração — ini-

Convirá, desde já, dizer-se que antes do seu internamento na Colónia de Férias, os alunos praticantes de factores foram submetidos, nos primeiros 6 meses da sua instrução, a 3 pontos de frequência, na Escola Central, tendo igualmente tido contacto com 30 estações diferentes para a necessária identificação com o serviço ferroviário. E nos 7.º e 8.º meses da sua prática já exerceram serviços na Empresa, sob sua responsabilidade directa.

✱

Grupo de alunos, com os seus
instrutores, aguardando os
visitantes

✱



ciativa que encontrou da parte da Administração, em especial do sr. Eng.º António da Costa Macedo, o mais pronto acolhimento — resolveu a C. P. promover a concentração naquela Colónia de Férias, nos meses de Fevereiro a Março, de dois cursos de praticantes de factores, em número total de 180 alunos, oriundos dos mais diversos pontos do País e ali sujeitá-los a uma instrução intensa com vista a obter os melhores resultados na sua aprendizagem.

Um vasto programa de conferências, visitas de estudo e lições, versando temas de circulações de comboios, novas técnicas de sinalização, serviços de contabilidade das estações, coordenação de matérias dispersas, noções sobre prospecção de tráfego e relações com o público — foi elaborado e ministrado aos alunos neste seu 9.º mês de prática. Marginalmente, um ciclo de exhibições de filmes e documentários culturais, sobre produtividade e segurança no trabalho, comple-

✱

Os srs. Engs. Costa Macedo, Júlio Santos, General Frederico Vilar e Espregueira Mendes, foram acolhidos, à entrada da Colónia, com aplausos dos alunos

✱



taram a matéria dos cursos — que estão merecendo dos praticantes o maior aproveitamento.

As matérias versadas, repartidas por 3 turmas de 30 alunos cada, são distribuídas por 7 grupos seguintes: 1.º — Livro 2, anexos e Regulamento de sinais; 2.º — Instruções técnicas; 3.º — Tarifas e Taxas; 4.º — E 11, anexo e confecção de contas correntes; 5.º — EE 1, 2, 4, 5, 12 e 15; 6.º — Confecção de partes diárias e modelo M e 7.º — Português e Etiqueta. As aulas diárias abrangem um período útil das 8 às 12 horas e das 14 às 17, havendo ainda aos domingos de manhã visitas à linha electrificada de Sintra para estudo desenvolvido das instalações e sistemas de sinalizações Siemens e Jeumont.

Têm sido de facto muito proveitosos os resultados: a concentração dos futuros facto-

res em local tranquilo, propício ao estudo, permitindo-lhes uma maior aplicação, proporciona igualmente à Companhia unificar a forma de ensino, facultada pelos mais qualificados instrutores para o efeito superiormente designados.

Procurou-se assim — e muito bem — que a arte de ensinar se amoldasse às realidades hodiernas, abandonando-se sobretudo a penosa aprendizagem de há meio século — aliás verificada nos mais variados sectores de ensino do País — em que decorar e repetir a lição marcada, vírgula por vírgula, era a meta a atingir — sistema condenável que não podia, de forma alguma, corresponder ao caminho da sabedoria pretendida.

Os métodos de ensino aplicados aos praticantes de factor, misto de ensino conservador e de prospecção objectiva — têm permitido



✱

Durante a visita a uma das aulas

✱



O instrutor Dr. José Farinha explica aos visitantes a orgânica dos cursos

obter os mais fecundos resultados, com a espontânea e entusiástica adesão dos alunos àquilo que aprendem.

* * *

A Colónia foi visitada no passado dia 2 de Fevereiro pelos Administradores Srs. General Frederico Vilar e Eng.º Costa Macedo, e pelo Director-Geral Sr. Eng. Espregueira Mendes e Chefe da Divisão da Exploração, Sr. Eng.º Júlio Santos. Acompanhavam-nos os Srs. Eng.º Botelho da Costa, Subchefe do Serviço do Movimento e superintendente da Instrução Profissional da Divisão da Exploração; Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.», Arquitecto Alexandre da Cunha, do

Serviço de Estudos da Via e Obras, Dr. José Farinha, adjunto da Instrução Profissional, e Sr. Martins Baptista, Chefe de Escritório dos Serviços Sociais.

Os visitantes, aguardados à entrada da Colónia pelos instrutores de Serviço, foram acolhidos com aplausos pelos 90 alunos ali internados. Depois de se percorrerem, demoradamente, todas as instalações do recinto — que estavam devidamente adaptadas para o fim em vista, visitaram-se as 3 aulas em funcionamento, assistiu-se a algumas lições e observou-se, atentamente, a exposição de trabalhos dos alunos — bem reveladora dos excelentes resultados obtidos com a realização dos cursos em causa. Finalmente assistiu-se a uma breve passagem de filmes instrutivos.

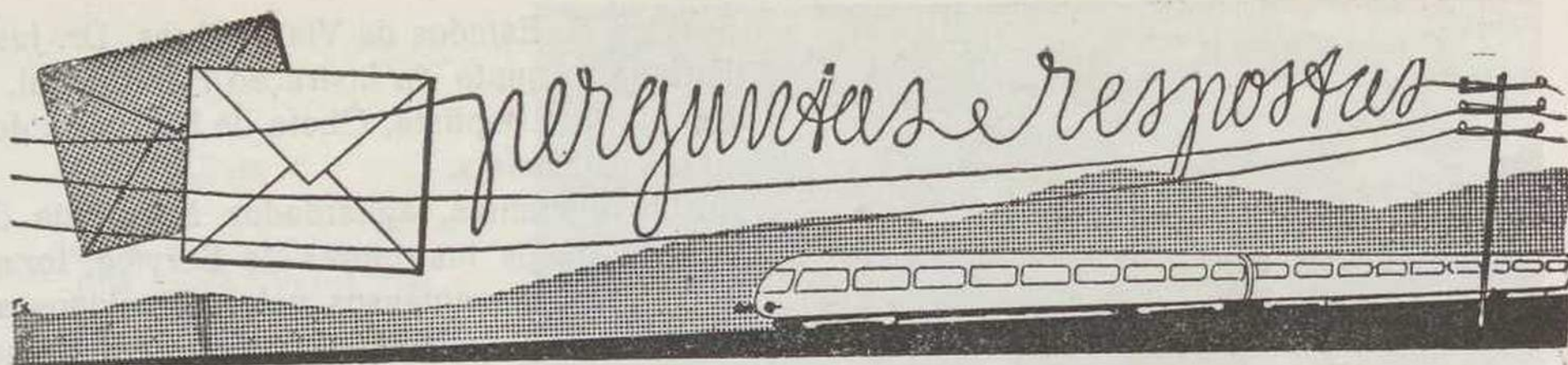
Já no final da visita — que a todos deixou a melhor das impressões — foi oferecido aos visitantes um «beberete». Aos brindes, o sr. General Frederico Vilar — que superintende nos Serviços Sociais da Companhia — agradeceu a visita dos dirigentes ali presentes e manifestou, em termos expressivos, a sua congratulação, como Administrador da Empresa, pelos resultados positivos já tão evidenciados nessa altura, com o funcionamento dos cursos. Felicitou o Director-Geral pelo interesse, particularmente pessoal, que tem posto na valorização profissional dos agentes da Companhia que dirige, tendo tido igualmente palavras de rendido louvor para a acção desenvolvida, no campo instrutivo da C. P., pelo Sr. Eng.º Júlio dos Santos.

✱

Aspecto da visita à exposição de trabalhos

✱





Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2226/Cons. n.º 404-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

P. V. — De Alverca para Aveiro

50 garrações de grés, vazios, utilizados no transporte de ácidos	298 Kg.
saco c/rolhas de madeira (pertencentes dos garrações)	2 »
	<hr/> 300 »

Distância 252 quilómetros

Aviso ao Público B. n.º 322 e

Tarifa Geral 2.ª classe

Garrações — transporte $252 \times \$50 \times 0,30 =$	37\$80
Manutenção $18\$00 \times 0,30 =$	5\$40
Rolhas — transporte $199\$35 \times 0,01 =$	2\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,01 =$	\$18
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
Soma	<hr/> 49\$40

Resposta — Está errado o processo da taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 252 quilómetros

Aviso ao Público B. n.º 322

Preço de transporte $252 \times \$50 \times 0,30 =$	37\$80
Manutenção $18\$00 \times 0,30 =$	5\$40
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Soma	<hr/> 47\$20

Chama-se a atenção do consulente para o disposto na nota n.º 7 da Classificação Geral de Mercadorias.

///

Pergunta n.º 2227/Con. n.º 405-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado G. V.:

De Abrantes para Estremoz

1 cabaz de fruta fresca	80 Kgs.
2 barricas c/azeitona	95 »
1 saco feijão seco	60 »
	<hr/> 235 »

Distância 146 Kms.

Tarifa Especial n.º 1 de G. Velocidade e Tarifa Geral base 5.º c/redução de 40%.

Tarifa Especial n.º 1	$102\$50 \times 0,08 =$	8\$20
	$146 \times \$50 \times 0,10 =$	7\$70
Tarifa Geral	$230\$40 \times 0,06 =$	13\$83
Manutenção	$18\$00 \times 0,06 =$	1\$08
Registo e aviso chegada		4\$00
Arredondamento		\$09
Total		<hr/> 34\$50

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 146 Kms.

Tarifa Geral	Base 6 c/redução 40%	
	» 6.º	
	» 5.º c/redução 40%	
Preços	$177\$00 \times 0,08 =$	14\$16
	$295\$00 \times 0,10 =$	29\$50
	$230\$40 \times 0,06 =$	13\$83
Manutenção	$18\$00 \times 0,24 =$	4\$32
Registo		3\$00
Aviso chegada		1\$00
Arredondamento		\$09
Total		<hr/> 65\$90

Esclarece-se o consulente que, quando uma remessa constar de mercadorias a que corresponda a aplicação da Tarifa Especial n.º 1-g. v. e da Tarifa Geral, toda a remessa deve ser taxada pelos preços da Tarifa Geral, em conformidade com o disposto no § 2.º do Art.º 91.º desta Tarifa.

No caso apresentado, competia convidar-se o expedidor a fazer duas expedições, por desse facto resultar preço mais económico.

Curso de Aperfeiçoamento de Praticantes de Factor

Pelo Eng.º Sub- chefe de Serviço M. BOTELHO DA COSTA

PELA actual organização dos serviços da Companhia, os assuntos referentes à instrução profissional do Pessoal Regional da Divisão da Exploração que, na organização anterior, dependiam de um Serviço, passaram a depender directamente da Divisão, o que permitiu que muitos dos problemas que anteriormente não conseguiam ter resolução ou só muito demoradamente a conseguiam, passassem a tê-la mais eficaz e rapidamente por deles tomarem directamente conhecimento as Instâncias Superiores.

dos praticantes com um curso de aperfeiçoamento destinado a coordenar a instrução recebida nos núcleos e uniformizar os conhecimentos adquiridos, facultando-se ainda aos instruendos um útil convívio de natureza profissional.

Iniciou-se esta nova orientação com o grupo de praticantes de factor admitidos em Maio de 1961, num total de cerca de 200 que, logo após a admissão, foram distribuídos pelos diferentes núcleos de instrução profissional de estação onde receberam as primei-



✱
O instrutor José da Silva
junto de uma das suas turmas
✱

Por este motivo já se conseguiu dar, em parte, efectivação ao plano de instrução profissional que havia sido proposto pelo antigo Serviço de Instrução Profissional e que, embora ainda não efectivado por completo, já bons resultados tem produzido. Assim, mantendo-se embora a rede de núcleos de instrução profissional (de pessoal de estação, de Trens e de Revisão de Bilhetes) que já existia, foi resolvido completar a instrução

ras noções ferroviárias de Exploração, ministradas pelos instrutores dos referidos núcleos.

Para uniformizar, porém, tanto quanto possível, a instrução em todos os núcleos, foram estabelecidas normas que constam da Circular n.º 1131 de 2 de Junho de 1961 e, de acordo com essas normas, foram enviados mensalmente aos instrutores dos núcleos, pontos de treino que permitiram, tanto aos instruendos como aos instrutores, familiari-

✱

Outra das turmas, esta a cargo do instrutor Luís Marques da Silva

✱



zarem-se com o critério que presidia à instrução profissional.

É evidente que, embora os programas de instrução em todos os núcleos fossem iguais e as regras estabelecidas para todos eles os mesmos, o simples facto dos instrutores serem diferentes aconselhava a que, antes de ser dada a prática por terminada, os praticantes fossem concentrados por turnos a fim de que um mesmo grupo de instrutores, convenientemente escolhidos e directamente instruídos pela Divisão, lhes coordenassem e aperfeiçoassem os conhecimentos colhidos nos núcleos de instrução e lhes ministrassem ainda alguns conhecimentos mais especializados tais como, por exemplo, os referentes à exploração das linhas electrificadas; à prevenção de acidentes de trabalho; à forma de lidar com o Público (noções de urbanidade); primeiros socorros a prestar a feridos e doen-

tes antes da chegada do médico e à prospecção de tráfego, estes últimos de grande importância para orientar os futuros agentes graduados de estação sobre as informações que convirá venham a fornecer com oportunidade e segurança aos Serviços Comerciais e do Tráfego por forma a que estes Serviços melhor possam orientar a defesa do tráfego ferroviário das inúmeras formas de concorrência que o prejudicam.

Para se obter esta finalidade foi publicada a Circular da Exploração n.º 1135 de 12 de Agosto de 1961 e, em obediência a ela, e por deliberação do Ex.^{mo} Conselho de Administração, foram os praticantes concentrados na Colónia de Férias da Praia das Maças, convenientemente adaptada para esse fim e aí, em dois turnos de cerca de 92 praticantes cada um, frequentam o curso de aperfeiçoamento ministrado por 4 instrutores convenientes



✱

Uma das turmas de praticantes de factores, com o instrutor Manuel Martins Pombo

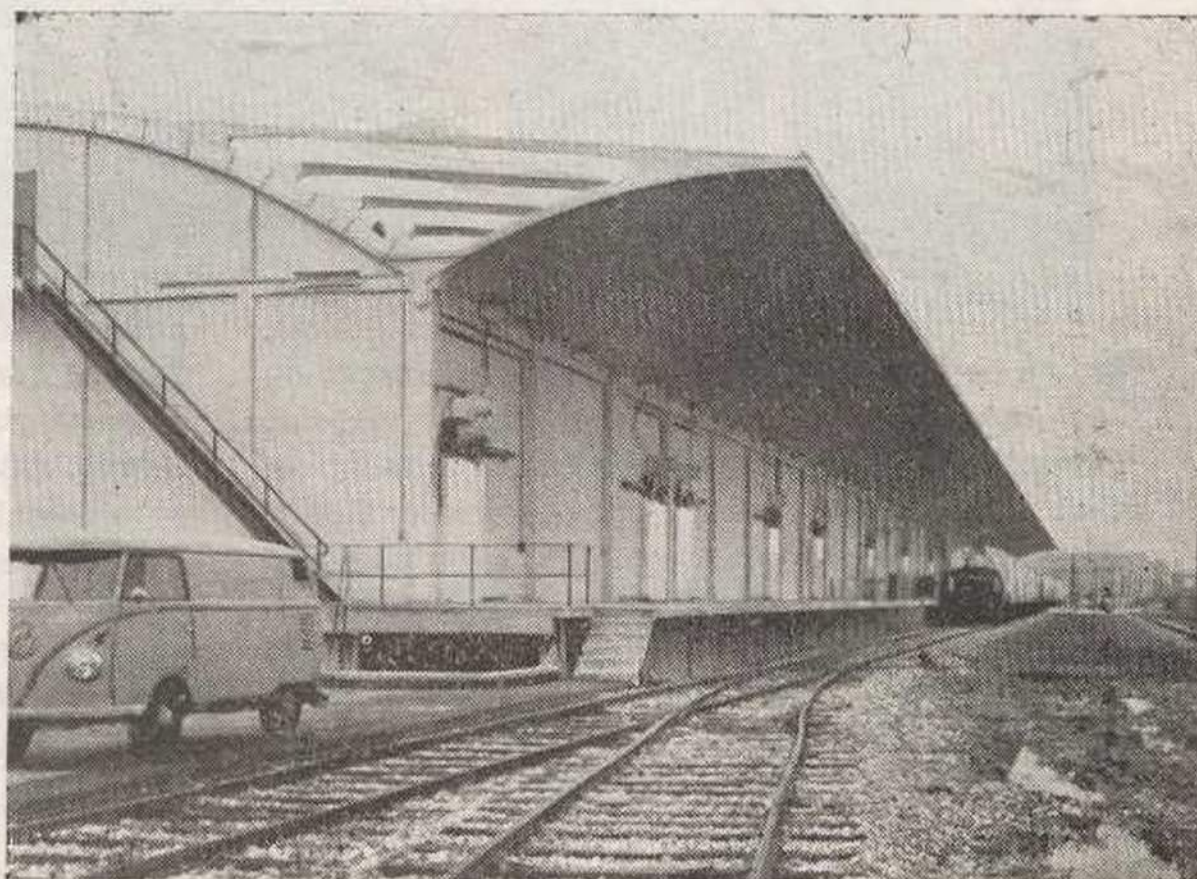
✱



A ESTAÇÃO FRIGORÍFICA DE VITRY-SUR-SEINE

Um aspecto da estação frigorífica francesa de Vitry-sur-Seine, que possui câmaras frias com a capacidade de 25 000 metros cúbicos.

Trata-se de uma instalação experimental, única até hoje construída em França e mesmo em toda a Europa. Foi criada



com vista à preparação e congelação de produtos alimentares, bem como ao seu armazenamento a temperaturas abaixo de 25° negativos. Dispositivos especiais mas extremamente simples permitem efectuar a carga e descarga rápidas para o transporte ferroviário.

temente escolhidos: srs. José da Silva, chefe de 3.^a classe, instrutor de Lisboa P.; Luís Marques da Silva (I), chefe de 3.^a classe e Luís Marques da Silva (II), factor de 1.^a classe, ex-instrutores de V. Franca de Xira e Manuel Martins da Pomba, factor de 1.^a classe, instrutor de Lisboa R., dirigidos pelo Dr. José Cabão Farinha, licenciado em Ciências Geográficas que aos assuntos da instrução profissional da Divisão tem dedicado o melhor do seu esforço e do seu vasto saber, tudo superiormente orientado, evidentemente, pela própria Divisão.

No dia 2 de Fevereiro p. p.^o deram a honra de visitar o curso os Ex.^{mos} Srs. Administradores General Frederico Vilar; Eng.^o Costa Macedo e os Ex.^{mos} Srs. Director-Geral da Companhia e Eng.^o Chefe de Divisão que ficaram muitíssimo bem impressionados com a forma por que está funcionando o curso de aperfeiçoamento do 1.^o turno de praticantes, o que puderam apreciar em face de uma muito bem orientada exposição dos trabalhos

executados e pela compostura e correcção com que todos os praticantes se apresentaram.

O turno que se encontrava na Colónia de Férias, terminou o seu curso de aperfeiçoamento em 8 de Fevereiro e na tarde desse dia retirou para as estações a que pertencem a fim de os seus componentes poderem substituir nas estações os praticantes que se concentraram na Colónia de Férias no domingo, dia 11, para começarem a frequentar o curso de aperfeiçoamento no dia 12 de Fevereiro, curso que deverá ter a duração aproximada de um mês.

Terminado este curso, serão todos os praticantes de factor submetidos ao exame para promoção a factor de 3.^a classe, precisamente um ano após a sua admissão, conforme preceitua o Acordo Colectivo de Trabalho actualmente em vigor.

As fotografias que acompanham esta breve notícia foram tiradas durante a visita efectuada em 2 de Fevereiro pelos agentes superiores a que atrás nos referimos.



As viagens e a leitura

Por ARMINDA GONÇALVES

SE hoje vou falar de bibliotecas, deve esse facto, à primeira impressão, parecer descabido numa secção que só deve falar de viagens.

Parece não haver relação entre estas e os livros. E, no entanto, há entre umas e outros certa analogia.

Viajar é ver algo de novo que se gravou na nossa memória, rever lugares fascinantes e inesquecíveis, contemplar as maravilhas da Arte espalhadas pelo Mundo, observar a vida e os costumes de outros povos, colher elementos que engrandecem a cultura de quem sabe ver e escutar; a leitura dum bom livro, deleite do espírito e leme da imaginação é, como escreve o conhecido escritor e académico francês, André Maurois, em «A biblioteca pública e a sua missão», edição da Unesco:

«O livro é um meio de superação... Os livros são como janelas abertas sobre a paisagem de outras almas e de outros povos... Graças a eles podemos evadir-nos do nosso pequeno Universo pessoal; os livros libertam-nos da meditação estéril concentrada sobre nós próprios. Um entardecer dedicado à leitura dos grandes autores é para o espírito o que uma excursão à montanha é para o corpo».

E referindo-se às distâncias no tempo e no espaço, continua:

«Os livros são os nossos únicos meios de conhecer outras épocas e os nossos melhores instrumentos para compreender a mentalidade dos grupos sociais em cujo interior não nos é possível penetrar. O teatro de Federico Garcia Lorca instruiu-me mais sobre a alma enigmática da Espanha que vinte viagens realizadas como turista.

«Tchecov e Tolstoi revelaram-me aspectos autênticos e reais da alma russa. As «Memórias» de Saint Simon fizeram reviver perante mim uma França já desaparecida, assim como as novelas de Hawthorne ou de Mark Twain me permitiram fazer uma ideia duma América que já não existe... Quando explicava um curso sobre Marcel Proust aos estudantes de Kansas City, os filhos dos agricultores americanos reconheciam-se nos personagens franceses. «Além de tudo o mais há apenas uma raça: a humanidade».

Decerto que a descrição duma paisagem ou duma cidade, ainda que feita com exactidão e realidade,

pode ser concebida pela imaginação de forma desigual da que é realmente; mas viajar não implica pôr de parte por desnecessários os ensinamentos colhidos através duma leitura atenta».

Assim, considerando a Unesco que todos os homens e todas as mulheres dos mais longínquos e opostos países do Mundo (opostos pela diversidade de civilizações, umas milenárias, outras ainda balbuciantes) têm direito aos vários meios de informação cultura e distração, e que as bibliotecas elaboradas por forma moderna e criteriosa, são um meio de auxílio à instrução que, cada vez mais e melhor se ministra nas escolas ou, mais explicitamente, que são o complemento indispensável da escola ou da univer-



Biblioteca pública de Medellín, criada em 1954 pela Unesco e pelo Governo da Colômbia — secção itinerante de distribuição de livros a alunas das escolas

✱

Biblioteca Central Regional
aberta há dois anos em Enugu,
Nigéria, com a ajuda da Unesco

✱



cidade, tomou a iniciativa de criar algumas bibliotecas modelos, ajudando, deste modo, certos países menos adiantados e de menores possibilidades económicas.

Países cujo índice de analfabetismo é muito elevado, vêem agora a juventude entusiástica (os mais velhos, infelizmente, desconhecem a volúpia da leitura) a correr pressurosa às bibliotecas públicas, algumas das quais itinerantes, e concentrar-se na meditação profunda que um bom livro, lido com atenção, pode proporcionar-lhe.

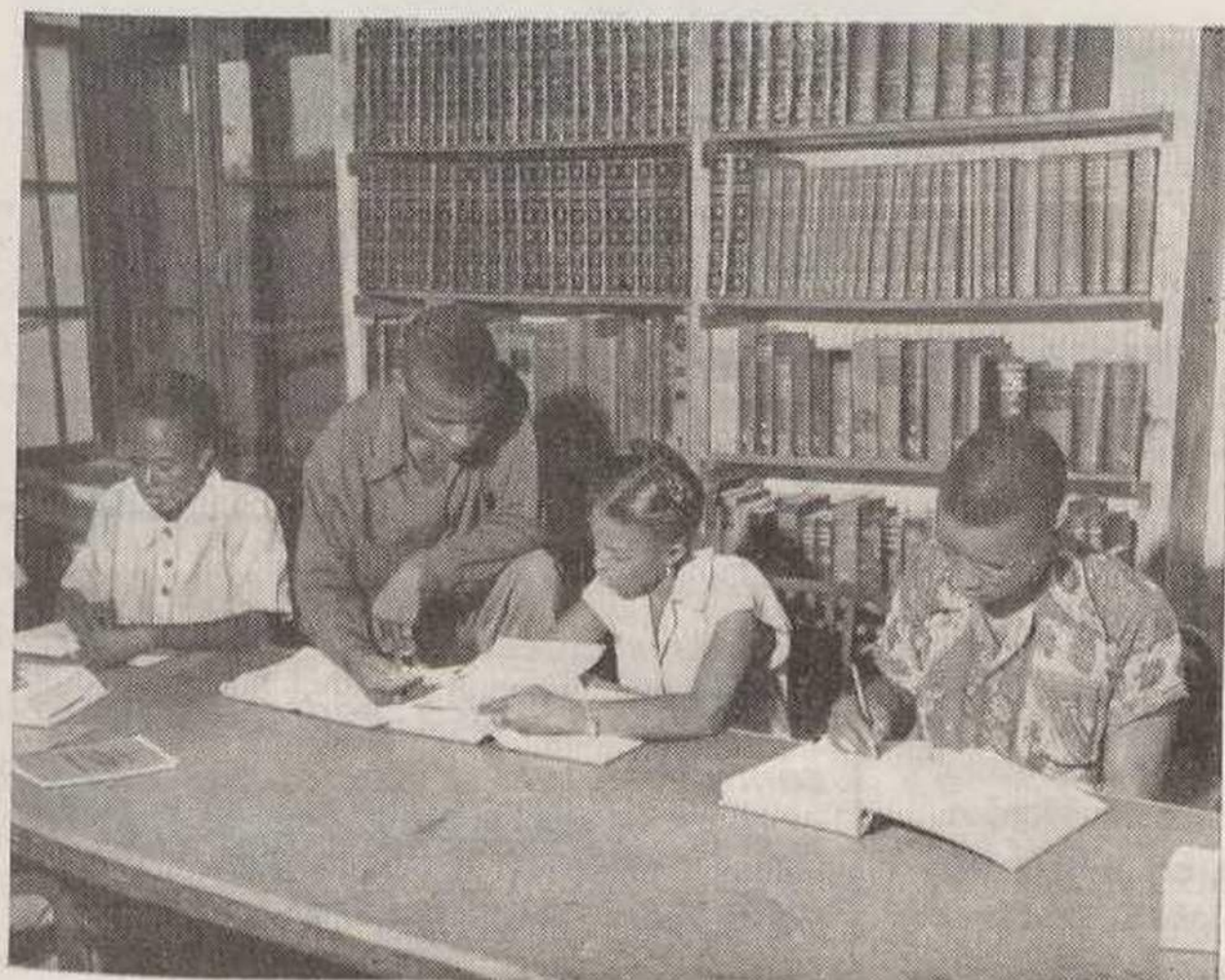
Para muitos, portanto, isso é uma novidade extraordinária, é um rasgar do opaco véu que se interpunha entre a sua inteligência e o negrume do desconhecido; é saber que além da sua terra há muitas outras terras, diversidade de climas e de aspectos campestres, cidades, vilas e aldeias cujos habitantes, mais evoluídos, se comportam de forma diversa dos seus hábitos; mas verificam também que, longe ou perto, há nessas terras, homens e mulheres

que, como eles, têm aspirações, desejos e reacções semelhantes; que, como eles, sofrem e riem e têm o mesmo direito à vida.

Para todos e, sobretudo para os menos esclarecidos, para os que estão ainda como que atordoados, de olhos fixos num Mundo que se lhes mostra quase mágicamente (a experiência modelo de bibliotecas da Unesco despertou um profundo interesse) a leitura engloba, para ser eficiente, não só os livros de ficção, mas também dicionários, enciclopédias, atlas, história, cronologia, biografias, textos de geografia, relatos de viagens, manuais de ciência e livros técnicos.

Possibilita-se a cada um a faculdade de continuar na leitura a felicidade de ter aprendido a ler, pois, de contrário, de pouco serviria não cessar de ser analfabeto.

Para que assim não aconteça, para que a todos ilumine a luz que a instrução acende na inteligência, o acesso às estantes deve ser livre.



✱

A Biblioteca da Universidade
de Monrovia, na Libéria

✱

Continua André Maurois na obra a que de princípio faço referência:

«O leitor que possui um conhecimento profundo dos grandes autores dum país, não será ali, um estrangeiro, ainda que nunca o tenha visitado nem fale o seu idioma. Cada biblioteca converte-se num instituto de cooperação internacional... O programa da biblioteca pública moderna compreende também diversas actividades de carácter cultural e educativo: conferências, debates sobre problemas literários, artísticos ou sociais, exposições, sessões de teatro ou de cinema e de concertos.

Estas manifestações despertam no público o interesse pelo livro e estimulam a necessidade da leitura».

Nos meios rurais de certos países é onde se torna mais premente a necessidade da leitura. O rural quando aprendeu a ler (se aprendeu) após ter deixado a escola não mais se preocupa com a dádiva preciosa da instrução.

Esta imagem que acabo de descrever, ilustra a realidade e justifica a necessidade de fornecer livros à infância e à adolescência.

A função social do bibliotecário é, pela Unesco, considerada imensa.

Valho-me, uma vez mais, das palavras de André Maurois:

«O bibliotecário é o depositário da cultura humana, o intermediário entre os produtos dessa cultura, acumulados durante séculos, e os homens que hoje vivem e trabalham. Em todas as bibliotecas o bibliotecário é um conselheiro. Cabe-lhe a ele guiar os leitores, ensiná-los a consultar o ficheiro e servir-se das colecções».

E mais adiante, referindo-se aos povos menos favorecidos, aos que agora começam a abrir os olhos espantados para o Mundo em redor:

«A biblioteca fará para ele, do espaço e do tempo, um espectáculo infinito que o mesmo irá criando com a leitura».



✱

Biblioteca Municipal de Amman, Jordânia, fundada pela Unesco. Um estudante consultando livros

✱

«O gosto e o hábito da leitura adquire-se com a maior facilidade quando se começa a dar os primeiros passos na vida» — di-lo também o académico francês.

Crianças brancas, crianças negras e crianças amarelas, nas bibliotecas públicas criadas generosamente pela cooperação internacional que enforma o Organismo dependente das Nações Unidas nos seus países atrasados, estendem ávidamente as mãos e recebem encantadas os livros que o bibliotecário lhes empresta.

Em comparação com os meninos felizes de países hipercivilizados, os meninos brancos de certas regiões do Globo e os meninos negros e amarelos com seus trajes inestéticos que substituem os trajes primitivos, logo que às suas mãos chegam os livros cobiçados, ei-los que, mesmo sentados no chão, ao ar livre, se engolfam na leitura, de tal modo abstractos que parece nada mais existir para eles além do livro.

E quase por fim, no capítulo «A Unesco e as bibliotecas»:

«O papel essencial da Unesco consiste em servir a paz por meio da cultura internacional».

Afigura-se-me, portanto, que depois de tudo quanto acabo de escrever, o possível leitor deste artigo se sentirá compensado da orientação que hoje lhe foi dada.

Desde que as pessoas sejam honestas, eficientes e desejosas de bem-servir, até um sistema fraco pode resultar. Em contrapartida: se as pessoas são desonestas, ineficientes ou apáticas, até o melhor sistema fracassará.

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Portugal visto por uma francesa

Em Março do ano findo, a ATC — Normandia (França) enviou-nos, pela primeira vez, um grupo de associados, acompanhados pelo seu Vice-Presidente Monsieur Caron.

Com este, vinha sua esposa que, durante a breve estadia no nosso País, apreciou com muito interesse tudo o que lhe foi dado visitar.

Alguns meses depois tivemos a surpresa de encontrar, na revista publicada bi-mensalmente pela ATC

As vossas férias serão aí agradáveis como o foram as nossas nessa época Pascal.

Surpreendidos, maravilhados, em recolhimento, os olhos e o coração ignoram o cansaço ou mesmo a indiferença.

Esta viagem admirável, tanto pelas riquezas da arquitectura civil, militar e sobretudo religiosa, como pelo colorido inesperado duma flora luxuriante, seria incompleta sem a luminosidade da atmosfera e a cordealidade natural, deste povo que todos deviam conhecer.



*
Do nosso album de 1961 destacamos mais esta foto do grupo português que visitou a Suíça
*

— Normandia, dois artigos sobre Portugal da autoria de Madame Caron.

Das suas impressões de viagem tinha nascido uma apreciação que, embora nalguns pontos pouco superficial conhecimento do País e da sua gente, noutros revela um louvável espírito de observação doseado de um certo humor e, o que é de salientar, de fraterna estima.

Damos, a seguir, a versão portuguesa desses artigos aparecidos em França, no meio ferroviário, sob o título de «Viagem a Portugal»:

«Estreita faixa de terra, abrindo para o mar, País de navegadores e pescadores, de lavadeiras e de flores transbordantes de Sol, Portugal espera-vos, acolhe-vos, lamenta a vossa partida...

Para quê fazer-vos seguir, passo a passo, uma seca enumeração do nosso périplo? O «Guide Bleu», que todos consultam antes e durante a estadia, vos dirá, melhor que ninguém, o interesse das regiões atravessadas.

Segui o programa: Burgos e a sua catedral, imponente, à imagem do grande Cid Campeador, Salamanca, inesquecível pela sua universidade, duas catedrais e a curiosa «Plaza Mayor» são o preâmbulo espanhol da nossa viagem, uma expectativa exaltante, embora fugaz.

O Solo Português

«Varanda sobre o Oceano», Portugal não tem qualquer dualidade com a Espanha. O ar espanhol, «quente, untuoso», duma sensualidade ardente anuncia

à África. A atmosfera portuguesa tinge-se com uma graça toda mediterrânica. É-se tentado a celebrar a grande riqueza natural de Portugal, sendo difícil não empregar um tom lírico. E, todavia, tudo aí é contraste.

À terra sedutora do Minho, pomar em flor, de suave Inverno e Verão húmido, sucedem as ribas do Douro (na extrema o *Porto* que deu o nome ao País). Vale xistoso, vale-fornalha durante 3 meses do ano: «O sangue das vinhas coze nos cachos». A antiga cidade do capitoso vinho mostra o seu compacto casario em forte declive, estreitas ruelas expostas ao sul, uma dessas fachadas ribeirinhas tão frequentes nos países mediterrânicos. Mais para o sul, ao lado da planície costeira e das veigas férteis do Vale do Mondego, dominado por Coimbra, erguem-se as terras altaneiras do interior. As Serras da Estrela e da Lousã — xistosas, áridas e escalvadas, apenas povoadas de pobres arbustos silvestres e de rebanhos de cabras e carneiros, nas suas estreitas faixas de solo arável.

Sobreiros do Ribatejo, arrozais de um verde tenro, pântanos adormecidos, campos de trigo seco, mancha cinzenta dos olivais. Assim se justapõem, em obediência aos caprichos da carta geológica, sistemas agrícolas e paisagens muito diferentes. Mas, geral-

É violento e cortês. À sua alma atormentada é trágica, orgulhosa ou modesta, dá-lhe um espírito vivo, entusiasta, mas desconfiado e susceptível, se bem que generoso e pródigo.

Finalmente, é moderno e tradicionalista. As duas pontes aéreas do Porto, cordas de aço vibrando sobre o rio, a estrada marginal Lisboa-Cascais, o metropolitano e o vasto plano de urbanização da capital marcam o início duma intensa era de desenvolvimento.

À vida actual penosa, activa, é preciso juntar o passado vivo e dominador. No coração de todos os portugueses ocupa o primeiro lugar o respeito imarcescível do passado prestigioso. Com afabilidade e prazer, ele guia-vos às suas obras-primas.

Alcobaça, magnífica visão da arquitectura pré-manuelina e obra-prima do gótico cisterciense. Mais que a maravilhosa nave nua de 100m, mais que as cozinhas onde passa o rio ou o claustro do silêncio do rei D. Dinis, o visitante vai ver os dois túmulos de Pedro o Cruel e Inês «a rainha morta», frente a frente, na Eternidade do seu amor. Batalha, com um belo claustro gótico e sala do capítulo abóbada em estrela sem coluna de apoio. O Mosteiro dos Jerónimos, em Lisboa, de estilo manuelino, barroco à portuguesa, transição entre o gótico e o Renasci-

✱

Evocando ainda a passada
época turística: os fer-
roviários portugueses
em Paris

✱



mente, na zona interior o solo continua pedregoso. Noras e regueiras espalham a água pelas hortas e herdades.

O português

Ele está em perpétua contradição consigo próprio. O que aprecia hoje, parece renegar amanhã, e, contudo, não! Incorpora intimamente os seus estados de alma, mesmo que sejam opostos. É alegre, pois gosta de convívio, anedotas, farândolas e bom vinho! A «desgarrada» é uma pura improvisação, animada pelas guitarras.

Persegue-o uma nostalgia cruel, a famosa saudade, exprimida pelo fado, essa melodia que recomeça a cada estrofe, numa melancolia interminável que a guitarra mourisca mais evidencia.

mento. A beleza da pedra rosada, a harmonia das proporções, a riqueza da decoração fazem dele um monumento magnífico de que podes orgulhar-te, Português! Face ao Tejo, é uma glorificação do mar, o apelo do navegante em direcção a essa estrada móvel, a prece reconhecida para Deus que ampara as grandes expedições.

Palácios e castelos fecham este anel turístico. Leiria, fortaleza medieval sobre a colina, dominando a cidadezinha, residência frequente do rei Dinis; Queluz «loucura rósea» de Maria I, Versalhes em miniatura com os seus jardins à francesa onde as esfinges têm cabeça de mulher; Sintra e o Palácio da Pena, orgulho do autóctone. Várias gerações de reis fizeram aí uma curiosa mistura de mobiliários e estilos. A serra que o ergue é um Éden de árvores

de todas as espécies. Flores aqui, acolá, por toda a parte: gerânios com base de púrpura, jarros virginais, rosas, oferendas perfumadas.

Ó Português, na tua doce meditação, na felicidade que sentes perante a beleza estuante da terra, que sonho te empolga? Que futuro desejas? Passividade? Paixão controlada? Mistério!

(A concluir no próximo número)

Excursões de Ferroviários estrangeiros

Encontram-se já ultimados os preparativos para a recepção das excursões de ferroviários estrangeiros, aguardadas em Portugal no corrente ano.

Registamos, com o maior agrado, as favoráveis perspectivas da próxima época turística, dado que o número de grupos em formação acusa um aumento de 40% em relação ao ano findo.

Damos, a seguir, uma breve resenha das iniciativas em vias de concretização.

ATC FRANCESA

Pelo Secretariado-Geral foram já marcadas três excursões em autocarro, nos meses de Maio, Julho e Setembro, e uma por caminho de ferro, em Abril. Esta última, a que os nossos colegas chamaram «Viagem Benelux», é feita em colaboração com as ATC belga, holandesa e luxemburguesa.

A região Norte confirmou as suas excursões clássicas «Fogueiras» — por caminho de ferro, no mês de Abril — e «Banderilhas», por autocarro, em Maio e Setembro.

Aceitando um novo programa elaborado por esta Delegação Turística, realizará ainda, em Junho, um inédito circuito em autocarro por terras portuguesas.

A região Oeste voltou a incluir no seu plano de viagens as habituais excursões a Portugal em Maio e Agosto, dedicadas, respectivamente, à «Queima das Fitas» dos estudantes de Coimbra e à «Romaria da Senhora da Agonia», em Viana do Castelo.

É de salientar um novo circuito em autocarro a realizar durante as férias da Páscoa.

Tivemos ainda o prazer de conhecer a decisão das regiões Normandia e Este, no sentido de repetir, respectivamente em Junho e Julho de 1962, as viagens em autocarro ensaiadas com grande êxito na passada época turística.

ATC SUÍÇA

Na quadra Pascal, receberemos a visita dum numeroso grupo de ferroviários suíços e provavelmente também escandinavos. No programa de estadia em Portugal está prevista uma deslocação à Ilha da Madeira, pela primeira vez incluída nas nossas rotas turísticas.

ATC AUSTRIACA

Encontram-se presentemente anunciadas duas excursões de colegas da Áustria para os meses de Maio e Setembro.

A primeira, por caminho de ferro, compreende uma larga estadia no País. A segunda será o remate

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 346 de 20-1-1962 — Colocação do pessoal superior.

Direcção-Geral (Abastecimentos)

Anexo à Instrução n.º 2770, de 21-12-1961 — Mecanização da Contabilidade dos Armazéns.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M, de n.º 1662 de 3-1-1962, ao n.º 1685, de 31-1-1962.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2773, de 12-1-1962 — Sinalização da estação de Bougado.

5.º aditamento à Instrução n.º 2432, de 12-1-1962 — Sinalização das estações de Lisboa-R e Campolide.

C) Exploração — Expediente e Pessoal

Instrução n.º 2774, de 2-1-1962 — Zonas de Exploração e Inspeções de Telecomunicações e Sinalização com as Secções de Exploração e de Fiscalização das Receitas.

D) Exploração — Instrução Profissional

2.º aditamento à Instrução n.º 2764, de 28-12-1961 — Novo Regulamento de Sinais.

E) Serviço Comercial e do Tráfego

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 31-1-1962.

F) Serviço da Fiscalização das Receitas

Carta-Impressa n.º 66, de 31-1-1962 — Recolha dos arquivos das estações.

Os caminhos de ferro é que dependem do cliente, não é este que depende dum caminho de ferro.

Serve-o portanto como tal.

em Lisboa dum cruzeiro no Mediterrâneo, estando previsto o regresso por caminho de ferro.

ATC ALEMÃ

Às habituais viagens por caminho de ferro de Maio e Setembro, resolveu esta Associação acrescentar um terceiro circuito no mês de Outubro, dada a grande afluência de inscrições registada nos anos precedentes.

ATC ITALIANA

Mais uma vez, terá lugar em Outubro a excursão a Fátima dos ferroviários italianos que aproveitam ainda para fazer uma breve estadia em Lisboa, com visita aos seus arredores.

Dos

J

ORNALIS

A Matéria humana

QUEM percorrer a Europa, nestes tempos de acelerada transição para uma nova época de civilização económica, não poderá deixar de notar, ao cabo de um exame mais atento, as preocupações e cuidados que em todos os países de maior progressividade estão a merecer os problemas da formação dos quadros de trabalho. Em todos os sectores, desde a alta direcção da economia e das instituições universitárias de maior prestígio até ao ensino profissional de base e à preparação especializada dentro das fábricas, o objectivo dominante é a formação do material humano. Os cursos de especialização, os «seminários» de estudos, a ligação cada vez mais estreita e assídua entre a escola e as funções profissionais, a extensão progressiva do ensino obrigatório, reflectem, por toda a parte, a ânsia quase obsessiva da valorização humana. Ao cabo de muitas teorias económicas e de muitas experiências, consagrou-se esta realidade fundamental: a chave do progresso e da prosperidade é a formação de quadros. Tudo o mais vem depois como complemento necessário.

Também em Portugal se começa a compreender esta realidade decisiva. Mas quando se olha à volta e, sobretudo, se olha em frente para o futuro imediato, a consciência da nossa lentidão impõe-se imperativamente. Ainda estamos no ensino obrigatório até aos 10 anos; ainda são diminutas, em confronto com a grande maioria dos países europeus, as percentagens de frequência do ensino técnico em relação à totalidade da população e do ensino universitário em relação aos graus primário e médio; ainda não se dotou a estrutura geral do nosso ensino com o sentido prático, económico-social e dinâmico, que as condições

actuais da evolução do Mundo implicam. Mais necessária, por isso mesmo, se apresenta a acção transformadora de mentalidade que há-de abrir caminho às reformas essenciais — e cada vez mais urgentes.

É uma obra modelar, sob essa perspectiva, a que vem sendo realizada sob os auspícios do Instituto Nacional de Investigação Industrial. Como assinalámos aqui em outras ocasiões, o Instituto está a promover, desde Novembro passado, uma nova série de Cursos de Formação para Dirigentes de Empresas, prosseguindo e ampliando a faina estimuladora que vinha sendo executada nesse domínio desde Novembro de 1960 e se prolongou até Junho de 1961. Por esses cursos formativos passaram na jornada anterior cerca de dois mil industriais, administradores e técnicos portugueses de diversíssimos ramos.

Número idêntico de dirigentes económicos nacionais vão passar no actual ciclo de cursos e no que vai efectuar-se a seguir, também até Junho próximo, pela obra profundamente construtiva que o Instituto traz em marcha. E, se é certo que os beneficiários directos destes estudos em gestão e organização de empresas saem deles com aptidões largamente actualizadas e aperfeiçoadas para as missões fundamentais de direcção económica que lhes cumpre desempenhar, mais importante ainda é a viragem de mentalidade que por sua influência virá a germinar entre nós. Graças à obra renovadora que vem sendo promovida pelo Instituto de Investigação Industrial, a convicção da necessidade de situar em primeiro e decisivo plano a formação da matéria humana do progresso económico e social vai impor-se, sem dúvida, no nosso País.

E é já tempo que assim aconteça. Por muito bem que se trabalhe nos diversos sec-

NOTICIÁRIO

diverso

■ Realiza-se em Junho próximo, em Munique, a reunião da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. A representação da C. P. será assegurada pelos Srs. Administradores Major Mário Costa e Eng.º Costa Macedo, Director-Geral Eng.º Espregueira Mendes, e Chefes de Divisão Eng.ºs Júlio Santos, Horta e Costa e Joaquim Barros.

■ Por sugestão do Administrador sr. Conde de Penha Garcia, a C. P. vai dar novo impulso, através dos serviços competentes, ao problema dos preços de custo do transporte ferroviário.

O problema, a resolver com o concurso de economistas e engenheiros qualificados, e com a utilização de processos mecanográficos modernos, vai ser devidamente programado para posterior execução.

■ Deslocou-se a Madrid, em representação da C. P., o Agente de Tráfego sr. José de Castro Bizarro, que, naquela cidade, em colaboração com funcionários da Renfe, procedeu à elaboração dos quadros de preços (barèmes) aplicáveis de origem a destino à Tarifa Internacional para o tráfego de frutas e legumes frescos (Ibéria Tarif).

A Renfe, de posse dos elementos fornecidos pela C. P., representará a Companhia na próxima Conferência, a realizar em Innsbruck, em 13 de Março.

■ A C. P. inscreveu, como assistentes do curso de recepcionistas de Turismo, curso que funcionou de 12 a 17 de Fevereiro findo, no Secretariado Nacional de Informação, os srs. Jaime Siva e Manuel da Silva Freitas, respectivamente Agente de Tráfego e Chefe de Escritório da Divisão da Exploração.

tores responsáveis pelo desenvolvimento da economia nacional, a obra ficará assente em frágeis alicerces enquanto um esforço ingente de formação de quadros, desde a base aos mais altos escalões, não for posta em marcha com recursos e com decisão adequados.

Este é o grande problema da vida portuguesa na actualidade. Se não o quisermos ver, tudo o mais será vão.

(Do Jornal do Comércio)

■ Com vista a ampliar a capacidade dos serviços, facilitar e simplificar a distribuição de trabalhos e unificar o tipo de cartões e, sobretudo, possibilitar a mecanização do movimento dos Armazéns, os Serviços de Estatística e Mecanografia da Companhia, vão proceder à substituição de 10 máquinas IBM por 12 máquinas da Sociedade Portuguesa de Máquinas Bull. Estas máquinas, são as seguintes: 3 perfuradoras numéricas, 2 perfuradoras alfa-numéricas, 3 verificadoras numéricas, 1 verificadora alfa-numérica, 1 intercaladora, 1 separadora D-1 e 1 separadora D-3.

■ A construção da nova Oficina de Molas, a instalar no Entroncamento, foi adjudicada à firma Antero Ferreira — que, entre 5 firmas concorrentes, apresentou a proposta mais favorável.

■ O Clube Ferroviário de Portugal realizou, no passado dia 24 de Fevereiro, mais uma sessão dedicada aos ferroviários seus associados. Além da apresentação do Grupo Cénico que actuou numa comédia e em variedades, procedeu-se, durante o baile, à eleição da «Rainha dos Ferroviários» de 1962.

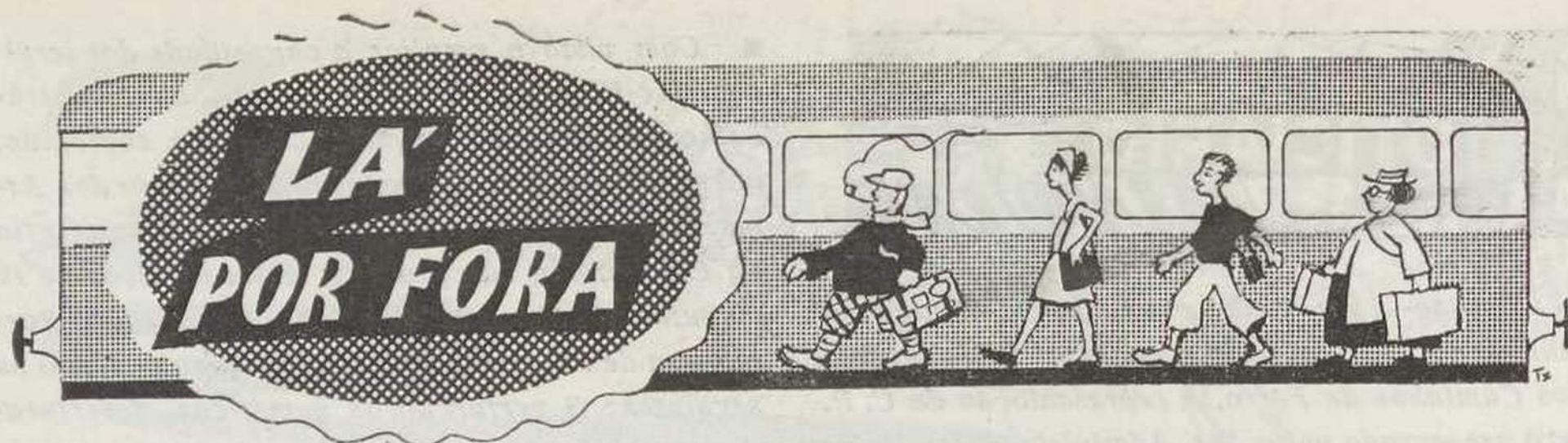
■ O Conselho de Administração, em sessão de 8 de Fevereiro, resolveu felicitar os organizadores do Curso de Aperfeiçoamento de factores que está funcionando na Colónia de Férias da Praia das Maçãs e manifestar a sua congratulação pelos bons resultados obtidos com esta iniciativa.

■ O Instituto Nacional de Investigação Industrial vai organizar cursos especiais de formação e produtividade integrados num programa de frequência post-universitária, para diplomados do quadro directivo superior, com o máximo de 2 anos de formatura.

Reconhecida a utilidade de tais cursos, a Administração da Companhia manifestou o propósito de alguns dos seus economistas e engenheiros, nas condições de frequência, participarem nesses programas.

■ O Ministro das Comunicações e os Administradores da C. P., observaram recentemente a maquete da nova estação de Espinho, feita no Gabinete de Estudos da nossa Direcção-Geral, segundo o actual traçado e preconizando duas soluções principais: solução de nível e solução subterrânea.

Ambas estas soluções visam não retirar a via férrea da sua actual posição — que, melhor servindo os interesses do turismo local, igualmente melhor serve os interesses do caminho de ferro.



A vitalidade dos Caminhos de Ferro à luz do Banco Mundial

○ Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (Banco Mundial), ao qual recentemente Portugal aderiu, subscrevendo-se com 80 milhões de dólares, acaba de publicar o relatório do exercício de 1960/61 (1 de Julho de 1960 a 30 de Junho de 1961).

A consulta a este valioso documento permite concluir que o total dos saldos devedores dos empréstimos (deduzidos, portanto, os cancelamentos e as amortizações) dirigidos a fins de desenvolvimento era, em 30 de Junho de 1961, de 5.172 milhões de dólares.

Desta quantia, dizia respeito ao sector dos transportes, a soma de 1.823 milhões de dólares, dos quais nada menos de 956 milhões de dólares, ou seja 52%, investidos em caminhos de ferro; os restantes 48% haviam sido aplicados em estradas, portos, navegação marítima e aérea e em oleodutos.

Só no exercício de 1960/61 foram concedidos pelo mesmo Banco empréstimos para construção e renovação de caminhos de ferro, no valor de 191.400 milhares de dólares, avultando os concedidos à União Indiana (70 milhões) e ao Japão (80 milhões).

Aos olhos dos que, entre nós, audaciosamente proclamam a derrota do caminho de ferro, decerto muito atrasados se encontram, ou muito retrógrados são os peritos e conselheiros do Banco Mundial!...

No projectado Túnel sobre a Mancha prevê-se a travessia ferroviária

A realização pelo engenho humano de grandes aspirações de outrora vai abrangendo os mais diversos aspectos da vida colectiva. Sabe-se que dois projectos de liga-

ção directa entre a Inglaterra e a França estão actualmente em estudo em Londres e Paris — um túnel ou uma ponte?

O projecto do túnel, mau grado a sua antiguidade — data de 1802 — apresenta-se muito incompleto. A solução proposta pelo «Grupo de estudos do túnel sobre a Mancha» só comporta uma ligação ferroviária por meio da qual se faria o transporte de viaturas.

O recente projecto da ponte elaborado por três empresas (inglesa, francesa e norte-americana) prevê a ligação do Cabo Blanc-Nez a Douvres na parte mais estreita do Pas de Calais (33 km).

Contra o que se supunha não há qualquer impossibilidade técnica nem sequer obstáculos dificilmente vencíveis na construção da ponte projectada, que assentará em pilares espaçados de 400 m a 600 m, com vãos a 80 m de altura, de forma a assegurar a livre passagem dos maiores navios. Esta ponte, que custaria 2750 biliões de N. F., *permitiria o trânsito simultâneo de dois comboios, cinco filas de veículos automóveis, e teria uma pista para bicicletas.*

Novos planos de expansão ferroviária no Japão

○ S caminhos de ferro japoneses, cujo crescente tráfego lhes está impondo enormes problemas, estabeleceram um vasto programa de desenvolvimento e de modernização da sua rede, no montante de 1 milhão de milhões de *yen* — valor razoável na opinião dos economistas para repor o equilíbrio entre as possibilidades e as necessidades do transporte ferroviário — mas que pelo seu elevado montante pode causar perturbação à economia nacional nipónica.

Segundo esse plano — de carácter quin-

quenal — iniciado em 1 de Abril do corrente ano, prevê-se para o reequipamento e modernização da rede, a despesa anual de 200 mil milhões de *yen* ou seja o dobro do que até então era normalmente investido.

A rede japonesa — que abrange 20 000 km. de linhas — verá o seu parque de material aumentado de mil unidades (hoje existem 113 mil vagões); substituir-se-ão, por locomotivas *diesel* as 4321 máquinas a vapor ainda hoje existentes e ir-se-á electrificar cerca de 22% das linhas.

Por sua vez, os treze principais caminhos de ferro privados do Japão passaram a estabelecer, para o seu aperfeiçoamento, em vez de planos quinquenais, programas trienais triplicando o montante das suas despesas e lançando o conjunto dos seus investimentos em instalações e material novo, na ordem dos 133,5 milhões de *yen* ou seja 44,5 milhões por ano.

Todas estas importantes aplicações de capitais empregados na melhoria da rede ferroviária nipónica demonstram bem que o caminho de ferro terá que viver para o cumprimento da sua insubstituível missão de serviço público.

Nada há mais necessário a um caminho de ferro, do que o cliente — quer se trate de um passageiro, quer de um expedidor de carga, quer mesmo de um consignatário deste.

Deves pois tratá-lo com toda a deferência

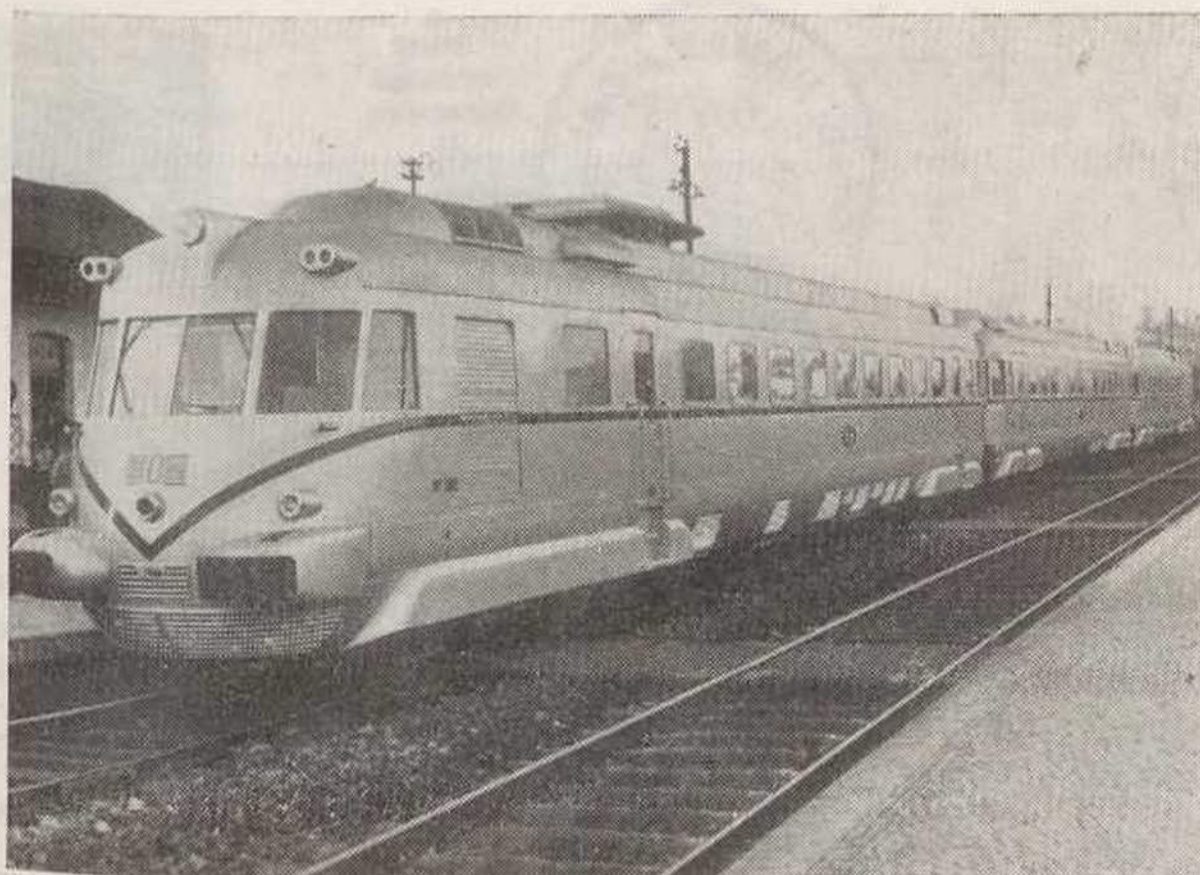
Recepção no SNI para apresentação de um filme sobre a Estância de Turismo «Muxito»

No cinema do Secretariado Nacional da Informação, no Palácio Foz, realizou-se, no fim da tarde do passado dia 1 de Fevereiro, uma sessão cinematográfica para apresentação do documentário «Rotas de Turismo — Muxito».

Este excelente documentário colorido, produzido pelo cineasta César Leal com fotografia do operador Aurélio Rodrigues, patenteia plenamente a importância turística da região da Outra Banda, hoje extremamente valorizada com a instalação hoteleira do Muxito, em Vale de Gatos, onde, além de um moderno e confortável hotel existem diversas moradias, para aluguer ao dia, tipo «bangalós», disseminadas na frondosa mata daquela região e servidas por numerosos atractivos de diversão e recreio, com uma magnífica piscina, «boîte», etc. .

Após a exibição do documentário, que mereceu o justo aplauso de todos os assistentes, o proprietário e o gerente do «Muxito», respectivamente srs. Eng.º Vieira Zimbarra e José Maria Cristo, ofereceram um «cocktail» aos convidados, entre os quais se contavam numerosos directores de Agências de Viagens e de organismos turísticos, personalidades ligadas à indústria hoteleira e funcionários do SNI.

Em representação da Direcção do «Boletim» estava presente o Dr. Élio Cardoso.



O «Foguete» — comboio automotor Fiat



Por J. MATOS SERRAS

Exposições

É com grande satisfação que falamos da 1.^a Exposição Europeia dos Ferroviários Filatelistas, levada a cabo pela F. I. S. A. I. C. (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários), a qual teve lugar na cidade francesa de Dijon, no mês de Outubro do ano findo.

O certame despertou muito interesse e à sua inauguração assistiram, nada menos que os seguintes delegados estrangeiros: — 19 alemães, 2 austríacos, 2 belgas, 3 holandeses, 2 suecos, 5 suíços e 1 jugoslavo.

As participações referiam-se a várias secções: — colecções de França, Estrangeiro e Temáticas. Entre as últimas figuravam os temas ferroviário, fauna, religião, aviação, flores, etc.

O Grande Prémio da Exposição — Medalha de Ouro — foi atribuído a uma temática de Caminhos de Ferro, do luxemburguês M. Steinmetz, com valiosa e cuidada alusão à história dos transportes por via férrea.

No dia de abertura da Exposição foi aposto um carimbo comemorativo, que se reproduz. Apresenta como motivo principal o globo terrestre circundado por uma linha férrea estilizada.



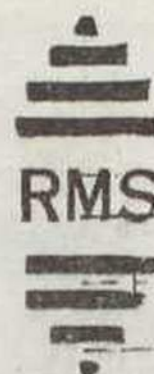
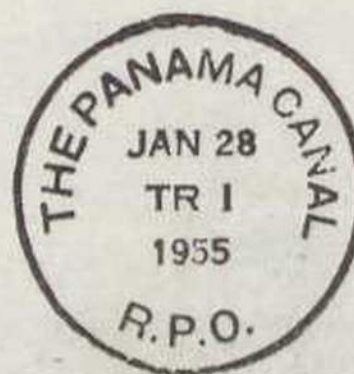
Novos selos

O México emitiu uma série de 3 valores, comemorativa da inauguração do caminho de ferro de Chihuahua ao Pacífico. Os selos apresentam os seguintes motivos: — linha férrea vista à saída de um dos 72 túneis; um trecho de via com o novo traçado indicado no mapa do país, e um comboio sobre uma das 48 pontes. Os dois últimos são de Correio Aéreo,



Marcofilia

Pertencente ao colega de Moçambique, Jorge Luís P. Fernandes, reproduzimos um carimbo que ainda não conseguimos para a nossa colecção. Trata-se do que foi aposto no primeiro dia de circulação do selo comemorativo do Centenário do caminho de ferro do Canal de Panamá, em 28 de Janeiro de 1955.



Correspondência

Os leitores que desejem corresponder-se com colegas filatelistas estrangeiros, mormente franceses, podem dirigir-se, para o efeito, à Sociedade dos Ferroviários Filatelistas, Rua de Milan, 11 — PARIS.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para o recenseamento do BOLETIM DA C. P.

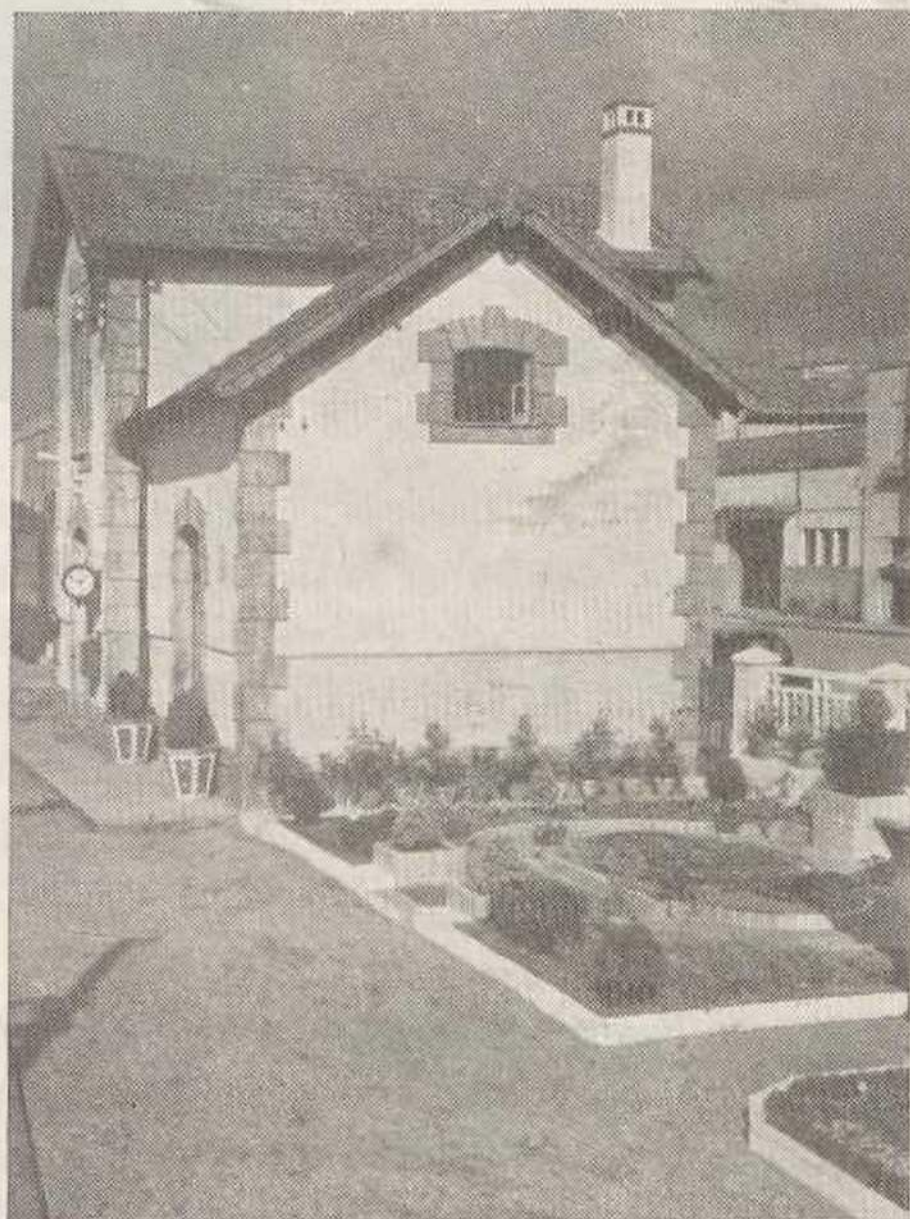
No XX Concurso o 1.º Prémio coube a S. João da Madeira

O Júri do XX Concurso das Estações Floridas, constituído pelos Srs. Engenheiro-Agrónomo Augusto Simplicio Duarte e Adido Técnico Arcelino Nogueira de Faria, decidiu atribuir os seguintes prémios, de 1961, às estações concorrentes abaixo designadas:

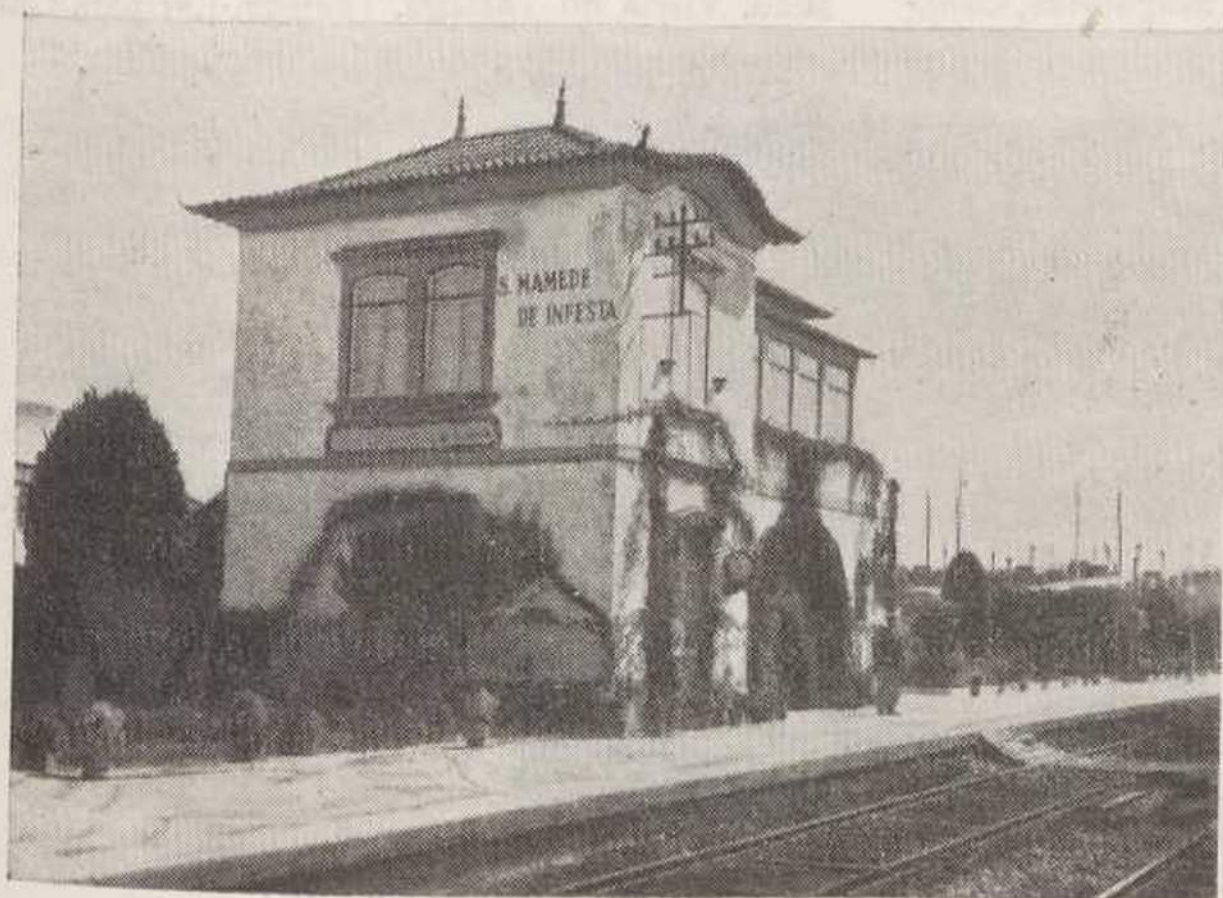
- 1.º prémio — Trofeu e 2 500\$00. S. João da Madeira
- 2.º » — » » 2 000\$00. S. Mamede de Infesta
- 3.º » — » » 1 500\$00. Valença do Minho
- 4.º » — Diploma e 1 000\$00. Porto-Trindade
- 5.º » — » » 750\$00. Chaves
- 6.º » — » » 500\$00. Celorico de Basto

Menção Honrosa Extra — Concurso — Diploma e prémio de 500\$00: Elvas, Barcelos, Paçô-Vieira, Macinhata do Vouga, Valado, Luso, Fornos de Algodres, Canedo e Contumil.

Menção Honrosa Especial e Prémio de Persistência — Diploma e prémio de 400\$00: Rio Tinto, Cete, Paredes, Régua-Tracção, Pinhão, Leixões, Covas, Famalicão, Tamel, Barroselas, Afife, Moledo



S. João da Madeira — 1.º prémio

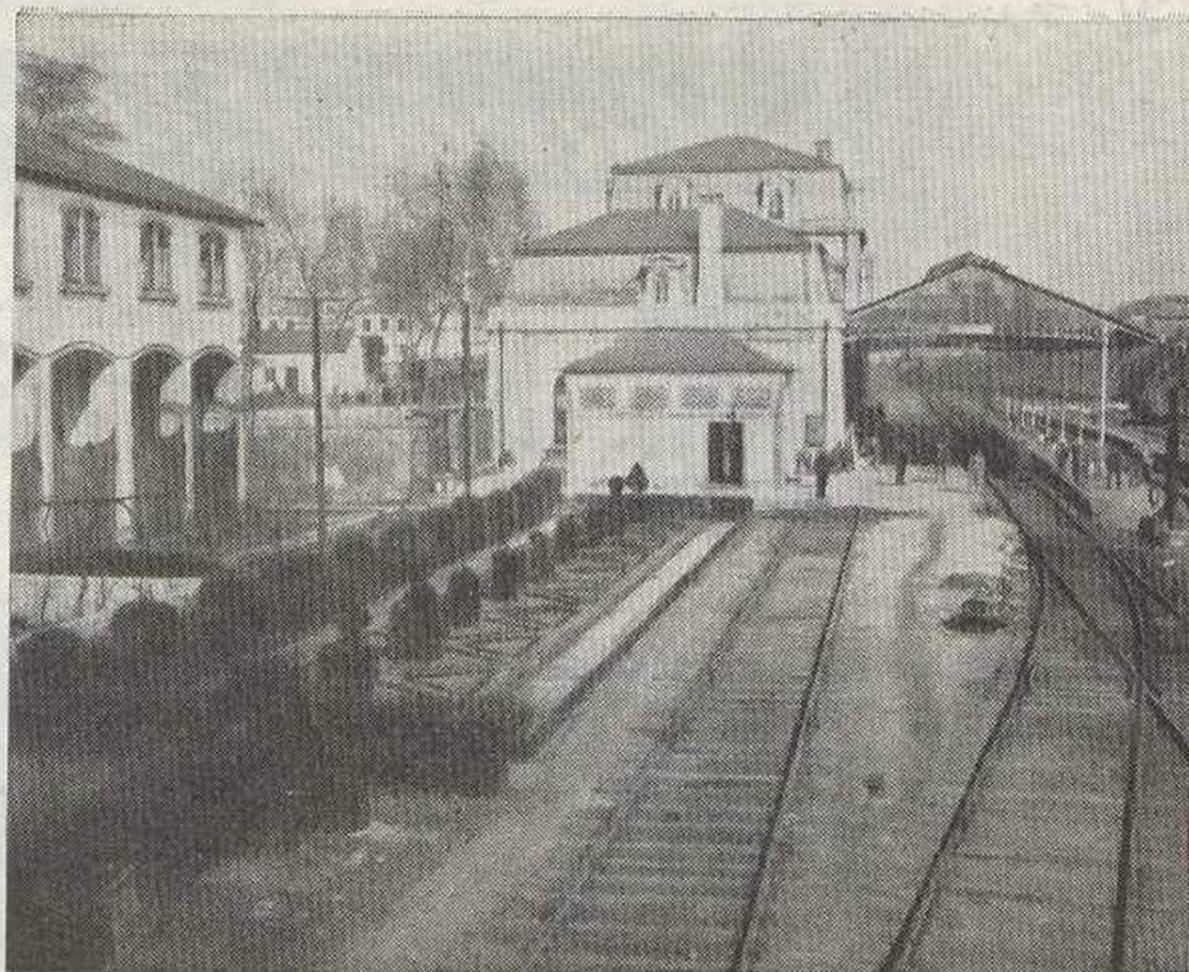


S. Mamede de Infesta
2.º prémio

✱

Valença do Minho—3.º prémio

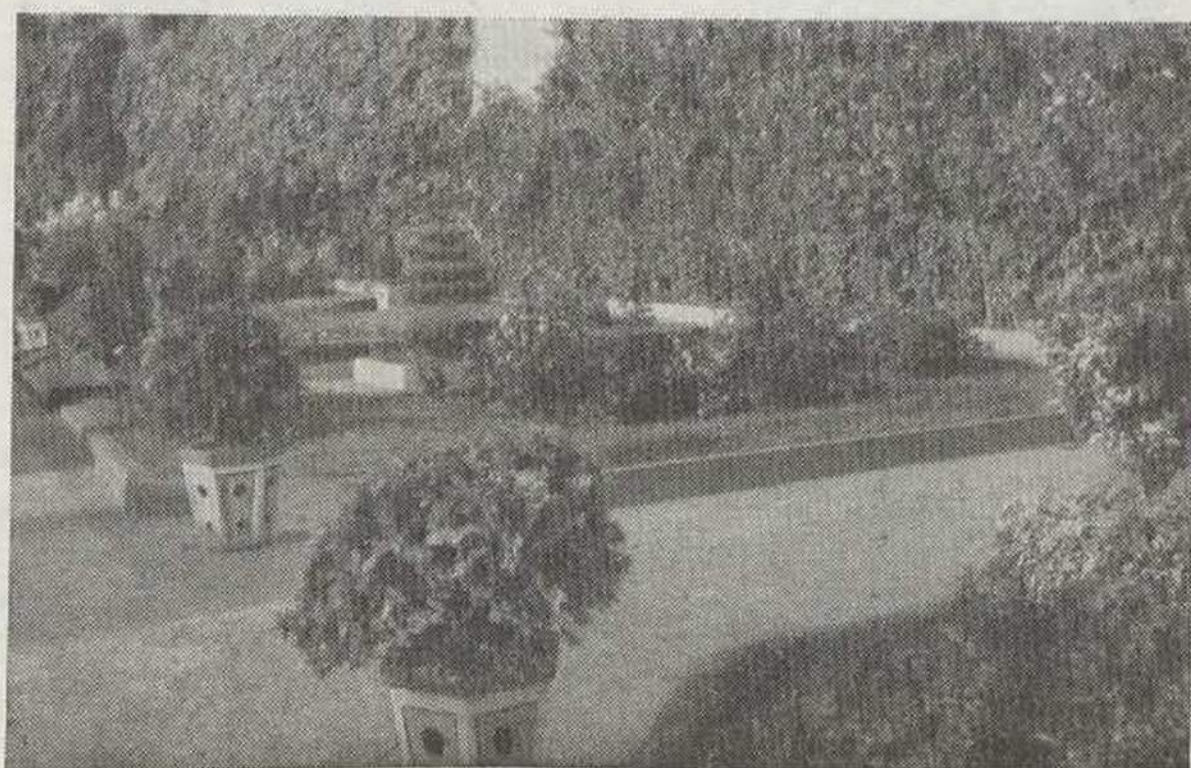
✱



do Minho, Caminha, Lanhelas, Cerveira, Lapela, Leça do Balio, Castelo da Maia, Muro, Guimarães, Gondifelos, Amarante, Mondim de Basto, Arco de Baúlhe, Pedras Salgadas, Vila da Feira, Mourisca do Vouga, Pinheiro da Bemposta, Curia, Estarreja, Esmoriz, Espinho, Granja, Miramar, Bombarral, Celorico da Beira e Olhão.

Menção Honrosa Especial — Diploma e prémio de 250\$00: S. Pedro da Torre, Negrelos, Vizela, Vila Real, Couto de Cucujães, Albergaria-a-Nova, Ermezin-de, Nine, Darque, Viana do Castelo, Montedor, Araújo, Barreiros da Maia, Santo Tirso, Lordelo, Fafe, Pedras Rubras, Moncorvo, Ribeiradio, Santarém, Branca, Coimbra-B., Pampilhosa, Mealhada, Mogofores, Cane-

las, Valadares, Malveira, Runa, Torres Vedras, Ramalhal, S. Martinho do Porto, Miranda do Corvo, Gouveia, Crato, Castelo de Vide, Albufeira, Fronteira, Calde, Arcozelo das Maias, S. Romão, Lousado, Monção, Braga, Recarei-Sobreira, Póvoa do Varzim, Laundos, Ul, Águeda, Setil, Caxarias, Paraímo, Mercês, Sintra, Pero Negro, Outeiro, Lourical, Cela, Murte, Torre das Vargens, Portalegre, Marvão-Beirã, Agolada, Coruche, Montemor-o-Novo, Beja, Santiago do Cacém, Juncal, Covelinhas, Vargelas, Paços de Brandão, Pinhal Novo, V. Real St.º António (Guadiana), Trofa, Âncora, Valongo, Vila Meã, Marco, Barqueiros, Caldas de Moledo, Ferrão, Tua, Bougado, Vila do Conde, Rates, Vila Caiz, Chapa, Codeçoso, Carracedo, Vilela do Tâmega, Tâmega, Larinho, Carviçais,



✱

Porto-Trindade — 4.º prémio

✱



Chaves — 5.º prémio

Lagoaça, Variz, Arrifana, S. Vicente de Lafões, Vouzela, Vale de Santarém, Mato de Miranda, Alfarelos, Oliveira do Bairro, Cacia, Avanca, Ovar, Cacém, Dois Portos, S. Mamede-Oeste, Caldas da Rainha, Leiria, Figueira da Foz, Arazede, Tramagal, Abrantes, Vale do Peso, Castelo Branco, Alpedrinha, Covilhã, Guarda e Pegões.

Menção Honrosa—Diploma e prémio de 200\$00:

S. Gemil, Samardã, Vidago, Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Salsas, Bragança, Urrós, S. Paio-Oleiros, S. João de Ver, Albergaria-a-Velha, Oliveira de Frades, Termas de S. Pedro do Sul, Eirol, S. Domingos, Benfica, Queluz, Costeira, Mortágua, Alvega-Ortiga, Lavre, Ameixial, Seixas, Gondorém, Penafiel, Caniços, Mindelo, Outiz, Paranhos, S. Lourenço,

Brunheda, Romeu, Azibo, Freio-Espada à Cinta, Mogadouro, Oliveira de Azemeis, Pinheiro de Lafões, S. Pedro do Sul, Eixo, Azambuja, Amadora, Verride, Santana-Ferreira, Limede, S. Comba-Dão, Canas, Alcafache, Barquinha, Ponte de Sôr, Alferrarede, Alcântara Mar, Tunes, Palmela, Tadim, Gouvinhas, Cotas, Sabroso, Vilarinho, Reguengo, Albergaria, Pombal, Taveiro, Oiã, Sabugo, Contenças, Carregal do Sal, Portimão e Mexilhoeira.

* * *

Os chefes das estações distinguidas serão oportunamente convidados para a cerimónia da distribuição de prémios que, como habitualmente, serão entregues em sessão especial a realizar no SNI, no Palácio Foz, em Lisboa, com a presença do Director-Geral da Companhia,

✱

Celorico de Basto — 6.º prémio

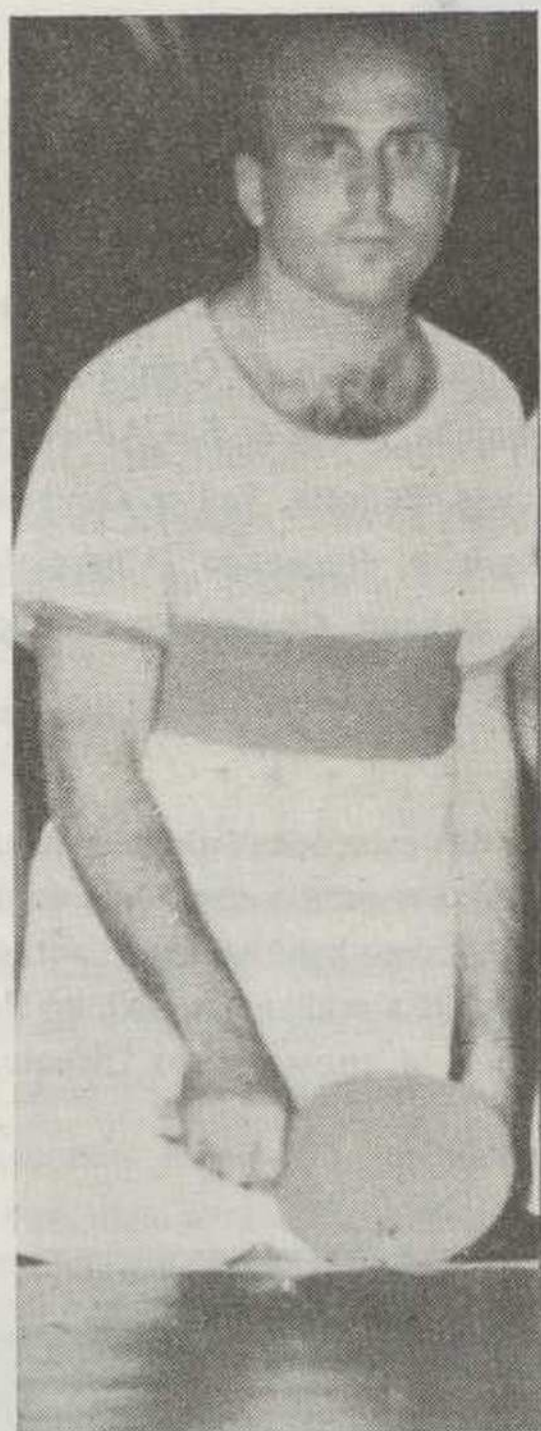
✱



Um ferroviário

campeão de Xadrez e Ténis de Mesa

Nas oficinas da Divisão de Material e Tracção, no Barreiro, exerce a sua actividade profissional um operário que se tem distinguido no campo do Desporto, em representação do Grupo Desportivo dos Ferroviários daquela vila. Trata-se de Francisco Sim Sim Laurêncio, que em anos consecutivos tem feito



parte da equipa de ténis de mesa vencedora dos Jogos Desportivos Ferroviários.

Recentemente aquele ferroviário teve comportamento brilhante no decorrer do Campeonato Nacional de Xadrez da F.N.A.T., classificando-se para disputar a final Federativa, que teve lugar na cidade do Porto.

Embora saísse vencido no «match» derradeiro frente ao categorizado xadrezista Álvaro Machado, mestre da Federação, campeão nor-

Desmentindo...

Segundo o «Communiqué de Press» de 1 de Dezembro último refere, relativamente às actividades do Banco Mundial, foi concedido à União Sul Africana o empréstimo de 11 milhões de dólares (cerca de 300 mil contos) destinados à modernização e ampliação da rede de transportes ferroviários. Participam no empréstimo diversas instituições de crédito. A amortização começará em Dezembro de 1963, pelo prazo de 10 anos.

Que pensarão os «nossos» profetas, a predizerem — a afirmarem, até — o declínio do caminho de ferro?

Folheto «Qüiz»

O Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE), departamento da União Internacional dos Caminhos de Ferro, publicou recentemente, sob o título de «Qüiz» uma brochura de especial interesse e verdadeira utilidade. Nas suas páginas, abundantemente ilustradas, um texto impresso em dez línguas — entre as quais a portuguesa — dá a conhecer, sob a forma de pergunta e resposta, a grande importância da via férrea na vida económica actual e, numa linguagem de extrema precisão e clareza, apresenta inúmeras informações essenciais sobre todos os aspectos relacionadas com a actividade das linhas férreas de toda a Europa.

Esta publicação informadora de tão grande interesse geral está sendo largamente distribuída pela Imprensa, escolas, organismos de turismo e de transporte, etc., etc.

O «Boletim da C. P.», em número próximo, publicará algumas das mais importantes informações deste valioso folheto «Qüiz», — cuja feitura teve a activa colaboração de 14 administrações ferroviárias.

tenho e internacional diversas vezes, o 2.º lugar conquistado é uma posição saliente.

Para chegar à finalíssima aquele ferroviário eliminou, sucessivamente, os representantes dos distritos de Leiria, Portalegre (em Santarém) e Lisboa (em Setúbal), sagrando-se então campeão da região sul.



PROMOÇÕES

A Electricistas de telecomunicações de 1.ª cl.: os Electricistas de telecomunicações de 2.ª cl., Florindo Oliveira Machado, António dos Santos Mateus, José Martins de Oliveira, Víctor da Glória Beles e Manuel Dias Conde.

A Electricistas de telecomunicações de 2.ª cl.: os Electricistas de telecomunicações de 3.ª cl., Francisco da Silva Dóres, António das Dóres Sousa, Manuel Mouzinho Cordas, Francisco Salazar Amparo, Armando Ramos Nunes da Silva, Manuel Antunes, Abel da Silva Menor, Guilhermino Pires Nogueira, José Duarte Rovisco, Francisco Mendes, António Francisco Maia e João da Conceição Alexandre.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª cl.: o Operário eventual, Mário Jorge Lopes Mendonça e o Operário de 4.ª cl., Francisco Víctor Caixeiro dos Loios.

A Guarda-fios de 1.ª cl.: os Guarda-fios de 2.ª cl., Manuel Gonçalves da Costa, José Amiguiinho Alves, Francisco Manuel, António Fernando dos Reis Torgal e Francisco Pedro Galocha.

A Operários de 1.ª cl., grupo B: os Operários de 2.ª cl., grupo B, Manuel Raposo e José dos Reis Folgosa.

A Operários de 2.ª cl., grupo B: os Operários de 3.ª cl., grupo B, Matias Vieira, José Pereira Orelhas, Américo Coelho, José Vinagre, Joaquim Velez Conchinhas, José da Conceição Palmela e Júlio Dias Roldão.

A Operários de 3.ª cl., grupo B: os Operários de 4.ª cl., Grupo B, Luiz Vitorino das Neves e Alfredo dos Santos Fé.

A Operário de 4.ª cl., grupo B: o Assentador de 1.ª cl., Manuel Guerreiro Afonso.

A Operário de 1.ª cl., grupo B: o Operário de 2.ª cl., grupo B, João Vilas Boas.

A Operário de 2.ª cl., grupo B: o Operário de 3.ª cl., grupo B, Joaquim Araújo Fernandes.

A Operários de 4.ª cl., grupo B: os Serventes de 1.ª cl., Joaquim Ferreira Lopes e Arsénio dos Santos Franco.

A Inspectores de Tracção: os Chefes de depósito, Albino Pinto da Costa e Joaquim Ferreira Patrício.

A Chefes de depósito: os Subchefes de depósito, António Ernesto Angelo e Narciso Gameiro.

A Subchefes de depósito: os Chefes de maquinistas, José Vizeu Júnior, Augusto Aleixo, Hipólito Augusto Silvestre, Anacleto José Barroso e Álvaro António Maia.

A Maquinistas principais: os Maquinistas de 1.ª cl., Joaquim Ferreira Cardoso, Cristiano da Fonseca Júnior, Silvério da Cruz Seco, Lucilo Simões, João Maltez Maia, António Lopes, Manuel de Aguiar, Artur José Pinto, Joaquim Rodrigues, Vitoriano dos Santos Almeida Jr. e Sidónio Vieira.

A Maquinistas de 1.ª cl.: os Maquinistas de 2.ª cl., Perfeito Correia Vieira, Daniel José Braz, José Lopes Tapada, Manuel Rodrigues Sande, Júlio Carlos Soares Cadete, José Luiz Ferreira de Jesus, Manuel Duarte Gomes, Orlando Martins de Melo, Manuel Lopes, José Baptista Rocha, Joaquim Ferreira de Carvalho, Luiz Pedro Rodrigues, Carlos da Silva Freitas, José Gomes Saraiva, Abel Simões dos Reis, Manuel da Conceição Horta, João Duarte de Oliveira, José Pereira de Moraes, José João da Silva Bernardo, José Gabriel Mateus, João de Matos Cebola, Augusto da Silva Fernandes Lapa, Henrique Barral, José Carlos Júnior, António Ferreira de Carvalho, Urbino Teixeira de Sousa Costa, Jerónimo Pimentel Girão, Arlindo Carvalho Casaleiro, Américo Ribeiro, João Farinha Cardigos, João Marques Monteiro Negrão, Manuel da Costa Gomes, Joaquim da Costa Simões, Alberto Martins Maia, Crisógono Gomes Júnior, Manuel Augusto da Silva, Armando Gonçalves Machado, João Maria Valadares, José de Oliveira e Vasco Candeias do Vale.

A Maquinistas de 2.ª cl.: os Maquinistas de 3.ª cl., Alfredo de Abreu, José Pereira, Manuel Afonso, Fernando dos Santos, Carlos Henriques Marques, Alfredo Joaquim José, Mário Pereira Gouveia, Luiz Pinheiro, David Ramires, Olindo Augusto Duarte Soares, Alberto Rodrigues Horta, José Barbosa, Francisco Pereira, Diamantino Pereira Rodrigues, Joaquim Seco, Manuel António Ferreira, Alfredo Cruz, Elias Bernardo, José da Costa Rodrigues, António da Paixão Carvalho, António Duarte Vicente, Joaquim Bernardo da Ponte, Paulo Marques de Oliveira, Raimundo Fernandes, José Henriques, José Passos Diniz, Henrique Pereira, Joaquim Carmona, Alfredo Barral Alves, Joaquim Tavares Correia, Manuel Antunes Maia, António da Costa Completo, António Lemos, Eusébio Joaquim Valadas, Víctor das Neves, Martinho Espírito Santo Albuquerque, Mário Antunes Duarte, Joaquim Lopes Barata, Armando Messias Godinho, Manuel Gerardo, David da Silva Tavares, Sebastião Almeida Bispo, Mário Maia Barbosa, Joaquim Pereira Marques, António Joaquim Cançado, Joaquim Nunes, José Morgado dos Santos, José Joaquim Rebocho, Amadeu Loureiro, Saul Horta da Costa Leal, Manuel Joaquim Monteiro Rato, António Joaquim Carvoeiro, Diamantino Marques Feijão, Diamantino

Nunes, Albino Joaquim Rodrigues, Avelino Gonçalves Lopes, Manuel Alves Mota, Manuel Rodrigues, Joaquim Bernardo Vieira Silva, José do Nascimento Pereira, Pedro Raimundo Ribeiro, Valentim de Freitas, Eliseu Nunes Conceição Lourenço, Alfredo Borges de Carvalho, Faustino Leite Mendonça Malheiro, António da Silva, Jorge Maia Lirio, Amadeu da Silva Roque, Manuel Baptista, Virgílio Pereira, José Joaquim Cipriano, Angelino Luiz, Manuel Francisco Tichana, Armandino Sousa Fernandes, Edmundo José Pinto de Oliveira, Augusto Lopes, António Carvalho, Fernando de Sousa Godinho, António de Sousa, Manuel Pereira, Manuel José Capareira, José Joaquim Moreira Dias, Marcelino Cândido, Jaime Alves, Joaquim Mendes Coelho, Joaquim António da Silva, Armindo Augusto Vieira da Silva, Armindo Samora Bexiga, Abílio Pereira, Manuel Félix Garrido, José Jorge Cerqueira, Augusto Gonçalves, Alfredo Mendes Garcia, Manuel Lopes dos Santos, João Roque Saúde, Joaquim Maria Cardoso Saúde e Manuel Rodrigues Ferreira.

A Fogueiros de 1.ª cl.: os Fogueiros de 2.ª cl., José Vieira da Costa, Moisés Lopes Pedreiro, José Delfim Gonçalves, Manuel Gonçalves Letra, António José Belo, José Gil da Silva, António Teixeira da Mota, Carlos da Silva Lima, Rosendo Marques Gomes, Joaquim Marques, José António Pereira, Adélio Artur Assis, Manuel Jorge da Silva, Artur Caetano, José Martins da Cunha, Manuel Gomes Cabrita, António Moreira, Joaquim da Silva, Antero Oliveira de Almeida, Henrique de Oliveira, Artur Soares de Matos, José da Silva Correia, Joaquim Lourenço Coelho, Victor Manuel da Silva, Francisco Paulo Gomes, Francisco Gomes de Sá, Joaquim Cordeiro de Lima, Honorato Henriques, Artur Alves, Mário Tavares Coelho, Artur Pinto, José Francisco Ramos, Manuel António Coelho Lameira, Agostinho Pinto Moreira da Silva, Manuel Rodrigues Sabino, Raul Velhinho Vieira, Manuel Rodrigues, Manuel Correia, Afonso Pereira Teixeira, Augusto Rodrigues, Américo Gonçalves da Silva, Arlindo Rodrigues Horta, Jacinto Martins Maciel e José Borges.

A Fogueiros de 2.ª cl.: Os operários de 4.ª cl., José Alcino Afonso, Manuel Maria Valadares, Manuel de Sousa Mota, José Fontes Monteiro e Joaquim Ferreira Salgado; os Serventes de 2.ª cl., José Bernardino Campos, Joaquim das Neves, José Moreira, Albertino da Silva Oliveira, Américo Franco, Manuel Girão Carlos, Agostinho da Cunha Archer, José Eduardo Diogo Carvalho, Diamantino Gonçalves Lapo, Ramiro Veloso Fernandes, Armando Simões Bugalho, José António de Magalhães, Armindo Araújo Gomes, Aníbal Magalhães, José Ribeiro, Manuel Ribeiro, António Filipe, Ermezindo Dias Cordeiro, Fernando António Silva Calado, João Afonso, Luiz da Silva Rocha, José Matias de Bastos, Bonifácio Victor Neves, Manuel Marques dos Santos e António Lopes Junior; e os Serventes de 3.ª cl., Alfredo Lenine Oliveira Fidalgo, Manuel Francisco Aparício, António Lopes Valério, Manuel Salvado Cavaca, Mário Pato, António José Simões, Sérgio Faria, Adelino Luiz Paulino, Alberto Filipe de Seixas, António Armindo Matos Faria, Constantino Lopes Boavista, Manuel Mendes Bicho, António dos Ramos Valente, José Margarido Vaz, António da Fonseca Mendes, Homero Marques Ferreira, Venâncio Manuel Gonçalves Serra, João Fernandes Picão, Olindo Manuel Rufino, Manuel Maria Domingues, Manuel de Sousa, Armando Simões Mateus da Silva, Manuel Domingos Gonçalves Galinha, Silvino Pinto Pimentel, José Pinto, António Girão Mendes, Luiz Duque Ferreira, João Serejo Ramos, José Augusto Branco, António Borges de Miranda, Diolindo Fernandes da Costa, José da Silva, Simplicio Monteiro, António de Almeida Félix, Henrique Pedro, Luiz Manuel Almeida, José Augusto Monteiro Lourenço, Eugénio Manuel Matos Barracas, António Aguiar Esteves, Lourenço António Ratinho, Alexandre de Queiroz, Amaro Dias da Silva, Hermínio Gonçalves Lapo, Henrique Frausto Costa, Manuel Inácio Alves Lucas, António Joaquim Silva Oliveira, Manuel Dias Correia Henriques, José Carvalho Ribeiro, António Gonçalves Galinha, José da Silva Marques, Laurindo Teixeira Júlio, Alfredo Ferreira de Miranda, José Lopes de Oliveira, José Boavida Bernardino, Messias da Cunha Leonardo, António Domingues Romão, Joaquim Ferreira da Costa Francisco Salvado Cavaca, Alcino Cunha Moreira, Agostinho Ribeiro, Didio Alexandre Madureira Barbosa e Carlos Monteiro de Araújo.

A Maquinistas de Via Fluvial de 1.ª cl.: os Maquinistas de Via Fluvial de 2.ª cl., Sabino Augusto Nunes Torrão, Victor dos Santos Brito, Vicente Gouveia e Mário do Nascimento Pinto.

A Maquinistas de Via Fluvial de 2.ª cl.: o Operário de 2.ª cl., António Delgado Nunes e o Operário de 3.ª cl., Mário Afonso da Silva.

A Fogueiros de Via Fluvial de 1.ª cl.: os Fogueiros de Via Fluvial de 2.ª cl., Victor Manuel Lopes de Jesus, Domingos dos Santos, Carlos António Silva Vieira, Manuel Quintino da Rita, Manuel de Sousa, Joaquim Pedro de Brito e José Ramos Júnior.

A Mestre de Via Fluvial: o Marinheiro de 1.ª cl., Alfredo Joaquim Pinto.

A Marinheiros de 1.ª cl.: os Marinheiros de 2.ª cl., João Almeida Durão, Domingos Gonçalves Cardoso, José Francisco Rosa, José Francisco Álvaro e Edmundo Alves da Silva.

A Marinheiros de 2.ª cl.: os Marinheiros eventuais, José Francisco Rodrigues, António Manuel Rodrigues, Desidério Madeira Valentim, Vicente Mateus Galvão e Américo Luiz.

NA CAPA:

Foto de António Pinto de Abreu, de Lisboa.
Menção Honrosa do nosso Concurso Fotográfico.