

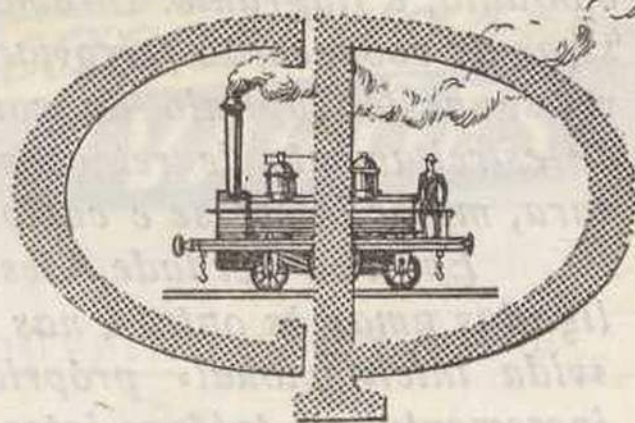


BOLETIM DA C.P.

NUMERO 404

FEVEREIRO DE 1963

Boletim da



N.º 404 ■ FEVEREIRO 1963 ■ ANO XXXV ■ 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 / 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

Nota de Abertura

O novo ano ferroviário abriu, auspiciosamente, com uma realização de grande significado: a criação oficial de cursos especializados, no Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal Europeu dos Caminhos de Ferro, instituídos sob a égide do «Comité» de Gerência da U. I. C.. Duas dezenas de ferroviários, pertencentes a quase todas as Administrações de caminhos de ferro da Europa—Portugal incluído—estão frequentando, desde 7 de Janeiro, cursos técnicos, de nível universitário, que, na sua primeira fase, terão a duração de 5 semanas, passadas em Bruges, no «Collège d'Europe» e, numa segunda fase terminal, decorrerão em Paris, na nova sede da U. I. C., para os alunos se familiarizarem com o âmbito, organização, pessoal e trabalhos do importante organismo internacional.

O acolhimento que esta iniciativa encontrou nos meios ferroviários a que se dirige—e que largamente vão beneficiar dos seus resultados—comprova que a mentalidade dos responsáveis da ferrovia hodierna acompanha os novos rumos da época e que se prepara, positivamente, o necessário clima para uma renovação válida das actividades ferroviárias do Velho Continente.

Nestes cursos—organizados, nesta primeira época, a título experimental e cuja programação não se conhece ainda exactamente—estão sendo tratados problemas levantados aos caminhos de ferro, quer no plano puramente ferroviário, quer no quadro geral académico da economia dos transportes da Europa e da sua progressiva integração económica. Falta, sobretudo, definir a montagem institucional mais apropriada a esses estudos, que todos os anos serão facultados a outros tantos ferroviários: se ensino universitário com recursos complementares ferroviários, se ensino ferroviário completado por contribuição externa dos mais qualificados mestres europeus das outras formas de transporte, da economia e da Universidade.

A importância, mesmo simbólica que fosse, desta nova política de ensino

conjunto, é flagrante. Diremos mesmo que entre tantas outras formas progressivas de cooperação ferroviária europeia que conhecemos, a que vai desenvolver-se neste capítulo de convívio internacional, de intercâmbio de ideias, de estreitamento de relações pessoais directas, é das que apresentam, porventura, maior interesse e curiosidade.

Em boa verdade, desde o momento em que as linhas férreas foram ligadas umas às outras, nas fronteiras, passou o caminho de ferro a ter uma «vida internacional» própria, pela implícita necessidade de ser praticado e incrementado o tráfego inter-países. Nasceu assim, para cada Rede, o hábito do trabalho em equipa e a consequente precisão de se congregarem esforços para lograr rendimentos e soluções económicas conjuntas, consideradas ideais. Criou-se, dessa maneira, um verdadeiro corpo de funcionários «europeus», formado pela experiência das realidades, cuja frutuosa obra — seria ocioso sublinhar — deve ter indefectível continuidade.

Mais tarde, quando a marcha do regresso se acelerou, o caminho de ferro viu-se naturalmente inibido de continuar a manter o exclusivo das iniciativas firmadas em comum, no sector das comunicações, quer no tocante à escolha dos problemas internacionais a tratar como dos próprios métodos empregados para os resolver. A integração económica europeia, por exemplo, levanta hoje-em-dia, em matéria de transportes, questões importantíssimas e complexos que não podem ser isolados da contextura económica geral para serem tratados unicamente sob o ângulo ferroviário. Isso significa que o caminho de ferro passou a ter um outro e não menos notável papel a desempenhar na conjuntura europeia: o de conselheiro das organizações internacionais de nível governamental, verbi gratia, na Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Para corresponder a esta nova função é preciso, pois, constituir um alfofre de ferroviários qualificados, com sólidos conhecimentos económicos, espírito receptivo às questões dos transportes contemporâneos e que estejam bem ao corrente dos estudos empreendidos nos diferentes círculos internacionais, destacadamente na Europa.

Foi o reconhecimento desta necessidade que inspirou o «Comité» de Gerência da U. I. C. a criar o Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal Europeu dos Caminhos de Ferro.

Para a Companhia, que imediatamente aderiu a esta realização designando um experimentado técnico para a frequência desses cursos — o Eng.º José Alfredo Garcia — o incremento desta modalidade de cooperação apresenta uma importância que nenhuma razão autoriza a subestimar. Temos, com efeito, toda a vantagem em estar ligados ao coração do progresso europeu, como temos toda a vantagem em contar com o apoio da técnica de além-fronteiras.

Na fase de ensaio em que este género de ensino naturalmente está, o êxito da orientação preconizada em Paris, dependerá, em máxima parte, da própria vontade e da capacidade das Administrações interessadas. Cumpre, pois, legitimar e estimular este factor de valorização da via férrea que firma, para o caminho de ferro, posições de prestígio, de influência perdurável.

Do que não restam dúvidas é que o empreendimento em causa assinala uma experiência primacial no esforço de adaptação do caminho de ferro às exigências modernas da sua função. E, ao mesmo tempo, confirma que a U. I. C. continua a ser, inequivocamente, o intérprete fiel e o agente qualificado de uma missão do mais relevante interesse ferroviário.

NOTA

sobre a avaliação das NECESSIDADES de VAGÕES

pelo DR. CARLOS FOLQUE GOUVEIA

Economista da Divisão de Exploração

O objectivo da presente nota é apresentar um esquema dum processo de avaliação das necessidades de vagões em determinado ano futuro. Trata-se dum esquema teórico bastante simples e de aplicação imediata desde que se disponha da necessária informação estatística cuja obtenção se pode considerar também elementar. As dificuldades residirão possivelmente na elaboração de algumas das previsões indispensáveis a essa avaliação, dificuldades que esta nota supõe resolvidas e de que se não ocupa. Diga-se, no entanto, à margem, que a análise dos dados relativos aos últimos anos é em muitos casos suficiente para a determinação de coeficientes apropriados que, com razoável segurança, traduzam a evolução havida e permitam calcular essas previsões sem recurso a técnicas estatísticas mais complexas.

Suponha-se então que se pretendem avaliar as necessidades de vagões no ano de 1964. Designem-se por A_i ($i=1, 2, \dots, n$) as diferentes rubricas em que se encontra classificado estatisticamente o tráfego de mercadorias. Na C. P. e para a pequena velocidade, $n=16$ e as rubricas são as seguintes, como se sabe: «Cereais, farinhas e legumes secos», «Bebidas», «Matérias gordas», «Produtos alimentares diversos», etc., etc.

Torna-se em primeiro lugar necessário dispor de estimativas do tráfego de cada uma dessas rubricas para o ano de 1964. Considerando porém que parte desse tráfego estará a cargo de vagões particulares, tem de se prever também a repartição do tráfego entre vagões particulares e vagões da C. P. Dispondo de todas essas estimativas construa-se o quadro n.º 1, em que como é evidente

$$a_i = a_{1i} + a_{2i}$$

$$e \quad p_i = \frac{a_{1i}}{a_i} \times 100 \quad (i=1, 2, \dots, n)$$

QUADRO N.º 1

Rubricas	TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM 1964 (Toneladas-quilómetro)			
	Total	Em vagões particulares		Em vagões da C. P.
		Valor absoluto	%	
A_1	a_1	a_{11}	p_1	a_{21}
A_2	a_2	a_{12}	p_2	a_{22}
\dots	\dots	\dots	\dots	\dots
A_i	a_i	a_{1i}	p_i	a_{2i}
\dots	\dots	\dots	\dots	\dots
A_n	a_n	a_{1n}	p_n	a_{2n}

Conhecidas as previsões de tráfego em vagões da C. P., faça-se agora a repartição desse tráfego pelos diferentes tipos de vagões. Considere-se então que os vagões existentes e a adquirir se distribuem pelos tipos V_j ($j=1, 2, \dots, m$) adequados às diferentes mercadorias. Para se fazer essa repartição é necessário formular hipóteses ditadas pela observação da experiência. Se, por exemplo, uma determinada mercadoria incluída numa qualquer das rubricas, se transporta actualmente em condições satisfatórias num vagão do tipo V_1 , a hipótese a formular será a de que essa mercadoria se continua a transportar num vagão do mesmo tipo, se não houver outras razões para prever o contrário. É ainda necessário formular, para cada uma das rubricas, hipóteses sobre o carregamento médio dos vagões e sobre o percurso médio da tonelada, hipóteses natural-

mente baseadas na informação estatística à data disponível. De posse de todas essas estimativas, pode-se então elaborar o quadro n.º 2 em que

K_i ($i = 1, 2, \dots, n$) — percurso médio da tonelada das mercadorias incluídas na rubrica A_i ;

t_i ($i = 1, 2, \dots, n$) — carregamento médio dos vagões que transportam as mercadorias incluídas na rubrica A_i ;

V_{ij} ($i = 1, 2, \dots, n$; $j = 1, 2, \dots, m$) — quantidade de vagões do tipo V_j necessários para o carregamento das mercadorias da rubrica A_i .

Como é evidente,

$$\sum_{j=1}^m V_{ij} = \frac{a_{2i}}{k_i t_i} \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

QUADRO N.º 2

Rubricas	Toneladas- -quilômetro	Percurso médio (Km.)	Carrega- mento médio (t)	QUANTIDADE DE VAGÕES						
				Total	Tipo V_1	Tipo V_2	...	Tipo V_j	...	Tipo V_m
A_1	a_{21}	k_1	t_1	$\sum_{j=1}^m V_{1j}$	V_{11}	V_{12}	...	V_{1j}	...	V_{1m}
A_2	a_{22}	k_2	t_2	$\sum_{j=1}^m V_{2j}$	V_{21}	V_{22}	...	V_{2j}	..	V_{2m}
...
A_i	a_{2i}	k_i	t_i	$\sum_{j=1}^m V_{ij}$	V_{i1}	V_{i2}	...	V_{ij}	...	V_{im}
...
A_n	a_{2n}	k_n	t_n	$\sum_{j=1}^m V_{nj}$	V_{n1}	V_{n2}	...	V_{nj}	...	V_{nm}

Frise-se novamente que depois de calcular $\sum_{j=1}^m V_{ij}$ ($i = 1, 2, \dots, n$), a repartição pelos

diferentes tipos de vagões é feita de acordo com as hipóteses formuladas, pelo que admitindo, por exemplo, que se continua a utilizar o mesmo tipo de vagão no transporte da mesma mercadoria, não há substituição de tipos de vagões, mantendo-se, portanto, a repartição vigente.

Conhecemos agora, não só a quantidade total de vagões necessária, mas ainda a quantidade de vagões de cada tipo indispensáveis

ao transporte das quantidades de diferentes mercadorias previsivelmente transportadas na rede da C. P. em vagões pertencentes à C. P.

Tem-se então que $\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m V_{ij}$ ($i = 1, 2, \dots, n$; $j = 1, 2, \dots, m$) será a quantidade total de vagões necessária, sendo $\sum_{i=1}^n V_{ij}$ a quantidade de vagões do tipo V_j .

É preciso dispor em seguida de estimativas sobre a duração de rotação dos vagões,

QUADRO N.º 3

	Vagões tipo V_1	Vagões tipo V_2	...	Vagões tipo V_j	...	Vagões tipo V_m
Média diária	M_1	M_2	...	M_j	...	M_m
Duração de rotação (dias)	r_1	r_2	...	r_j	...	r_m
Efectivo a utilizar	Q_1	Q_2	...	Q_j	...	Q_m

que terão naturalmente de ter em atenção as possibilidades que se deparam de melhorar a rotação actual.

Seja então r_j a duração (em dias) de rotação dos vagões do tipo V_j e designe-se por M_j a média diária necessária de vagões do tipo V_j e por Q_j o efectivo de vagões do tipo V_j a utilizar durante todo o ano de 1964. Vem que

$$M_j = \frac{\sum_{i=1}^n V_{ij}}{366} \quad (i=1, 2, \dots, n; j=1, 2, \dots, m)$$

$$Q_j = M_j r_j \quad (j=1, 2, \dots, m)$$

(1964 tem 366 dias)

Esta última relação compreende-se facilmente se notarmos que sendo necessários diariamente, em média, M_j vagões do tipo V_j e sendo r_j a duração de rotação desse tipo de vagões, cada vagão do tipo V_j é portanto utilizado, $\frac{366}{r_j}$ vezes durante todo o ano de 1964, pelo que serão necessários

$$\frac{\sum_{i=1}^n V_{ij} \times r_j}{366}$$

vagões do tipo V_j , donde

$$Q_j = \frac{\sum_{i=1}^n V_{ij} \times r_j}{366} = M_j r_j$$

Os valores obtidos dispõem-se no quadro n.º 3.

Conhecidas as necessidades de cada um dos tipos de vagões, resta agora determinar, com $j = 1, 2, \dots, m$

B_j — quantidades de vagões de cada um dos tipos que serão abatidos ao serviço;

E_j — quantidades de vagões de cada um dos tipos encomendados e cuja entrega se prevê seja feita até ao princípio do ano de 1964;

R_j — quantidades de vagões de cada um dos tipos que é necessário ter em reserva;

I_j — quantidades de vagões de cada um dos tipos, imobilizados para reparação e limpeza;

S_j — saldo de vagões de cada um dos tipos, com o estrangeiro;

C_j — quantidades de vagões de cada um dos tipos, actualmente em exploração.

Todas estas quantidades de vagões se exprimem, em geral, por percentagens calculadas tendo em atenção a análise dos anos anteriores.

No quadro n.º 4, faz-se então o cálculo dos efectivos de cada um dos tipos de vagões, necessários à exploração no ano de 1964, que se designam por G_j sendo U_j o efectivo de vagões do tipo V_j utilizável e Y_j o efectivo em serviço, com

$$j = 1, 2, \dots, m.$$

Tem-se que

$$U_j = Q_j + R_j$$

$$Y_j = U_j + I_j \quad (j=1, 2, \dots, m)$$

$$G_j = Y_j + S_j$$

QUADRO N.º 4

	Vagões tipo V_1	Vagões tipo V_2	...	Vagões tipo V_j	...	Vagões tipo V_m
Efectivo a utilizar	Q_1	Q_2	...	Q_j	...	Q_m
Reserva	R_1	R_2	...	R_j	...	R_m
Efectivo utilizável	U_1	U_2	...	U_j	...	U_m
Correcção para imobilizações	I_1	I_2	...	I_j	...	I_m
Efectivo em serviço	Y_1	Y_2	...	Y_j	...	Y_m
Saldo com o Estrangeiro	S_1	S_2	...	S_j	...	S_m
Efectivo neces- sário à exploração	G_1	G_2	...	G_j	...	G_m

O quadro n.º 4 indica portanto, em última análise, a quantidade de cada um dos tipos de vagões, indispensável para suprir as necessidades de exploração, objectivo primário desta nota.

Querendo porém prever o deficit ou excedente de vagões em relação ao parque actual, tendo em atenção os vagões a abater ao serviço e as encomendas já feitas, elabora-se finalmente o quadro n.º 5 que serve de orientação a possíveis rectificações a fazer nos respectivos programas. Neste quadro designou-se por D_j a quantidade de vagões de cada um dos tipos disponíveis para a exploração em 1964 e por L_j a diferença entre a

quantidade disponível e a necessária de cada um dos tipos de vagões, sendo portanto

$$D_j = C_j + E_j - B_j$$

$$(j = 1, 2, \dots, m)$$

$$e \quad L_j = D_j - G_j$$

QUADRO N.º 5

	Vagões tipo V_1	Vagões tipo V_2	...	Vagões tipo V_j	...	Vagões tipo V_m
Efectivo actual em exploração	C_1	C_2	...	C_j	...	C_m
Encomendas previstas	E_1	E_2	...	E_j	...	E_m
Abatidos ao serviço	$-B_1$	$-B_2$...	$-B_j$...	$-B_m$
Efectivo em ex- ploração dispo- nível em 1964	D_1	D_2	...	D_j	...	D_m
Efectivo neces- sário à explora- ção em 1964	G_1	G_2	...	G_j	...	G_m
Deficit ou ex- cedente	L_1	L_2	...	L_j	...	L_m

As rectificações a fazer nos programas relativos aos parques de vagões serão função da grandeza em valor absoluto de L_j .

Fica assim descrito um processo de avaliar as necessidades de vagões num ano futuro, de modo a orientar racionalmente os respectivos planos de encomendas.



Estações Floridas

Coordenação do Eng.º Agrón. SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri das Estações Floridas)

Palavras soltas

A BRE com este número do Boletim da C. P. uma nova Secção — Das Estações Floridas — título que, na sua singeleza, vem lembrar, porém, o trabalho meticoloso de muitos anos de esforços agentes desta Empresa, no sentido de tornar mais atraentes as Estações dos Caminhos de Ferro.

Tem este movimento, paralelo em muitos países da Europa e de outros Continentes. Contudo, em poucos, tem superado o notável trabalho já feito no nosso País. E uma palavra de justo louvor é, também, devida ao Secretariado Nacional de Informação e Cultura Popular, que tem sido um grande animador deste embelezamento das Estações e Apeadeiros espalhados de Norte a Sul de Portugal.

Pretende-se, com a criação desta Secção jornalística, acompanhar esta frutuosa actividade realizadora de tão grande interesse turístico, dando aos dedicados colaboradores desta iniciativa os mais variados auxílios culturais e diversas sugestões no sentido de se divulgarem os melhores preceitos da difícil arte de jardinagem, procurando conceder, assim, melhor apoio aos trabalhos das muitas dezenas de agentes interessados nesta obra.

Dentro desta orientação se procurará fazer com que a paisagem regional, tão rica e variada no País, se vá reflectir nas estações do Minho ao Algarve, por intermédio de árvores, arbustos e plantas silvestres típicas do ambiente, convenientemente seleccionadas para darem, às estações, um tom acolhedor que agrade a passageiros nacionais e estrangeiros; e também ainda algumas espécies exóticas escolhidas com gosto para completar o quadro.

Os chefes das Estações floridas têm demonstrado, já, que não são falhos de

gosto artístico e que, com pequena ajuda para melhorar algumas composições, serão capazes de acompanhar as ideias dominantes da época; pois, de degrau em degrau, através de longa história, evoluiu, também, a arte de jardinagem. Da rigorosa geometria de construção e do puro artifício na escultura de matéria verde, dominantes em certas épocas, passou-se, depois, gradualmente, para conjuntos florísticos mais próximos do que a natureza nos oferece espontaneamente com extraordinária riqueza de composição. Os artistas da jardinagem procurando valorizar os enquadramentos vegetais em cidades, vilas e aldeias, são assim, como os arquitectos da moda feminina, tentando, em cada momento, dar a estas flores que Deus criou para suavizar a vida humana, o tom da época.

Cada época com o seu uso como cada roca com o seu fuso...

Eis algumas palavras soltas, singelas notas para principiar, a que se seguirão muitas outras escritas por mão que não a minha e assim capazes de vir acrescentar algo ao que já está feito — e bem feito, devo repetir, nas Estações Floridas.

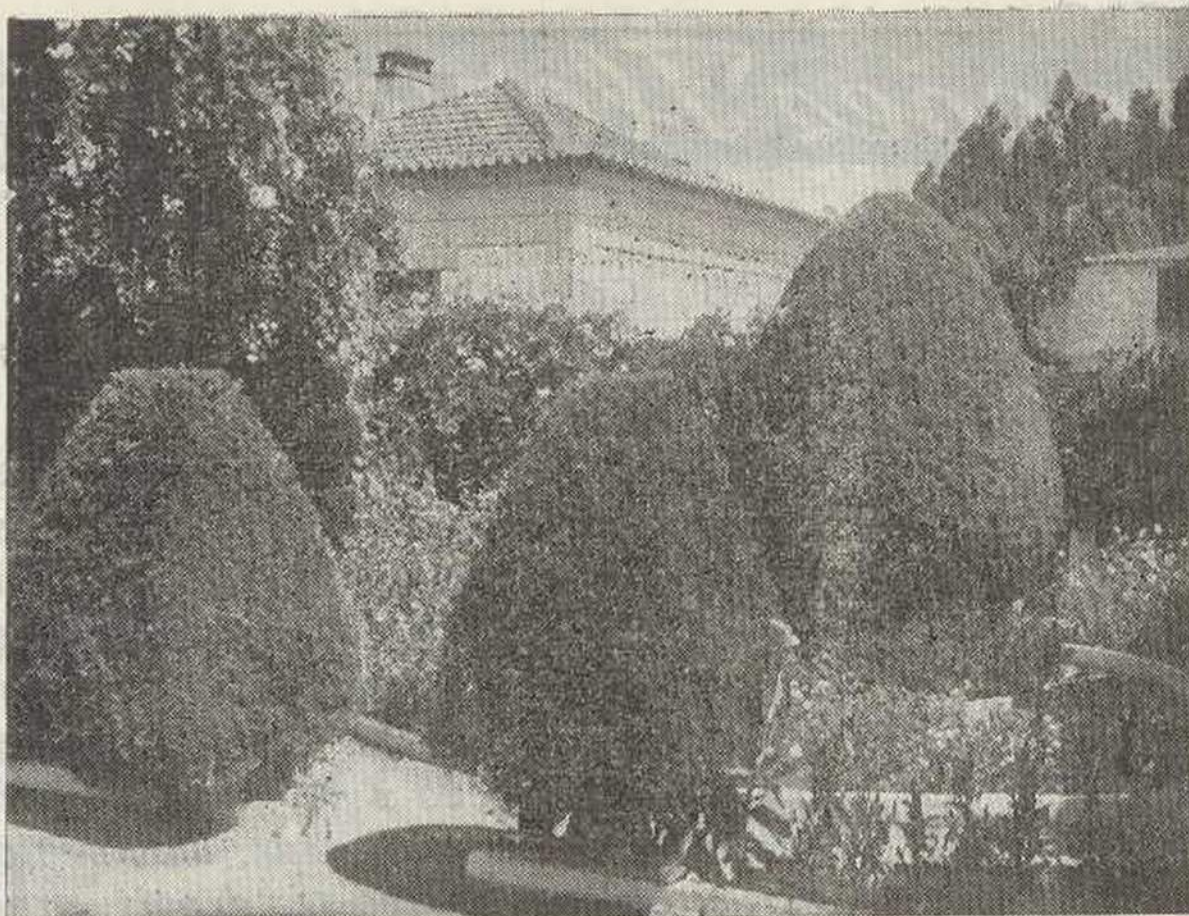
E assim mãos à obra!

ANDRÉ NAVARRO

A caminho da remodelação do Jardim

DURANTE os vinte anos que decorreram, após ter sido lançada a semente dos Concursos das Estações Floridas, tiveram os sucessivos júris oportunidade de apreciar o gosto, a arte ou o engenho que os titulares e auxiliares de centenas de estações da C. P. manifestaram, em diversos graus, no desejo de corresponderem aos objectivos dos certames, facultando aos utilizadores do carril algo de agradável e de aprazível, nos momentos das suas paragens ou nos minutos de espera, nessas estações.

Embora não tivéssemos contactado objectivamente com o passado, temos a convicção de que muito se fez até hoje e de que foi profunda, sob vários aspectos, a evolução operada desde os primeiros jardins até aos que agora se multiplicam ao longo das vias férreas.



Arbustos talhados, lagos e repuxos, canteiros geométricos...

Foi precisamente a diversidade de soluções que cada um adoptou para aproveitamento dos espaços ajardináveis e a maneira como pôs em prática as sugestões que lhe foram dadas, sem a sujeição a qualquer estilo particular, que nos pareceu do maior interesse para a apreciação dos concorrentes.

Dessa liberdade de acção resultou o aparecimento de vários aspectos ou temas, como arbustos talhados, lagos e repuxos, canteiros geométricos e relvados, que poderiam caracterizar épocas e incluir-se em sucessivas etapas da história dos estilos, na arte dos jardins, mas que aí, nas estações, se sobrepuseram e se interpenetram, ao sabor da fantasia e imaginação dos seus autores, quando quiseram reproduzir um ou outro motivo que lhes despertou maior agrado em parques ou jardins seus conhecidos.

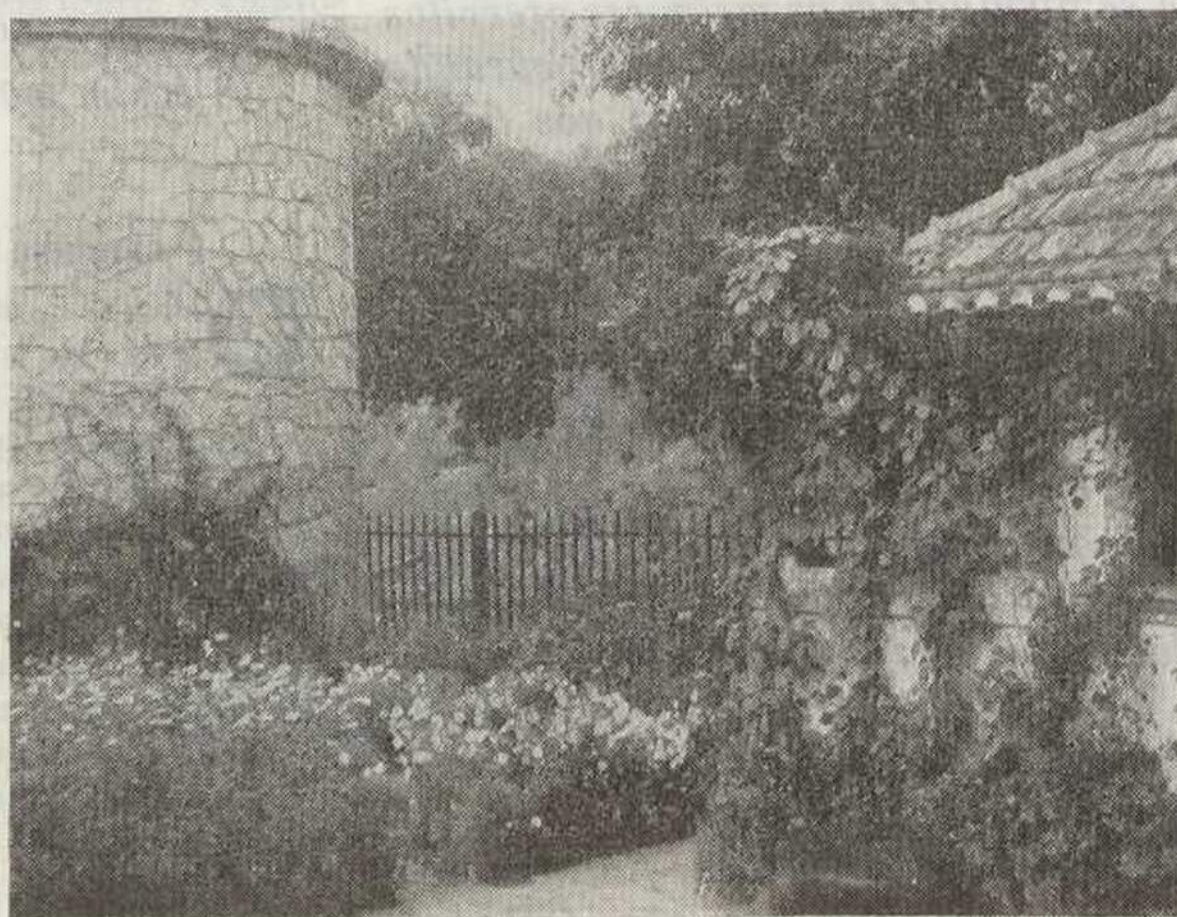
Sem querermos eliminar a espontaneidade de expressão e a faculdade criadora de cada um, ditando-lhes

normas rígidas — porque neste campo elas não podem existir — para a implantação dum jardim tipo, cremos, todavia, que será possível, agora, ir-se encaminhando a diversidade de formas dos jardins das estações floridas no sentido de se adaptarem ao gosto contemporâneo do arranjo do jardim paisagista.

Como o nome indica, o jardim paisagista é aquele que resulta duma arrumação dos seus elementos, de tal modo que ele pareça ter surgido como criação da natureza, e tanto quanto possível integrado na paisagem que o rodeia, isto é, a condizer com ela.

Nem sempre essa integração poderá ser tomada no verdadeiro sentido da palavra, quando a própria paisagem circundante é agreste e hostil. Estamos a recordar-nos, por exemplo, de algumas estações do Douro ou do Tua penhascosos, onde o jardim, a existir, terá de ser algumas vezes uma mancha desgarrada a suavizar o escaldado das escarpas.

Jardim paisagístico é aquele que resulta duma arrumação dos seus elementos, como criação da natureza...



Ao estudar-se a melhor forma de ligação não deve esquecer-se, também, a própria gare e os recintos anexos, no conjunto da vegetação, tentando atenuar a separação rígida entre eles e o jardim.

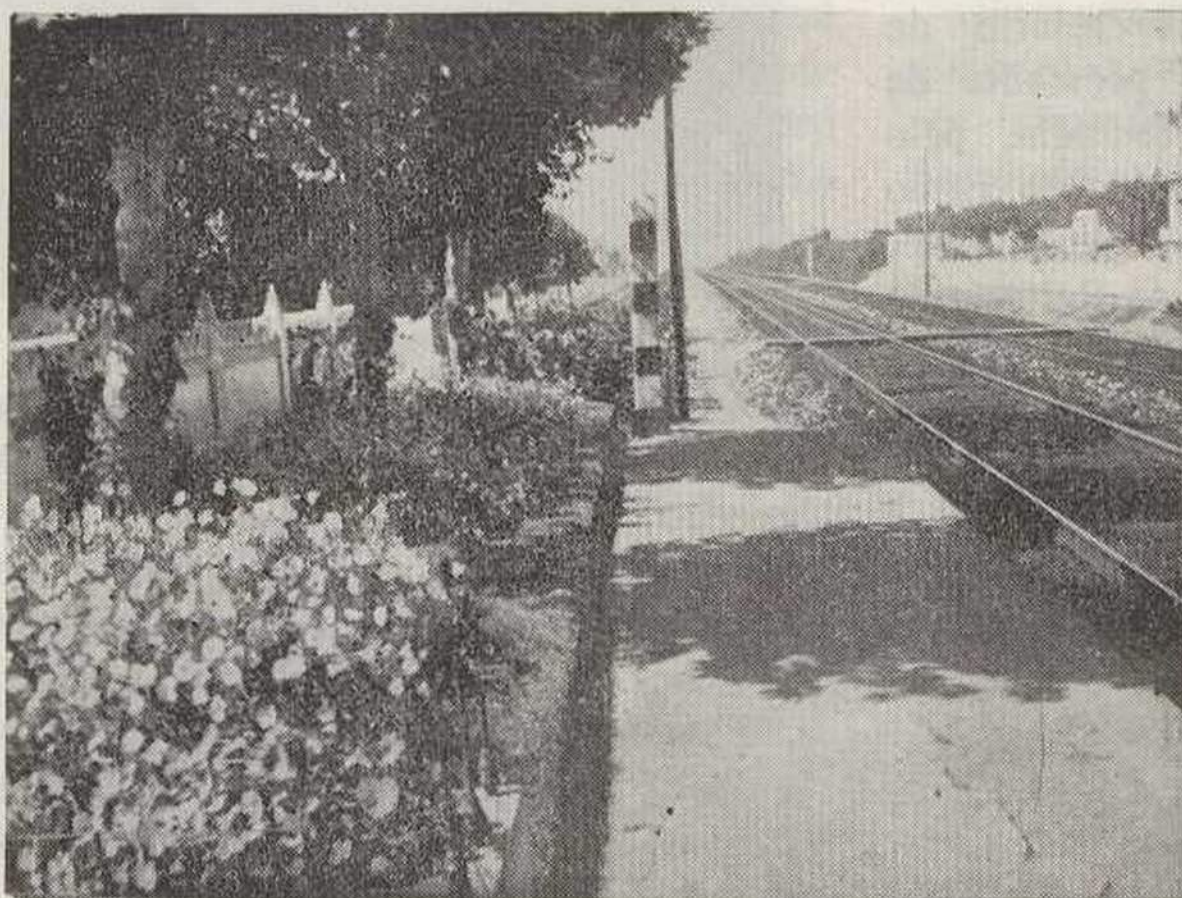
Temos verificado que numerosos chefes, na ânsia de ajardinar, têm resolvido, talvez inconscientemente, esse problema, conseguindo realizar um conjunto de verde e de cor, de agradável perspectiva, povoando a entre-via, o lado oposto, o percurso desde as agulhas às gares e os próprios cais, criando, assim, para quem se aproxima, como que um anúncio ao jardim propriamente dito e uma ligação íntima entre este, as construções e a paisagem rural ou urbana.

A estação de Fronteira com as suas trepadeiras e latadas, para não citarmos outras, era um exemplo dessa integração. Porém não se adoptem soluções que conduzam a uma ligação demasiado íntima, como estava sucedendo na estação de Vila Franca das Naves, onde

do jardim. Recordamos, ainda, alguns recintos ajardinados, como o da estação de Abrantes, que, pelos muros que os encobrem, mais parecem jardins místicos, ao sabor oriental, destinados ao retiro espiritual dos únicos que usufruem da sua existência — os chefes da estação.

Ao terminarmos, por agora, estas considerações, expressamos os nossos votos para que gradualmente se possam ir eliminando estas e outras pequenas dificuldades que têm sido notadas como impeditivas da melhor valorização do ajardinamento das estações.

O arranque de árvores ou de arbustos decrépitos e doentes, de exemplares enfezados, em luta de sobrevivência com um meio adverso, ou de indivíduos mal localizados e, ainda, quaisquer outros trabalhos que venham a ser necessários para, a pouco e pouco, surgirem as condições propícias à implantação dum jardim paisagista, certamente encontrarão o melhor apoio e



... povoando a entre-via, o lado oposto, o percurso desde as agulhas às gares ...

uma gliecinia encaminhada há anos, por debaixo da marquise da gare, está «engolindo», para já, os ferros que a suportam.

Sem o anúncio florido ou verdejante, quantas vezes os jardins das estações passam despercebidos aos viajantes, que ignoram a sua existência, quer devido às pequenas dimensões, quer porque se encontram isolados das vistas daqueles que gostariam de os apreciar e para quem, aliás, devem ter sido criados.

É para este ponto, basilar ao bom desempenho da função dum jardim, que queremos chamar a atenção dos interessados, antes de qualquer tentativa de remodelação das formas actuais.

Sem a remoção de todas as vedações de madeira, cimento, tijolo, alvenaria, etc., que separam os jardins das gares, não pode alcançar-se a ligação de conjunto nem tão-pouco tirar-se qualquer partido da utilização dos arbustos e flores. Lembremo-nos das pesadas vedações disseminadas pelas Beiras, provavelmente com louváveis intenções de proteger antigas hortas, da mão baixa ou dos animais, mas, agora, contrárias à revelação

compreensão das entidades competentes a quem cabe a sua autorização, desde que não advenham, daí, prejuízos para o tráfego ou perigo para a conservação de recintos e construções que constituem o património da estação de caminho de ferro.

O que poderá fazer este mês no jardim da sua estação

Preparação da terra — Se ainda não teve oportunidade de mobilizar e arejar a terra, à roda das árvores e arbustos e nos locais onde pensa semear ou plantar, é agora uma boa altura de o fazer. Não esqueça de incorporar estrume, espalhado à razão de 3 a 4 quilos por metro quadrado e também umas 40 a 50 gramas de fosfato Thomas, para a mesma área.

Podas — Ainda é altura de se podarem as roseiras de rebentação tardia. As mais precoces, que começam agora a abrolhar, devem ser protegidas das geadas, nas regiões mais sujeitas a este meteoro.

PROF. ENG.º ANDRÉ NAVARRO

Em sessão presidida pelos Ministros do Ultramar e da Educação Nacional, tomou posse do alto cargo de Reitor dos Estudos Gerais Universitários, o Professor Engenheiro André Francisco Navarro, Catedrático do Instituto Superior de Agronomia e Chefe de Serviço Adjunto à nossa Divisão de Exploração.

Não poderia, por isso, o «Boletim da C.P.» deixar de consignar nas suas colunas tão importante acontecimento que, por respeitar a um dirigente ferroviário, muito dignifica a Classe e prestigia a Empresa.

Como é do domínio público, o Sr. Eng.º André Navarro, antigo Subsecretário de Estado da Agricultura, figura prestante da política nacional, avultou-se, também, pelo contributo dado ao ensino universitário, como expoente de eleição, na sua especialidade. Ao ascender agora ao domínio da Reitoria da Universidade de Angola, vai ter um relevante papel social a desempenhar, quer do ponto de vista de intelectualidade, quer da perspectiva da consciência nacional.

E dizemo-lo, porque o espírito da Universidade é o factor primordial para a formação da consciência de uma nacionalidade que não consente separações geográficas. O espírito universitário é uno, e tendo em mente a gestação de elites, em muito senão declaradamente, contribuirá para estruturar, mais afinadamente, a nossa comunidade multirracial e pluricontinental, com a sua ímpar experiência de quatro séculos.



As qualidades de clarividente inteligência e devotado patriotismo do Sr. Eng.º André Navarro, são fulgurante augúrio do bom desempenho dum cargo espinhoso, que tem agora o seu orto. São esses os nossos votos — melhor, a nossa antecipada certeza.

Esta nomeação do antigo Administrador do Caminho de Ferro da Beira Alta não o inibe, contudo, de continuar a prestar à Empresa o valioso concurso do seu labor.

Ao ilustre ferroviário — e nosso distinto colaborador — apresentamos as mais efusivas felicitações.

Nas regiões mais temperadas, pode começar a limpar as roseiras, sem haver perigo que a rebentação se antecipe e sofra com as geadas.

Plantações— Pode iniciar a plantação de sebes, de árvores e de arbustos, se está para recebê-los. Convém cortar-lhes as raízes quebradas e reduzir-lhes o número de folhas, se se tratar de plantas de folha persistente. Não se esqueça de fazer umas boas covas que encherá com a primeira terra que retirou, latada com estrume, até ao nível em que deve dispor as raízes.

Se plantar roseiras, não deixe de as cortar a 3 e 6 olhos, conforme se tratar de roseiras anãs ou de trepar.

Pode plantar, este mês, bolbos e rizomas de: *Agapanthus*, *Amaryllis* e *Hippeastrum* (Amarilis), *Asparagus*, *Canna* (Cana Índica ou florífera), *Dalia*, *Gerbera*, *Gla-*

diolui, *Iris* (Lírios), *Lilium* (Açucena e outras), *Paeonia*, *Phormium*, *Polianthes* (Nardos), *Saxifraga*, *Sprekelia* (Flor de Liz), *Zantedeschia* (Jarros) e ainda dispor planta de um grande número de espécies vivazes que se encontram, nesta época, em viveiros da especialidade.

Sementeiras— Convém não avançar muito as sementeiras este mês.

Em local definitivo pode semear algumas espécies anuais: ervilhas de cheiro, gipsófila, portulaca, campainhas.

Se dispõe de locais abrigados para viveiros e quiser obter as suas plantas, pode também semear, das espécies anuais: açafates de prata, ageratos, manjericos, sécias, portulaca; das espécies vivazes: côleas, cravos, primulas.

O Seguro Colectivo dos Ferroviários

A Companhia «Sagres» estuda um complemento para alargar o seguro por acidente ao caso de morte natural

O problema da previdência social entre os ferroviários portugueses, em relação ao presente, mas sobretudo nos imprevisíveis caminhos do futuro, não deixa de representar, tanto para o patronato, a quem incumbe advogar todas as iniciativas tendentes à elevação social do seu pessoal, como para os próprios empregados, um problema premente, de interesse profundo, de concep-

dade de defesa contra as intempéries da vida, que são, para os trabalhadores da Companhia, aquelas resultantes dos perigos inerentes ao exercício da profissão.

Encontrou-se, felizmente, uma organização disposta a vir ao encontro de tais anseios: por intermédio da União dos Sindicatos dos Ferroviários, a Companhia de Seguros Sagres, uma empresa de concepções modernas, de



✱
O sr. Dr. Vasconcelos e Sá,
ao ser ouvido para o «Boletim da C. P.»
✱

ções ajustadas à emancipação do indivíduo, daquelas interrogações angustiantes que o colocam frente ao amanhã.

Proporcionar aos seus servidores uma maior tranquilidade diante do porvir — é um dever humaníssimo da Empresa; proporcionar um futuro mais sossegado e risonho aos seus familiares — é um imperativo de consciência de todos os indivíduos que labutam nas árduas tarefas do Caminho de Ferro.

Dentro destes conceitos, achou-se interessante e utilíssimo processar-se uma nova forma de integrar todos os ferroviários — se possível — numa esteira de uma nova modali-

métodos arrojados, em que o princípio da exploração comercial cede o lugar ao conteúdo social e humano. Encontrou-se, e a ideia foi colocada em marcha: todos os ferroviários podem — e devem, adiantamos nós — inscrever-se no seguro, cujas condições foram na devida altura comunicadas e que, dentro de uma campanha agora promovida (campanha que é dirigida unicamente no sentido de despertar o interesse do pessoal para um benefício de largo alcance — sublinhe-se), ascenderam à ribalta da vida ferroviária.

Mas, como dizíamos, a iniciativa, posta em execução há algum tempo já, parece não

ter produzido, de rompanete, aquele caudal de interesse que seria de admitir e desejar. Naturalmente, as inscrições choveram; só não terão alcançado ainda o número suficiente para se entrar nos domínios da realidade. A fim de precisamente colhermos um esclarecimento exacto deste assunto e, evidentemente, podermos analisar melhor com os dados e esclarecimentos de ordem técnica, fornecidos por quem com mais rigor o pode fazer, procurámos, junto da organização seguradora, a devida resposta a tais interrogações.

Recebeu-nos ali o Director dos Serviços de Produção daquela Companhia, sr. dr. Vasconcelos e Sá, que se fazia acompanhar do sr. Fernando Pequito, seu colaborador nos aludidos serviços. Após uma visita às instalações, onde pudemos verificar a excelência e modernismo das mesmas, entrámos no gabinete do primeiro. E a entrevista começou.

O espírito de cunho social que presidiu ao seguro

Sem formalismos, sem cerimonial, num tom verdadeiramente espontâneo—reflexo das gentilezas e à—vontade em que nos vimos envolvidos por banda do dr. Vasconcelos e Sá e seu chefe de serviço—, o diálogo depressa passou a incidir sobre o assunto que nos fora traçado na «agenda de serviço»: *O seguro de acidentes pessoais do ferroviário.*

Foi o director de Produção da Companhia Sagres que, no género de auto-elucidação, se abriu:

—A ideia de criar esta modalidade seguradora, nascida de vários contactos em que intervieram o nosso chefe de serviço de Produção, Fernando Pequito, e o dr. Augusto Murteira, director dos Serviços Técnicos, este com um estudo a todos os títulos notável, não teve por objectivo, ao contrário do que possa pensar-se, o interesse comercial. Presidiu à iniciativa, isso sim, a possibilidade de provocar uma larga propaganda da «Sagres», pois espalhar o âmbito da nossa Companhia por uma classe que excede vinte mil almas, constituiu, na circunstância, um bom passo, com os seus consequentes reflexos. Evidentemente, que não vamos deixar os ferroviários ricos; mas que lhes vamos proporcionar uma ocasião vantajosa para remediar alguns dos seus problemas, não há a menor dúvida. Basta o facto de a «Sagres» ser uma organização

C. U. F., a que estão ligados os nomes de D. João de Melo e D. José Manuel de Melo, uma organização que coloca em alto grau as aspirações sociais e humanas do seu pessoal, para que se fique tranquilo sobre o espírito que invade a nossa Companhia, onde gente nova, de conceitos arejados, modernos, audaciosos para o ramo e para o meio, pretende criar alguma coisa de diferente, que não seja comercialismo, como é agora o caso do seguro que se vai instituir para os ferroviários.

Um caso recente: o acidente sofrido pelo chefe de Aveiro

Não interrompemos a exposição do dr. Vasconcelos e Sá. A sua palavra fora clara, sincera, pormenorizada. Mas após o seu relato perguntámos:

—E o número de inscrições tem correspondido?

—Talvez por falta da necessária divulgação e compreensão, ainda não se atingiu a conta suficiente para pôr o seguro a funcio-



O edifício sede da Companhia de Seguros «Sagres»

nar. Temos em nosso poder umas centenas de inscrições e, quando se atingir cerca de um milhar, o que não deve tardar, entrar-se-á na fase da realidade.

E num tom argumentador, o director da «Sagres» procurou colocar algumas achegas, oportunas e ajustadas, à superfície da iniciativa:

— Sabe, é muito possível que muitos ferroviários ainda não se tenham debruçado sobre as vantagens do seguro. Ninguém conta morrer ou ficar incapacitado de exercer o seu ganha-pão. Mas o certo é que essa fatalidade nunca se pode descurar, entre a incógnita do destino, sempre que se lance a vista para o futuro. O chefe de família compenetrado tem de prever estas coisas, tem de assegurar o futuro dos filhos, da esposa e até o seu, dentro das inevitáveis responsabilidades, preservando o seu lar do pavor da ruína, da miséria, da desolação. A fatalidade cai sobre o chefe de família. E, depois, como enfrentá-la perante os milhentos problemas daí provenientes? Que será da viúva (se isso acontecer) e dos filhos, acaso lançados nos primeiros «encontros» da vida?

O dr. Vasconcelos e Sá, focou, mesmo, um caso recente, que já poderia ter ocorrido a coberto do seguro: o acidente do chefe de estação, Consolado, de Aveiro. E exemplificou:

— Ora a fatalidade que bateu à porta desse agente deixou-o sem um braço e uma perna, (só faleceu mais tarde) portanto, *na situação de invalidez permanente total*, com direito a perceber, em face do seu ordenado-base (2.250\$00), a importância equivalente a cinco anos de vencimentos, ou seja a soma de 135 contos. No desfecho, mais tarde consumado, receberia a família.

«É claro que as regalias que usufruía na C.P. lhe permitiriam defender-se até certo ponto do futuro. Os benefícios que o Caminho de Ferro proporciona ao seu pessoal constituem um bem valioso, importantíssimo diante dessa interrogação da vida. Mas com o seguro por acidente, que mais não é do que um complemento da previdência instituída pelo Caminho de Ferro, é iniludível que as garantias, no caso de desastre, ficam, mediante uma pequena quotização, muito mais firmes e mais desanuviadoras dos receios do amanhã.

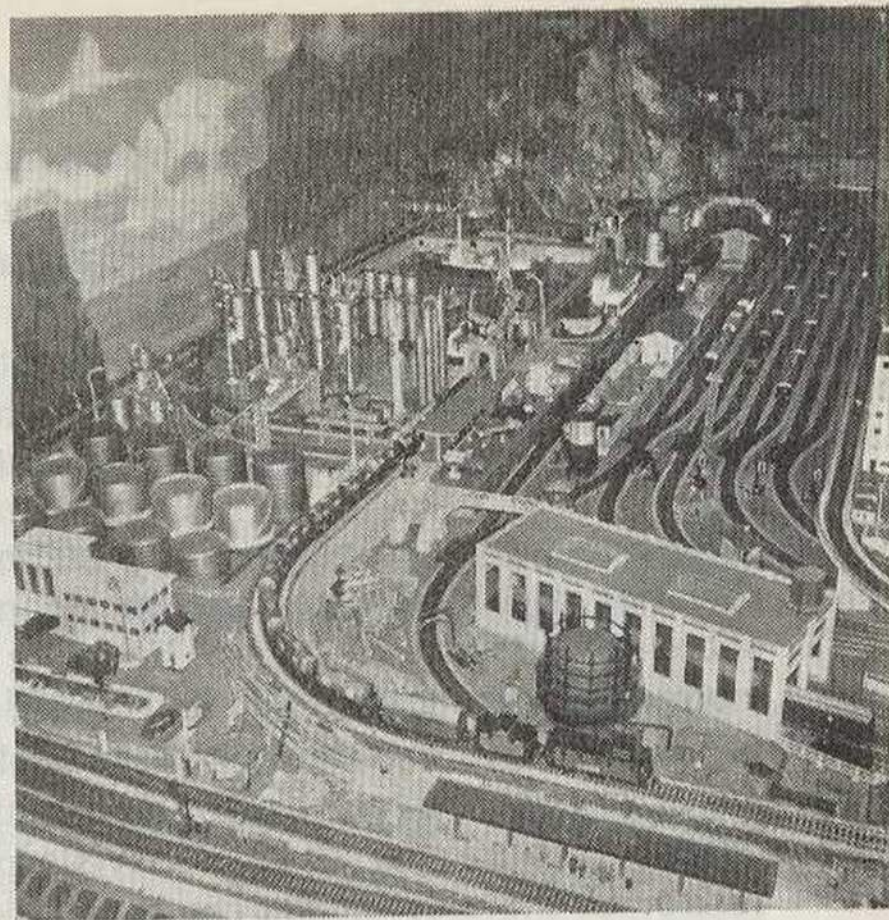
Uma decisão em perspectiva que valorizará imenso o seguro por acidente

Sempre com o director da Produção da conhecida companhia a ir ao encontro das possíveis dúvidas sugeridas no seio da nossa classe, aqui e ali valorizadas por novos argumentos trazidos ao âmago do assunto pelo seu colaborador, sr. Fernando Pequito, a conversa foi decorrendo sem intromissões nossas. Levávamos, porém, algumas ideias, reflexo da posição e experiência de ferroviário, que tínhamos de contrapor. Devemos esclarecer que elas foram aclaradas, sem motivo para reparos. Uma delas: o facto de o pessoal de escritório pagar o prémio de (7‰), quase metade do estipulado para o pessoal da linha (12‰). Foi-nos respondido (embora para nós se mantenha o ponto de vista de que entre os agentes da linha existe muita diferença na maneira como se expõem ao perigo, pois é indiscutível que o pessoal dos comboios, maquinistas, condutores, guarda-freios, revisores, etc. é que vive mais intensamente essa fase do perigo por acidente) que não houve outra alternativa, no labor do estudo, senão destrinçar as duas categorias assim.

Contudo, persistia-nos na mente uma aspiração auscultada entre vários sectores do nosso pessoal: a de se tornar possível fazer abranger os benefícios do seguro ao caso de morte natural. E foi com a sua pormenorização, apresentada aos representantes da «Sagres», que rematámos a entrevista. Com a presença do dr. Augusto Murteira, recebemos a informação de que a Companhia «Sagres» está precisamente a estudar um complemento (*o seguro por acidente* será sempre a indispensável base para se desfrutarem de todos os benefícios) de modo a que, em face de mais uma determinada importância de prémio, os ferroviários portugueses possam, em todas as circunstâncias, enfrentar o futuro sem apreensões para si e seus familiares.

E pronto. Com esta novidade assaz animadora deixámos as instalações da «Sagres», convencidos de que estamos diante de bela realidade a emoldurar de esperanças uma das nossas mais legítimas e humanas aspirações.

Actualidades ferroviárias



COMBOIOS MINIATURA

São férteis os exemplos de colecionadores de comboios miniatura. Como além-fronteiras, também em Portugal há alguns ferroviários adeptos desse agradável entretenimento, proprietários de «redes» muito completas e perfeitas. É o caso, entre outros, do sr. Salvador Moutinho que na sua residência — como documentamos parcialmente nesta gravura — possui uma ampla instalação miniatural ferroviária, na realidade, tão extraordinariamente bem apetrechada que mereceu a visita recente do Director-Geral da Companhia.



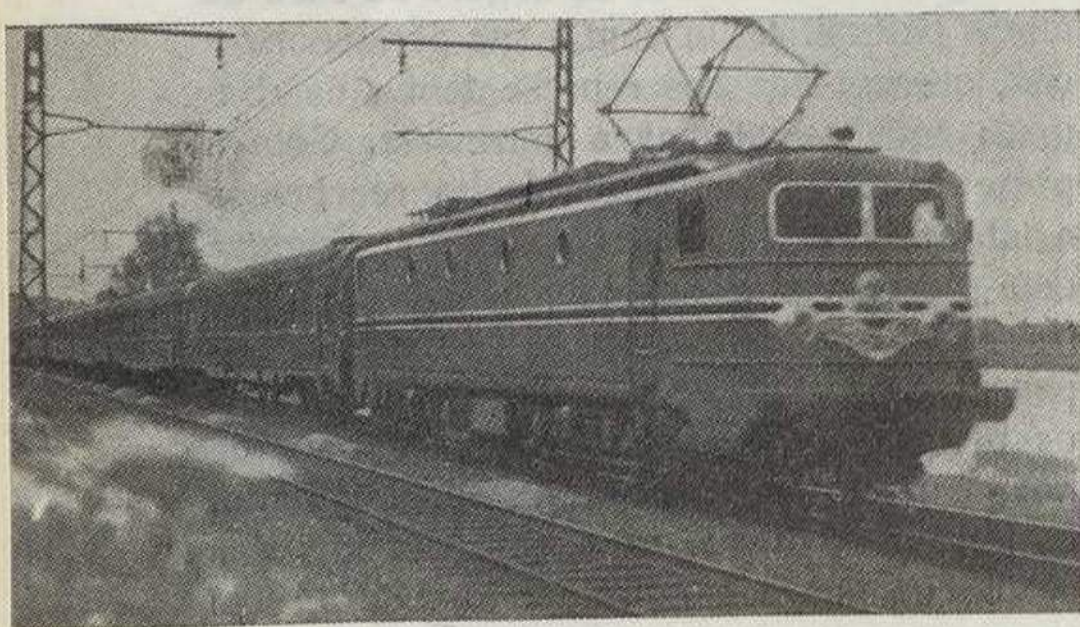
MÁQUINAS AUTOMÁTICAS ACCIONADAS POR MOEDAS

Tal como lá fora, nas estações ferroviárias e nos próprios comboios começa a generalizar-se entre nós, a utilização de máquinas automáticas para venda de produtos alimentares ou utilitários. Em Santo Apolónia, por exemplo, começaram já a ser instaladas, com o maior agrado do público, entre outras, máquinas de doces e de tabacos, como a nossa gravura documenta.



NOVO REITOR DA UNIVERSIDADE DE ANGOLA

Como noutra lugar referimos, tomou posse do alto cargo de Reitor dos Estudos Gerais Universitários de Angola, o sr. Prof. Eng. André Navarro, catedrático do Instituto Superior de Agronomia e Chefe de Serviço, adjunto à Divisão de Exploração. À cerimónia, que teve numerosa e qualificada assistência, sobretudo de professores universitários, estiveram presentes os srs. Engs. Espregueira Mendes e Júlio Santos, respectivamente Director-Geral e Chefe da Divisão de Exploração da Companhia.



ELECTRIFICAÇÃO «PARIS - MARSELHA»

S. N. C. F. acabou recentemente de electrificar, por completo, a linha Paris - Marselha, em corrente contínua de 1.500 vóltios. A inauguração foi festivamente comemorada. Publicou-se uma brochura e unhou-se uma medalha alusivas ao acontecimento. A artéria Paris-Marselha (863 km) é uma das mais importantes da rede gaulesa, onde circula o «Mistral», o mais moderno e rápido comboio francês. A duração do trajecto, em comboios de passageiros, tem tido a seguinte evolução: 1860 — 19 h. 5; 1900 — 12 h. 21; 1913 — 10 h. 25; 1938 — 9 h. 05; 1956 — 7 h. 52; 1962 — 7 h. 10.



Barcelona e o Mosteiro Beneditino de Montserrat

Por ARMINDA GONÇALVES

CAPITAL da Catalunha desde os tempos em que foi condado independente em seguida à invasão islâmica, para passar depois à coroa de Aragão e, mais tarde, no século XV, se incorporar na Espanha unificada pelo casamento do astucioso Fernando de Aragão com Isabel de Castela (os Reis Católicos), a cidade de Barcelona estende-se magnificente sobre uma fértil planície cingida pelo azul retinto do Mediterrâneo, pelos cursos dos rios Besós e Llobregat e pelas colinas de Thibidabo e de Montjuich, a cujo sopé sobe o casario dos bairros excêntricos e o Paralelo. Este é um centro de divertimentos, de alegria esfuante, nas noites feèricamente iluminadas, sobretudo nas noites dos santos populares em que parece que toda a gente vem para a rua.

A importância de Barcelona é enorme, pois a antiga Catalunha, de fala e costumes tão diferentes do idioma e costumes castelhanos, compreende hoje as províncias de Barcelona, Tarragona, Lérida e Gerona, motivo pelo que se tornou um centro de inumeráveis riquezas minerais e agrícolas, e centro também duma vasta região que detém o primado da actividade industrial hispânica.

Aos gregos da Fócia, que também fundaram a cidade francesa de Marselha (importantíssima na antiguidade), e ao grande general cartaginês Amílcar Barca, que, tendo empreendido a conquista da Espanha, aí foi morto no ano 228 antes da era cristã, é atribuída a fundação da cidade. Os romanos, como aconteceu com outras cidades da Península Ibérica, deram-lhe grande desenvolvimento.

Mais tarde, na Idade Média, foi um dos principais portos de comércio do Mediterrâneo



A Praça da Catedral e a linda fachada gótica do primeiro templo da capital catalã

e o seu crescimento nunca mais cessou, a sua importância foi aumentando.

Com um intenso desenvolvimento económico, liberta das aspirações separatistas duma época passada, tornou-se mais e mais florescente e opulenta, tendo hoje uma população de 1 500 000 habitantes que dão vida e alacridade ao seu carácter inconfundível.

O coração da urbe, atravessado pelas

célebres Ramblas e pela Via Layetana, é formado pelo mais remoto núcleo urbano. Daí partem avenidas grandiosas, e grandes praças se situam em redor.

A mais notável pelas suas dimensões é a Praça da Catalunha. A Praça de Espanha dá acesso aos maravilhosos jardins de Montjuich com seus jogos de água e de luz. São famosos igualmente, embora menos belos, os jardins do Parque da Cidadela, os do Parque Güel, o do Bairro da Horta.

Com justiça lhe cabe o nome de cidade monumental.

Incontestavelmente interessante e representativo, duma beleza que não morre é o chamado bairro gótico. Forma-o um conjunto arquitectural em que o Gótico é o estilo

ginal, um estilo que nos deixa perplexos. Deve-se ao arquitecto Gaudi, que tem o seu nome ligado a outras construções igualmente originais.

Barcelona conta vários museus importantes. No de Belas Artes da Catalunha encontramos preciosas obras românicas e gótico-levantinas. A história e a arte andam de mãos dadas.

Não só pelas suas construções, largas avenidas, vastas praças, porto de mar, jardins e parques, a cidade é atraente.

Os arredores e outros pontos não muito afastados, oferecem à nossa vista paisagens cheias de beleza, costas marítimas encantadoras, mosteiros solitários.

Dentre os mosteiros há um que se tornou celeberrimo: é o austero Mosteiro Beneditino



Vista parcial da cidade
e do porto

dominante e no qual se destaca a linda Catedral, que data do século XIV (quem não admira as catedrais de Espanha?) e outros edifícios medievais, as fachadas do Palácio Episcopal e do Convento de S. Paulo do Campo, a Câmara Municipal e um grande número de igrejas.

Castelos e palácios, consoante a sua idade, reflectem os diversos estilos da arquitectura epocal: além do Gótico, o Românico, o Renascimento, o Barroco, o Rococó...

A Igreja da Sagrada Família distingue-se de todas as demais igrejas barcelonesas. É sobrepujada por quatro torres muito altas, redondas e estreitas, aguçadas na extremidade, e por outras no mesmo estilo mas de menores dimensões. É um caso à parte e ori-

de Montserrat, síntese do espírito recolhido em solidão e elevado em pura ascese. Dista apenas 60 quilómetros de Barcelona e está situado a 720 metros de altura numa anfractuosidade da montanha de relevos singularíssimos que atinge 1235 metros na máxima altitude.

Rochedos enormes, de aspecto extravagante, pardos e agrestes, fazem contraste com a vegetação variada que nasce e medra entre eles emprestando-lhes um estranho encanto.

É por isso que, se o Mosteiro, símbolo majestoso da intensa vida religiosa catalã e lugar de contemplação e de estudo, só por si justifica a nossa admiração, a beleza ora austera, ora pitoresca da região é um enlevo que fica perdurando na memória de quem teve a fortuna de a conhecer.

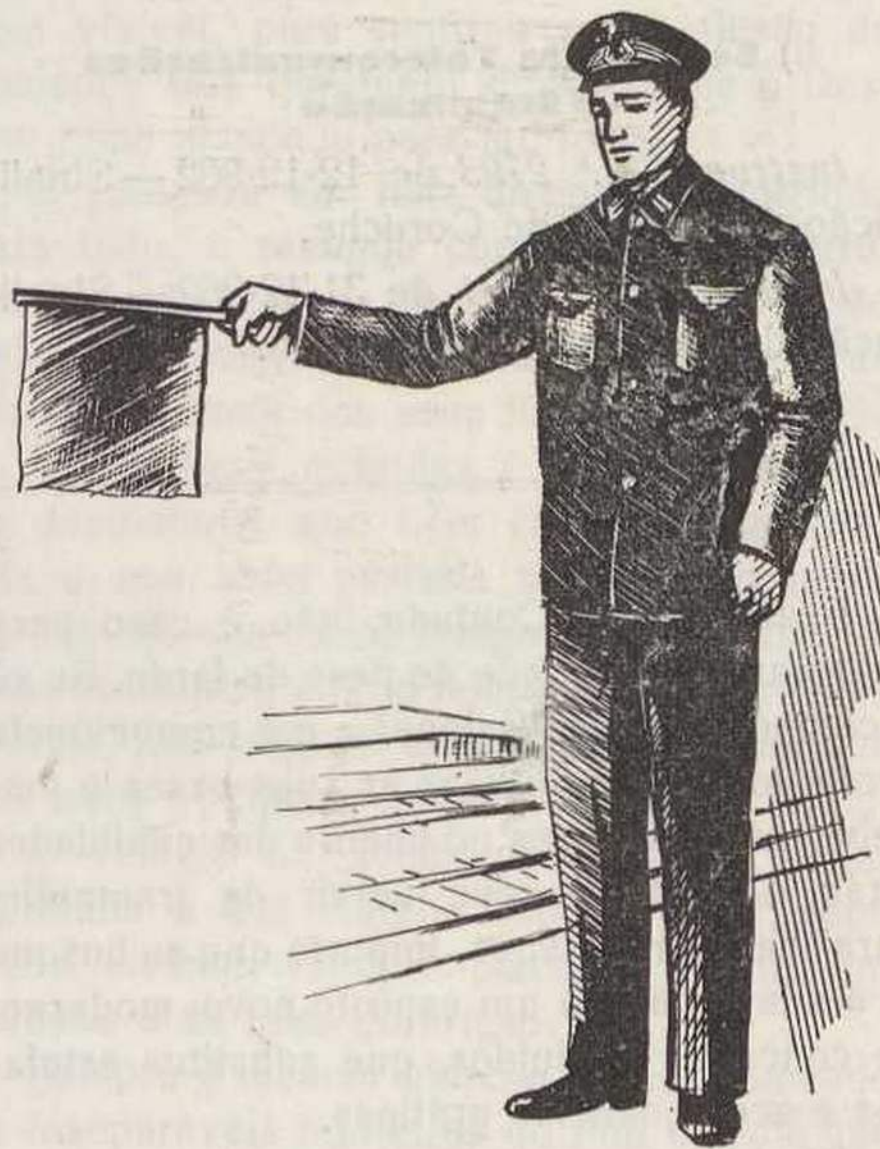
O Chefe da Estação

Por ANTÔNIO DIAS

SE há lugares ingratos, nesta vida do caminho de ferro, o de chefe de estação é um deles. Ser chefe é fácil; ser um bom chefe é difícil. Evidentemente que muitos dos empregados que ascendem, ou pensam ascender a esta categoria, limitam-se ao cumprimento de uma rotina hierárquica, ao fruir de uma ambição legítima, sem se deterem num estudo ajustado à nova função. Mas esses que se debruçarem sobre a importância das prerrogativas e responsabilidades que impendem sobre o chefe de uma estação, certamente que encontrarão aí largos motivos de reflexão, pois ao somatório de conhecimentos que o cargo requer há a adicionar uma indispensável cultura, base para o agente se afirmar um bom representante da Companhia, apto a defender os seus interesses com elegância e a insinuar a sua palavra no convívio quotidiano com o público e o pessoal que dirige. De um lado, o público, para quem é necessária muita diplomacia e persuasão; do outro, o pessoal e a Empresa, em cujas relações ele é muitas vezes o árbitro. O pessoal a merecer uma atenção cuidada, a fim de se identificar nele o gosto pelo trabalho e o espírito de unidade; a Empresa a solicitar toda a dedicação e zelo, para que se concretize uma representação prestigiosa que permita realizar as tarefas que lhe estão destinadas.

Ainda recentemente, durante a homenagem prestada ao chefe principal de Santa Apolónia, sr. Fernando Albuquerque, por mor da passagem deste agente à reforma, o inspector sr. Soares Silva, no magistral perfil que traçou sobre a figura do homenageado, se referiu com invulgar brilho à complexidade do cargo de chefe de estação. É difícil congregar — pre-

cisou — num homem só, o bom chefe de gabinete e o chefe de linha modelar, como é um milagre encontrar um indivíduo que possa reunir todas as qualidades necessárias para ser um chefe perfeito. Teoricamente, ele pode definir-se pela junção de um conjunto de profundos conhecimentos ferroviários — qualidades de comando, interpretação ajustada da



matéria, dotes de inteligência, espírito empreendedor, dinamismo, reflexos rápidos — a outro conjunto não menos precioso, em que entra uma razoável cultura, sentido de justiça, rectidão e tolerância, formação de princípios e personalidade. Mas, praticamente, não se possui o sopro prodigioso capaz de modelar em carne e osso o chefe ideal, perfeito.

Regulamentação **DISPERSA**

I — Direcção-Geral

3.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral de 1-12-962 — Colocação de pessoal superior.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Circular n.º 1149 de 20-12-962 — Aceleração das remessas de detalhe em vagões apropriados e discriminados em planos especiais de G. V. e P. V.

Ordens de Serviço da série M de n.º 2019 de 5-12-962 ao n.º 2041 de 28-12-962.

B) Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Instrução n.º 2793 de 12-12-962 — Sinalização da estação de Coruche.

Instrução n.º 2794 de 31-12-962 — Sinalização da estação Ermidas-Sado.

5.º Aditamento à Instrução n.º 2777 de 12-12-962 — Sinalização da estação de Caxarias.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 334 de 17-12-962 — Serviço combinado entre a estação de Braga e a mesma cidade.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem de 2 a 31 de Dezembro de 1962.

16.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3-P de 5-12-962 — Ocupação de lugares.

D) Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1150 de 26-12-962 — Suprimidos os modelos da série R, que são substituídos pelos modelos da série F.

Comunicação-Circular n.º 121 de 20-12-962 — Transportes de jornais e revistas.

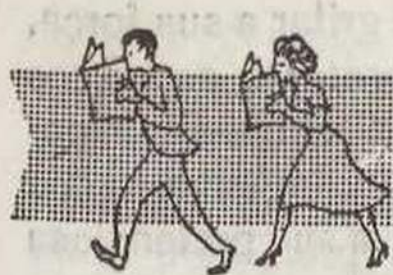
Exactamente. Contudo, não é caso para se desanimar em face do peso do fardo. Se só a competência profissional — e a competência profissional tem de fixar as suas bases e embeber as suas raízes no quadro das qualidades atrás definidas — deve servir de trampolim para mais largos voos, importa que se busque aí a adaptação de um espírito novo, moderno, de conceitos evoluídos, que substitua estafadas e acomodaticias práticas.

O chefe de estação é, permita-se-nos o arrojo da definição, o mais ferroviário de todos os ferroviários, o mais solicitado representante da Companhia. A orgânica da Empresa procura na eficiência dos Serviços a sua possibilidade de progresso. Da acção desses Serviços depende o êxito das multimodas realizações do Caminho de Ferro. Responsabilidades tremendas que é forçoso reconhecer.

Mas a missão do chefe de estação assume, nessa coordenação de esforços, lugar cimeiro, pois sem o seu enquadramento no propósito dos Comandos não há progresso viável.

O chefe de uma estação — dizia-nos um «velho lobo do mar» do Caminho de Ferro — assemelha-se um pouco ao comandante de um barco: a dar o exemplo perante o pessoal deve ser o primeiro a expor-se ao sacrifício e o último a colher o benefício; a dialogar com o público deve conceder-lhe sempre razão, sem a tirar à Companhia.

Nesta síntese se condensa, não há dúvida, um amor pela profissão que não pode deixar de existir e a perspicácia indispensável para a consecução de objectivos afins ao prestígio da função, futuro e valorização das estruturas da Empresa.



Contos e Novelas

O MELHOR PRESENTE

Por ADELINA COSTA

O último dia do ano apresentou-se chuvoso e triste. Dir-se-ia que a velhice e a saudade tomaram posse do seu espírito, esmagando-lhe a resistência e derrubando-lhe a sua arrogância.

Verdade se diga que não o lamentávamos, tinha sido pouco generoso com aqueles que o tinham festejado com esperança e confiante satisfação, e se nos deixava é porque tinha chegado o seu fim lógico, e portanto nada de lamentações que breve chegava outro, talvez melhor. Quem sabe? Pensava a senhora Marta, que era uma boa criatura, espalhando o Bem às mancheias, e girando continuamente na enorme casa, que tão perfeitamente governava, dando ordem e ajudando os seus criados sempre com o mesmo sorriso indulgente. E enquanto o vento sibilava lá fora, gritando irritado contra as janelas e portas cerradas, vingando-se com ímpetos furiosos contra as pobres árvores que gemiam no pomar abandonadas ao tempo, a senhora Marta ia arranjando a mesa, guarnecendo-a com lindíssima toalha do mais branco e fino linho, compondo e dispondo pratas e finos cristais, flores que nos encantam, tudo em vistosa e rica disposição, lembrando um quadro de sonho que artista de rara sensibilidade havia criado.

Mesa farta e alegre, tudo tinha o aspecto festivo de grande dia, e sentia-se a mão enérgica e terna ao mesmo tempo da senhora Marta que todos estimavam profundamente.

Os criados teriam naquele dia a sua parte na festa que a bondosa senhora queria perfeita e abençoada, e estariam também presentes a tão admirável banquete. É que espe-

rava o neto, que de muito longe prometeu vir passar o Fim do Ano junto da sua querida e santa avózinha e não faltaria. Tinha tantos filhos, netos e até bisnetos, tudo longe e tudo presente com lindos e amáveis bilhetes de Boas Festas que o amável correio trouxe, e que a sua mão sensibilizada dispôs em lugar bem visível, para sentir a suave ilusão da presença dos que tanto amava e que o Destino tinha mandado para tão longe.

E colocava em feliz disposição, sorrindo para tudo, e revendo correio de Inglaterra, França, África e as duas Américas, tudo tão belamente colorido, trazendo-lhe a certeza da saudade e amor dos seus filhos e netos.

Lembranças queridas e confirmadas com as assinaturas que bem conhecia, carinhos que a sua alma perfeita sentia como suave carícia no seu rosto meigo e inteligente. A noite continuou com o tempo sempre chuvoso e triste, medonho na arrogância, terrível pela sua força e ímpeto, que nos faz temer o Fim.

O relógio da sumptuosa sala de jantar mantinha a sua marcha imperturbável, sempre o mesmo ritmo, implacável, tirano, impiedoso e de falsa contrição.

Sempre a mesma marcha, ia aproximando os inseparáveis ponteiros do Fim do Ano que se esperava, enquanto a senhora Marta olhava alternadamente o relógio e a estrada longa cujo limite se perdia de vista, e que a noite escura tentava ocultar.

A chuva torna-se mais forte, ruidosa e fria, os campos, submergidos, lembram enormes lagos que poderiam servir os mais belos desportos, a estrada, que parecia uma serpente que ousadamente cortasse a montanha,

mostra-se descansada das fadigas que os automóveis lhe provocam, porque as chuvas torrenciais impediam o seu movimento.

Lá em baixo distingue-se a estação do Caminho de Ferro, serena e confiante com os seus trabalhadores sempre no mesmo labutar, —fim de ano, chuvas ou trovoadas, ventos ou calmarias, a luta é sempre a mesma, indiferentes ao tempo, e ausentes do calendário,

ram, o Rio não se cansa de gritar a sua força, movimenta em constante protesto os braços longos trazidos da serra, e sente-se impotente para dominar a perfeita engenharia dos homens, que lhe seguraram a sua pretensiosa arrogância.

Noite do Fim do Ano. Tudo se esconde dentro das suas casas, herméticamente cerradas, defendendo-se do temporal que tudo

Atenta ao movimento da estação, para a senhora Marta parece só existir o comboio que lhe deve trazer o neto estremecido...



esquecidos de tudo que não seja o Dever cumprido.

Atenta ao movimento da estação, para a senhora Marta parece só existir o comboio, o que lhe deve trazer o neto estremecido.

O rio, em perigosa corrida desce caudaloso, impetuoso e forte, enquanto a bondosa senhora atende os seus sons, que naquela noite lhe parecem festivos e musicados, transformados em grande orquestra que o Mestre Divino tão perfeitamente dirige, e que a sua alma alegre escuta em doce espiritualidade. Apertado em enormes rochedos que o segu-

ameaça, roubando a coragem de afrontar tão terrível tempo.

Mas a santa avózinha olha confiante e espera. Ela tem a certeza de que o seu estremecido Jorge chega, e já o sonha alegre, simples e desprendido, bondoso como o pai, afável como a mãe, e sentia-lhe o abraço forte, o beijo terno nas suas faces cansadas que os seus admiráveis oitenta anos não perdoavam, a sua cabeça branquinha e bem modelada acariciada pelas mãos do seu Jorge.

E sorriu, num sorriso de felicidade mal contida, e o relógio sempre a caminhar

naquela eterna marcha que não perdoa, e sente o coração moço com a promessa de ventura — Fim de Ano.

Os seus serviçais, todos aprumados nas suas fatiotas novas que a bondosa senhora tinha oferecido, esperam também o querido e abençoado neto, que para mais era já Doutor, dizia a santa avózinha entre vaidosa e alegre quando lhe perguntavam pelo simpático Jorge.

Ouve-se já o comboio que silva estrondosamente lá longe, e já avança confiado, forte e temido, indiferente à chuva e ao vento que pretende dominar a sua força em vã ameaça, pois nada consegue contra o monstro de aço.

O bondoso coração da simpática senhora altera mais ainda a sua pulsação nervosa, desce rápida a escada, lembrando a jovem noiva que estende os braços para aquele que quebrou a sua ausência, unindo corações e saudades, tudo é alegria e dádiva do Céu, e já sente o abraço forte do neto que esperou ansiosa e que sempre abençoava com saudade e amor.

Os criados esperam a sua vez na escada, respeitosos e humildes apesar de todo o carinho que a bondosa senhora lhes dispensa, Jorge a todos abraça, para todos traz uma pequena lembrança, sorridente e amigo para todos tem uma palavra de carinho, e recorda-lhes a sua infância naquela grande casa que tanto ama.

A santa avózinha olha enternecidamente o quadro festivo do seu Fim de Ano, os olhos choram de mal contida alegria e emoção, e esquece-se a observar o seu neto querido, vivo retrato do seu filho a quem tanto quer e que ficou longe. De repente uns braços finos e bem modelados abraçam-na sentindo ao mesmo tempo beijos frenéticos e alegres — Jorge ri, ri feliz com a confusão da bondosa senhora, e diz-lhe:

— Apresento-lha: é sua neta e minha mulher.

A avózinha fica surpresa, embaraçada sem saber que dizer, e depois de breves segundos de natural encantamento e sem nada lhe ter dito, com os olhos marejados de lágrimas e sorriso animoso, abraça os dois jovens para junto de si, e diz-lhe meigamente: — Querido Jorge, que Deus te abençoe. Trouxeste-me um dos mais belos Fins de Ano e o melhor presente.

AVISO

Colocação de bilheteiras e factores nas Secções de Informações da Companhia

A Direcção-Geral da Companhia resolveu atribuir uma gratificação mensal às bilheteiras e factores que prestem serviço nas Secções de Informações da Companhia e falem e escrevam qualquer das línguas: francês, inglês ou alemão.

Esta gratificação é a seguinte:

— Língua francesa	150\$00
— Língua inglesa ou alemã.	200\$00
— Língua francesa e outra das indicadas	300\$00

Os agentes interessados que se julguem habilitados e desejem ser colocados nas Secções de Informações, devem, pelas vias competentes, dar conhecimento do facto ao Serviço Comercial e do Tráfego, a fim de ser feita uma prova de apreciação. Os que forem aprovados aguardarão a sua chamada para provimento das vagas que se forem dando, passando a receber a correspondente gratificação logo que começarem a prestar serviço numa Secção de Informações.

AGRADECIMENTO

João Alfaia Figueiredo, subchefe de distrito em serviço na Secretaria da Direcção-Geral, tendo sido contemplado na tradicional Festa de Natal promovida pelo Chefe e Escriurárias da Dactilografia daquele Serviço e não podendo ficar indiferente a tal acto de generosidade, vem por intermédio do «Boletim da C. P.» apresentar o seu mais profundo reconhecimento ao Sr. Chefe de Escritório, Filipe Meira do Carmo e a todas as senhoras Dactilógrafas, agradecendo penhoradamente as atenções que lhe foram dispensadas.



DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO



Por J. MATOS SERRAS

Exposições

O nosso amigo de Moçambique, sr. Jorge Luís Pereira Fernandes, alcançou recentemente, com a sua colecção temática de Caminhos de Ferro, uma excelente classificação na *PENAFEX* — exposição filatélica da República da África do Sul, realizada na cidade de Port Elizabeth.

Entre 32 expositores temáticos, este nosso correspondente obteve o prémio especial atribuído pela American Topical Association.

Felicitamos aquele ferroviário por mais um êxito filatélico num certame internacional.

* * *

De 2 a 5 de Fevereiro corrente realiza-se em Paris, na estação de Saint-Lazare, a 20.ª Exposição anual dos ferroviários filatelistas franceses. Haverá um carimbo comemorativo e serão editados sobrescritos e postais máximos alusivos ao acontecimento.

Novos selos

Com interesse para a temática ferroviária foram emitidos os selos que reproduzimos.

ÁUSTRIA

(N.º 964-Yvert) — Comemorativo do 125.º aniversário dos caminhos de ferro austríacos.



COREIA DO NORTE

(N.º 352-Yvert) — Série de motivos industriais. Selo com um tractor rebocando vagonetas.



E. U. AMERICA

(N.º 729-Yvert) — Comemorativo da Feira Internacional de Seattle, vendo-se um monocarril (comboio aéreo).



FERNANDO PÓ

Série do Dia do Selo de 1962 — Selo alusivo ao transporte do correio, aparecendo um comboio rebocado por uma locomotiva Diesel.



RÚSSIA

(N.º 2.563-Yvert) — Selo comemorativo do 6.º centenário da cidade de Vinnitza, notando-se veículos de transporte citadino sobre carris de ferro.



Recenseamento filatélico

Ferrovários filatelistas:

João de Almeida e Sá — Bairro da C. P. — Bloco 14, r.c. Esq. — VILA NOVA DE GAIA.

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

■ O Conselho de Administração da Companhia resolveu secundar a louvável iniciativa dos Transportes Aéreos Portugueses relativa à instituição do prémio «Governador Geral de Angola», segundo o qual é facultado o transporte gratuito de Luanda ao aeroporto de Lisboa de militares ou civis que praticaram actos de heroísmo ou de abnegação excepcionalmente relevantes naquela província portuguesa. A C. P. passa a conceder o transporte gratuito entre Lisboa e a estação mais próxima das localidades a que se destinam.

■ Em Março próximo, realizar-se-á na estação do Rossio mais uma exposição de flores silvestres do agro nacional. Serão expostas, simultaneamente, fotografias regionais das principais zonas de flores silvestres. A exposição tem o patrocínio da Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas e do Secretariado Nacional da Informação.

■ Deve ser inaugurada na próxima Primavera o novo edifício-sede da União Internacional de Caminhos de Ferro «U.I.C.», em Paris, localizado perto da Torre Eiffel e junto ao Palácio Chaillot. A inauguração do majestoso edifício, construído com a comparticipação financeira das Administrações ferroviárias com assento naquele organismo internacional, integra-se nas comemorações do 40.º aniversário da fundação da U.I.C.

Independentemente das quotizações monetárias, algumas Administrações ofereceram material artístico de construção, como amostra das indústrias nacionais de cada país ofertante. A C.P., por exemplo, forneceu a pavimentação, em mosaicos de cortiça, para a sala principal de conferências, notável trabalho totalmente executado com material e mão-de-obra portugueses.

■ Integrado nos Cursos de Formação e Produtividade, realizou-se no passado dia 25 de Janeiro, na Sala do Conselho de Administração, mais uma reunião—a 14.ª—do pessoal superior da Companhia (engenheiros e economistas com a categoria acima de chefes de zona e de grupo oficial, incluíse). A reunião teve como finalidade a divulgação de alguns aspectos que interessam à produtividade dos escalões superiores da Empresa e, no capítulo da informação, a exposição sobre o estado dos trabalhos referentes ao diagnóstico a cargo da sociedade francesa Paul Planus, que se propõe reorganizar os serviços da C.P. num nível de maior eficiência.

Foram oradores: os srs. Dr. Aníbal Viola, Chefe dos Serviços Médicos da Companhia, que falou sobre «A PROFILAXIA DO TRABALHO DOS DIRIGENTES NO ASPECTO PURAMENTE INDIVIDUAL (A MEDICINA DO «SURMENAGE»); o Eng.º Gomes Cardoso, Chefe do Serviço de Produtividade do Instituto Nacional da Investigação Industrial, que abordou o tema «A PROFILAXIA DO TRABALHO DOS DIRIGENTES, NO ÂMBITO DA ORGANIZAÇÃO» e por último o Dr. Manuel Fonseca, Chefe do Serviço da Contabilidade, que apresentou a «EXPOSIÇÃO

Acordo Colectivo de Trabalho

O Conselho de Administração, numa das últimas sessões, analisou o processo de três factores de 2.ª classe (António Cardoso Seixas, João Ventura de Oliveira e Mário da Piedade Costa) que, julgados incapazes para o serviço de linhas e comboios, se encontram há bastantes anos a prestar serviço de escritório nas Zonas de Exploração.

Considerando-se que o ingresso directo de tais agentes no quadro de escritórios da Companhia não se poderá fazer nos termos da Cláusula 8.ª, por não terem as habilitações literárias a que obriga aquela disposição (2.º ciclo liceal ou curso comercial equivalente), foi decidido se procedesse conforme a seguir se esboça:

1 — Ingressarem no quadro de Auxiliares de escritório na categoria que corresponde ao seu vencimento (Auxiliar de escritório de 1.ª classe — 1 700 700), onde ficam além da dotação fixada no Acordo Colectivo de Trabalho, para não prejudicarem os já integrados naquele quadro.

2 — Sujeitarem-se a provas análogas às realizadas para aqueles, a fim de serem intercalados na classificação geral que serve de base às promoções previstas no § único da Cláusula 104.ª passando, assim, a beneficiar do disposto nessa Cláusula.

3 — Entretanto, manter-se-ão 43 Auxiliares de escritório de 1.ª classe até que ingresse nesta categoria o último Auxiliar de escritório de 2.ª classe que até ao presente tenha sido aprovado no respectivo exame, evitando-se, por esta forma, que tais agentes sofram qualquer atraso.

SOBRE O ESTADO ACTUAL DOS TRABALHOS CORRESPONDENTES AO DIAGNÓSTICO A CARGO DA ORGANIZAÇÃO PAUL PLANUS.

■ Vai realizar-se em Lisboa, em 29 e 30 de Abril, uma importante reunião do Comité da Direcção do Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE), de que a Companhia faz parte.

■ Para frequentar os cursos instituídos pela U.I.C. para os ferroviários da rede europeia, a realizar em Bruges e em Paris, sob a égide do «Centro de Aperfeiçoamento do pessoal europeu dos caminhos de ferro», foi designado, em representação dos Caminhos de Ferro Portugueses, o Sr. Eng.º José Alfredo Garcia, Subchefe dos Serviços Técnicos da Divisão do Material e Tracção.

■ A conhecida revista francesa «La Vie du Rail», dedicou o seu último número de Natal a Portugal e aos seus Caminhos de Ferro. Numerosas e excelentes fotografias coloridas documentam o texto ferroviário, feito em colaboração com os serviços da C. P.



ALEMANHA

Colaboração entre o Caminho de ferro federal alemão e a «Lufthansa»

Desde 1 de Novembro do ano passado, o Caminho de ferro federal alemão, em cooperação com a «Lufthansa», encarrega-se de levar a destino, em regime de «colis-express», as mercadorias transportadas por via aérea dos países de além-mar para os nove principais aeródromos do território alemão.

Esta convenção recebeu o nome de «Jet-Rail».

Emprego de mão-de-obra estrangeira pelo Caminho de ferro federal alemão

O Caminho de ferro federal alemão emprega actualmente 9029 operários estrangeiros, dos quais 6903 italianos, 1543 espanhóis e 182 gregos; os restantes 401 são provenientes de diferentes países, sobretudo de Marrocos.

Esta mão-de-obra é empregada principalmente na via, limpeza de carruagens e manobra, bem como no trasbordo de mercadorias nas grandes estações. O Caminho de ferro federal alemão fornece geralmente alojamento a este pessoal.

BÉLGICA

Linha Bruxelas-Paris e sua electrificação

Os trabalhos de electrificação da linha Bruxelas-Paris estão quase a terminar. O trajecto francês Aulnoye-Paris foi aberto ao serviço em Maio do ano findo e o percurso belga ficará electrificado em Fevereiro do corrente ano.

A electrificação do percurso francês teve já uma repercussão muito favorável nos actuais horários. Com efeito, três comboios

rápidos ordinários — não se trata de comboios TEE — ligam diariamente Bruxelas a Paris em cerca de 3 h,30. No sentido contrário, de Paris a Bruxelas, três comboios rápidos fazem também o mesmo percurso, no mesmo tempo.

É possível agora, num só dia, ir de Bruxelas a Paris, em comboio ordinário, e voltar, depois de passar 7 horas na capital francesa.

A partir do horário de verão deste ano a electrificação do percurso belga mostrará os seus efeitos. A duração do trajecto será ainda encurtada meia hora. Bruxelas-Paris será então apenas uma questão de 3 horas. Em relação ao horário de inverno de 1961-1962, haverá, portanto, um ganho de tempo de 25 %.

ESPAÑHA

Nova organização dos Caminhos de ferro espanhóis

Decorreram 20 anos desde a constituição da Rede nacional dos Caminhos de ferro espanhóis, abreviadamente designada por RENFE.

Um decreto-lei, datado de 19 de Julho de 1962, contém as novas disposições de organização e exploração desta Rede.

A RENFE é, de futuro, uma organização autónoma, gerida segundo o direito privado e administrada segundo princípios comerciais.

O novo Conselho de Administração é composto por doze membros, entre os quais os srs. Carlos Mendoza Gimeno, presidente, José Maria Garcia-Lomas y Cossio, vice-presidente e Alfredo Moreno Uribe, conselheiro-delegado.

O director-geral é o sr. Carlos Roa Rico.

GENEVA

«Móveis» flutuantes de alto mar para Congressos Internacionais

A realização intensa de congressos dos mais diversos que se está verificando em todo o Mundo com o consequente problema, bem difícil, da acomodação dos seus participantes em hotéis dispersos, levou uma sociedade marítima suíço-israelita a estudar a construção de «móveis» flutuantes que permitam a efectivação de congressos internacionais no alto mar.

Equipados com amplas salas para assembleias plenárias, salas para comissões, escritórios, instalações de intérpretes para conferências e debates simultâneos, ar condicionado, estabilizadores, piscina e TV em circuito fechado, além de muitas outras acomodações, os novos «móveis» flutuantes podem transportar 550 passageiros, 125 automóveis e 2 autocarros, a uma velocidade de cruzeiro de 21 nós (40 km.).

Um destes «móveis» está já sendo construído nos estaleiros navais da Cockerill-Ou-grée, em Hoboken (Bélgica) por conta da firma S. A. Somerfim, de Genebra. Tem 130 metros de comprimento, vale seis milhões de dólares (180 mil contos) e destina-se a ser aplicado ao Turismo popular, ligando Ancona (Itália) a Haifa (Israel), em 65 horas.

GRÃ-BRETANHA

Apresentação de filmes na estação de Liverpool Street

Como nos anos anteriores, os operários e empregados de Londres terão novamente ocasião de ver este inverno, durante o descanso do meio-dia, filmes de férias que são projectados na estação de Liverpool Street, pelos Caminhos de ferro britânicos da Região Este. O inverno passado, mais de 14 000 pessoas assistiram a estas sessões gratuitas.

Os filmes — todos coloridos — mostram uma variedade de belas regiões turísticas britânicas e do Continente europeu. Dois filmes de 50 minutos de duração são projectados todas as quintas-feiras, durante a refeição do meio dia, até 13 de Dezembro e de 3 de Janeiro a 11 de Abril de 1963. O programa mudará todas as semanas. Funcionários do Serviço do Turismo e Publicidade do

Caminho de Ferro estão à disposição dos espectadores, para responder a todas as perguntas que interessem às viagens e férias.

GRÉCIA

As linhas de exploração privada, de via estreita, dos Caminhos de ferro do Peloponeso (compreendidos os ramais) e do Noroeste, foram recentemente incorporadas na rede do Estado helénico.

Actualmente, todas as linhas ferroviárias gregas, à excepção dos Caminhos de ferro eléctricos do Pireu — Atenas — Kifissia (arrabalde), formam um todo. Os Caminhos de ferro helénicos contam, por este facto, 1549 Km de linhas de via normal (1435 mm) e 1016 Km de via estreita, dos quais 964 com a bitola de 1 metro, 23 de 75 cm e 29 de 60 cm., num total de 2565 Km.

A via normal reuniu o Pireu e Atenas à Tessalónica e aos pontos fronteiriços de Kremenitsa, Gevgeli, Pythion e Svilengrad. A de 1 metro liga o Pireu e Atenas ao Peloponeso, Kryoneri e Messologhi a Agrinion, a noroeste e, por último, Volos a Kalambaka, na Tessália. A de 75 cm., que é, em parte, de cremalheira, vai de Diakofto, na linha Atenas-Patras, a Kalavrita, a 714 m de altitude.

Quanto à via estreita de 60 cm, liga Volos a Milée.

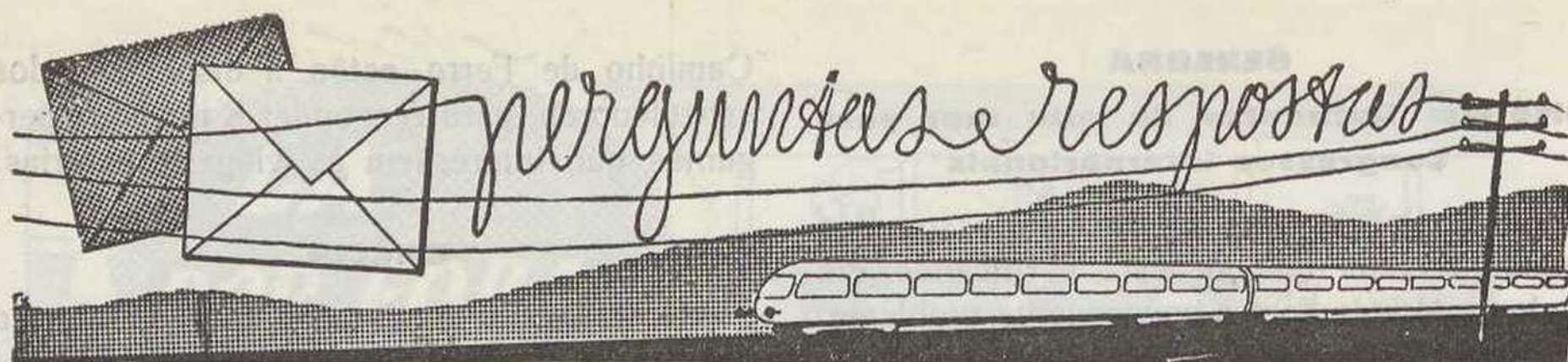
SUIÇA

Novo processo de estabelecer o perfil dos túneis

Os Caminhos de ferro federais suíços possuem, desde há pouco, um novo vagão que permite estabelecer o perfil dos túneis pelo processo fotogramétrico. As tomadas de vistas, que podem ser feitas tanto nas galerias como ao ar livre, são facilitadas por um projector de 3000 Watts. Dois aparelhos fotografam simultaneamente e podem tirar até cinquenta vistas sucessivamente. Obtém-se assim um total de cem chapas, que são reveladas numa câmara escura instalada no vagão.

Graças a este processo, não é de futuro necessário interromper a circulação dos comboios na contra-via, nem desligar as linhas eléctricas de contacto.

É um progresso nítido sobre os métodos antigos.



Direcção-Geral (Contencioso)

Pergunta n.º 2248 — Está superiormente determinado não se poder dar cumprimento a contrafés, notificações, avisos, etc., recebidos quer da Polícia, Administração Concelhia ou Tribunal, sem que a requisição seja feita por intermédio da Companhia. Mas, no caso de ser convocado directamente e ignorando se é assunto de serviço ou estranho, se não comparecer posso ser multado em 200\$00. Desejo saber se a C. P. me indemniza dessa importância, ou se tenho de cumprir o que está determinado, embora desobecendo ao Tribunal ou outra Entidade.

Resposta — Segundo se depreende da consulta, nela faz-se a distinção entre a notificação para assuntos que digam respeito à C. P. e assuntos a ela estranhos.

Para os primeiros seria necessária a autorização, para os segundos tal necessidade não existe.

Ora, não é assim.

Independentemente do assunto para que o agente é chamado, *necessita sempre* de autorização da Companhia, como expressamente resulta do art.º 258.º do Cod. Proc. Civil.

Desta forma, se o agente é chamado por meio de notificação que tem de assinar, deverá logo declarar que sendo agente da Companhia não pode comparecer sem autorização desta.

E o Tribunal, a não ser que infrinja a lei, tem a obrigação de o requisitar.

O agente só assinará a respectiva notificação se dela ficar a respectiva declaração.

Há porém notificações que são feitas por simples ofício, avisos, etc..

Neste caso, o agente deverá dar conhecimento imediato do que se passa ao seu superior hierárquico e este também deve logo comunicar à autoridade notificanda que o agente só pode comparecer, desde que seja requisitado à Companhia, nos termos do art.º 258 do Cod. Proc. Civil.

Curiosidades Ferroviárias

Nos E. U. A., em pleno coração de Nova York, há um famoso restaurante-expresso, que só fornece «pregos» (sandutches de bife), e que utiliza os comboios-miniaturas, comandados à distância e apitando à saída da cozinha, para servir ao balcão os seus clientes, com dispensa do pessoal servente. A inovação, que está alcançando sucesso, sobretudo entre a gente nova, junta assim o útil ao agradável, no dizer do proprietário do restaurante, grande adepto do caminho de ferro.



Apontamentos FEMININOS notas & modas

Por CAROLINA ALVES

Visitemos Lisboa

FOI em 1147 que D. Afonso Henriques, fundador da nossa nacionalidade, conquistou aos mouros Olissipona.

Desde então, a majestosa Castelã, erigida sobre sete colinas, tem sido engrandecida e dignificada por pléiades de artistas e de heróis.

Lisboa-Antiga, da Alfama e Mouraria, como é grande o teu passado!... Lisboa das Tradições, dos Fidalgos, da Severa, das tipóias, das touradas, como encanta a tua história!

Revive-a a todo o momento a Moderna-Lisboa, que, da amplidão das suas praças, das suas avenidas, da imponência de blocos gigantescos, ao novo estilo, te sorri como jovem feliz — neta formosa e garrida — a contemplar embevecida e orgulhosa a insigne e fidalga avózinha, que caminha a seu lado, no tempo, ativa e luminosa.

São os teus monumentos que perpetuam a glória dos portugueses, que não cessam de te acarinhar e engrandecer para te elegerem Princesa do Tejo e Rainha de Portugal.

Vale a pena visitar-te com vagar. Começemos por destacar o edifício da Câmara Municipal — essa bela construção que é uma jóia de arquitectura, planeada por Domingos Parente e acabada em 1875, de tantos ainda ignorada.

O seu interior é riquíssimo. A escadaria nobre e o frontão triangular são da autoria do escultor Calmels, que entre nós realizou uma obra monumental.

Malhoa, Columbano e muitos outros artistas ornamentam, com os seus melhores trabalhos, a sumptuosidade dos seus salões, ricamente entalhados.

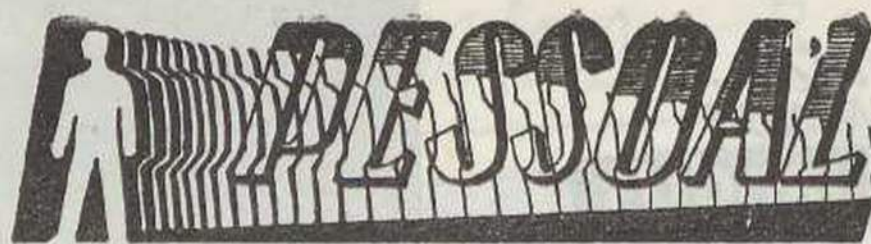
Na praça, em frente à fachada principal, existe ainda o pelourinho, atestando a elegância e o bom gosto do século XVIII.

O Luto das Viúvas

Modernamente, tudo se vê e se usa. Duma maneira geral, a viúva não deve vestir-se com cores garridas, a não ser que volte a casar, mas o luto, mesmo por morte do marido, faz-se, hoje, muito leve. E se, realmente, não existe grande mágoa, não vale a pena exteriorizar-se aquilo que não se sente. Andar uma viúva carregada de preto e frequentar, por exemplo, lugares de diversão, não se conjuga bem com a tristeza que demonstra ter pelo seu aspecto exterior.



Conjunto de 2 peças em «tricot», elegantemente combinadas a 2 cores



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A partir de 1 de Janeiro do corrente ano:

A Engenheiros Subchefes de Serviço — os Eng.^{os} José Alfredo Garcia e Carlos dos Anjos Joyce Dinis, respectivamente, Chefe de Grupo Oficinal e Chefe de Zona, e os Eng.^{os} de 1.^a cl. António Esteves de Mendonça, Óscar dos Santos Amorim, Mário Augusto Temudo Barata e Basílio Alberto Lencastre da Veiga.

A Engenheiro Chefe do Grupo Oficinal — o Eng.^o de 1.^a cl. Armando dos Santos Cruz.

A Engenheiros Chefes de Zona — os Eng.^{os} de 1.^a cl. José Olaia Lopes Montoya e Rogério Belém Ferreira.

A Engenheiros de 3.^a cl. — o Eng. Ajudante António Palha de Araújo.

A Economistas Subchefes de Serviço — os Economistas de 1.^a cl. Drs. Francisco Cândido dos Reis, Francisco António Chaves Brilhante, Miguel Pacheco Pereira Coutinho e Rogério Torroais Valente.

A Economistas de 1.^a cl. — os Economistas de 2.^a cl. Drs. Élio Augusto Coujol Cardoso e Vasco Tomás do Rio da Penha Coutinho.

A Economistas de 2.^a cl. — os Economistas de 3.^a cl. Drs. José Fialho Bertão e Hélio Ureña Prieto.

A Inspectores de Zona — o Agente técnico de engenharia de 1.^a classe e o Adido técnico principal: Manuel Joaquim de Carvalho (Expl.) e João Gomes da Costa (Expl.)

A Agente técnico de engenharia de 1.^a classe — o Agente técnico de engenharia de 2.^a classe Armando de Oliveira Jorge (M. T.).

A Agentes técnicos de engenharia de 2.^a classe — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe Gil José Mendes Ferreira (M. T.), Fernando Manuel de Melo Guerra de Vasconcelos (V. O.) e Manuel Clemente Moiteiro Fidalgo (V. O.).

A Adido técnico principal — o Adido técnico de 1.^a classe Manuel de Oliveira (V. O.).

A Adidos técnicos de 1.^a classe — os Adidos técnicos de 2.^a classe Fernando Gonçalves (Expl.) Joaquim Ribeiro (M. T.) e Raul da Silva Fonseca (V. O.).

A Adidos técnicos de 2.^a classe — os Adidos técnicos de 3.^a classe Joaquim Pama (V. O.) e Armando da Silva Pereira (S. D.-G.).

A Adidos técnicos de 3.^a classe — 1 encarregado geral de obras de 1.^a classe, 2 desenhadores principais e 1 chefe de secção de (V. O.): Francisco António Nunes (V.O.), Ezequiel da Costa Cavaco (M. T.), Francisco Martins Custódio (V. O.) e José Manuel Lopes Rego (V. O.).

A Chefes de escritório — os Subchefes de escritórios Albano Henriques Cunha (Div. Expl.), Francisco Godinho (Div. Mat. e Trac.) Francisco Albino Pereira (Serv. Médicos) José Manuel Lopes (Cont. e Fin.).

A Subchefes de escritório — os Chefes de secção Carlos Cotafo Condeço (Div. Mat. e Trac.), João Rodrigues Dias (Div. V. O.), José Lourenço de Carvalho (Div. Expl.), Boaventura Jesus Carqueja (Cont. e Fin.), Armando Gabriel Venâncio (Serv. C. P.), Manuel António de Oliveira Pissarra (Cont. e Fin.), Amílcar Rebelo Ribeiro (Serv. C. P.), José Teixeira de Andrade (Div. Expl.) José Jorge António Lérias (Sec. da D. G.), Manuel Baptista Martins (Div. Expl.), José Ferreira (Serv. S. I) e Fernando Rodrigues Gama da Silva (Cont. e Fin.).

A Chefes de secção — os Escriurários de 1.^a classe Afonso Henrique de Miranda (Serv. Cont.e Fin.), Manuel Coelho (Div. Expl.), Joaquim Domingues (Div. V. O.), João Nascimento Lopes (Div. V. O.), Luis Lúcio Galvão (Serv. Cont. e Fin.), José Simões Henriques (Div. V. O.), José dos Santos Valadas (Div. V. O.), Jorge Dias Pereira (Serv. Cont. e Fin.), Fernando Coelho de Mascarenhas (Div. Mat. e Trac.), Zacarias Fuertes (Serv. Cont. e Fin.), José dos Santos Viegas (Div. Expl), Manuel Alves Dias Monteiro (Div. Expl.), Raul Lopes Ventura (Secr. da D. G.), António Jacinto Marques Moreno (Div. Expl.), João Gomes Bento (Serv. Médicos) e Mário do Carmo Silva (Serv. Médicos).

A Escriurários de 1.^a classe — os Escriurários de 2.^a classe Manuel Brás (Div. V. O.), Ilídio Pinto de Miranda (Div. Expl.), Luis Augusto Ferreira da Veiga Leal Bouças (Div. Expl.), Alberto da Silva Ramos (Div. Expl.), José Francisco de Matos Franco do Carmo (Div. Expl.), Luis de Jesus Ferreira (Div. Expl.), José Gomes da Silva (Div. V O.), António Simões da Fonseca (Secr. da D. G.), Artur Oliveira de Mercier Miranda (Cont. e Fin.), Florival Emídio Cabrita (Cont. e Fin.), Henrique dos Santos Hortas (Cont. e Fin.), Augusto Ferreira (Serv. Médicos), Alexandre Ribeiro Botelho Monteiro (Div. Mat. e Trac.), Filipe Ferreira Purgatório (Div. V. O.), Alirio Martins Faria (Cont. e Fin.), Edmundo de Oliveira Santos Costa (Cont. e Fin.), João Cabrita Cristino (Con. e Fin.) António Martins (Cont. e Fin.), Maria José Medroa (Secr. da D. G.) e Caria Inácia Amélia Vinagre Craveiro da Cruz (Secr. da D. G.).

A Escriurários de 2.^a classe — os Escriurários de 3.^a classe Francisco Fernandes Martinho (Div. V. O.),

Manuel António (Div. Mat. e Trac.), António Bessa (Div. Expl.), Olindo Ferreira (Div. Mat. e Trac.), José Gonçalves da Costa (Div. Mat. e Trac.), Ernesto Coelho da Rocha (Div. Mat. e Trac.), Albino Tavares Fernandes Gonçalves (Cont. e Fin.), Manuel Dias Ferro (Serv. Médicos), Almiro Dias da Silva (Mat. e Trac.), José Pires Ribeiro (Div. V. O.), Manuel Fernandes dos Santos (Div. Mat. e Trac.), Fernando Rodrigues Gomes (Div. Expl.), António Lopes Alves Salgado (Div. Expl.), Luciano Raimundo (Div. V. P.), Manuel António Nunes da Silva (Cont. e Fin.), António José da Cunha Fonseca (Serv. Arm. Viv.), Emídio Alípio dos Santos (Serv. Arm. Viv.), Armindo Gaspar dos Reis (Serv. Arm. Viv.), Isolina Antónia Alves Gomes (Div. V. O.), Maria Isabel da Silva Guimarães (Div. V. O.), Umbelina Rosado Oliveira Fernandes Caixinha Marques (Cont. e Fin.), Maria Carolina Policarpo Tavares (Secr. da D. G.), Georgete da Conceição Costa Amaral (Secr. da D. G.), Ismália Abrantes Pinto Basto (Div. V. O.), Maria Manuela Pereira Marques (Secr. da D. G.) e Maria Aguiar Videira da Costa (Cont. e Fin.).

A Escribas de 3.ª classe—os Auxiliares de escritório de 1.ª classe Mário de Oliveira (Div. Mat. e Trac.), Lino Pereira Guimarães (Div. Mat. e Trac.), Jorge da Luz Telmo (Div. Mat. e Trac.), Júlio Teixeira Minhava (Abast.), Amílcar Augusto Marques (Div. Mat. e Trac.), António Narciso (Abast.), Fernando Lopes (Div. Mat. e Trac.), Mário Lopes (Div. Mat. e Trac.), Fernando Durão de Oliveira (Serv. C. P.), José Amílcar Costa Vaz de Oliveira (Div. Mat. e Trac.), João Antunes da Guia (Div. Mat. e Trac.), Martinho da Silva Abelho (Div. Mat. e Trac.), José Ferreira de Lima (Div. V. O.) e Luís Hilário Alfaro (Div. Mat. e Trac.).

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe—os Auxiliares de escritório de 2.ª classe Arménio Redondo Lopes Bontempo (Mat. e Trac.), Alfredo Duarte Laureano (Div. Expl.), Lúcio de Matos Verissimo (Mat. e Trac.), José Maria Alves (Abast.), Carlos Lopes (Abast.), Manuel Lopes Gameiro (Mat. e Trac.), José Rodrigues Pereira de Almeida (Mat. e Trac.), Júlio Pessanha de Mendonça (Mat. e Trac.), Domingos António da Silva Júnior (Mat. e Trac.), António dos Santos (Mat. e Trac.), Manuel Moreira Maia (Mat. e Trac.), Albino de Abreu (Mat. e Trac.), Jerónimo Fernando Mendes Gouveia (Mat. e Trac.) e Manuel Henriques Correia (Mat. e Trac.).

A Desenhadores principais—os Desenhadores de 1.ª classe Alfredo Martins Júnior (M. T.), Carlos Eugénio Benedy (V. O.) e António Gomes (M. T.).

A Desenhadores de 1.ª classe—os Desenhadores de 2.ª classe António José Pereira Samora (M. T.), José Maria da Silva Júnior (M. V.) e Manuel Luís Ferreira Neves (V. O.).

A Desenhadores de 2.ª classe—os Desenhadores de 3.ª classe José Gomes Sabino (M. T.), João Leandro Alberto (V. O.) e Francisco Rico Branco (M. T.).

A Inspectores de secção de exploração—os Subinspectores de secção e exploração Adolfo Gomes de Carvalho, Ricardo Júlio de Almeida e Armando Barata.

A Agente de Tráfego de 2.ª classe—o Factor de 1.ª classe José Capão Farinha.

A Chefes de estação principal—os Chefes estação de 1.ª classe Leonel Dias Agudo e Augusto Pereira Garcia.

A Chefes de estação de 1.ª classe—os Chefes de estação de 2.ª classe António Marques da Silva, Júlio Maurício da Costa, José Vicente Martins Ferreira, António Maria, José Narciso Afonso Correia, Virgílio Sérgio Cabral dos Reis, José Joaquim Tigreira, Alberto Inácio e Carlos José Augusto Felgueiras.

A Chefes de estação de 2.ª classe—os Chefes de estação de 3.ª classe António Ferreira Moreira Júnior, Armindo de Oliveira Silva, Dionísio da Silva Dias, Justo da Piedade, João Porfírio Tristão, Manuel Joaquim Comprido Fernandes, Fernando Dias Lapa, Artur Vareda, Manuel dos Santos Pardo, Joaquim da Conceição Martins, José Rodrigues Gonçalves e Alfredo Dias Lapa.

A Verificadores de receitas—os Factores de 1.ª classe José Augusto Teles Bossa e Manuel Farinha.

A Chefes de estação de 3.ª classe—os Factores de 1.ª classe João da Silva Antunes, António de Oliveira Sousa, António Duarte Barradinhas, José Maria Ferreira, Francisco Costa Nunes, Manuel da Rosa Bonito, Joaquim da Conceição Miranda, António Afonso de Sales, Bernardo Ferreira, António Dinis, Serafim Martins Ribeiro, Óscar Hermes Penha Delea, Carlos Vieira da Cunha, José da Costa Pereira, Abel Guilherme de Oliveira, Abel Rego Borges, Alfredo Augusto da Costa, Leandro Martins, Manuel da Costa Bispo, Francisco Isidoro e Francisco da Fonseca Panaca.

A Factores de 1.ª classe—os Factores de 2.ª classe António Grancho Riscado, Manuel José Maia, Artur Jacinto, Salvador Moreira, Amílcar da Luz Henriques, Francisco Fernandes Ricardo, João Cacela da Silva Marques, Fernando Laranjeira Rocha, António Machado Luís Forte, Luís da Silva Rodrigues Fernandes, Antero Martins da Silva, António Figueiredo de Oliveira, Abraão de Matos Viegas, António da Silva Campos, Jorge Moreira Mesquita, Óscar de Azevedo, António Ferreira Capela, Joaquim da Silva Patrício, José Sebastião de Sousa, Daniel da Costa, António Ventura Júnior, João Gonçalves de Matos Freitas, Horácio de Campos Vasconcelos, Henrique da Silva Monteiro, Adelino Gabriel Dias Coimbra, Manuel Fernandes Moreno, José Augusto de Oliveira Diogo, Silvério Domingues Portela, José Martinho, Albino Pinto Rodrigues, José Paulo, António Matos Costa, Fernando Gonçalves Bastos, Joaquim Lobato Falcão, Mário da Conceição Mendes, José do Nascimento, Francisco Bispo, António Oliveira Santareno, António Vieira, Abílio Soares Fernandes Barreiro, João de Jesus Leonardo, Joaquim Henriques, Alfredo Freire, Joaquim Ferreira Pimentel, Domingos Gonçalves, Horácio Vieira Jorge, Arnaldo de Oliveira Lopes, João Manuel Capote, José Gregório, Joaquim Urbano, José Pereira Lopes, José da Silva Mota e Gildo Barral Tormenta.

A Factores de 2.ª classe—os Factores de 3.ª classe Napoleão Bento Ferrão, Giro Martins Mendonça Guerreiro, Luís Mendes Ferreira dos Santos, Ramiro de Sousa, Casimiro Contreiras Simão, João Baptista, Henrique Manuel Machado Moreira, Jacinto de Brito Nobre, João Tavares Marques, António Esteves Baptista, José da Cruz

Costa Rodrigues, José Alberto Abrantes Pereira, Joaquim António Cangalhas, Joaquim Ferreira Alves, Adérito Rodrigues Paixão, António Caetano dos Santos, João Novais Pinto, José Fernando Ramos, João de Jesus Marques, Ramiro da Costa Amieiro, José Maria da Graça, José de Jesus Carvalho, Guilherme Almeida Brás, João Manuel Pereira Biscaia, José Heitor Machado, António Ferreira do Amaral, José Pereira, Manuel de Sousa, José Augusto Almeida Faria, Francisco Ferreira, Lourenço Galante Milheiro, Celestino Augusto Olas, Luís de Freitas Queirós, Fernando Cartulho Florindo, Francisco Louro Almeida, António Foito Rosário, Joaquim dos Reis Pato, Manuel da Purificação Roda, Manuel da Costa Barros, José Anes Bexiga, António Martinho Rosado, Arlindo Vitorino Ferreira, Manuel do Rosário Lopes, Agostinho Guerreiro Lima, Francisco António Afonso, José Lopes Breda, Agostinho Pereira de Carvalho, Reinaldo Lopes Malho, Francisco Rodrigues Duarte, Manuel Barão Rogado, Filipe da Conceição Vicente, Roldão Baptista Gonçalves, Egídio Martins Fernandes, Raul Duarte de Sousa, António Fernandes Lopes, Luís Alves Mendes, Laurindo Fachada Rosado, João Baptista Mourinho Dias, António Soares Pereira, João Rosado, Francisco dos Prazeres Godinho e Manuel da Silva Baptista.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.^a classe Joaquim Vieira, Américo Gonçalves Simões e José Pedro da Silva.

A Conferentes de 1.^a classe — os Conferentes de 2.^a classe José Fernandes de Abreu, Joaquim Ildefonso de Brito Crujo e José de Matos Xavier.

A Conferentes de 2.^a classe — 2 serventes de 1.^a classe, 3 serventes de 2.^a classe e 1 servente de 3.^a classe José Maria Filipe da Silva, Joaquim de Oliveira Santos, Manuel Martins Ferreira, Joaquim dos Anjos Gonçalves Oliveira, José Rodrigues Barreto e Moisés Campos.

A Bilheteira principal — a Bilheteira de 1.^a classe Celestina de Sousa Farias.

A Bilheteira de 1.^a classe — as Bilheteiras de 2.^a classe Maria da Assunção Solteiro e Fernanda da Conceição.

A Fiscais do pessoal de trens — os Condutores principais Joaquim Maria Lopes Florindo, Manuel Cláudio, Manuel Narciso Vieira, Henrique Pereira de Sousa, António Rola de Carvalho André, Benigno Sanches Gil, Manuel Monteiro Ralha, José Júlio da Cunha, João Antunes Simplicio e Joaquim António Sales.

A Condutores principais — os Condutores de 1.^a classe Alfredo António Coelho, José Bento, João Lopes Barbeiro, Januário Rosa, Luís Aurélio dos Santos, António da Silva, Fernando do Nascimento Alves, Bento Coelho Dias Ferreira e José Luís.

A Condutores de 1.^a classe — os Condutores de 2.^a classe José Ferreira Andrade, Joaquim Pinto, Francisco António Leal, Abílio Rosa Félix, Manuel dos Reis Chorão, João das Neves Pardal, Joaquim da Graça, Alfredo Luís Coelho, José Pedro Romano, António Joaquim Moutinho, António Correia, José Mendes, Hipólito Joaquim, Ângelo da Silva Neto, José António Coelho e António da Silva Claudino.

A Condutores de 2.^a classe — os Guarda-Freios de 1.^a classe João Vieira de Oliveira, Francisco Pedroso dos Santos, Joaquim Ferreira Moreira, Joaquim Lopes Pereira, João Maria da Silva, Albino da Silva, José António Baptista Merca, Joaquim Catarino, Gaudêncio Manuel Lagartixo, José de Matos, Manuel José, Joaquim Carvalho Pereira, Jerónimo Moreno Simões, João de Faria Ribeiro, António Guerreiro Dourado, Joaquim Alexandre Rossa, Joaquim João, Manuel Ventura da Ponte, Alexandre da Conceição Mansinho, António Joaquim Ribeiro da Silva, Anacleto Pereira Almeida, Manuel Martins de Sousa, José da Silva Carvalho e Cláudio Gomes de Figueiredo.

A Guarda-Freios de 1.^a classe — os Guarda-Freios de 2.^a classe José Joaquim Rebola, Justino Ferreira, Manuel Nogueira Coelho, Joaquim Dias, António Maria Gonçalves da Ponte, Manuel Joaquim, Augusto de Oliveira Monteiro, Joaquim Pereira Pinto, José Mendes Bento, João São Pedro Ferreira, Gonçalo de Matos, Manuel da Silva, António Pedro da Encarnação, Francisco António Serafim, Manuel Luís Azevedo, Fernando do Nascimento Custódio Rodrigues, Armando Carlos Magalhães, Fernando Ernesto da Silva, Constantino Teles, Manuel Domingos Margarido, José Gonçalves e António Marques.

A Guarda-Freios de 2.^a classe — 1 Servente de 1.^a classe e 42 Serventes de 2.^a classe José Mendes Sousa, Henrique Francisco da Silva, Francisco de Almeida Abade, António Maria Candeias, José Mendes Marques, António Ferreira, Aníbal Vicente Romão Carriço, João Pires Costa Gomes, António da Cunha Bragança, José Gavancho Pedro, José Maria dos Santos, António Ferreira Rito, Joaquim Nunes da Silva, Manuel da Cunha Teixeira de Matos, Francisco Capão Trindade, Arnaldo da Silva Guilherme, Serafim Parente Magalhães, António Oliveira Coutinho, Manuel da Piedade Guimarães, Manuel Palma Gomes, Tarcício Moreira, António Duarte Vila, José Agostinho Pereira Magalhães, Ângelo da Silva, Agostinho da Luz Borda d'Água, Joaquim Teixeira António, José Heitor Ferreira, Domingos Pereira da Graça, José Domingues de Oliveira, José Ribeiro Monteiro, Manuel Rodrigues Gomes, Albino Augusto Sousa Ferreira, Henrique Martins Mealha, Joaquim Luís Esgueira Catita, Manuel Ferreira da Cunha, Américo Mendes Ribeiro, Manuel da Silva Pires, Álvaro Lourenço Rodrigues, Feliciano Vilas Boas da Cunha, João António Samora, José Nogueira Pinto, Manuel Gonçalves Araújo e António de Sousa Barbosa.

A Fiscais do pessoal da revisão de bilhetes — os Revisores de bilhetes principais José Góis, José da Luz Lino, Augusto Ribeiro e Sebastião Cabrita.

A Revisores de bilhetes principais — os Revisores de bilhetes de 1.^a classe Júlio Pinheiro Nunes, Eduardo Martinho Guerreiro e Jorge Augusto Neto.

A Revisores de bilhetes de 1.^a classe — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe Acácio Domingos Macau, António Henriques, José Rodrigues, Silvestre Henriques e Manuel Duarte.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe António Porto, António da Silva Ribeiro, Manuel Pereira, Luciano Marcos Jacinto e Domingos Marreiros Eugénio.

A Revisores de bilhetes de 3.ª classe — 10 Serventes de 2.ª classe, 1 Conferente de 2.ª classe e 2 Guarda-Freios de 2.ª classe Joaquim Tondela Cachulo, António Martinho, Firmino Gonçalves Camurça, Joaquim Miranda Novais, Torcato Carlos de Magalhães, Edmundo Custódio Lagartixa, Armindo Vilela, José da Silva Simões, Firmino Monteiro Ramos, Leonel Martins Serra, José Gonçalves Marques, José Augusto Neves Simões Anselmo e Pulquério Pereira Dias.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os Capatazes de manobras de 2.ª classe José Guerreiro e José Teixeira Saraiva.

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe José Correia, António Francisco Estrompa, Américo Fernandes Maia, Joaquim Alves de Oliveira, José Joaquim Sequeira, Manuel Joaquim António e José Marques Vaz.

A Agulheiros de 2.ª classe — os Agulheiros de 3.ª classe João Teixeira Ferreira, António Miranda da Cunha, Joaquim Mendes, Abílio Rodrigues, José Mendes da Costa, José Maria Roma, Afonso Pereira Lopes, Manuel António, Alberto Almeida Cabral, Evaristo Rodrigues Constantino, José de Oliveira, Domingos Gomes de Oliveira, António Vitorino Lopes, Manuel Pedro de Sousa, Manuel da Costa, Joaquim António e Manuel Pinto.

A Contínuos de 1.ª classe — os Contínuos de 2.ª classe Luís Custódio Fernandes, (D. G.), António da Costa, (S. G.), Joaquim de Jesus Zacarias, (S. G.), Luís Gonzaga, (D. G.), Manuel Ribeiro Rodrigues (S. G.) e Manuel Pereira (D. G.).

A Contínuo de 2.ª classe — o Servente de 1.ª classe Joaquim Raimundo (D. G.).

A Subencarregados de Armazéns de Viveres — os Caixeiros principais João Tavares Hipólito, Inácio Teixeira Coelho, António André dos Santos e Ramiro Alves.

A Caixeiros principais — os caixeiros de 1.ª classe João Augusto Martins e José Gonçalves Correia.

A Caixeiro de 1.ª classe — o Caixeiro de 2.ª classe Virgílio José Pimenta Raimundo.

A Caixeiro de 2.ª classe — os caixeiros de 3.ª classe João Miguel Gomes Vieira e Alvaro Rafael de Campos.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — 2 Operários de 4.ª classe, 1 Operário de 3.ª classe e 2 Guarda-Fios de 2.ª classe António Pinto de Faria, António Guerreiro da Costa, José Amaro, João Nunes e António Domingos.

A Operário de 1.ª classe do Grupo B — o Operário de 2.ª classe Adelino Teixeira de Maria.

A Operário de 2.ª classe do Grupo B — o Operário de 3.ª Manuel Alves Fernandes.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os Operários de 4.ª classe António Ventura Esteves, Américo Lopes Rodrigues, Carlos de Sousa Aires Rodrigues, Joaquim Olíndio Duarte Bastos e Franklin Duarte Baptista Vermelho.

A Operários de 4.ª classe do Grupo B — os Operários eventuais Leonel de Almeida Mateus, António da Mota Vassalo, José Rodrigues Pinto de Magalhães, António Freire Martins, Fernando de Almeida Fontes Meneses e Francisco Fernando Sousa Babo.

A Guarda-Fios de 2.ª classe — os Operários eventuais João Ferreira Letra, Abílio Valente Carvalhas, José Ernesto de Castro, Carlos de Matos Courela e António da Fonseca.

A Operário de 4.ª classe do Grupo B — o Servente de 2.ª classe José Nunes Andrade.

A Chefe de armazém de 1.ª classe — O Chefe de armazém de 2.ª classe João Luís Andrade (V. O.).

A Chefes de armazém de 2.ª classe — os Fiéis de armazém de 1.ª classe António Borges Gomes (V. O.), António Dias Ferro (V. O.) e Américo Nogueira (Expl.).

A Inspectores de tracção — os Chefes de depósito Manuel Cardoso Dias e Narciso Gameiro.

A Chefes de depósito — os Subchefes de depósito Artur Teixeira, António José Marques e Ernesto Costa.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas Victor Gomes de Oliveira, Luís de Moura, Armindo Correia dos Santos, Alfredo de Abreu e Calixto Vaz de Carvalho.

A Chefes de Maquinistas — os Maquinistas principais Raul Florêncio, André Gonçalves Eiró, Abel Lopes Rolo, Manuel Gonçalves Mosqueira Alves, Pedro dos Santos, António dos Santos Soeiro, Luís Rodrigues, Henrique Gomes, Júlio dos Prazeres Pereira, Adelino Maria de Freitas, Lourenço Martins da Silva, Olímpio Conceição Pereira, Carlos António Morgado, José Alberto, José Jacinto Lopes Manito, Daniel Duarte, Francisco Vicente, Manuel Joaquim Bento, António Lopes, António Verissimo Magalhães, Adelino da Costa Rodrigues, Rogério Loureiro, Deolindo Augusto Correia Santos, Avelino Marques, Onofre Soares, José Jorge Castro Lopes, José Maria Victorino, Manuel Antunes, António Fernandes, Armindo de Oliveira, Filipe Encarnação Silva, António José Santos Correia, Celestino da Costa, José Nunes Clemente, José da Costa Martins, José Emídio, António Agostinho Pereira, Lucilo Simões, João Maltês Maia, António Lopes, Manuel de Aguiar, Joaquim Ferreira Cardoso, Artur José Pinto, Cristiano da Fonseca Júnior e Joaquim Rodrigues.

A Maquinistas principais — os Maquinistas de 1.ª classe Manuel João Duarte, António Seabra Pires, João Passos Rizo Júnior, Adolfo José Terjeira, Dionísio da Silva Júnior, José do Carmo Gonçalves, Amaro Duarte, João Nazaré Ferreira, Manuel Lopes, João de Matos Cebola, Henrique Barral e Crisógono Gomes Júnior.

A Maquinistas de 1.ª classe — os Maquinistas de 2.ª classe Adelino da Mota, António Aleixo Fernandes, Joaquim Francisco Júnior, António Eusébio Vilão, Felisberto de Andrade, José Nunes Negrão, António Canelas,

Manuel da Silva Lucas, Manuel da Silva Brás, Joaquim Lopes, João Nina dos Santos, Ferrer Ferreira e José Estêvão Barbosa Júnior.

A Maquinistas de 2.ª classe — os Maquinistas de 3.ª classe Igino Soares de Magalhães, José Mendes, Joaquim José da Silva, Dionísio Joaquim, António J. S. F. G. Albuquerque, Eduardo Pires, Francisco Pires Valério, Mergelino Mendes, José Pedro Galrito Lança, Viriato Moreira Mourinha, José Marques Ramallete, Francisco Correia Cardoso, José dos Santos Sobreira, Álvaro Pereira dos Santos, Manuel Marques, Manuel Rodrigues Martins, Manuel Pedro Garcia, Carlos Ferreira, Manuel Joaquim Guerreiro e Virgílio Vicente.

A Fogueiros de 1.ª classe — os Fogueiros de 2.ª classe António Guedes de Oliveira, Rolândio Eugénio Ramos, José Augusto Cepeda, José Lopes da Conceição, Joaquim Capão Surrécio, António Lopes de Sousa, Silvério Alves da Silva, Luís da Rosa, Manuel Pereira Monteiro, Mário Nunes, José Maria da Costa, Joaquim Fernandes Duarte, José Augusto Bento, Manuel da Silva, António Borges de Faria, A. Matos Rabaça, Francisco Nunes Dias, Luís da Silva Gadelha, Mário Roque Rebola, Álvaro Simões Antunes, Fernando Ribeiro, Manuel Fernandes Bernardino, João Nunes, Marcos Pereira da Costa, Mário Afonso Belo Alfaia, António Maria Ferreira Lopes, Eduardo Monteiro, Mateus Pires Tripa, Catarino Manuel Couteiro, Armando Vicente Costa Pinto, Augusto Alves Ferreira Malta, Bernardino Vieira de Andrade, Henrique Lopes Ladeiro, José Duarte Pimenta, José Augusto de Matos, Álvaro Martins Rodrigues, Joaquim António Balsinha, Domingos Fernandes, José da Silva Caetano Nascimento, Joaquim Ruivo Horta, Adão Queiroz Correia, Manuel Ferreira da Silva, José André, José Ferreira, Virgílio Dias Alemão, Joaquim Mendes Rei, José Ribeiro de Couto Gomes, José Maria Fernandes Lopes, António da Rocha Monteiro, José Maria Cardoso, Joaquim de Tossa Secundino, Raul Paixa Mendes, Jacinto António Balão, Belarmino Figueiredo Teixeira, Gabriel Valente, Leonel Pereira Patriarca, Mário Augusto Esteves, Joaquim Dias Janeiro, Joaquim Agnelo Vicente Blazer, António Antunes Pereira, Agostinho Completo da Costa, Joaquim Neves Correia, Manuel Ferreira Matias, José Domingos, Domingos Marques Alves, João Vilela, Manuel Maia Morgado, António Augusto Gomes da Silva, Agostinho Gameiro, Álvaro Carvalho Monteiro, José Pedro Trindade, Adolfo Adriano Pinheiro, João Pinto da Costa, Aníbal Filipe Nunes da Silva, Joaquim Berra, Armando Moreira, David Pereira Lourenço, Manuel Sobreira São Pedro, Manuel Freire, João Lopes Simões, Manuel Chasqueira Filipe, José Vieira, Victor Maurício Maia Costa, José da Silva Oliveira, José Fernando Salvador, José Martins Alexandre, António Francisco, Antero Pereira de Lima, Arnaldo Redondo Macário, Arlindo Pereira, José Joaquim Ferreira Coelho, Baltazar Dias Canelas, António Lourenço, José Maria de Lima Gil, José Matos Rolo, Augusto Luís Amaro, António Gonçalves Nogueira, Alberto Monteiro, António da Graça, Manuel Joaquim dos Santos, José António de Sousa, Álvaro Monteiro, Luís da Conceição Inácio, Jacinto da Silva Mendes, António Marques Coelho, Luís Calixto, Lourenço Santos A. V. Lameirão, Manuel Marques, António Miguel, Manuel da Rosa Mano, Eduardo José Marques, Albano Pinto, Fernando Sebastião Alves, Sebastião Carvalho Elias, Joaquim Antunes de Carvalho, Joaquim Peixoto Pereira, Gil do Rosário Rente, Joaquim Mendes, José Duarte Cavaleiro, Francisco Manuel Pisco, José dos Santos, Augusto Maurício Pires, António Forte Alves Guardado, Abílio Pereira de Araújo, Adelino Morita Bagão e Mário Rodrigues,

A Maquinistas de via fluvial de 2.ª classe — os Fogueiros de via fluvial de 1.ª classe Apolo Rodrigues Marta e Francisco Viseu Santos.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais António João Artur Oliveira, Manuel Bolinhas, Domingos José Gil Gomes, Custódio Manuel da Silva, José Luís Anastácio, Júlio dos Santos Dâmaso e Albino Mateus Galvão.

A Subinspector do material circulante — o Fiscal de revisão de material Jerónimo Ferreira.

A Fiscal de revisão de material — o Revisor de material de 1.ª classe José de Lemos.

A Revisores de material de 1.ª classe — os Revisores de material de 2.ª classe Henrique da Silva, Jovildo Pinto Coelho da Silva, António Xisto Rodrigues, José da Conceição Ribeiro e Serafim Ferreira.

A Revisores de material de 2.ª classe — os Revisores de material de 3.ª classe José Carvalho Barroca, Manuel Augusto Oliveira, Avelar da Silva Mourão, José Gil, Orlando Freire dos Santos, António Paulino, José Caetano de Matos e Américo Martins Ferreira.

A Ajudantes de revisores de material — 2 serventes de 1.ª classe e 8 serventes de 2.ª classe Jorge Francisco Fernandes, José de Sousa, António da Silva Alves, Manuel Santos S. Pimenta, Custódio Zacarias Entrudo, João Feliciano, Fernando da Costa Henrique, Joaquim António, Manuel Vieira e Jaime Nascimento Caleiro.

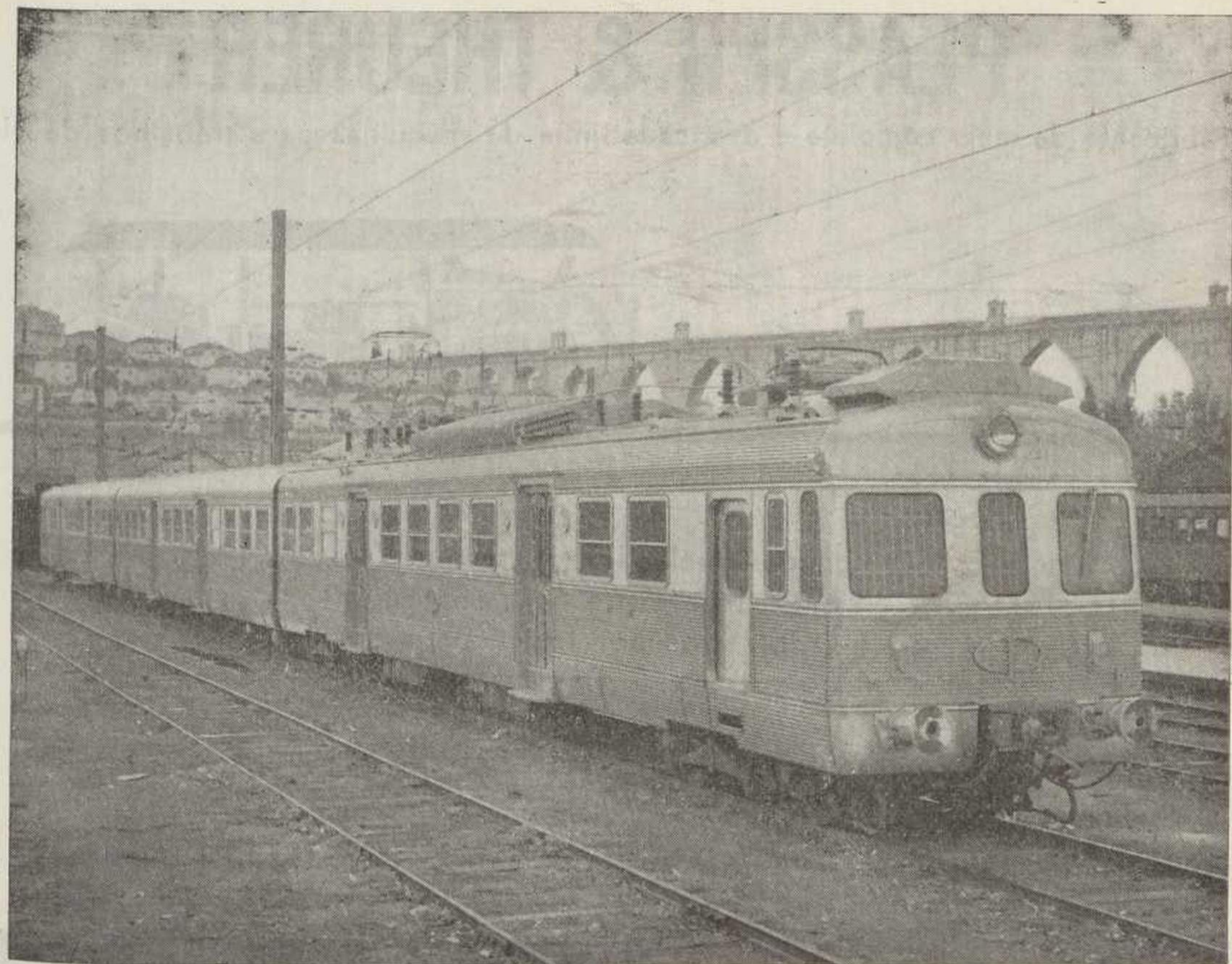
A Contramestre principal — o Contramestre de 1.ª classe Manuel Garcia de Carvalho (2.º grupo oficial).

A Contramestres de 1.ª classe — os Contramestres de 2.ª classe Cipriano António de Sousa, (2.ª zona de M. T.) e João São Pedro Lopes (2.º grupo oficial).

A Contramestres de 2.ª classe — os Chefes de brigada José Joaquim (2.º grupo oficial), Joaquim Angélico da Silva (2.ª zona do M. T.), João Moitas Dinis, (2.ª zona do M. T.) e Manuel Guerreiro dos Santos (3.º grupo oficial).

A NOSSA CAPA :

MOINHO — *Praia da Apúlia* — foto de Artur Pastor
— 1.º prémio do concurso *Moinhos de Portugal* do S. N. I.
(Julho de 1962).



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL, DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO

PORTUGAL