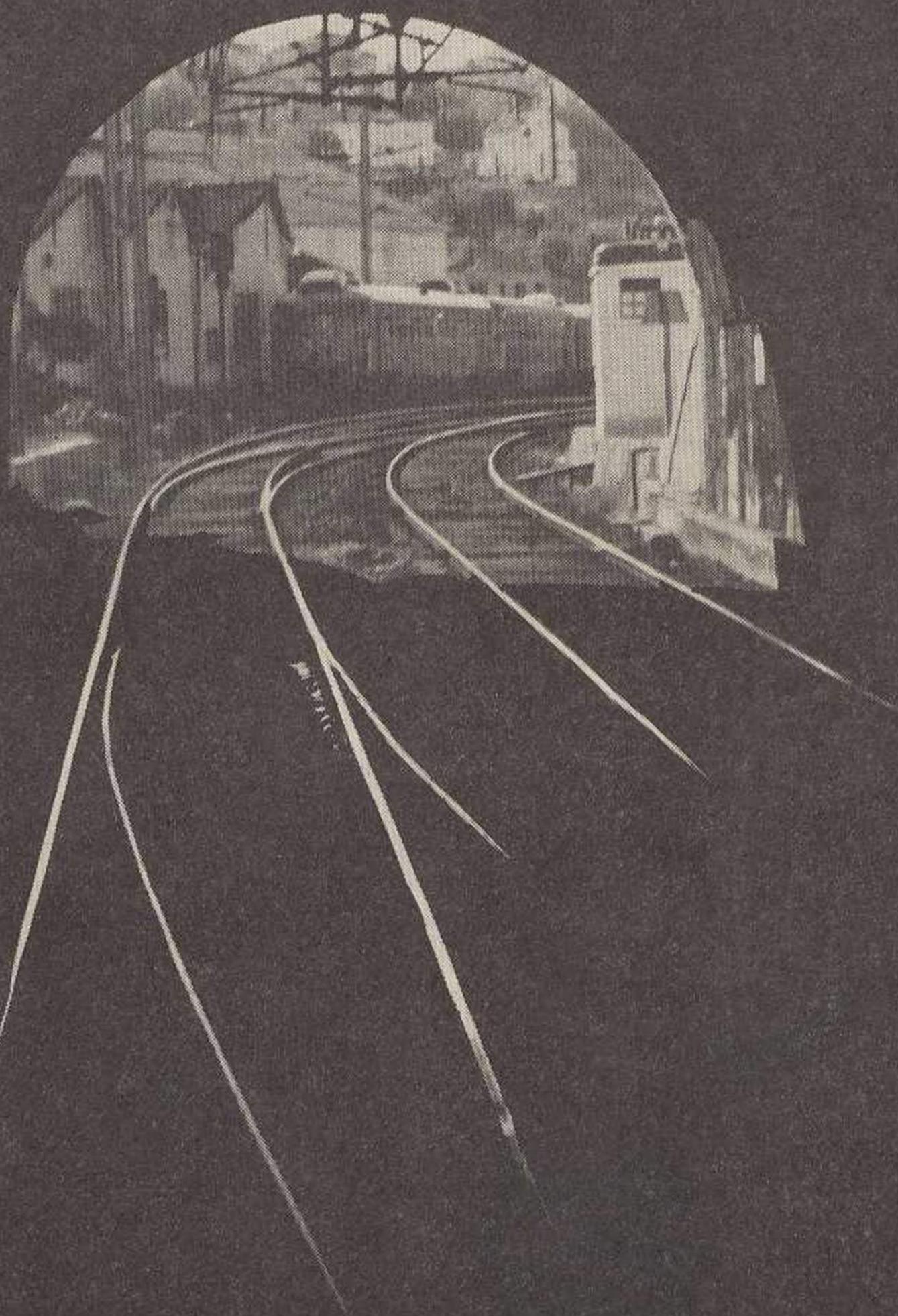
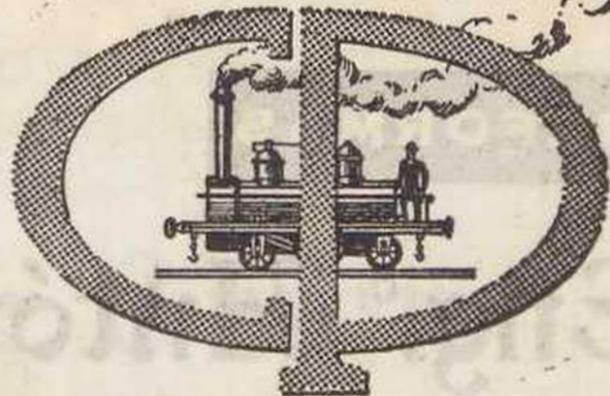


Baletim da C. D.



Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 416 ■ FEVEREIRO 1964 ■ ANO XXXVI ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Sede: Estação de Santa Apolónia / Lisboa-2
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

PASSAGENS DE MODELOS

NOS COMBOIOS



O caminho de ferro é indiscutivelmente um meio de transporte em contínua evolução. Estão longe de se esgotarem as múltiplas formas de que se utiliza para cada vez melhor corresponder às necessidades e exigências do público hodierno. É o caso, por exemplo, que a nossa gravura documenta—passagem de modelos femininos, para apresentação de modas exclusivamente nacionais, nos principais comboios de luxo dos Caminhos de Ferro Suecos (S J), na sua linha internacional de maior tráfego: Estocolmo-Malmö. A curiosa inovação que serve plenamente a indústria de confecções femininas da Suécia, tem suscitado o maior interesse dos passageiros—particularmente do sector masculino...

Na gravura, o manequim Christina von Schrenk, em exibição.

REFORMAS

Eng.º António Branco Cabral

SECRETÁRIO-GERAL DA COMPANHIA

POR ter atingido o limite de idade, deixou o cargo de Secretário Geral da Companhia o Eng.º António Branco Cabral, que esteve ao seu serviço durante quase 40 anos.

No convívio que, durante 12 anos de íntima colaboração e muitos mais de velha amizade, manteve com ele — sempre pude apreciar os seus dotes pessoais de excepção: inteligência aberta e viva, perfeita lealdade aos seus amigos, anseio constante de progresso, apoiado numa informação actualizada dos melhoramentos técnicos e administrativos que o estrangeiro ia adoptando.

Diplomado pelo Instituto Superior Técnico de Lisboa, foi eleito Administrador da Companhia em 1924. Meses depois era nomeado Consultor do Comité de Paris, onde, durante sete anos, participou intensamente nas negociações que tornaram possível a nacionalização do capital da Companhia.

Acumulando com aquelas funções no Comité de Paris, foi nomeado engenheiro fiscal do ramal de Cascais em 1926, para, logo em 1927, ocupar o lugar de Secretário Geral, só agora abandonado pela lei inexorável da idade.

Da forma como se houve, nas delicadas missões que lhe foram confiadas em tempo de paz e de guerra, dá ideia a sua matrícula, donde constam 43 louvores.

A actividade multiforme que desenvolveu e os muitos serviços prestados não podem ser mais bem postos em relevo do que o foram nestas palavras, dirigidas ao Eng.º Branco Cabral pelo Presidente do Conselho de Administração, na última sessão a que assistiu como funcionário:

«Foi mais do que um funcionário, foi um colaborador da Administração, dotado de qualidades excepcionais que o impõem a quem teve a felicidade de trabalhar com ele; o Eng.º Branco Cabral é, no seu jeito de considerar e tratar os problemas, um espírito rasgado; é, no seu desembaraço, um europeu.»



Ao arquivar neste Boletim, a título de merecida homenagem, a impressão tão lisonjeira que deixou aos dirigentes

da empresa que serviu, congratulo-me, como seu amigo, por essa homenagem não ser póstuma — o que garante, conhecida a sua dedicação aos Caminhos de Ferro e à Companhia, que a sua colaboração lhes continua assegurada, permita Deus por muitos anos.

MÁRIO MALHEIRO REYMÃO NOGUEIRA
Vice-Presidente do Conselho de Administração

REFORMAS

Eng.º Pedro de Brion

SUBDIRECTOR DA COMPANHIA

POR ter atingido o limite de idade passou à reforma, no começo do corrente ano, o Subdirector da Companhia, sr. Eng.º Pedro Filipe Adeodat de Brion, que contava mais de 40 anos de exemplar actividade ao serviço da C. P.

Natural de Lisboa, onde nasceu em 30 de Junho de 1893, o sr. Eng.º Pedro de Brion possui o Curso de Engenharia da Universidade de Lausana (Suíça), e o Curso de Artilharia da Escola de Guerra. Foi admitido na Companhia em 18 de Novembro de 1920, como engenheiro praticante da Divisão do Material e Tracção, na qual desempenharia diversas funções até atingir o lugar de chefia da mesma. Curiosa, sem dúvida, a ordem de apresentação emanada do Serviço Central, aquando da admissão, que determinava: — «*deve acompanhar comboios de mercadorias durante 15 dias e habilitar-se a ficar fazendo só o serviço de fogueiro*».

Nomeado Engenheiro-Adjunto em 1924 e Subchefe de Serviço em 1927, dirigiu, a partir de 1928, os Serviços do Material Circulante e da Tracção na região compreendida entre Aveiro e Monção-Barca de Alva, ficando sob as suas ordens todas as oficinas, inclusive as oficinas gerais, circunscrições, postos, etc.. Em 1930 ascendeu a Chefe de Serviço.

Depois de passar pela categoria de Sub-

chefe de Divisão, assumiu o cargo de Chefe da Divisão do Material e Tracção, em 1 de Agosto de 1938.

Quando, em 1947, se verificou a reorganização de serviços, transitou para a Direcção-Geral a fim de desempenhar o alto cargo de Subdirector. Foi então que teve papel preponderante na tarefa de electrificação da nossa

rede, sobretudo ao ser designado Presidente da Comissão de Electrificação.

Esta, em síntese, a brilhante carreira profissional do sr. Eng. Pedro de Brion ao serviço dos Caminhos de Ferro Portugueses, que muito lhe ficaram a dever, mormente quando da sua passagem pela Divisão do Material e Tracção, onde se familiarizou com os mais diversos assuntos inerentes àquela Divisão e teve ensejo de evidenciar as suas qualidades de técnico ferroviário competente.

Da matrícula deste distinto funcionário constam, entre outros, dois expressivos louvores: «*em 9 de Setembro de 1942 louvado, assim como o pessoal sob as suas ordens, pelo zelo e competência com que foram executados os trabalhos de construção de 50 vagões com leito de madeira*», e «*em 12 de Fevereiro de 1947 como apreço pelas diligências efectuadas junto das entidades oficiais, o que tornou possível passar o abastecimento de energia eléctrica*».





O Director-Geral, sr. eng.º Espregueira Mendes, dando um abraço de despedida ao Subdirector sr. eng.º Pedro de Brion

do *Entroncamento a ser feito no regime normal de 400 kw diários, resultando desnecessária a aquisição de uma central eléctrica naquela localidade*».

Deslocou-se várias vezes ao estrangeiro em serviço entre as quais em 1933, quando acedeu a um convite da extinta Companhia Nacional para ser um dos seus representantes no Congresso Internacional levado a efeito no Cairo. Esteve, em outras ocasiões, na França e na Jugoslávia para trabalhos da U. I. C., na Suíça em reuniões da EUROFIMA, na Alemanha para assistir ao Congresso Internacional de Munique, na Espanha para participar na reunião da Comissão Hispano-Portuguesa da Unificação do Material, e em Londres na altura da Conferência de Electrificação dos Caminhos de Ferro Britânicos.

Há ainda a registar dois factos importantes na carreira ferroviária do sr. eng.º Pedro de Brion. O primeiro, quando, sendo Chefe da Divisão do Material e Tracção, foi construída a locomotiva a vapor 070 nas Oficinas Gerais

de Lisboa, a qual entrou ao serviço no dia 6 de Fevereiro de 1945, tendo assistido ao acto de entrega da mesma o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e o Subsecretário de Estado das Comunicações. O outro, de maior projecção, refere-se ao impulso dado pelo sr. eng.º Brion aos projectos de electrificação da nossa rede, que se podem assim resumir: (1926) – Primeiro estudo, compreendendo os troços Lisboa-R. - Sintra, Campolide - Braço de Prata, Alcântara - Campolide, Lisboa-P. - Braço de Prata e Bifurcação de Chelas e Sete Rios, sendo escolhida a tensão de 3 000 vóltios c. c.; (1947) – Estudo sobre a electrificação dos troços de Lisboa-R. - Sintra, Campolide - Braço de Prata, Lisboa-P. - S. Bento, Campanhã - Ermesinde, Ermesinde - Nine, Nine - Braga, Porto - Leixões e Bifurcação de Chelas e Sete Rios; (1951) – Em seguimento às experiências efectuadas desde 1948 pela S.N.C.F. na sede dos caminhos de ferro alemães no Höllenthal, realizou-se a reunião de Annecy para apresentação dos resultados obtidos com o novo tipo



Um aspecto da assistência à homenagem de despedida promovida pelo funcionalismo superior da Companhia

de electrificação a 25 000 vóltios, 50 Hz, e, em 1953, foi nomeada a comissão, a que presidiu, para a electrificação das linhas da Companhia, em execução do programa estabelecido no I Plano de Fomento.

* * *

Em sessão do Conselho de Administração de 27 de Dezembro de 1963, o Director-Geral, sr. eng.º Espregueira Mendes, deu conhecimento da passagem à reforma do seu mais directo colaborador, nos seguintes termos:

«Por imposição regulamentar deixa de exercer as suas funções na nossa Companhia, no fim do corrente mês, o sr. eng.º Subdirector Pedro de Brion, atingido pelo limite de idade.

Tendo sido admitido ao serviço em fins de 1920, profissional competentíssimo mostrou sempre nas missões de que foi incumbido, no largo período de 43 anos, as mais altas qualidades de técnico e de chefe.

Ingressando pela sua especialidade nos Serviços de Material e Tracção percorreu todos os sectores, quer Regionais quer Centrais, desses Serviços deixando em todos bem marcada a sua passagem pela eficiência da sua acção,

Na sua rápida carreira, já em 1927 chefiava a 1.ª Zona de Tracção em Campanhã quando do arrendamento das linhas do Estado. Missão difícil, levada a cabo com o brilho que lhe era habitual. Promovido a Chefe de Serviço em 1930, assumiu em 1938 a chefia da Divisão do Material e Tracção e Oficinas.

Reservava-lhe este novo cargo uma missão que entendo merecer especial menção e no qual pôde demonstrar largamente os seus valiosos dotes de técnico e de organizador. Estalava em 1939 a guerra mundial e é do conhecimento de todos aqueles que passaram os anos que se lhe seguiram, as dificuldades que os caminhos de ferro tiveram que vencer para manter um serviço de interesse público que atendendo à situação que o mundo então atravessava era indispensável que correspondesse às necessidades totais de transporte da Nação.

O sr. eng.º Pedro de Brion, chefe respeitado e admirado pelos seus subordinados e considerado pelos seus superiores, soube, com superior competência e manifesta dedicação, manter à altura das exigências a eficiência de um sector tão importante como é o dos Serviços de Tracção, que nessa altura era, sem sombra de dúvida, fundamental.

Nomeado Subdirector em 1947, teve a felicidade de ver em marcha uma modernização nos nossos caminhos de ferro de que ele era há largos anos entusiasta: a electrificação da rede suburbana de Lisboa e o seu prosseguimento na linha do Norte.

Desde 1926 que o sr. eng.º Brion mantinha o entusiasmo pela electrificação de algumas linhas da nossa rede ferroviária, chegando mesmo sob a sua direcção a serem executados projectos para a electrificação das linhas suburbanas de Lisboa e Porto, projectos que não chegaram a materializar-se. Ao serem apresentados em 1951 pela S. N. C. F. os resultados obtidos com a electrificação em corrente industrial, redobrou o seu entusiasmo, estudando o assunto com o maior interesse. Possibilitada à Empresa, através do 1.º Plano de Fomento, a realização de uma tal obra, presidiu então à comissão técnica encarregada de tratar desse assunto, com a sua proverbial competência.

Compreendo que seja motivo de orgulho para o sr. eng.º Brion o poder deixar marcada, na história dos nossos caminhos de ferro, a sua acção numa obra na qual sempre pensou para engrandecimento e valorização da Empresa que servia.



Meu directo colaborador durante 17 anos, desejo hoje prestar as mais rendidas homenagens à sua competência, lealdade e dedicação que sempre manifestou no trabalho comum da Direcção-Geral. A camaradagem que mantivemos, indispensável ao prestígio e eficiência de um órgão da direcção, aviva hoje o desgosto com que vejo afastar-se do nosso convívio um tão valioso colaborador e amigo.

Ao sr. eng.º Brion, digo pois — muito obrigado».

O Presidente do Conselho de Administração, sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, disse que se associava, em seu nome e em representação dos colegas da Administração, às justas e sentidas palavras do Director-Geral a respeito do eng. Pedro de Brion. Não é sem

emoção — afirmou — que se vê partir um funcionário superior que serviu a Companhia durante quarenta e três anos nas funções de maior responsabilidade dos departamentos essenciais da Empresa. Expressou, por isso, o seu desgosto por o ver partir e os seus agradecimentos pelos serviços que prestou à Companhia.

* * *

Acedendo a um convite que lhe fora feito nesse sentido, o sr. eng. Pedro de Brion ocupou, simbolicamente, o gabinete da Chefia da Divisão do Material e Tracção, onde lhe apresentaram cumprimentos de despedida os enge-

*
O sr. eng.º Pedro de Brion autografa livros de estudo pertencentes ao pessoal electrotécnico da Divisão do Material e Tracção

nheiros da sua antiga Divisão, que aproveitaram a oportunidade para lhe entregar uma lembrança.

No penúltimo dia em que esteve ao serviço, o pessoal electrotécnico da Divisão do Material e Tracção visitou-o em Santa Apolónia, a fim de se despedir, tendo feito a oferta de um artístico medalhão de prata, no qual estão reproduzidos uma roda, uma locomotiva eléctrica e três monumentos nacionais — a Torre de Belém, a Torre dos Clérigos e o Templo de Diana. O homenageado autografou nessa altura 11 livros técnicos que foram oferecidos a igual número de agentes.

Na sala de reuniões da Direcção-Geral efectuou-se, em 31 de Dezembro último, uma sessão de despedida, à qual assistiram os funcionários superiores da Companhia. O Director-Geral referiu-se ao acto, e terminou a sua alocução rendendo homenagem às superiores qualidades de competência, lealdade e dedicação que sempre manifestou na estreita colaboração que lhe deu na Direcção-Geral da Companhia, e manifestou o desgosto de todos os funcionários da C. P. por verem afastar-se do seu convívio tão prestigioso chefe.

Quebrando a emoção do momento, o Chefe

responderão, conseqüentemente, pela falta que aos Caminhos de Ferro Portugueses fará o afastamento de quem sempre lhes deu o melhor da sua energia, do seu talento e da sua dedicação, com a agravante máxima da nossa saudade».

Falou, também, para enaltecer a brilhante carreira do homenageado, o Secretário-Geral da Companhia, sr. eng.º António Branco Cabral, por coincidência em situação análoga à do homenageado — também atingido pelo limite de idade.

Por fim, o sr. eng.º Pedro de Brion agradeceu as atenções de que sempre foi alvo



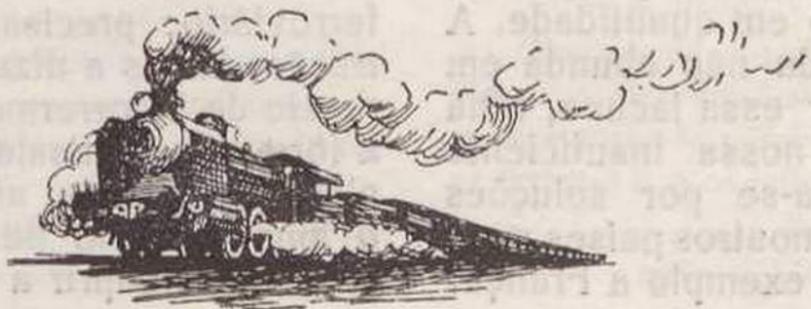
✱
O eng.º Subdirector apreciando o medalhão de prata que lhe foi oferecido pelo pessoal electrotécnico
✱

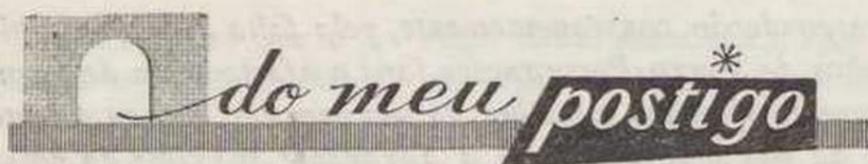
do Serviço do Contencioso, sr. dr. Ary dos Santos leu o seguinte *Auto de Notícia*, que bem dispôs, pelo seu simbolismo, todos os presentes:

Neste sitio de Santa Apolónia, quilómetro Único da Linha da Amizade, freguesia de Dedicção e comarca de Bom Senso, lavro o presente auto por, em face de uma lei que apenas atende aos anos, e não à mocidade de espirito e de corpo, nos vemos privados do convívio, do salutar exemplo, da excelente camaradagem, e da nunca desmentida lealdade do Ex.ºº Senhor Engenheiro Pedro Filipe Adeodat de Brion. Os legisladores responsáveis acham-se, pois, incursos na pena, que todos nós temos, de ver sair — sòmente do seu gabinete — quem continuará habitando os nossos corações, e os ditos delinquentes

durante a sua longa vida de ferroviário, e visivelmente comovido, despediu-se de todos os funcionários presentes. Terminava assim, em ambiente de elevada camaradagem profissional, a actividade de quem sempre mostrou dedicação, aprumo e indiscutível competência no desempenho da profissão que abraçara no já longínquo ano de 1920.

O «Boletim da C. P.» associa-se às justas homenagens prestadas ao ilustre ferroviário, exprimindo pesar pelo seu afastamento do serviço activo e augurando-lhe as maiores prosperidades na sua reforma.





FORMAÇÃO PROFISSIONAL

Por ANTÓNIO DIAS

SEGUINDO um programa que se identifica perfeitamente com as novas correntes de formação profissional divulgadas entre as maiores empresas do País, vem a C. P. intensificando, por intermédio do departamento de Instrução Profissional da Divisão de Exploração, a preparação de novos agentes, de acordo com as modernas técnicas ferroviárias. Isto quer dizer que as esferas directivas da Companhia não se poupam a esforços, criando e mantendo serviços especializados, a fim de proporcionarem ao pessoal um somatório de conhecimentos à altura das circunstâncias, isto é, que lhe permita acompanhar o surto de inovações técnicas que o nosso caminho de ferro atravessa.

É evidente que a tarefa é assaz complexa e demanda uma força de vontade que não se pode deter ante as primeiras dificuldades. E nisto, como em tudo na vida, as intenções só frutificarão se encontrarem por banda dos instruendos a necessária compreensão.

Julgar-se ou admitir-se que a eficiência da instrução ministrada depende apenas do esforço dos encarregados de a promoverem não é pensamento sensato. É certo que o principal papel na mentalização de um ensino moderno cabe sempre ao professor. Mas o aluno elevar-se-á tanto mais quanto maior for o seu gosto pelo estudo, a sua dedicação ao trabalho e a sua aceitação das responsabilidades perante o futuro.

ORA, referindo-nos ainda à campanha de valorização profissional a que a C. P. meteu ombros, e se deitarmos uma vista de olhos pelo que ocorre em idênticos sectores, tanto no País como no estrangeiro, de onde se procuram importar os métodos mais válidos, verificamos que o feito entre nós é reflexo de evidentes anseios de progresso, tanto em qualidade como em quantidade. A mão de obra especializada não abunda em Portugal e, para eliminar essa lacuna, filha em parte do atraso da nossa insuficiente estrutura industrial, opta-se por soluções semelhantes às adoptadas noutros países mais desenvolvidos, como por exemplo a França.

Ainda recentemente a página de *Economia* do «Diário de Notícias» abordava o assunto com profundidade, pondo em equação a realidade do meio português e a realidade francesa, esta distinguida com resultados palpáveis, que permitiram à economia da pátria de Vitor Hugo uma evolução inteiramente actualizada. A aceleração profissional obteve ali os maiores êxitos, de modo a enfrentar decisivamente o problema da falta de trabalhadores especializados, ao passo que entre nós — como se não esconde no artigo em que o assunto é debatido — os resultados têm sido bem precários.

Com certeza que, no que respeita à Companhia, a aplicação, em regime análogo, dos processos inspirados na *Formação Profissional Acelerada*, tende a alcançar os objectivos relacionados não só com a actualização dos caminhos de ferro, no que se refere ao funcionamento do novo material, mas também no que se concerne com as modernas técnicas de exploração comercial.

Em qualquer dos casos, o problema apresenta facetas curiosas, sobre uma encruzilhada em que a instrução se afirma como a base — a basezinha — sem a qual se adensarão as dificuldades. Daí o não sermos nós a desencorajar a maleabilidade de esquemas, imbuídos de pedagogia, que os responsáveis pela Instrução Profissional pretendem introduzir, muito embora haja quem, por temer as demasiadas teorias, esteja disposto a discutir este e aquele pormenor, por lhe parecer pretensiosamente enciclopédica e rigorosa a nova modalidade de ensino.

Mas — e cá está o motivo por que o impulso em França vingou e porque se justificam as exigências neste campo feitas pela Instrução Profissional — há uma coisa que não se pode deixar de exigir para, com *aceleração* ou sem *aceleração*, se formar um bom ferroviário: precisamente uma razoável instrução, íamos a dizer cultura, se não fosse o receio de incorrerem em exagero. Sem isto, a formação profissional ficará sempre incompleta, irrealizada, ainda que a boa-vontade e o amor próprio de cada um possam atenuar mas nunca suprir a sua falta.

A Iluminação Natural

nas Novas Oficinas Diesel e Eléctricas—Entroncamento

Pelo Eng.º ÓSCAR AMORIM

Chefe do Serviço de Obras Metálicas

QUEM visitar as instalações do novo bloco oficial do Entroncamento, com certeza que se aperceberá do cuidado com que o Arquitecto projectista estudou e resolveu os problemas de ambiência.

Desses problemas, vamos destacar o da iluminação natural.

De facto, a maneira criteriosa como se faz sentir a iluminação e os acabamentos das instalações, quer officinais, quer sociais, concorre para que o ambiente de

alguns dos conceitos e conclusões dos especialistas desta ciência: «A FADIGA DO HOMEM NO TRABALHO».

Dizem eles, e todos constatamos, que a indústria moderna cria condições de vida que muitas vezes são contrárias à fisiologia humana normal: emanações tóxicas, radiações, temperaturas excessivamente elevadas ou baixas, suas variações bruscas, ruídos, vibrações, etc.

Será então, mais que o próprio trabalho, a sua inadaptação a ele que cria a fadiga. Segundo Pierrete Sartin, a fadiga do trabalho inscreve-se no quadro da vida moderna, revestindo-se de aspectos próprios, dando-lhe mesmo certa originalidade.

Tal fadiga poder-se-á diferenciar em:

Fadiga física ou muscular

Fadiga nervosa — que atinge o sistema nervoso, e que poderá ser causada, entre outros factores, pela *má iluminação*.

Fadiga mental ou intelectual

Fadiga psicológica.

Considerando particularmente a fadiga nervosa, verifica-se que ela é de mais difícil determinação que a física, principalmente na sua fase primária.

Esta fadiga é de mensuração quase impossível; procura-se, no entanto, determinar objectivamente o seu grau, recorrendo a critérios científicos e a critérios industriais.

Os primeiros situam-se exclusivamente no domínio da Medicina do Trabalho, dos segundos teremos em síntese:

- O rendimento
- A qualidade da produção
- O número de acidentes
- As ausências
- A melhoria da mão-de-obra

Observando criteriosamente a evolução destes parâmetros, eles conduzir-nos-ão a conclusões bastante reais, e torna-se possível deter-nos com atenção sobre os factores que os influenciam, e que poderão ser:

- Factores físicos: os que condicionam o meio ambiente do trabalho, como a tempe-



Oficina de Reparações — Escada principal do sector administrativo.

trabalho, ou de convívio, seja propício aos fins a atingir. No primeiro caso, garantir um bom rendimento de trabalho com o mínimo de perdas; no segundo, de repouso e bem-estar.

Para os que não têm tido oportunidade de contactar com estes problemas, seja-nos permitido resumir

ratura, ruídos e vibrações, *iluminação*, estado higrométrico do ar e seu grau de pureza.

- Factores fisiológicos
- Factores psicológicos e sociais
- Factores pessoais
- Factores estranhos ao indivíduo e à empresa

Intencionalmente destacamos os factores físicos, porque neles está incluída a *iluminação*.

Todos sabemos, e nos apercebemos bem, que a iluminação constitui um elemento essencial no ambiente de trabalho.

Uma iluminação defeituosa requer, não só duma maneira contínua e intensa, um esforço muscular da vista, como também um acréscimo de atenção, acompanhada dum esforço mental excessivo para executar correctamente, e rapidamente, determinada tarefa, evitando movimentos perigosos. Chegam os especialistas

consoante o sistema de iluminação, de 15 a 50%, atingindo mesmo 80% em certas indústrias como as têxteis e de instrumentos de precisão.

Diz a « Association Française des Éclairagistes » que para evitar a fadiga, acidentes e obra defeituosa, é fundamental uma boa iluminação, que deve ser suficiente:

- em quantidade, para permitir uma visão rápida, sem esforço
- em qualidade, bem repartida e *tanto quanto possível natural*

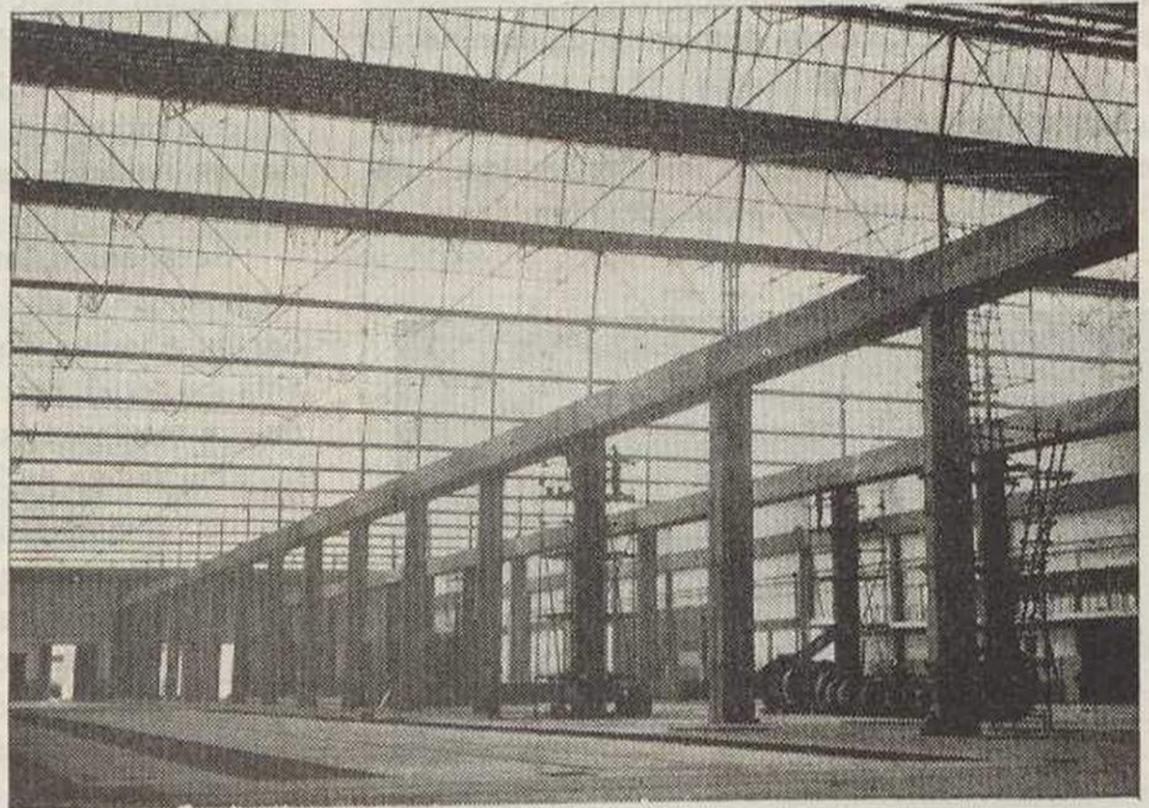
As propriedades da iluminação não se situam apenas no campo físico, mas também estão ligadas com os acidentes fisiológicos e psicológicos.

A iluminação natural estimula as trocas orgânicas e exerce benéfica influência sobre várias funções do organismo. Sendo um tonificante do sistema nervoso,

*

Interessante aspecto da cobertura «Shed» da Oficina de Reparações, vista no sentido Sul-Norte.

*



à conclusão que uma tensão nervosa permanente gera a fadiga, aumentando a probabilidade de acidentes.

Há portanto necessidade de, ao projectar-se qualquer instalação, dedicar ao problema — iluminação — uma atenção muito especial.

As consequências duma boa iluminação são múltiplas, e reflectem-se sobre o trabalho executado, portanto no rendimento e qualidade da produção.

Os que se detêm nestes estudos verificam que uma boa iluminação:

Reduz o número de acidentes de trabalho, numa proporção entre 30 a 50% consoante as tarefas (Dr. Martin), reduz as zonas perigosas e diminui a fadiga central.

Melhora a qualidade do trabalho, aumentando a velocidade de percepção e, por redução da fadiga, a precisão dos movimentos.

Aumenta o rendimento numa proporção que varia,

provoca boa disposição e melhora a actividade, em resumo — *aumenta a produtividade* — (Prof. Dionna).

Como elemento da fiscalização desta grande obra, é com satisfação que constatamos terem tais conceitos estado bem presentes ao projectarem-se as diversas instalações do bloco oficial.

Pelo seu volume, destacamos as condições de iluminação natural da Oficina de Reparações.

A sua cobertura, com estrutura resistente metálica, tipo «Shed», foi dimensionada de modo a transmitir-nos um aspecto leve e elegante, espalhando uma luz natural, directa e clara, com distribuição uniforme por toda a Oficina, que possui 240,4 m. de extensão por 89,90 m. de largura.

Olhando a Oficina no sentido Sul-Norte, tem-se a curiosa sensação de não existir cobertura, mas sim céu aberto, apenas tracejado pelas esbeltas linhas das asnas.

TEMAS GERAIS E PROFISSIONAIS

O Centro de Aperfeiçoamento

para o Pessoal Superior da Comissão Britânica de Transportes

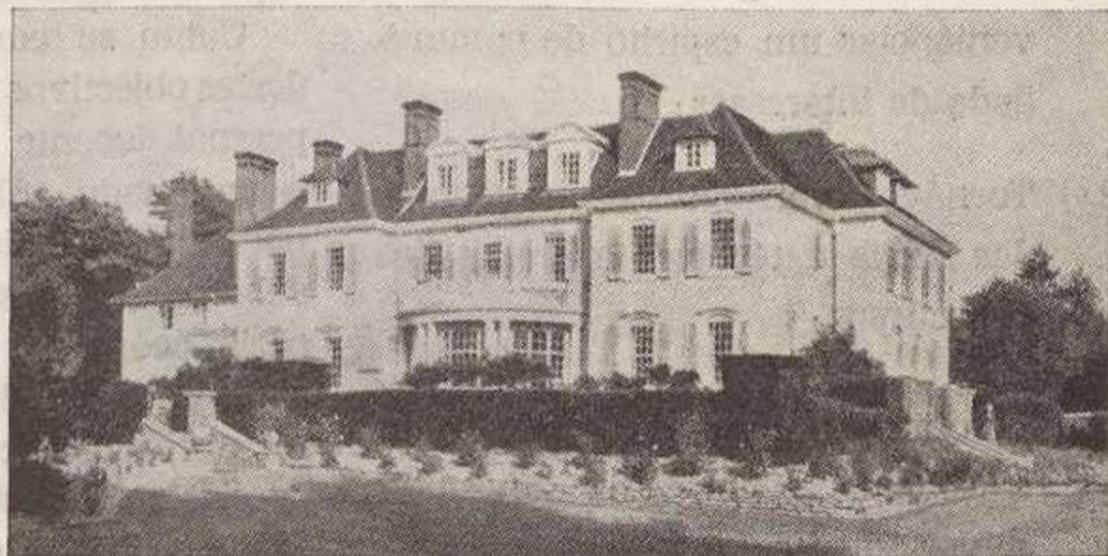
Pelo Eng.º FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO

ESTA notável instituição — correntemente designada por «British Transport Staff College» — foi estabelecida em 1959 com o fim específico de conceder formação nas novas técnicas de gestão e produtividade aos funcionários da «Comissão» que de algum modo se prevê venham a ascender aos cargos mais elevados da hierarquia.

Cabe aqui referir, a propósito, que a chamada «Comissão Britânica de Transportes» constitui uma autêntica Direcção Ministerial, abrangendo os Caminhos de Ferro, as Administrações dos Portos, os transportes fluviais, marítimos e aéreos nacionalizados e também alguns Serviços Públicos de estrada, como por exemplo a Administração Londrina de Trans-

portes (autocarros e metropolitano). Foi justamente da consideração desta variedade de meios e dispersão orgânica que surgiu a ideia de, através da unidade de formação do pessoal dirigente, injectar nesta gigantesca organização a coesão e os princípios de convergência de objectivos e métodos que lhe faltavam. Outro determinante foi o facto de, na sua maioria, os funcionários superiores da Comissão não terem diplomas universitários o que, se por um lado lhes confere o tradicional pragmatismo inglês, limita-lhes por outro as possibilidades de exploração dos novos campos que a Ciência constantemente vai abrindo às suas actividades.

Da excelência das instalações do Centro,



O magnífico edifício do
Colégio, em Woking

em Woking [(Condado de Surrey)], fala por si a fotografia que inserimos. Dos métodos, estrutura e objectivos do ensino ali ministrado, ocupar-nos-emos mais detidamente, dado o seu extraordinário interesse para nós, ferroviários.

Cada curso é frequentado em regime de internato por 32 agentes, que serão enquadrados, para efeito de discussões e trabalhos práticos, em grupos de 8, sendo rotativamente assumida por cada um a presidência do grupo respectivo. A duração dos cursos é de 16 semanas, funcionando as 4 primeiras sema-

- 4.º) Instilar na «Comissão» os princípios de unidade de comando, disciplina e trabalho de equipa característicos das organizações militares inglesas.

Os participantes nos cursos são seleccionados pelos seus superiores hierárquicos, tendo portanto em atenção a competência revelada no serviço e a capacidade de desenvolvimento futuro. É particularmente requerida a vocação para dirigir homens, isto é,



Uma sessão de estudos

nas como base introdutória — conferências, visitas e discussões em comum — passando-se seguidamente ao período de funcionamento dos grupos de trabalho (12 semanas).

Os objectivos essenciais são:

- 1.º) Insuflar nos agentes de várias proveniências um espírito de comunidade de interesses;
- 2.º) Torná-los veículos disseminadores das ideias e técnicas apresentadas nos cursos;
- 3.º) Eliminar a tendência natural para a rivalidade entre os diferentes departamentos a que pertencem;

para os congregar numa actividade em benefício comum. Não há exames, nem finais nem de admissão, para evitar toda a espécie de rivalidade, pois pretende-se pelo contrário criar uma camaradagem que venha a reflectir-se nas relações futuras entre os vários departamentos da «Comissão».

Como se compreende, para a realização destes objectivos muito contribui a categoria do pessoal docente, que é também rigorosamente seleccionado. Além de um pequeno quadro permanente — director do Centro, directores e subdirectores de estudos, secretário, bibliotecário, ecónomo, etc. — há, para cada curso, um certo número de conferencistas convidados — membros destacados dos Departamentos da comissão, industriais de renome, investigadores e professores universitários — todos espe-

cialistas *activos* nas matérias incluídas no curso. Estes actuarão, não apenas como conferencistas ou catedráticos, mas principalmente como orientadores e fomentadores de discussões — «agitadores» é o termo lá usado... — sobre os assuntos em que são versados.

Nesta primeira fase dos cursos procura-se despertar nos participantes o desejo de aprofundar os problemas, sobretudo através de leituras especializadas — para o que existe uma bem fornecida biblioteca e se estabelece um programa de consultas, intercalado no horário das aulas. Como exemplos das matérias estudadas nesta fase, temos:

- Organização de grandes empresas.
- Relações públicas ao nível duma Direcção.
- Técnicas de produtividade.
- Gestão do pessoal e serviços sociais.
- Papel da Direcção na investigação.
- Perspectivas futuras das indústrias-base do País.
- Progressos mais recentes nos diversos modos de transporte.

Em princípio são expostas as bases do problema, examinadas as possibilidades de solução e estabelecidos os critérios de escolha entre as diferentes soluções possíveis.

Na fase sequente — exercícios em grupos de trabalho — são apresentados temas concre-

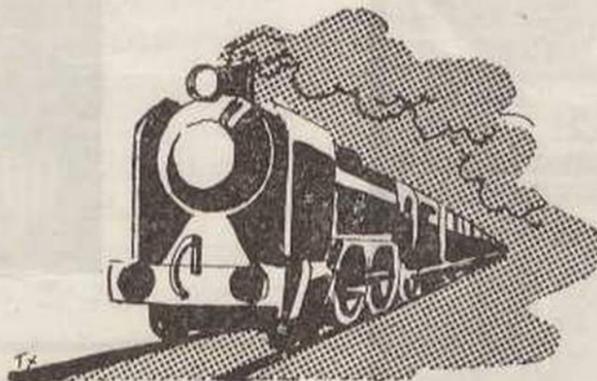
tos aos grupos e estes, por meio de reuniões, alternando com sessões de leitura e meditação individual, procuram exercitar-se no modo de encontrar soluções e avaliar-lhe as consequências. A presidência dos grupos é, como já se acentuou, exercida rotativamente por todos os membros, o que por um lado tende a evitar que um grupo seja dominado por qualquer membro de personalidade mais forte e por outro lado fornece a cada indivíduo um útil treino prático na condução de reuniões. Às reuniões assiste um instrutor, que não toma contudo parte activa nos debates; actua mais como observador e poderá eventualmente intervir se as discussões tenderem a desviar-se do tema proposto.

Exemplos de alguns temas estudados :

- Estudo de reequipamento de um sistema de transportes.
- Estudo de uma coordenação regional.
- Estudo de tendências do mercado.
- Estudo biográfico comparativo sobre algumas figuras importantes da História.

Com este breve esquisso julgo ter dado uma ideia de como funciona um Organismo de Formação Profissional em nível elevado, que se pode dizer modelar.

E creio não se duvidar da utilidade que entre nós poderia ter um estabelecimento semelhante.





Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Assinalamos mais uma Exposição Temática, desta vez subordinada ao tema de Aves. A organização pertenceu à Associação dos Avicultores de Portugal e o certame teve lugar nos pavilhões da Feira Internacional de Lisboa, de 31 de Janeiro findo a 9 do corrente.

Informação

A série emitida pela Nova Zelândia para comemorar o Centenário dos seus Caminhos de Ferro e que apresentámos no último número, será retirada da circulação no fim do corrente mês.

A nossa temática

Reproduzimos uma série recentemente emitida pela República da África Central, composta de quatro exemplares e comemorativa do projecto da linha férrea de Bangui a Douala. Os desenhos escolhidos mostram automotoras e locomotivas Diesel.

Para assinalar o Dia do Selo a República Democrá-



A Direcção-Geral, por proposta da Divisão de Via e Obras, louvou e recompensou com uma gratificação monetária, o menor de 14 anos de idade, Manuel de Jesus Capelas, filho de Maria Cândida Jesus, residente em Alvações do Corgo, o qual tendo presenciado, no dia 13 de Novembro último, o desabamento de uma trincheira sobre a linha férrea, no km. 4,800-Corgo imediatamente correu a dar o alarme à estação de Tanha, evitando, deste modo, pela sua decidida acção e exacta consciência dos seus deveres cívicos, um possível desastre ferroviário.

tica Alemã pôs em circulação uma série de dois valores, num dos quais está representada uma carruagem-ambulância postal.



NA NOSSA CAPA: - O Túnel de Campolide, Foto de Nélia M. O. S. D. Castro Serafim, Amadora - Menção honrosa no II Concurso Fotográfico do Boletim da C. P.

Secção

PROFISSIONAL

Coordenação do Dr. JOSÉ CAPÃO FARINHA

Produtividade

PROBLEMAS DE ORGANIZAÇÃO DE EMPRESAS

A DIRECÇÃO DA EMPRESA

Qualquer que seja a sua finalidade, a empresa moderna tem sofrido uma transformação progressiva na forma como é dirigida. O grau de delegação de poderes, a qualidade dos quadros técnicos, o recurso a métodos racionais de organização e de gestão, o bom funcionamento da comunicação interna constituem os elementos essenciais da apreciação do seu valor. Vamos analisar os problemas que toda essa transformação normalmente suscita ao dirigente e os processos de que este se pode servir para a sua resolução.

A — A Descentralização da Direcção

Neste domínio observa-se a evolução seguinte:

— O dirigente da empresa tem cada vez mais necessidade de distribuir pelos colaboradores as suas funções de autoridade e de responsabilidade imediatas, fenómeno que conduz a uma descentralização progressiva, o que não significa, porém, a diminuição da responsabilidade do dirigente, que é una e indivisível.

— Assim, livre das funções de gestão a curto prazo, a Direcção pode consagrar-se à orientação da empresa a longo prazo, através da definição das políticas (produção, comercial, financeira, pessoal, etc.), da fixação dos objectivos e dos programas próprios de cada um dos sectores e da consecução dos meios necessários à sua realização. Todos estes meios, aliás, são condições indispensáveis para uma eficiente descentralização de funções.

— Para desempenhar esta missão, o dirigente deve dispor de meios de previsão e de controle: rápida obtenção e difusão de informações contabilísticas e estatísticas, estabelecimento de previsões completas de natureza orçamental ou, na sua falta, de previsões orçamentais parciais (por exemplo, a conta de exploração previsionial) e de custos previsionais de fabrico (custos «standards») que se vão comparar, ulteriormente, com os custos reais.

Indicamos, a seguir, as *questões de base* que se apresentam normalmente ao dirigente no exercício das suas funções e as *fontes e meios* de que ele se pode servir para encontrar a sua solução:

1 — *Questões de base* respeitantes à análise da delegação de poderes:

Qual o grau de descentralização existente na empresa?

Deverá o chefe da empresa dirigir e controlar todas as acções e actividades ou, antes, fixar funções e responsabilidades para cada colaborador, limitando a sua actividade à definição dos objectivos e programas?

Devem os programas ser fixados a prazos iguais ou superiores a um ano?

Devem ser gerais ou pormenorizados por sectores de actividade?

Corresponderão, aos objectivos e programas estabelecidos, os meios de pessoal e material atribuídos aos diferentes sectores?

Fontes e meios de acção utilizáveis:

Elaboração dos organigramas hierárquico e funcional e definição de funções.

Instruções definindo a política geral e as políticas dos diferentes serviços. A experiência mostra que convirá estabelecer programas gerais a prazo tão longo quanto possível e, com base neles, programas a curto prazo (por exemplo, anuais ou sazonais) pormenorizados por sectores de actividade.

Comparação, com base nos programas, e orçamentos, dos objectivos previstos com os meios utilizados.

2 — *Questões de base* respeitantes ao estudo dos meios de previsão e controle:

Existem processos de previsão e controle?

Dispõe a direcção de um «tableau de bord»?

Em caso afirmativo, qual o seu conteúdo e por que forma é mantido em dia?

Poderá a direcção situar a empresa em relação ao seu sector profissional, principalmente no que diz respeito aos diversos elementos da rentabilidade e produtividade?

São estabelecidas previsões de natureza orçamental, completas ou parciais, para o conjunto da empresa e para cada um dos seus sectores?

Por que forma os desvios entre previsões e realizações, tanto para as previsões orçamentais como para os custos «standards», são estabelecidos e analisados?

Fontes e meios de acção utilizáveis:

Elaboração de «tableaux de bord» (gerais e por serviços), que possam traduzir e controlar:

— a actividade comercial (encomendas recebidas e em curso, vendas);

- a situação financeira (tesouraria, contas clientes e fornecedores);
- a produção (volume físico da produção por grandes categorias de produtos);

Orçamento de exploração ou conta de exploração previsional e custos «standards» de produção e distribuição.

Quadro de análise dos desvios.

B — Os Quadros da Empresa

O valor de uma empresa depende muito da qualidade dos seus quadros e da forma como estes são utilizados. O dirigente necessita, portanto, de estudar os meios humanos da empresa, analisando-os sob dois aspectos: social e económico.

Questões de base:

Será o número de quadros insuficiente ou, pelo contrário, excedentário?

Permite o estudo da distribuição do pessoal verificar que as respectivas substituições estão satisfatoriamente asseguradas em relação ao futuro?

Será a frequência dos despedimentos índice de má sanidade da empresa?

Qual o processo de recrutamento e formação dos quadros?

Quais os processos de promoção?

Fontes e meios de acção utilizáveis:

Elaboração de um «tableau de bord» humano que dê uma análise da repartição do pessoal por categorias e sua potencialidade.

Estudo de indicadores que traduzam medidas relativas de rotação de pessoal, absentismo, frequência e gravidade de acidentes, níveis de formação e promoção profissionais e sociais.

Programas de formação e aperfeiçoamento dos quadros.

C — A Organização Geral

Os métodos modernos de gestão conduzem inevitavelmente à modificação das estruturas. Nesta nova conjuntura, o dirigente tem de considerar as *funções de gestão e a organização interna*.

Entre as tarefas de gestão, salientam-se as de análise, previsão e controle que tomam cada dia uma maior importância, a todos os escalões, desde os de direcção ao dos serviços e oficinas.

Convém, portanto, conhecer com o maior cuidado a competência dos indivíduos que têm a seu cargo essas funções e analisar a forma como elas são desempenhadas.

Além disso, a expansão de uma empresa necessita, também, de uma constante adaptação da organização interna e dos seus métodos de trabalho.

Questões de base:

Há na empresa elementos com conhecimentos suficientes de organização, capazes de conceber e fazer executar as reformas ou adaptações necessárias?

Existe um gabinete de organização e métodos, ou, na falta deste, recorre a empresa a técnicos exteriores?

Adapta-se a organização geral à actividade da empresa?

Não seria conveniente substituir a clássica divisão de funções (técnica, comercial e administrativa) por uma organização por produtos?

Fontes e meios de acção utilizáveis:

Estudos baseados na análise dos organismos e no manual da organização (que define a organização geral da empresa e os processos administrativos: ligações entre os serviços, circuitos dos documentos, correios, etc.).

D — O Problema da Comunicação Interna

A tendência para a descentralização aumenta de uma forma considerável a importância da comunicação interna, isto é, das relações entre o pessoal que constitui os serviços da empresa de modo a efectuar a sua motivação e promoção.

Com efeito, a direcção deve ser informada rapidamente, através de uma circulação eficiente de documentos (relatórios, estatísticas, etc.) e, reciprocamente, o pessoal, qualquer que seja o escalão hierárquico, deve ser informado das decisões importantes e dos fundamentos das políticas seguidas nos diferentes domínios, a fim de que a sua colaboração seja consciente e ordenada; frequentemente, pode mesmo o pessoal ser consultado pela direcção, antes de esta tomar decisões importantes (informação descendente e ascendente). (Comunicação do «Serviço de Produtividade do INII»)

Regulamentação Dispersa Publicada

I — Direcção-Geral

Ordem do Dia n.º 4623, de 12-11-963 — Distribuição de prémios.

II — Divisão da Exploração

A) Instrução Profissional

Elementos Profissionais — Campanha de Valoração Profissional, de 30-10-963.

Circular n.º 1159, de 15-10-963 — Campanha de Instrução Profissional para pessoal de vigilância, manutenção e manobras.

B) Serviço do Movimento

Instrução Complementar — Posto de Catenária de Sintra Túnel n.º 3, de 30-9-963.

C) Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Instrução n.º 2818, de 20-11-963 — Sinalização das estações de Ribeiradio, Arcozelo das Maias, Pinheiro de Lafões, S. Vicente de Lafões, Moçâmedes e Bодiosa.

Seguem-se alguns esclarecimentos considerados úteis:

As estações abrangidas por esta Instrução estão dotadas duma sinalização em harmonia com a Instrução n.º 2603 que lhes permite, em determinados períodos, estarem guarnecidas ou em eclipse.

A Instrução n.º 2603, por sua vez, esclarece o sistema de encravamentos existentes para as duas situações que estas estações podem ocupar e, ainda, as medidas de segurança necessárias a adoptar para a pas-

sagem da situação de estação guarnecida para a de eclipse e vice-versa.

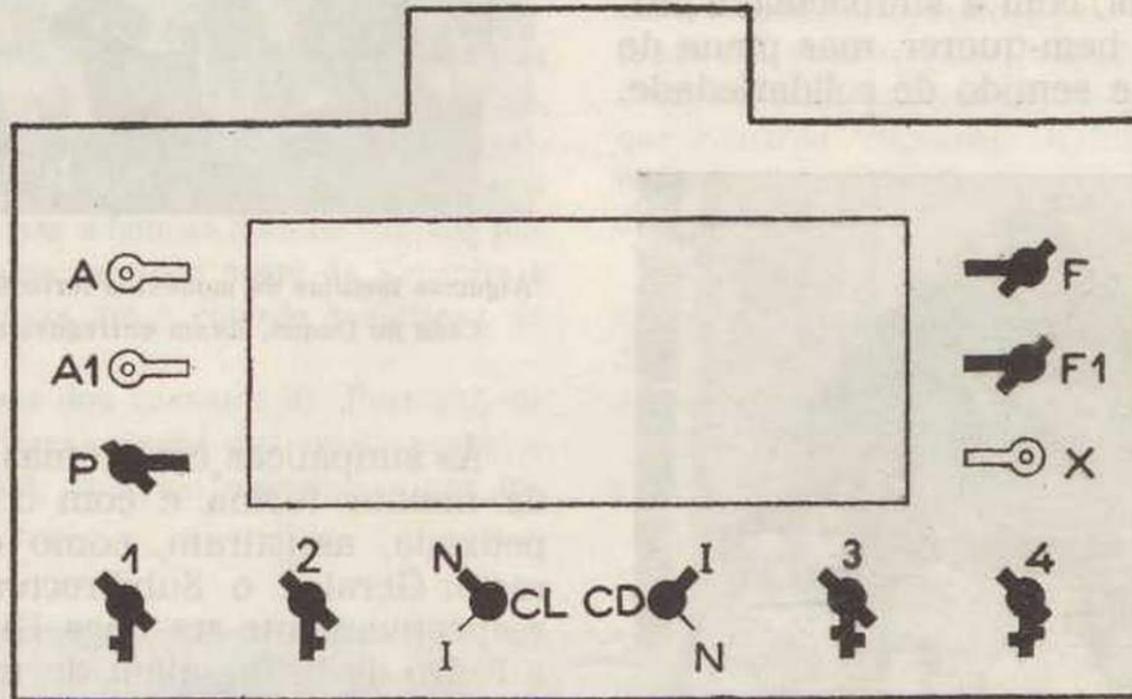
Os períodos de eclipse de cada estação constarão do Livro Horário.

Os elementos de segurança de que dispõem as estações acima indicadas são os que a seguir se descrevem:

SINAIS :

São protegidas por sinais avançados de comando mecânico do tipo descrito no Art.º 18 do Regulamento de Sinais, dando as indicações do Código n.º 2 e 4. Estes sinais são seguidos de «postes de protecção» em conformidade com o Art.º 28 do mesmo Regulamento.

Quadro da Fechadura Central — (Inst. n.º 2603)



QUADRO DA FECHADURA CENTRAL

Na fechadura central podem ser manobradas as seguintes chaves:

- chaves 1, 2, 3..., das agulhas e calços de limite;
- chave X que permite abrir os discos avançados, mas somente um de cada vez (D 1 ou D 2); a qual só pode ser retirada da fechadura quando a estação estiver em funcionamento, isto é, em comunicação com as suas colaterais; é designada pelo sinal X, para pôr em evidência, que corresponde à situação em que a estação pode realizar cruzamentos (salvo, bem entendido, se se tratar de apeadeiro-resguardo);
- chave C. L. (fixa no quadro), para estabelecimento das comunicações telefônicas da estação com as suas colaterais;
- chave C. D. (fixa no quadro), para estabelecimento da comunicação directa das estações colaterais entre si;
- chaves F. e F 1, iguais, dos cadeados que imobilizam os dois discos avançados na posição de fechados;
- chaves A e A 1 dos cadeados que imobilizam as alavancas dos discos avançados na posição de abertos;
- chave P cuja função é assegurar que não possa haver intervenção fortuita e injustificada nas comunicações telefônicas e encravamentos, enquanto a estação se mantém em eclipse.

Libertada a chave P, esta deve permanecer em poder do agente graduado que há-de retomar as funções de chefe no período de guarnecimento. Acessoriamente pode permitir fechar a porta do gabinete telefónico.

Os encravamentos da Fechadura Central entre sinais avançados, agulhas, calços de limite e comunicações telefônicas obedecem ao seguinte:

Estação guarnecida

Posições normais, nesta situação:

- Sinais — fechados
- Agulhas — dando continuidade à linha directa
- Chaves F e F 1 — na fechadura central
- Chaves A e A 1 — nos cadeados
- Chave P — na fechadura central

Estação em eclipse

Posições normais, nesta situação:

- Sinais — abertos
- Agulhas — dando continuidade à linha directa
- Chave X — na fechadura central
- Chaves F e F 1 — nos cadeados
- Chaves A e A 1 — na fechadura central
- Chave P — retirada da fechadura central

Encravamentos das estações em referência:

Durante a situação de guarnecidas, os sinais avançados destas estações estão apenas encravados com as agulhas das respectivas estações que protegem e com o dispositivo que estabelece as comunicações telefônicas destas estações com as suas colaterais; contudo, os sinais avançados da estação de S. Vicente de Lafões, além dos encravamentos indicados, estão, também, encravados com o calço do limite existente na linha de cais.

Durante a situação de eclipse, os sinais avançados estão encravados com as agulhas e calços de limite das estações que protegem e com o dispositivo que estabelece a comunicação telefónica directa entre as estações em serviço.

Estes encravamentos são realizados pelo sistema «Bouré» na fechadura central atrás descrita e que se encontra no gabinete das Telecomunicações do E. P. da respectiva estação. Estes encravamentos obedecem às formulas indicadas no respectivo diagrama de sinalização de cada uma das estações em referência.

d) — Serviço Comercial e do Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8/108 — G. V., que estabelece novos preços de transporte de volumes de peso não superior a 40 quilogramas em qualquer percurso do Caminho de Ferro, incluindo a Via Fluvial entre Lisboa e Barreiro, em função dos seguintes pesos por volume:

Até 5 quilogramas	4,700
De mais de 5 até 10 quilogramas.	8,700
» » » 10 » 15 »	12,700
» » » 15 » 20 »	16,700
» » » 20 » 30 »	22,700
» » » 30 » 40 »	28,700



TAL como nos anos anteriores, comemorou-se em fins de Dezembro, nos escritórios dos Serviços Centrais da Companhia – tanto de Santa Apolónia como da Calçada do Duque – a festa da Natividade. Festa de confraternização singela, com a simplicidade própria dessa data de bem-querer, mas plena de calor humano e de sentido de solidariedade,



Grupo de pequenos assistentes à festa do Natal em Santa Apolónia

organizada pelas senhoras dactilógrafas e mecanógrafas da C. P., consistiu, como é de soe, na distribuição de peças de vestuário e brinquedos a crianças filhas de ferroviários necessitados. Contando com um modesto subsídio da Companhia – estes tradicionais festejos, diga-se de passagem, só têm sido possíveis promover-se entre nós – e cada vez com mais sucessivo engrandecimento – mercê da quotização mútua desses funcionários e da sua própria colaboração na feitura de muitas peças de vestuário, carinhosamente entregues a ferroviários menos beneficiados.

18 Radiosas árvores de Natal, peçadas de brinquedos e luzes multicores, lindos presépios e

mesas repletas de guloseimas para farta merenda – foram outras tantas coisas igualmente propiciadas aos assistentes de palmo-e-meio, a quem a festa se destinou, inteiramente.



Algumas famílias de modestos ferroviários a quem, na Calçada do Duque, foram entregues enxovais e berços

Às simpáticas cerimónias, que decorreram da melhor forma e com o pleno encanto da petizada, assistiram, como de costume, o Director Geral e o Subdirector da Companhia, respectivamente srs. engs. Espregueira Mendes e Pedro de Brion, além de muitos outros funcionários superiores da C. P.. E mais uma vez se comprovou, nesses alegres momentos de convívio entre dirigentes e dirigidos, a realidade de uma fraternidade e camaradagem existentes entre todos os que se honram de pertencer à grande Família ferroviária portuguesa.



O sr. eng.º Espregueira Mendes troca impressões com a mãe de uma das crianças contempladas com um enxoval, no Departamento de Dactilografia da Direcção-Geral

DELEGACÃO *Turística* dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe da Delegação Turística dos Ferroviários

Ferroviários Irlandeses em Portugal

EM 19 de Setembro último, chegaram a Lisboa 22 ferroviários pertencentes à A. T. C. irlandesa, sob a direcção de miss McCarthy. Vieram por mar utilizando o paquete «Arlanza», sendo-lhes dado admirar a costa francesa, atravessar a famosa bata de Biscaia, por sinal em «mar de rosas», a costa norte da Espanha e uma parte da portuguesa até à entrada majestosa de Lisboa.

Movidos pela fama dos encantos de Portugal, os nossos colegas irlandeses, alguns dos quais acompanhados de suas esposas, quiseram ausentar-se por uns

Atravessando a baixa pombalina e subindo a Avenida da Liberdade, famosa pela sua traça e pelo empedrado dos seus passeios (trabalho de muito mérito dos nossos artistas calceteiros), chegaram ao cimo do Parque Eduardo VII, donde desfrutaram o soberbo panorama do Tejo e de algumas das pitorescas Sete Colinas de Lisboa.

Passando, depois, pelo Palácio da Assembleia Nacional e pela Basílica da Estrela, visitaram o Museu dos Coches, o mais notável do Mundo, pela sua extraordinária riqueza e antiguidade dos coches reais.

A seguir, a Torre de Belém, símbolo de Lisboa, e o Monumento dos Descobrimentos, ambos testemu-



O grupo da A.T.C. irlandesa
na praia de Carcavelos.
Setembro de 1963.

dias da sua bela ilha atlântica, a antiga Hibernia dos latinos, tão cheia de gloriosas tradições.

Quase todos os excursionistas trabalham nos diferentes misteres ferroviários de Dublin, cidade capital, que conta actualmente cerca de 600 mil habitantes.

Começaram os excursionistas por visitar a parte baixa da cidade de Lisboa, despertando-lhes grande curiosidade a Praça do Comércio (a célebre «Black Horse Square», tão conhecida dos ingleses), a estátua equestre do rei D. José e o arco triunfal da Rua Augusta, de grande beleza arquitectónica, bem como o Pelourinho, em frente da Câmara Municipal, monumento monolítico de grande valor artístico e arqueológico.

nhos inesquectíveis do valor dos navegadores portugueses.

Proseguiu a visita pelo Mosteiro dos Jerónimos, imponente pela sua beleza arquitectónica, recolhendo-se os irlandeses, respeitosamente, diante dos túmulos de Camões e de Vasco da Gama.

Causou-lhes, a seguir, grande admiração a diversidade de estilos das vivendas do bairro do Restelo, formando um conjunto raro de harmonia e de efeito surpreendente.

Tiveram ainda ocasião de visitar outros pontos de Lisboa. Subindo ao Castelo de S. Jorge, antiga fortaleza mourisca, experimentaram grande sensação ao

depararem com a lindíssima vista panorâmica da cidade.

No dia seguinte, o grupo visitou os antigos palácios reais de Queluz e da Pena, com as suas preciosas obras de arte, completando nesse dia o passeio pelo triângulo turístico, de fama mundial, Lisboa-Sintra-Estoril. Não se cansaram os irlandeses de tecer elogios às maravilhas que iam descortinando, sobretudo em Sintra, ao darem razão a Lord Byron quando lhe chamou «O Paraiso Perdido».

A excursão prosseguiu no outro dia, para o lado sul da capital, iniciando-se a jornada pela ridente vila de Almada, em cujo cimo se ergue, majestoso, o Monumento a Cristo Rei, de dimensões colossais e, dali, se observa outra deslumbrante vista sobre Lisboa, que se estende por muitos quilómetros, na margem oposta do rio Tejo.

Sucedeu-se a visita a Sesimbra, terra de pescadores, e ao seu vetusto Castelo, construído pelos mouros

assistindo à faina da lota, seduziu-os. Alcobaça e a Batalha infundiram-lhes particular respeito e admiração pelas tradições históricas que lhes estão vinculadas. Por último, Fátima, o «Altar do Mundo», despertou-lhes funda emoção, perante as jazidas dos miraculados Francisco e Jacinta, companheiros de Lúcia. Os irlandeses são um dos povos mais católicos do Mundo. Lembramos que a maioria da população da Irlanda do Sul professa a religião católica, sendo de frisar que o Cristianismo foi introduzido, ali, pelo bispo Paládio, no ano 431, e, no ano seguinte, São Patrício fundou entre eles várias igrejas.

Os visitantes tomaram, na estação de Fátima, o Sud-Express para Paris, de regresso à Irlanda. Exteriorizaram, à partida, a sua grande alegria pela feliz excursão ao nosso País, felicitando a nossa Delegação Turística pela magnífica organização. Prometeram voltar no próximo ano e fazer, na Irlanda, a «merecidíssima propaganda das belezas de Portugal».



Ferrovários franceses (da Região Este) em Coimbra, ao visitarem «Portugal dos Pequenos». Julho de 1963.

e conquistado pelo rei D. Afonso Henriques, em 1165. Depois, ao formoso Portinho da Arrábida, encastado como uma jóia rara entre a enorme encosta abrupta e uma enseada de águas tranquilas de um admirável azul mediterrânico; ao Castelo de S. Filipe, mandado construir pelo rei D. Filipe I, no século XVI; e à cidade de Setúbal, importante porto de pesca e centro da maior região industrial da margem Sul do Tejo.

Não deixaram os irlandeses de passar uma bela manhã (muitos preferiram todo o dia) na praia de Carcavelos, apreciando a amenidade do clima e verificando «in loco» quanto é aliciante e verdadeira a fama de que gozam no estrangeiro as praias da linha do Estoril.

Também constava do plano da excursão a visita à Nazaré, a Alcobaça, à Batalha e a Fátima. A vista que se observa do Sítio, na Nazaré, foi para eles simplesmente encantadora; o contacto com a gente do mar

Excursão à Grécia

Despertou bastante interesse o nosso projecto de realizar, no corrente ano, a viagem à Grécia a que, por dificuldades várias, não foi possível dar execução no ano findo.

Por muitos interessados não poderem deslocar-se do país no mês de Maio, época escolhida inicialmente, foi resolvido fixar, em definitivo, a partida de Lisboa para o dia 29 de Agosto (sábado), pelo Sud-Express.

Prosseguem as negociações com os organismos estrangeiros para a boa recepção do grupo e acerto dos pormenores da viagem.

O preço encontra-se ainda em estudo, pelo que, por enquanto, apenas podemos aceitar inscrições na base do custo aproximado de 4.500\$00 por pessoa.

Esclarece-se que o preço da excursão poderá ser liquidado em prestações mensais de 550\$00, fazendo-se no último pagamento o acerto de contas.

O programa, sujeito a alterações, é resumidamente o seguinte :

- 29.8 14h,45 p. Lisboa, no Sud-Express.
 30.8 9h,15 c. Hendaye. 17h,06 p. Hendaye, no rápido PA.
 31.8 22h,50 c. Roma
 1.9 Estadia em Roma.
 2.9 13h,30 p. Roma, no rápido R57. 21h,31 c. Brindisi. 22h,30 p. Brindisi, em ferry-boat.
 3.9 18h,00 c. Patras. Seguimento em autocarro para Olympia.
 4.9 Visita de Olympia. Após o almoço, partida em autocarro para Aighion. Travessia em ferry-boat do Golfo de Corinto, até Itea. Seguimento por estrada a Delfos.
 5.9 Visita de Delfos. De tarde, continuação em autocarros para Atenas.

13.9 Dia livre em Nice. 20h,48 p. Nice, no rápido LP.

14.9 12h,33 c. Irun. 21h,40 p. Irun, no Sud-Express
 15.9 15h,45 c. Lisboa.

O programa com as condições desta viagem encontra-se em distribuição na Delegação Turística e será enviado aos interessados que o solicitem.

Excursão a Paris

Temos o prazer de comunicar que foram encetadas diligências no sentido de ser proporcionada a instalação de um grupo de ferroviários numa casa universitária de Paris, no próximo mês de Julho.

Para o efeito foi elaborado um programa turístico que compreende, além das tradicionais visitas ao «Paris histórico» e «Paris moderno», passeios no Bairro Latino, a Orly e a Montmartre onde é previsto jantar



Excursionistas alemães posam no claustro do Mosteiro da Batalha. Setembro de 1963.

6.9 Estadia em Atenas, com excursão ao Cabo Sounion.

7.9 Dia consagrado à visita de Atenas.

8.9 Após manhã livre, partida em autocarro para Loutraki (no istmo de Corinto).

9.9 Excursão de todo o dia na Argólida, com almoço em Nafplion.

10.9 Partida em automotora para Xilocastron e Patras. 20h,00 p., em ferry-boat.

11.9 17h,00 c. Brindisi. 20h,48 p. Brindisi, no Expresso del Levante.

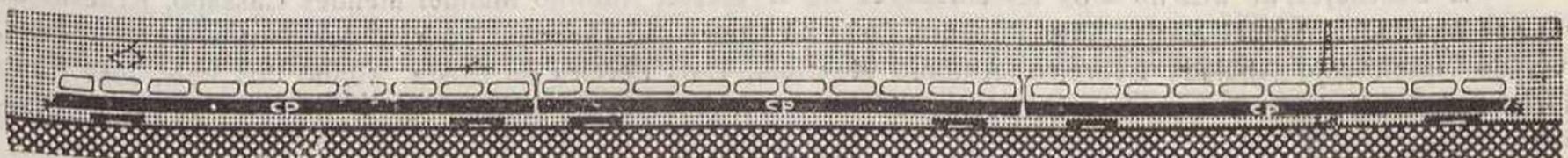
12.9 10h,25 c. Milão. 11h,55 p. Milão, no Simplon Riviera. 20h,24 c. Nice.

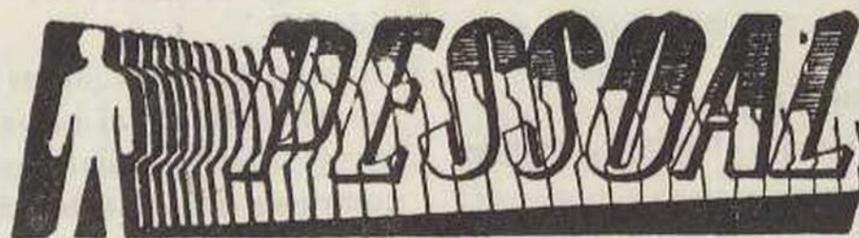
num restaurante típico. Como nos anos anteriores, serão igualmente visitados os Museus do Louvre e Grévin (figuras de cera). Completarão este interessante programa a subida à Torre Eiffel, o passeio no Sena em «bateau-mouche» e a assistência a um espectáculo de variedades.

O preço é aproximadamente de 1.500\$00, podendo ser liquidado em prestações mensais de 250\$00 (com acerto de contas na última prestação).

A viagem terá início em 11 de Julho (sábado) com regresso a 19 do mesmo mês (domingo).

O programa encontra-se em ultimização e será enviado aos interessados na devida oportunidade.





PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Janeiro de 1964:

A Encarregado geral de obras de 1.ª classe — o Encarregado geral de obras de 2.ª classe, Mário Rosa Mendonça.

A Encarregado geral de obras de 2.ª classe — o Operário da conservação de edifícios, Manuel Ferreira.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B, da conservação de edifícios — os Operários de 3.ª classe, Amândio Gonçalves Couteiro e José Baptista Parente Calçada.

A Operários de 3.ª classe, Grupo B, da conservação de edifícios — os Operários de 4.ª classe, Paulo Máximo, Serafim Rodrigues Bertelo, João Martins Mingacho e João Fontes.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Caridade e Joaquim Bento Pedro.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — os Operários das obras metálicas, José Maria Bento e Ricardo Cabrita Guerreiro.

A Contramestre de 1.ª classe, Grupo A, das obras metálicas — o Contramestre do Grupo B, Eugénio Passos Diniz.

A Operários de 1.ª classe, Grupo B, das obras metálicas — os Operários de 2.ª classe, Artur Francisco Pinho, Eurico Mendes, Manuel Marques Onofre, Manuel Ramos Martins, Manuel Joaquim Pereira de Mendonça, António da Cruz, Luts da Graça Rosendo e António Fernandes.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B, das obras metálicas — os Operários de 3.ª classe, Alberto Brito Coelho, José dos Santos Carlos Júnior, José Martins Mingacho, Alfredo Martins, António Pinto de Sousa, Carlos da Silva Roma Capoto, José Dias André, Arnaldo Joaquim da Silva Tavares, José Rodrigues Caetano, Manuel Ferreira Martins, Álvaro dos Santos Carvalho, Carlos Fé de Lemos e Tiago Carvalho Ribeiro.

A Operários de 3.ª classe, Grupo B, das obras metálicas — os Operários de 4.ª classe, José Maria Gomes Viela, António da Silva, António Rodrigues Ferreira, António Coelho da Silva, Belmiro Pereira Soares, Manuel Augusto da Silva Tavares, Henrique Pedro Pereira, José da Cruz dos Santos, Joaquim Gameiro Feliciano, Manuel dos Santos Mendes, Manuel de Almeida Dias e José Manuel Guerra Ferreira.

A Operários de 4.ª classe, Grupo B, das obras metálicas — os Serventes, Jacinto Bento Tavares Amaral, José Nelson Leite da Silva e Augusto António da Silva.

A Operário de 3.ª classe, Grupo B, das oficinas de creosotagem — o Operário de 4.ª classe, Bonifácio Martins Félix.

A Operário de 4.ª classe, Grupo B, das oficinas de creosotagem — o Servente, José Manuel dos Santos.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Adelino Santiago, Alberto Ferreira da Costa, António Manuel Reforço, António Guerreiro Silvério, Manuel de Jesus, Francisco de Jesus Barbosa, Manuel Joaquim, José Eugénio Sinceridade Sengo, João Cardoso, Ezequiel Monteiro, Álvaro da Silva Maia, Simplício Rodrigues, Raul Gonçalves, Acácio da Ressurreição Lopes e José Soares.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, António Manuel Mendes Cassapo, Ernesto de Oliveira Morgado, Manuel Maria Pinto Pimenta, João da Conceição Bizarro, Américo dos Santos, António Félix, Luts do Nascimento Abalada Lebreiro, António Maurício, Luts Pereira da Costa, Albino dos Reis, José Pinto Morinha, João de Jesus Roque, Francisco António Silvestre, António Pombo Calcinha, Joaquim Maria e António de Seixas.

A Assentadores de 1.ª classe — os Assentadores de 2.ª classe, José Pereira Branco, Ilídio Bouçada Rodri-

gues, António Silva Teixeira Coelho, António Moreira, Eufrosino Baptista dos Santos, João José Caçador, José Vieira, José Guerreiro Garrochinho, José Martins Mendes, Faustino dos Santos Bento Miguel, Ernesto Martins, Joaquim Torres Miranda, José Mendes Caldeira, José Nogueira Domingues, Inácio da Silva Martins, José Ramos da Silva, Luís Pinto Carvalho, José Justo Mira Besugo, Francisco da Silva Rodrigues, Delfim Fernandes, António Bidarra de Jesus, José de Almeida, Laurentino Valentim Homem da Rocha, Arlindo António da Silva, José Vilela, José Lopes dos Santos, Augusto Ferreira e João Nogueira Chasqueira.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe (via), José Eduardo Roque, Ildio Pinto Raimundo, Manuel António dos Santos, Manuel Ribeiro, José Domingos Pereira, Manuel Augusto Amaral, Mário Palos Ferreira, Domingos Manuel Mendes, António Pereira Ramos, Joaquim Manuel Gaspar Angelino, André Costa, João Viegas Alberto, José António Currálo, Manuel Vertssimo Ferreira Pulido, Ildio Maria da Conceição, Manuel Augusto Martins, José Lameira Cardoso Ferreira, Francisco Pratas Caldeira, Alcino Santos Lopes, Raul Ferreira Meda, José Maria da Mota Pereira, Firmino José Viduedo David António Braz, Joaquim Pinto, Antbal Ferreira, José Diniz Teixeira Magalhães, Luciano Gomes de Castro, José Fernandes Figueiredo, Arlindo do Nascimento Magno, António dos Anjos Ferreira, Ivo Valfredo Machado, Abel Novais Castro, Alexandre Pinheiro de Moura, Arnaldo Moreira, Elvino da Silva Afilhado, Silvério Borges Neves, Armando Pereira Ribeiro, Miguel Soares Pêgas, Joaquim António Pisco, Augusto Ferreira de Castro, Manuel Joaquim Pinto, Salvador Vieira Lucas, Joaquim Gomes Silva, José Luís Linhares, António Peixoto Silva, António Pinto, José Coelho Moleiro, Francisco Manuel, Daniel de Assunção Sequeira, Alcídio Manuel F. Andrade, Manuel da Cruz Ferreira, João Afonso Gralha, José Fernandes Ribeiro Costa, António Luís Abreu, Ludgero das Dores Candeias, Rui Manuel F. Domingos, Domingos Ramos Oliveira, José Jorge Rei, Augusto Rodrigues Paiva, António Pais Santos, Manuel Inácio Maria da Silva, João Maria Tavares Marinheira, Alfredo Francisco Duarte, António Henriques, António da Costa Reis, Adelino da Costa Peixoto, Antero Marinho Moreira, João Menoito, Arlindo Maria da Silva, Laurentino Farias Correia, Elvino Amador Rosado Amoroso, Joaquim Galante Parente, António da Silva Coelho, Francisco Martins Pereira, António Alfredo Marques, Manuel Aleixo Matias, Custódio José Cardoso Oliveira, Manuel José Jacinto, José Diogo dos Santos, Manuel Santos Melo, Fernando Jesus Pinheiro, António João Madeira, Manuel da Silva, Vítor Manuel de Jesus, António Pinheiro Romão, Sabino Diogo dos Santos, João Valério Crespo, Emídio Carlos Saraiva, António Teixeira Bernardo, Joaquim Maria Teresa, Vertssimo Pombo Fê, Joaquim Atalaia Barros, Helder Pires, Artur Augusto Fernandes Borges, José Marques da Silva, Manuel da Silva, Joaquim Mendes de Queiroz, João Domingos Maniês, Joaquim Marques Dias, Fernando Lourenço Carvalho, José Maria Vieira, Fernando Amorim Moreira, António Maria Branja, Joaquim Gomes Fernandes, Fernando Jesus Oliveira, Domingos Silva Marques, Joaquim Fonseca, António de Jesus Gomes, Clarimundo Augusto Diogo, Manuel José Vieira, Manuel Fernandes Justino, João Caladinho Lopes, Samuel António Sequeira, Carlos Manuel dos Santos Silva, José Francisco Nogueira, Jorge Piçarra Martinho, José Ricardo Madeira Rua e Procópio A. Pires Alves.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Amélia Palos, Maria de Brito Martins, Maria Irene Vieira, Ana Maria da Lança, Maria da Glória dos Anjos, Maria Augusta Soares, Maria Josefa de Sousa, Angélica da Conceição Lagoa, Esmeralda Josefina Aires Canelas, Eduarda Pinheiro da Silva Lavrador, Maria dos Anjos da Costa Amaral, Maria Jesus Silva, Alcina Maria Ferreira, Maria Rosa Conceição, Adelina Rodrigues Chaves, Constança da Glória de Jesus, Maria Alface Nicolau, Gracinda do Bom Sucesso Rodrigues, Emília Marques da Silva, Maria da Conceição Martins, Maria da Luz Cecília e Hermínia do Livramento.

A Serventes de 3.ª classe — os Eventuais, António Francisco Gomes, Luís dos Santos, António Faustino Conchinhas, Cândido Pegas da Silva, João Pereira, José Maria da Silva, António das Neves Gonçalves, José Félix Caria, Rodrigo Mendes Lopes, Antbal Pereira Zambujo, Manuel Ferreira Roxo, José Joaquim dos Anjos, Ildio Teixeira, Isidoro Candeias Ribeiro, Joaquim Gomes Farinha, Júlio Gaspar, Joaquim Antunes Zacarias, Torcato da Silva Vaje, Francisco Maria da Silva, José Maria de Oliveira, Francisco Gonçalves, José Paulino Guerreiro, Joaquim Pinto, Luciano Assunção Diogo, João Amoroso, Manuel Ferreira, António Carvalho Novo, Abel da Silva, Joaquim Albuquerque, Ernesto Lopes Nogueira, Manuel António, José Arsénio, Manuel Domingos, José Soares Bicho, Avelino José Perna Torta, João Maria Carvalho, Elias Cardoso Gomes Pinheiro, José Martins, Francisco Teixeira, José Guilherme Gois Nobre, Emílio Lopes de Araújo, Daniel da Cruz Lacerda, José Gabriel Lopes, Bernardo Soares, Domingos Paulino, Joaquim Marques, José Maria Gaspar, José Bernardo Lopes, José de Almeida, José Augusto Amaral, Camilo Julião, Augusto Amaral Gil Bispo, José de Oliveira Fernandes, António Francisco, Manuel José Alves, José Pais, David Matos Pais, Manuel Gregório, João Calado Francisco, Isidro Gonçalves Tavares, José dos Santos Amaro, Joaquim Calado Zacarias, Carlos José Capela Rosa, Mário Ferreira, António Rodrigues Pimentel, Augusto Moreira Dias, Francisco Baptista Barradas, Isidro Ferreira de Carvalho, Joaquim Maria Faria, Arménio Correia Caeiro, António Soares, Joaquim Nunes Margarido, João Maria Véstia Pombo, Augusto Bento Diniz, Domingos Monteiro, António dos Santos Neves, António Bernardo, António Santinho da Costa, António Cabral Lopes, José Paulino Quintela, José Panão Girão, José Luís Guedes Monteiro, Joaquim Pinheiro, Francisco Atalaia Fatsca, António Ferreira Vilas Boas, Francisco de Oliveira Bastos, António Dias Caldeira, António Soares Afonso, Joaquim da Silva Paulo, Heitor Pinto Ferreira, Joaquim Martinho Martins, José de S. João Afonso, António Pinto, Alberto dos Santos Custódio, José Robalo Hermenegildo, José Mendes Marques, José Maria Coelho e Manuel Rodrigues Marques.

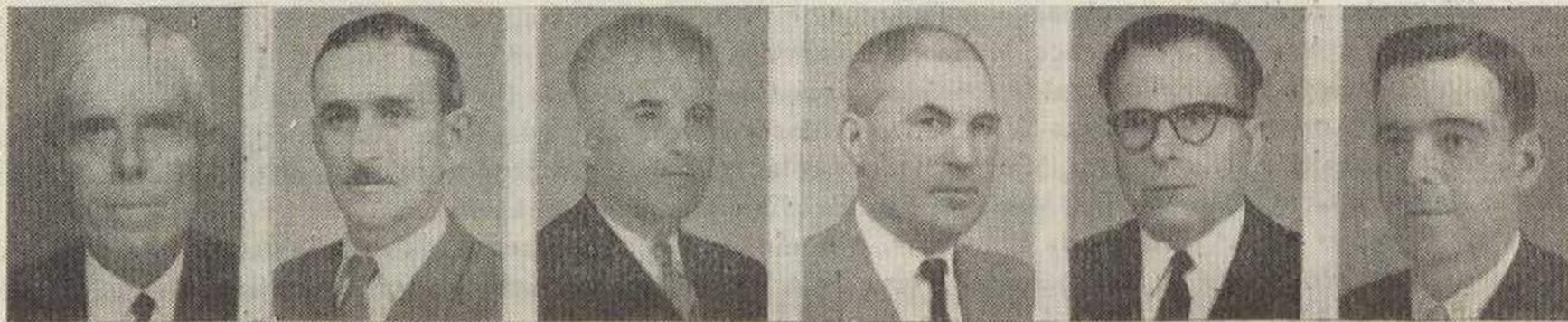
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



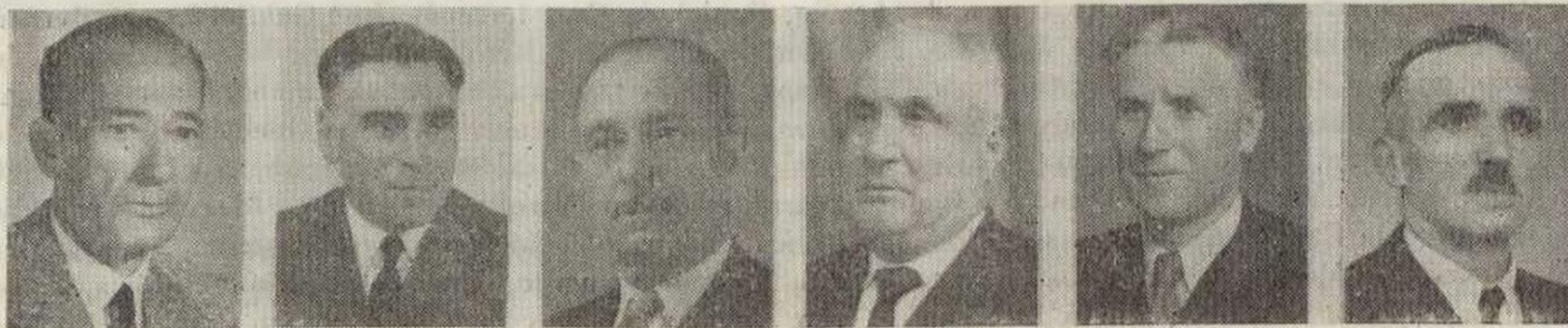
Da esquerda para a direita: - *Abílio José Gomes*, inspector de secção de exploração; *Luis Artur Rodrigues* e *Jaime Valentim*, chefes de estação de 2.^a cl.; *Ernesto da Mota Leitão*, *Antônio da Silva Ribeiro* e *Casimiro Marques Júnior*, chefes de estação de 3.^a cl.



Da esquerda para a direita: - *Joaquim da Fonseca Castelhana*, chefe de estação de 3.^a cl.; *José Guterres Gonçalves*, *Joaquim Velez Tabarra* e *Joaquim Ferreira da Silva*, factores de 1.^a cl.; *Adelino Dionísio*, escriturário de 3.^a cl. e *Teodoro da Costa Ratão*, revisor de bilhetes de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: - *Mirio do Nascimento Lúcio*, fiel de cais; *Américo Martins Magro* e *Abílio Francisco*, condutores de 1.^a cl.; *João Benquerenças*, factor de 2.^a cl.; *Manuel António* e *Antônio de Sousa Rodrigues*, conferentes de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: - *José Guilherme Bravo*, electricista de telecomunicações de 3.^a cl.; *Renato Pinho*, operário de 3.^a cl.; *José de Oliveira Moreira*, agulheiro de 1.^a cl.; *Antônio da Costa*, agulheiro de 2.^a cl.; *Pedro Oliveira Paulo*, conferente de 2.^a cl. e *Alexandre Monteiro*, servente de 1.^a cl.