

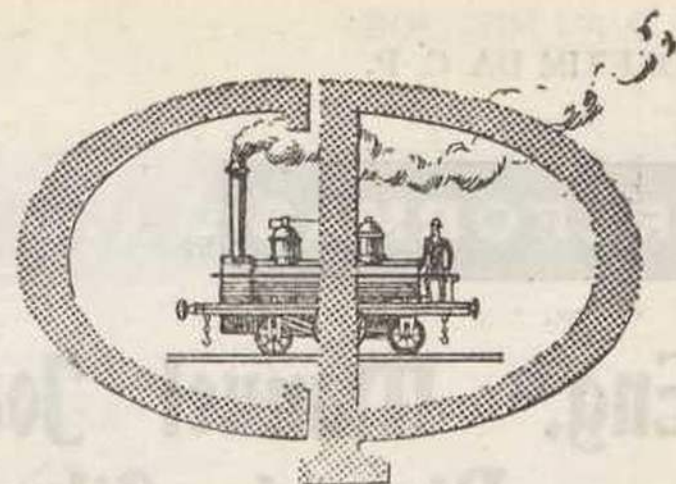


Boletim da C. D.

NÚMERO 419

MAIO DE 1964

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 419 ■ MAIO 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

UM MILHÃO DE TURISTAS EM 1965?



O «Diário Popular» promoveu recentemente uma patriótica campanha tendente a intensificar o turismo nacional. Reuniram-se em «Mesas Redondas» representantes das principais actividades afectas ao turismo do País e organizou-se um interessante concurso de propaganda turística para visita a Portugal de dez estrangeiros — a quem se prodigalizaram viagens e recepções, bem demonstrativas da tradicional hospitalidade e lhaneza da nossa gente.

Na gravura: — algumas das gentis turistas estrangeiras, convidadas do «Diário Popular», na estação de Vila Nova de Gaia, sobraçando ramos de flores ofertados pela Direcção-Geral da C. P., após uma viagem que lhes foi igualmente oferecida pela Companhia.

REFORMAS

Eng.º Manuel Joaquim Dias da Silva

CHEFE DA 2.ª ZONA DA VIA E OBRAS

Deixou o serviço da Companhia, em 31 de Dezembro findo, por ter atingido o limite de idade, passando à situação de reforma, o chefe da 2.ª Zona da Via e Obras, Eng.º Manuel Joaquim Dias da Silva.

Formado em engenharia civil pelo Instituto Superior Técnico, foi admitido, em 7 de Maio de 1919, nos Caminhos de Ferro do Estado, como engenheiro praticante.

Em 26 de Julho de 1924, passou a dirigir interinamente a 2.ª Secção de Construção, e em 11 de Maio de 1927 foi nomeado Chefe de Secção da Divisão de Construção.



Quando da incorporação das linhas do Estado, em 1927, encontrava-se a dirigir os trabalhos de construção do ramal de Sines.

Em 1929 foi colocado à frente dos trabalhos de construção do E. P. de Coimbra-C, onde, à custa de muita dedicação e interesse, e tendo que vencer muitas contrariedades, se tornou merecedor do justo reconhecimento do então Chefe do Serviço de Construção.

Em 1 de Janeiro de 1931, ainda na direcção daquela obra, foi promovido a engenheiro adjunto, e, em 1 de Janeiro de 1939, colocado no Serviço da Conservação, do qual assumiu a subchefia em Janeiro de 1946.

Criadas as zonas, foi-lhe confiada em 1956 a chefia da 3.ª, e mais tarde, em 1962, da 2.ª.

Francisco Gaspar

INSPECTOR DE CONTABILIDADE

Apresentou pedido de reforma, a contar de 1 de Março último, o Inspector de Contabilidade dos Serviços da Contabilidade e Finanças sr. Francisco Gaspar.

Deu assim por concluída dilatada carreira de zeloso e dedicado servidor da Companhia, iniciada há mais de



quarenta e dois anos, pois fora admitido na Empresa, como praticante de escritório, em 12 de Setembro de 1921, com pouco mais de 17 anos de idade.

De praticante de escritório que era aos 17 anos, ascendeu a inspector de contabilidade, depois de haver vencido os oito degraus intermédios. Ele recordará, decerto com emoção, aquele 14 de Julho de 1958, em que tomou conhecimento de que o Conselho de Administração o distinguira, promovendo-o a um dos postos mais elevados a que pode aspirar um empregado de carreira, em reconhecimento de méritos que o firmaram na consideração dos seus superiores e colegas.

* * *

Quereríamos que o Inspector Gaspar guardasse, no decurso dos muitos dias felizes da sua reforma, as consoladoras certezas de que deixa grata recordação nos seus amigos e, na Companhia, a reputação de haver feito, como homem de bem, uma honesta e proveitosa carreira.

Ao longo de 44 anos de vida ferroviária, o Sr. Eng. Dias da Silva serviu sempre o caminho de ferro com a maior dedicação e competência, revelando-se dotado de carácter íntegro, ponderado e seguro nas suas resoluções.

A muita estima dos seus superiores, colegas e subordinados, foi-lhe testemunhada num almoço que teve a presença do Eng. Chefe da Divisão da Via e Obras.

A AUTOMATIZAÇÃO dos Caminhos de Ferro

Pelo Eng.º FLÁVIO DE SÁ
(Do Serviço de Telecomunicações e Sinalização)

Introdução

A Revolução Industrial do século XIX, libertando o Homem como fonte primária de energia, escravizou-o porém à condução rotineira das máquinas que inventou. É que, no conceito clássico de máquina, esta executa cegamente um conjunto reduzido de operações. Houve que discipliná-la dando-lhe olhos, ouvidos e inteligência. E o processo invariavelmente seguido até agora consistiu em completá-la com o elemento humano, anexando a cada máquina o operário respectivo.

Modernamente, porém, um século após a introdução da máquina, um novo conceito se criou, tendente a introduzir nela própria as operações de vigilância e de controle, tornando-a auto-suficiente para cumprir com exactidão e segurança um determinado «programa» bem definido e completo.

A intervenção do Homem passa a ser necessária apenas para resolver novas situações e ensinar as máquinas a resolvê-las quando estas se apresentem novamente.

Assim o Homem cria, a máquina executa.

O conceito de «programa» é tão elástico quanto o pode conceber a imaginação do Homem, e inclui não apenas a definição do produto a fornecer pela máquina, mas ainda a « reacção » que a mesma deverá apresentar a um conjunto de parâmetros, rotineiros ou *acidentais* que possam intervir durante o processo.

A automatização levada até ao limite pretende, em suma, que todo o trabalho rotineiro ou previsível seja feito sem a intervenção do Homem.

Meios de acção

A perfeita automatização ⁽¹⁾ pode conceber-se por meio de uma analogia com o corpo

humano: os músculos são permanentemente comandados pelo cérebro, que envia ordens de acordo com as decisões elaboradas ao analisar os elementos fornecidos pelos órgãos sensoriais.

Assim, quer se trate de automatizar o trabalho de uma máquina isolada ou a vida de uma empresa, haverá que distinguir 3 partes: a recolha de informações, a decisão e a acção. A última parte, sempre que possível, liga-se novamente à primeira e trabalharemos então em perfeito controle, em circuito fechado ou, como dizem os franceses, com «asservissement». O «asservissement» foi a solução-chave para a automatização perfeita de uma máquina isolada. Exemplifiquemos com uma máquina-ferramenta: os erros que esta possa cometer no produto acabado são recolhidos, medidos, amplificados e transmitidos aos órgãos de comando da máquina, de onde virá uma ordem de «regulação» em sentido contrário ao da que provocou o referido erro e actuando proporcionalmente àquele. Como todo este processo é instantâneo, o erro não chegou a cometer-se inteiramente, mas apenas se esboçou.

A regulação «prende» a máquina ao programa.

Uma regulação diferente da que acabamos de citar é ainda possível quando se não pode ou não é prático fazer-se uma ligação desde o produto acabado até à fonte das ordens. Neste caso intercalam-se nas ordens componentes do programa os elementos necessários à regulação. Como exemplo típico e corrente de um processo destes cite-se o maravilhoso sincronismo entre os feixes electrónicos das câmaras de televisão e os dos milhares de receptores espalhados pelo País inteiro, desenhando as imagens à velocidade de cerca de 8 km por segundo. O processo é simples: cada feixe só começa a varrer uma linha quando recebe um impulso que a tal o autoriza. Neste caso

(1) — Também se usa o termo *automação* para designar esta moderna automatização, viva e «inteligente».

a regulação é contínua e não confirmada . . . mas suficiente para os fins em vista.

A recolha de informações está actualmente muito adiantada havendo captadores capazes de traduzir electricamente todas as grandezas contínuas ou descontínuas, desde a posição de um «charriot» até à intensidade de um tráfego telefónico.

Quanto à decisão, ponto mais espectacular do problema, mas em geral o mais seguro do ponto de vista técnico, empregam-se para a elaborar dois grupos principais de equipamentos: unidades para operações lógicas e calculadores (aritméticos ou analógicos).

As unidades lógicas realizam a análise dos dados de um problema e conduzem a uma decisão segundo as regras de uma lógica previamente fixada. E se esta foi elaborada tendo em conta todas as situações possíveis, a máquina resolverá sempre da melhor maneira os problemas que se lhe apresentem sem a intervenção do Homem.

Quando um elevador do tipo dos da estação de Santa Apolónia está estacionado no rés-do-chão e é solicitado do 1.º e 2.º andares por pessoas que querem descer, ele vai directamente ao 2.º andar e só na descida é que pára no 1.º. O sistema de comando do ascensor elaborou o programa de acção de acordo com os dados do problema, tomou a melhor decisão e deu as suas ordens ao sistema de arranque e paragem.

Na tomada de decisões lógicas é posta em jogo a chamada linguagem binária, ou linguagem do «zero» e do «um». É a linguagem matemática em que há apenas dois estados a considerar para qualquer elemento: tudo ou nada. Se a máquina emprega relés, caso mais clássico, temos os dois estados possíveis: aberto ou fechado. Nos condutores circulará ou não corrente eléctrica. Assim se concebem as funções lógicas primárias: simultaneidade, negativa e alternativa. No exemplo que citamos do ascensor temos: para se ordenar o arranque é necessária a existência de uma chamada do 1.º «ou» do 2.º andar (função alternativa). Ao passar pelo contacto do 1.º andar o elevador não parou porque a chamada do 2.º actuou «negativamente». Parou apenas no 2.º onde não havia ordem em contrário. Para

arrancar depois de abertas as portas é necessário comprimir o botão e «simultaneamente» pisar o pavimento.

Esta linguagem do «zero» e do «um» pode servir também para tratar grandezas quantificadas depois de reduzidas a números escritos na base 2. Assim funcionam os calculadores aritméticos, que constituem as grandes máquinas de calcular para todos os fins.

O tratamento de grandezas quantificadas pode fazer-se ainda com outro tipo de calculadores, que não trabalham com números, mas com grandezas que tenham com eles uma certa correspondência, ou «analogia». São os calculadores analógicos, em geral mais simples que os aritméticos, e concebidos quase sempre para cálculos especializados onde se admitam aproximações. Se uma vulgar máquina de fazer contas se pode considerar um calculador aritmético, a vulgaríssima régua de cálculo será um calculador analógico. E se esta é insubstituível pela sua simplicidade e comodidade de utilização, aquela é também insubstituível, por exemplo, para cálculo de pagamentos, onde se não admitem aproximações. O calculador analógico resolve instantaneamente uma equação da sua especialidade. O calculador aritmético resolve tudo à custa de operações aritméticas encadeadas umas nas outras, e por isso é preciso programá-lo de acordo com o problema a resolver, ou então ensiná-lo a elaborar o próprio programa.

Aptidão dos Caminhos de Ferro para a automatização

Em 14 de Fevereiro de 1963 o Eng. Louis Armand, Secretário-Geral da U. I. C., pronunciou na nova sede daquele organismo uma alocução em presença dos estagiários do Centro de Aperfeiçoamento do pessoal europeu dos Caminhos de Ferro, na qual, referindo-se à automatização, disse:

«Celui qui aurait le plus de facilités à faire de l'électronique, le Chemin de Fer, en fait le moins».

Na verdade, sendo o transporte em caminhos de ferro feito em geral por empresas gigantes, com meios próprios, com veículos pesados cuja rota, perfeitamente firme, pode ser definida até ao milímetro, circulando em vias próprias e parando em lugares perfeitamente definidos e de propriedade da empresa,

a sua automatização integral é perfeitamente viável. Se as companhias de aviação, com o espírito que as anima, pudessem dispor de tais dados, certamente a bordo dos aparelhos não haveria mais pessoas além dos passageiros... e da hospedeira.

Voltemos ainda à alocução do Eng. Louis Armand. Emitiu este senhor a opinião de que, se em Aviação existem soluções de técnica altamente apurada para problemas subtis de automatização é porque em Aviação, ao contrário do que se passa em Caminhos de Ferro, existem empresas fornecedoras, à escala mundial, capazes de suportar enormes encargos em pesquisas demoradas para apresentar aos seus clientes soluções para problemas importantes. E a seguir afirma:

«... C'est aux Chemins de Fer à se réveiller pour réclamer qu'on leur injecte de l'électronique jusqu'à ce que cette injection les sauve de la concurrence qui va devenir très dure d'ici une vingtaine d'années, s'ils sont obligés de consommer autant d'hommes qu'ils en consomment aujourd'hui».

Não nos parece, porém, que uma «reclamação» destas seja realmente proveitosa. É que os fornecedores dos Caminhos de Ferro, nenhum deles possuindo escala mundial, não conhecem os problemas dos Caminhos de Ferro. Por nossa parte, e com o devido respeito, emitiremos outra opinião: compete às Administrações dos Caminhos de Ferro inteirar-se das possibilidades técnicas actuais nesta matéria, equacionar os seus próprios problemas — parcelares e de conjunto — estabelecer as melhores soluções do ponto de vista operacional e solicitar então aos fornecedores a concretização técnica para um conjunto de operações bem definidas. Por outras palavras: para se encomendar qualquer coisa é necessário saber-se previamente o que se pretende. E quando lemos na alocução daquele ilustre orador *«... dans vingt ans, si nous avons des Chemins de Fer à peu près automatiques et si un seul homme surveillant des appareils assure le transport des choux-fleurs depuis la Bretagne jusque dans la Ruhr, on trouvera totalement ridicule que des hommes en chair et en os et qui ont quelques soucis, quelques problèmes, passent toute la nuit sur des camions pour éviter simplement au prix d'une grande fatigue nerveuse d'aller dans le fossé»*, não podemos deixar de

concordar inteiramente e ao mesmo tempo pensar com alvoroço que uma tal perfeição ferroviária já está ao alcance da técnica actual.

Situação dos problemas de automatização nos Caminhos de Ferro

A condução automática de comboios, possivelmente a mais espectacular das futuras realizações neste domínio, não será evidentemente a mais interessante do ponto de vista económico. O seu maior interesse residirá, talvez, na segurança da condução (no futuro há-de parecer ridículo que os sinais, que só interessam à locomotiva, sejam actualmente dirigidos aos olhos e aos ouvidos do maquinista). A segurança ficará então liberta das contingências humanas, e no aspecto económico não deixará de ser interessante a economia de combustível ou de energia eléctrica fazendo-se uma condução segundo um programa ideal dirigido por um computador analógico. Este problema já começou a ser estudado.

As automatizações de triagens, de máquinas-ferramentas, de operações diversas de manutenção, são realizações já mais ou menos abordadas pelos Caminhos de Ferro, mas só as primeiras tomaram assento definitivo.

Se exceptuarmos o processamento das folhas de pagamento ao pessoal, operação já automatizada mas não específica dos Caminhos de Ferro, vemos que as operações de maior alcance, como gestão de stocks, estabelecimento de rotações óptimas para veículos ou para pessoal de trens, horários de comboios, controle diário das receitas, controle permanente de todos os veículos, ou, de um modo geral, de todos os meios de acção ao dispor da empresa, tudo isso está apenas em esboço de automatização. E uma automatização integral só será possível com todos os pontos da rede ferroviária transmitindo em permanência para os Serviços Centrais todos os dados da situação, para o respectivo processamento («data processing» é a feliz expressão americana). Então poderá realizar-se a perfeita centralização do comando simultaneamente com uma obediente descentralização executiva. A ferramenta para isto já existe no mercado: material de transmissão, equipamentos de «data processing», computadores.

Aos clientes compete escolhê-la à sua medida, adquiri-la e utilizá-la.



■ O administrador sr. eng. António da Costa Macedo foi reconduzido no cargo de vogal efectivo do Conselho Superior de Transportes Terrestres, em representação da C. P.

■ Realiza-se em Berne, de 4 a 14 de Maio corrente, a reunião da União Internacional de Caminho de Ferro, (U. I. C.) para as 4.^a (Exploração Técnica), 5.^a (Material Circulante) e 7.^a (Instalações Fixas) comissões.

A Companhia estará representada, como habitualmente, pelos engenheiros chefes das Divisões de Exploração, Material e Tracção e de Via e Obras.

■ Foi nomeado médico especialista de doenças do aparelho circulatório o sr. dr. Mário Gomes Marques, que preenche a vaga deixada desde Novembro do ano passado pelo sr. dr. Eduardo de Araújo Coelho.

■ O Conselho de Administração indicou os seguintes administradores para representarem a Companhia nos seguintes organismos: na Delegação Nacional Portuguesa da Câmara de Comércio Internacional, o sr. dr. Mário Malheiro Reymão; na Associação Industrial Portuguesa e na Associação Comercial de Lisboa, o sr. eng. António da Costa Macedo.

■ O sr. eng. Fernando Lopes Guerra, chefe da 3.^a Zona de Exploração, foi designado para representar a Companhia nas Comissões Portuárias de Faro-Olhão, de Setúbal, na Junta Autónoma do Porto de Setúbal, na dos Portos de Barlavento do Algarve e na dos Portos de Sotavento do Algarve.

■ O Conselho de Administração designou o administrador sr. eng. António da Costa Macedo para representar a Companhia no Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus — CIPCE (Relações Públicas).

■ Pelo Ministério das Comunicações foi nomeada uma comissão mista internacional para o estudo da ponte de atravessamento do Guadiana, em Vila Real de Santo António. Dessa comissão fazem parte, representando os organismos dependentes daquele Ministério, os srs. engs. Tomás Eiró e Rui Correia, do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes; eng. José Chedas Bogarim, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, e eng. Fernando Lopes Guerra, da C. P..

A comissão irá pronunciar-se se a ponte a construir deverá ser rodoviária, ferroviária ou mista.

■ Para participarem, como prelectores, no curso de Recepcionistas de Turismo, promovido pelo Sindicato Nacional de Guias Intérpretes, e que funcionou no Palácio Foz, foram designados para representarem a Companhia, em duas lições sobre caminho de ferro, os srs. dr. Élio Cardoso e José de Castro Bizarro, da Divisão de Exploração.

■ Para a exposição internacional de transportes e comunicações a realizar em Munique de 25 de Junho a 3 de Outubro de 1965, a União Internacional de Caminhos de Ferro assegurará, através do CIPCE, a representação ferroviária. De um dos grupos de trabalho fará parte o sr. eng. António Branco Cabral, antigo Secretário-Geral da Companhia, recentemente reformado, cuja sugestão para se construir um pavilhão consagrado

Colaboração da C. P.

às manifestações turísticas do «Abril em Portugal»

A C. P., no constante propósito de aderir a todas as iniciativas oficiais tendentes à maior expansão do turismo nacional, estabeleceu o seguinte programa de colaboração às manifestações turísticas de «Abril em Portugal» promovidas pelo Secretariado Nacional de Informação:

1. O reforço nos dias 18 e 19 de Abril — «Dia de Sintra» — dos comboios rápidos n.^{os} 4895 e 4896.

2. A organização gratuita de um serviço especial de Lisboa-Terreiro do Paço a Évora e volta, em 26 de Abril — «Dia de Évora» — para utilização de turistas estrangeiros. O transporte foi efectuado, entre Barreiro e Évora, com automotora e respectivo atrelado, de classe mista, numa lotação de 126 lugares.

3. A concessão, em colaboração com a Empresa Geral de Transportes e a Sociedade de Campismo «Orbitur», de 4 bilhetes de 1.^a classe, de Lisboa-Terreiro do Paço a Lagos e volta, para utilização de dois casais de turistas estrangeiros. Esta concessão, integrada na modalidade de bilhete turístico «Estadia no Algarve», criada recente pela C. P., compreendia um período de 5 dias naquela província, com alojamento e refeições incluídas.

4. A autorização, a exemplo do ano transacto, de afixação nas principais estações da Rede e nas carruagens dos dísticos editados pelo S.N.I., com expressões de boas vindas, facultando-se, igualmente, a distribuição, nas estações fronteiriças e nas circulações ali estacionadas, de folhetos de propaganda turística e de amostras da indústria nacional.

ao caminho de ferro do futuro — demonstrando as possibilidades facultadas à via férrea pela automação e pela cibernética — foi já aprovada pelo Secretariado-Geral da U. I. C..

■ No passado dia 17 de Março, por iniciativa do seu presidente, sr. Inácio Martins, promoveu o Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal uma sessão de homenagem aos falecidos Presidentes do Conselho de Administração da C. P. srs. engs. Vasconcelos Correia e Fausto de Figueiredo.

■ O «Diário do Governo» inseriu uma portaria assinada pelo sr. Ministro do Interior, em que é louvado o chefe da Polícia de Segurança Pública sr. António de Sousa Bravo, em serviço na esquadra do Entroncamento, porque, na manhã de 7 de Janeiro último, na estação dos caminhos de ferro daquela vila, com risco da própria vida, quando o «Lusitânia Expresso», vindo de Madrid, estava prestes a colher o assentador José Rafael, de 67 anos, que escorregara sobre a via, conseguiu salvá-lo sem olhar ao perigo, arrastando-o para fora dos carris.

■ Realiza-se de 25 a 30 do corrente, em Salzburg e Viena (Áustria) o XVIII Congresso Anual da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários. A C. P. far-se-á representar pelos srs. Luís Andrade Gil, Alberto da Silva Viana e dr. Élio Cardoso.

REFORMAS

Adriano Monteiro

SUBCHEFE DE SERVIÇO ADJUNTO À 2.^a ZONA DE EXPLORAÇÃO

Atingido pela inexorável lei do limite de idade, quando ainda pleno de vida, de saúde e de energia, passou à situação de reforma o sr. Adriano Augusto Monteiro, Subchefe de Serviço adjunto à 2.^a Zona de Exploração (Santa Apolónia).

Funcionário distinto e competente, tendo a noção perfeita dos seus deveres e obrigações, o sr. Adriano Monteiro serviu o Caminho de Ferro durante 54 anos, sempre com o maior apuro e dedicação, mantendo-se no seu posto, em completa actividade, até ao derradeiro minuto do horário de trabalho do dia 31 de Dezembro pretérito. Na difícil e ingrata tarefa de dirigir homens—sobretudo com os inúmeros problemas pessoais e profissionais que a linha origina — mostrou-se sempre um dirigente



justo, tratável e experiente, que transformava cada subordinado num amigo.

Com João Camarinhas, Gomes da Silva, Jorge Vasconcelos, Marcelino da Silva, Alexandre Correia Matias e alguns outros, Adriano Monteiro pertenceu a uma plêiade, hoje quase inexistente, de «práticos» experimentados e conhecedores, que ingressaram no caminho de ferro em modestíssimas categorias mas que, pelo seu apego à carreira que abraçaram e pelas altas qualidades morais e profissionais que revelaram, lograram, por merecimento próprio e pleno jus, guindarem-se aos mais altos postos de mando da hierarquia ferroviária, granjeando a consideração dos superiores, a estima dos colegas e subordinados e a admiração de todos.

Admitido com 16 anos de idade, em 2 de Maio

de 1909, na estação de Penafiel, como praticante de factor (Rede do Minho e Douro, então pertença dos Caminhos de Ferro do Estado), Adriano Monteiro passou progressivamente pelas diversas categorias do quadro do pessoal de estação, distinguindo-se sempre pelo entusiástico interesse que dedicava a tudo quanto respeitava à profissão que escolhera. Foi factor, telegrafista, fiel de armazém e chefe de estação. Com esta categoria chefio, com rara distinção, as estações do Porto, Valongo, Penafiel, Nine, Famalicão e Régua. Em 1927, com o arrendamento das linhas do Estado, ingressou na C. P., por livre escolha da Empresa, com a categoria de chefe de estação de 2.^a classe. Já nessa altura se evidenciava e reconhecia a sua competência profissional e a excepcional devoção que dedicava aos assuntos do caminho de ferro, como já eram inequívocas as provas de dedicação prestadas à profissão que desempenhava. Citemos, de passagem, o expressivo ofício, constante da sua matrícula, da Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Famalicão, a atestar a consideração dada a este agente pela forma sempre correcta como desempenhou as funções de chefe de estação, naquela vila. Promovido a Subinspector em 1932, a Inspector em 1936 e a Inspector Principal em 1942, foi nomeado Chefe de circunscrição (Santa Apolónia) em 1944 e Subchefe de Serviço em 1950.

Facto invulgar e absolutamente digno de realce: na sua matrícula não consta qualquer castigo ou multa sequer — circunstância tanto mais notável se atentarmos que este excelente funcionário serviu, durante mais de 20 anos, em diversas estações da rede. São os seguintes os elogios e louvores constantes da sua brilhante folha de serviços:

10 de Janeiro de 1921 — Louvado pela dedicação e zelo que demonstrou no desempenho do serviço na estação do Porto, por ocasião da Festa da Família, em 1920.

27 de Outubro de 1924 — Louvado pela dedicação que deu provas na ocasião do choque dos comboios n.ºs 131 e 172, no túnel de Caíde, em 19 de Setembro de 1924, organizando um comboio especial na estação de Penafiel, a fim de prestar socorros aos feridos, tomando em seguida, por ordem superior, a chefia da estação até completa normalização do serviço, com actividade e competência invulgares.

22 de Outubro de 1934 — Louvado pela Direcção-Geral, pela forma como se distinguiu, por ocasião dos serviços especiais realizados com a Exposição Colonial do Porto.

3 de Setembro de 1947 — Louvado pela Direcção-Geral, pelo interesse e dedicação patenteados no decurso dos trabalhos resultantes do descarrilamento do comboio n.º 1003, Lusitânia Expresso, de 16 de Agosto de 1947, na estação de Vila Franca de Xira.

20 de Abril de 1948 — Elogiado pelo Chefe da Divisão da Exploração, pela colaboração que prestou nos trabalhos de restabelecimento da circulação de comboios na ponte de Santana, interrompida por acidente ocasionado por escavações no caneiro de Alcântara.

12 de Maio de 1955 — Louvado nos termos do n.º 4, do art.º 43 do R. G. P., pelo dedicado esforço com que se desempenhou das tarefas de que foi incumbido para adaptar as estações de Santa Apolónia, Sete Rios e Rego ao Serviço que lhe foi destinado por motivo do encerramento do túnel do Rossio.

9 de Maio de 1957 — Louvado pelo Conselho de Administração, por se ter distinguido nos trabalhos relativos às comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

18 de Novembro de 1963 — Louvado pela Direcção-Geral e pelo Conselho de Administração, na ocasião da passagem à situação de reforma por limite de idade, pelos relevantes serviços que prestou durante 54 anos de profícua actividade profissional.

A consideração e estima que os colegas e subordinados por ele tinham ficado bem patente na significativa homenagem de despedida que lhe foi promovida, infelizmente confinada ao pessoal da 2.ª Zona, o que inibiu muitos dos seus camaradas dos Serviços Centrais de estarem presentes, como tanto desejariam, nessa hora de saudade e de gratidão. Na sessão a que assistiram os srs. engs. Júlio Santos, Chefe da Divisão da Exploração — que representava o Director-Geral da Companhia — e Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão, trocaram-se amistosas saudações e enalteceram-se as qualidades morais e profissionais do homenageado, a quem, no final, foi oferecida uma valiosa prenda, produto de subscrição geral da Zona: um lindo anel de brilhantes.

A pedido do sr. Adriano Monteiro, publicamos, com o maior prazer, o agradecimento seguinte:

A minha passagem à reforma, em 1 de Janeiro, impõe um ponto final nas relações do serviço com aqueles que serviram sob as minhas ordens e que ainda ficam no desempenho das suas funções no Caminho de Ferro — facto que não pode deixar de me perturbar pela impossibilidade de abraçá-los, a todos, como tanto desejaria, na minha despedida. Abraçar e agradecer, de todo o coração, quanto lhes fico devendo pela ajuda que me prestaram!

Saio com a certeza de que procuraram, pelo

seu valor e dedicação, prestar-me essa ajuda, até à plenitude do seu esforço. Se a alguém deixei de ser útil no que se lhe afigurava justo — creia-se — foi por impossibilidade absoluta dos meios de que dispunha ou pelo cometimento de erro, por carência de informações, que não me envergonharei de confessar. Que me perdoem, pois.

Por mim, asseguro-o, não faço a menor excepção no abraço que deixo na minha despedida e, a quantos ficam, animo-os a manterem-se firmemente dispostos a prosseguirem numa vida de trabalho profícuo e disciplinado, como aquele de que sempre me deram provas, sobejas provas.

Aos meus iguais — e neste número incluo inspectores e classes afins — a inevitável saudade de quem parte e a gratidão pela solidariedade e estima, no convívio leal, que perdurarão enquanto eu viver.

Aos meus superiores, de quem sempre recebi provas de inestimável confiança, os respeitos que continuo a consagrar-lhes num profundo reconhecimento daquela confiança.

Ao ilustre ferroviário e nosso estimado colaborador desejamos-lhe as maiores venturas na sua reforma.

José Mário Martins

SUBCHEFE DE SERVIÇO DA TESOURARIA



Por ter atingido o limite de idade passou à situação de reforma, a partir de 1 de Janeiro p. p., o Subchefe de Serviço da Tesouraria sr. José Mário Martins.

Serviu a Companhia, com muito zelo e dedicação, durante 50 anos, pois entrou para a C. P., como escriturário, em 1 de Janeiro de 1913.

O Conselho de Administração, em sessão de 21 de Novembro de 1963, louvou este funcionário em atenção ao longo tempo de serviço prestado à Companhia com manifesta distinção.

ROTEIRO FERROVIÁRIO

A linha do Tâmega

Pelo Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

A linha do Vale do Tâmega, de via reduzida de um metro, foi das últimas vias férreas a construir-se no nosso País. Estabelece a ligação do vale daquele pitoresco afluente do Douro com a linha deste nome, na qual entronca na estação de Livração-Caldas de Canaveses. A linha projectada para ligar com a do Vale do Corgo e seguir até Chaves ficou, porém, até ao presente, limitada ao troço até Arco de Baúlhe, não tendo mesmo chegado a servir, como tinha sido previsto, a sede do concelho a que pertence a freguesia término — Cabeceiras de Basto.

Mas, mesmo com o seu limitado percurso actual, a linha oferece o maior interesse e quem percorrer os seus cinquenta e poucos quilómetros, detendo-se nos principais pontos por ela servidos, não dará por mal empregado o seu tempo.

Não é intenso o tráfego da linha do Vale do Tâmega; e isso permite que, graças a engenhoso arranjo do horário, o seu serviço possa ser todo assegurado em condições normais apenas com automotoras «Nohab», de via estreita; estas, além do serviço habitual de passageiros, rebocam os vagões, completos e de detalhe, os furgões postais e atrelados ou carruagens, conforme as necessidades.

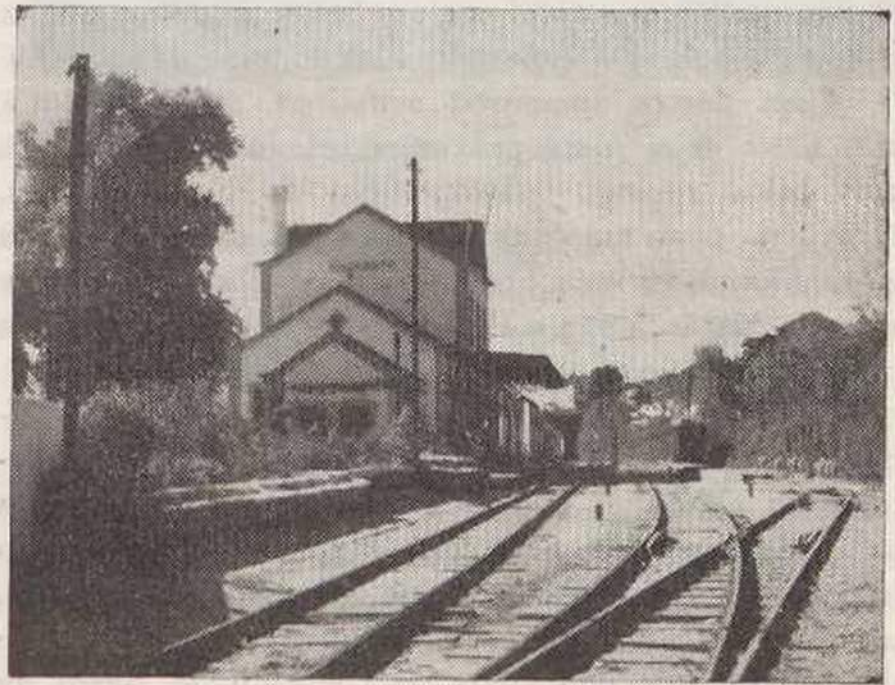
A viagem nas automotoras é rápida, limpa e confortável. O trajecto até Arco de Baúlhe demora cerca de uma hora e três quartos, quase sempre ao longo da margem direita do Tâmega. O passageiro vai assistindo, assim, como que ao desenrolar de uma fita cinematográfica, em que cada curva do percurso é uma nova surpresa.

O traçado da linha não é muito acidentado, nem inclui obras de engenharia dignas de menção; é, contudo, um pouco sinuoso, o que facilmente se compreende, dado que se trata de uma linha que segue o curso de um rio. Mas a paisagem é sempre atraente e sempre cheia de novas perspectivas. Notemos também que a linha, embora situada toda nas províncias do Douro Litoral e do Minho, serve muitas povoações trasmontanas; é este o caso de Mondim de Basto, cuja estação fica noutro concelho, noutro distrito e noutra província — apesar de distar apenas pouco mais de um quilómetro da vila que serve.

Partindo da Livração, a automotora depressa vence

os treze quilómetros até Amarante, alto obrigatório de todo o visitante desta linha. Este primeiro troço é o mais antigo de toda a linha, o que explica por que a estação de Amarante não tem a graciosidade das mais estações do Vale do Tâmega. Uma característica é, contudo, comum a todas: os primorosos jardins que o pessoal dedicadamente mantém e que já têm sido distinguidos frequentes vezes com prémios do Concurso das Estações Floridas.

A vila reparte-se pelas duas margens do Tâmega, ligadas por uma imponente ponte, construída em 1790 por Francisco Tomás da Mota e Cruz Amarante, conforme se lê na inscrição lá aposta. Uma outra inscrição

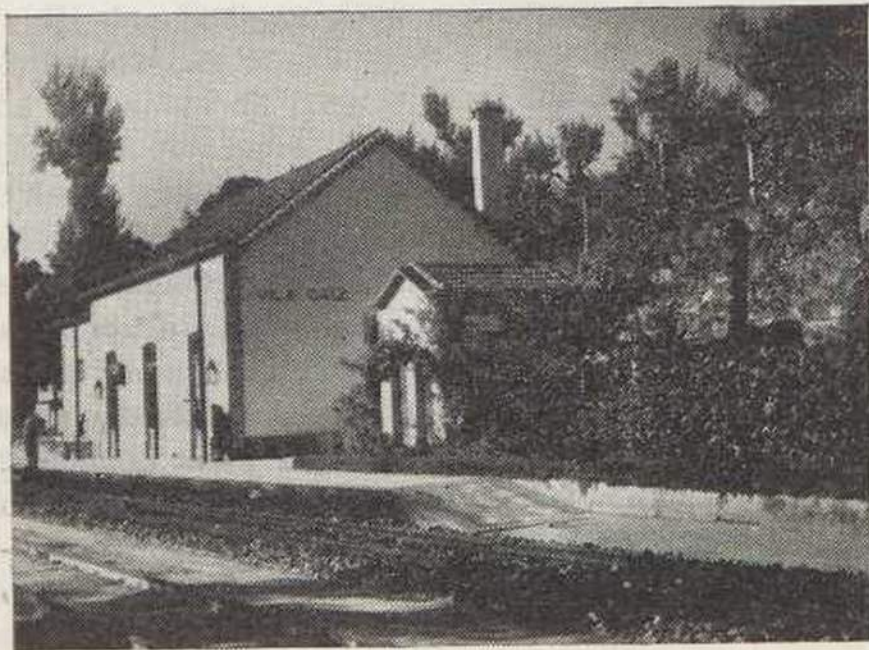


A Estação de Amarante — a mais importante de toda a linha — serve a encantadora vila do mesmo nome.

comemora ainda o combate travado em 2 de Maio de 1809 entre os exércitos de Francisco da Silveira (mais tarde Conde de Amarante) e do general francês Loison.

A principal curiosidade da vila é ainda hoje o velho Convento de São Gonçalo, cuja construção foi iniciada em 1540 e que se acha classificado como monumento nacional. A fachada é do gosto do Renascimento Italiano; no interior, modificado no século XVIII, são de notar principalmente as talhas dos diferentes altares e o túmulo de São Gonçalo, que é objecto de uma das mais características romarias do País, no primeiro

sábado de Junho. Na sacristia, acessível por uma bela porta de talha do Renascimento, existe um belo tecto em caixotões pintados e uma excelente imagem de Cristo. Passa-se, em seguida, a um dos dois claustros do Renascimento, de colunas e pilastras jónicas, encarador na sua harmoniosa concepção; o outro claustro está hoje muito alterado. O resto dos edifícios conventuais está hoje ocupado pela Câmara Municipal e pelo Museu, de pintura e de arqueologia.



Sobranceira ao Tâmega, à estação de Vila Caiz, de modesto edifício, não lhe falta um belo jardim.

Ainda em Amarante, deve o visitante ver a Igreja de São Pedro, notável pelos belos azulejos que a revestem e pelos caixotões pintados do tecto da sacristia.

Além destes atractivos artísticos, tem também a vila, e os seus mais próximos arredores, alguns dos mais belos recantos paisagísticos do Norte do País. Recordemos as margens do Tâmega, onde, na época estival, funciona uma praia fluvial e, sobretudo, a bela serra do Marão, onde o Estado construiu uma pousada num sítio delicioso que convida ao repouso.

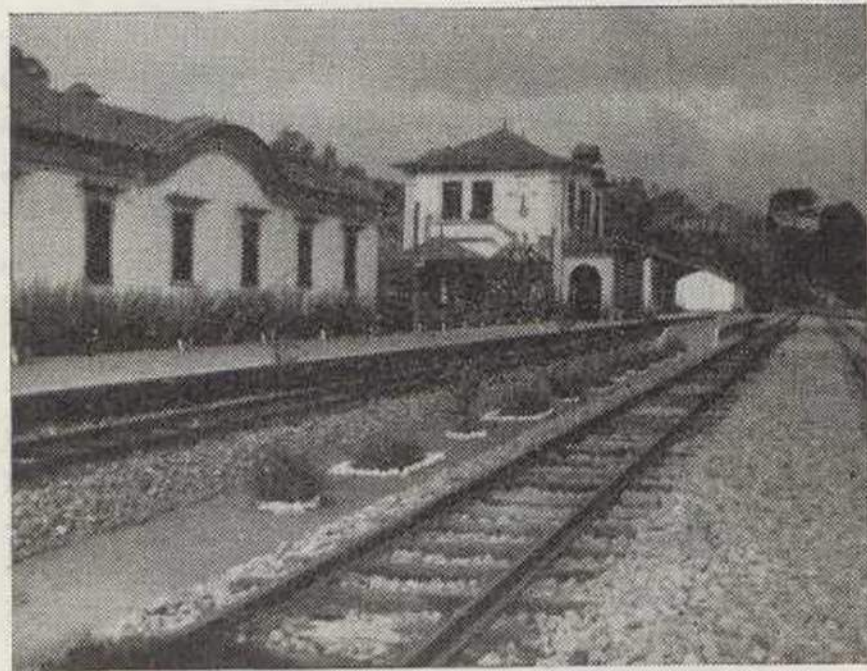
Retomemos, porém, a jornada pela linha do Tâmega; poucos quilómetros andados surge-nos o apeadeiro de Gatão e, mesmo à beira da linha, aparece a Igreja de São João, belo templo românico, ornado no seu interior de pinturas murais e de fresco. Mais adiante, entramos na afamada região vinícola de Basto, que abrange os três concelhos de Celorico de Basto, de Mondim de Basto e de Cabeceiras de Basto. A sede do primeiro destes três concelhos, Freixieiro, não tarda a aparecer.

Descendo na estação de Celorico de Basto, belo edifício, no estilo chamado português, o visitante, após rápida digressão pela vila, pode dirigir-se, a curta distância, ao castelo de Arnóia, importante obra de fortificação militar que o povo, na sua ignorância e simplicidade, atribui erradamente aos mouros; é pena que, não obstante estar arrolado como monumento nacional, se encontre no mais completo estado de ruína.

Escassos quilómetros percorridos, eis-nos em Mondim de Basto, estação também construída com gosto e ornada de painéis de azulejos. A vila fica um pouco

distante, na margem esquerda do Tâmega. É lamentável, porém, que esta estação não esteja ainda dotada de iluminação eléctrica, o que seria um grande benefício não só para o Público, pois o acesso mais rápido à vila se faz mediante um escadório que, em noites escuras, se torna perigoso, como também para o pessoal da estação, porquanto esta está situada num local pouco habitado, como ainda para a execução do serviço da própria estação e para a segurança da circulação. Constatou-se que a Câmara local compartiria as despesas com a Companhia e estamos certos que o assunto não deixará de merecer, na devida oportunidade, a justa atenção dos dirigentes da C. P., sempre desejosos de melhor servir a sua clientela e de melhorar as condições de trabalho do seu pessoal.

Na vila, apenas existe, digno de menção, a capelinha do Senhor, com um belo tecto pintado; mas é agradabilíssimo o passeio que, a partir dela, se pode fazer pela secular calçada romana, passando na ponte do rio Cabril, que é monumento nacional. O concelho é, pelo contrario, riquíssimo em belezas naturais; entre estas conta-se, em primeiro lugar, a vista deslumbrante do alto do morro cónico da Senhora da Graça, de junto da alva capelinha que o coroa. Este monte, de 940 metros de altitude, visível de muito longe, inclusivamente da própria linha férrea, é facilmente acessível por uma estrada que serpenteia em lacetes a sua encosta. A Serra do Marão fica também próxima e Mondim de Basto constitui o centro indicado para as excursões ao Alto do Velão e, sobretudo, às Fiskas de Ermelo, curiosa sucessão de duas cascatas pelas quais a ribeira



A estação de Arco de Baúlhe, término actual da linha do Tâmega. Notar, em particular, o primoroso jardim que mereceu o primeiro prémio no último concurso de Estações Floridas.

de Olo, afluente do Tâmega, vence um desnível de 300 metros.

Mais dez quilómetros percorridos, a linha atinge a estação de Arco de Baúlhe, rodeada do seu bem cuidado jardim, que foi classificado em primeiro lugar pelo júri do último Concurso de Estações Floridas. A sede do concelho, Cabeceiras de Basto, fica a uns seis quilómetros e deveria ser também servida por esta linha

ou por um seu ramal; e ainda presentemente, o mais recente projecto de urbanização municipal não deixou de prever o traçado do futuro caminho de ferro que servirá a vila e o local da sua estação. De momento, porém, não se antevê quando as reluzentes automotoras de fabrico sueco chegarão até próximo das torres do velho mosteiro beneditino cabeceirense.

Por enquanto, os passageiros destinados a Cabeceiras têm de se servir das camionetas de ligação — carreira explorada por um camionista que despreza os justos interesses do Público para apenas atender aos seus. Assim, as carreiras só vagamente asseguram a ligação, perdendo menos tempo quem vai a pé do que quem as utiliza!

Mas vale a pena ir até Cabeceiras, para ver essa pitoresca vila minhota. Logo à entrada, se pode observar um curioso monumento — a estátua de guerreiro lusitano, conhecida pelo nome de «O Basto» e à qual se prendem algumas lendas locais. A estátua, tal como hoje se vê, sofreu diversas modificações com o rodar dos anos: uma das mais profundas foi a de 1612, ano que se vê inscrito na própria figura, grosseiramente esculpida.

O centro da vila é a ampla Praça da República, dominada pelas duas imponentes torres do Mosteiro de São Miguel de Refojos, que foi da Ordem de São Bento. A sua igreja, ampla, de nave única, foi reconstruída no século XVIII e serve, hoje, de Matriz da vila. É um templo rico, com sumptuosa decoração de talha dourada e com um elegante zimbório, no cruzeiro, com 33 metros de altura. O antigo convento abriga hoje a Câmara Municipal, o quartel da G. N. R. e o Colégio de São Miguel de Refojos. Na sala de sessões da primeira, encontra-se um belo tecto de madeira lavrada, que bem merece ser contemplado.

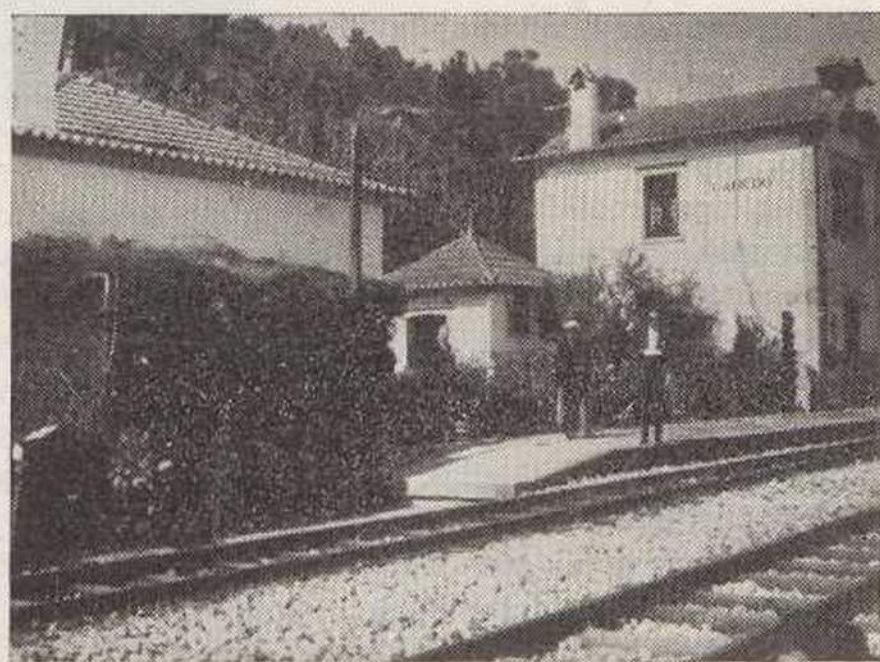
Num pequeno passeio a pé pela vila, pode-se visitar o Largo onde se encontram os antigos Paços do Concelho (que hoje servem apenas de Cadeia) e o pelourinho. É, porém, lastimável que um logradouro de tanto interesse para quantos visitam Cabeceiras se encontre no deplorável estado em que nós o vimos.

A estação de Arco de Baúlhe serve também uma extensa região que deveria ser beneficiada com o projectado prolongamento da via férrea até Chaves. Actualmente, os passageiros têm de tomar, em Arco de Baúlhe, as camionetas de carreira, cujos horários seria também para desejar se ajustassem melhor aos do caminho de ferro.

Um passeio até Ribeira de Pena, término de tais carreiras, compensa, porém, o turista da desnecessária espera e dos incómodos da turbulenta viagem por uma estrada em medíocre estado. Oferece, principalmente, interesse, a povoação de São Bartolomeu de Cavez, junto à qual fica a ponte de Cavez sobre o Tâmega,

considerada monumento nacional. De um lado e do outro da velha ponte, vêem-se interessantes e bem conservados troços de via militar romana, que se distinguem claramente da estrada quando a camioneta retoma a sua marcha para Ribeira de Pena.

Junto à ponte, do lado do Minho, isto é, na margem direita do rio, situa-se uma pequena capela da invocação de São Bartolomeu, objecto de concorridíssima romaria no dia 24 de Agosto de cada ano; essa festa, que atrai numeroso povo de ambas as províncias limítrofes, deu a Camilo inspiração para o seu romance «Como ela o amava». Do outro lado da ponte, ou seja, já em Trás-os-Montes, fica uma fonte de água sulfurosa, à qual acorrem os fiéis para banhar os seus filhos, pois a água de S. Bartolomeu tem fama de milagrosa. Ora esta circunstância serve não raro para que, no dia da



Uma pequena estação do percurso: Canedo — com o seu bem cuidado jardim.

romaria, quando, pela tardinha, já se vão fazendo sentir os efeitos do verdasco, os autóctones de uma e de outra província encontrem ensejo, ou melhor, pretexto, para darem largas às suas rivalidades.

Assim, os minhotos, recolhidos na margem direita, gritam vivas ao Minho e exortam os trasmontanos a virem ao santo, enquanto os de Trás-os-Montes, do outro lado, dão vivas à sua província e convidam os minhotos a deslocarem-se à fonte. Não tarda a alterar-se a ordem, por vezes até seriamente, mas o povo opina que, «sem desordem, nem parece festa»...

Quem, de Ribeira de Pena, continuar por estrada, (para o que há, também, carreiras de camionetas) até Vila Pouca de Aguiar, pode passar sem mais longada da linha do Tâmega à do Corgo, e visitar o belo vale deste outro afluente do Douro. Mas essa excursão, plena de interesse, ficará para outra oportunidade, se os leitores tiverem a paciência de nos acompanhar.





Considerações sobre a arte de viajar

Por ARMINDA GONÇALVES

PARECE-ME que todos aqueles que tomam parte em viagens colectivas organizadas por agências, devem, temporariamente, (quando não queiram dar-se ao luxo do dispêndio de somas elevadas), abdicar de todos os convencionalismos e de todas as exigências porventura criadas pelas suas condições normais de vida; devem, em suma, possuir verdadeiro espírito turístico, espírito compreensivo e amoldável que os adapte a uma realidade nem sempre absolutamente cómoda mas que foi admitida no acto em que deliberaram aceitá-la.

As possibilidades de correr mundo, outrora só acessíveis a uns tantos privilegiados, estão agora ao alcance de quase toda a gente. Assim, é necessário orientar essas possibilidades, dar a essa *quase toda a gente* as oportunidades que o turismo actual lhes oferece.

A meu ver, as viagens individuais, quando realizadas por pessoas de relevante ou mesmo de média cultura e de elevados meios económicos, têm o seu lado fascinante na concessão conseguida duma liberdade tão cara a certos personalismos; mas têm o seu reverso desvantajoso, por vezes.

Bem sei que, numa viagem individual, a pessoa que assim o desejar, tem, igualmente, o recurso da agência. E livra-se de inquietações.

Não me refiro àqueles que partem sem programa definido e ao acaso das contingências.

Nas viagens colectivas o viajante encontra tudo assegurado sem sentir preocupações: meios de transporte, lugares nos hotéis, intérpretes, guias, e um programa de visitas e de passeios que, preenchendo a exiguidade do tempo, pode não agradar a todos mas é sempre feito no intuito de proporcionar o melhor conhecimento das regiões que se visitam.

É natural que se considere serem tirânicos esses programas — mas quem a eles não quiser submeter-se, não é, evidentemente, obrigado a fazer acto de submissão.

Individualmente, nós, que somos por natureza preguiçosos, desaproveitamos o tempo, concedemo-nos um repouso que não se coaduna com o espírito turístico. Já aconteceu comigo — e por várias vezes.

Por exemplo: passei uma tarde na Basílica de S. Pedro, em Roma, sem intérpretes e sem guias desnecessários, absorva numa contemplação, num encantamento em que me senti arrastada para fora do tempo e da realidade — apaixonadamente, intemporalmente.

Mas precisarão todos os turistas duma tarde inteira

para visitar a maior igreja da cristandade, para conviver com o génio de Miguel Ângelo, para lembrar todos aqueles cuja obra possibilitou a existência daquela maravilha: Bramante, Rafael, Baldassare Peruzzi, Sangallo, Della Porta, Domenico Fontana, Maderno, Bernini?

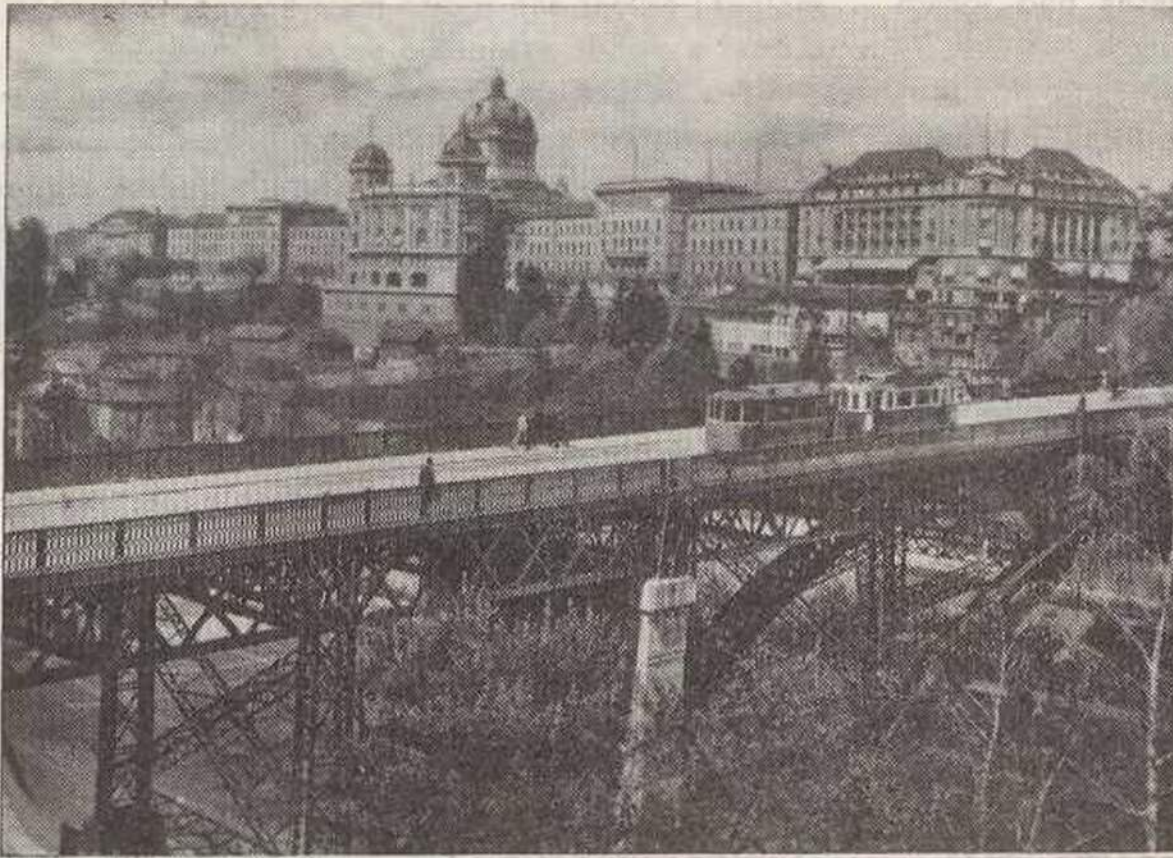
Que tempo lhes sobejaria para ficarem conhecendo as outras igrejas romanas, que são tantas e tão belas,



A «Pietà», uma das mais célebres esculturas de Miguel Ângelo. Está na Basílica de S. Pedro, em Roma.

as dezenas de admiráveis igrejas que é mister ver para se poder avaliar a fé que sempre acompanhou o homem e os tesouros da arte acumulada durante séculos por aqueles que nos precederam? E para os museus? E para os monumentos e os palácios e as fontes e os jardins e os parques e as ruínas que a idade sagrou?

A vida actual, célere e breve, de exíguas dimensões



Berna — Da ponte de Kirchenfeld avista-se o Palácio Federal (Parlamento)

temporais, não permite a toda a gente aqueles vagares. Em menos tempo do que esse em que um sortilégio me reteve fascinada, vai-se de Lisboa a Paris — de avião, é claro. Vive-se tão depressa!

Passar de corrida por todos os pontos da Terra é o que parece interessar agora à humanidade agitada por um frenesim sem paralelo.

Quando as viagens à Lua ou a outros planetas forem uma realidade, que pensarão da *rotina* actual os homens do futuro?

Por mim, confesso, ainda gosto da placidez e do vagar.

Mas também eu tenho feito turismo sem lentidão. Tenho obedecido aos programas, tenho corrido, tenho-me levantado com a aurora e deitado ao amanhecer — porque outros assim determinaram. É cansativo — mas aceitável.

E, já agora, ocorre-me falar da minha última passagem pela Suíça, sem pressas, posso garantir. Ali, as popu-

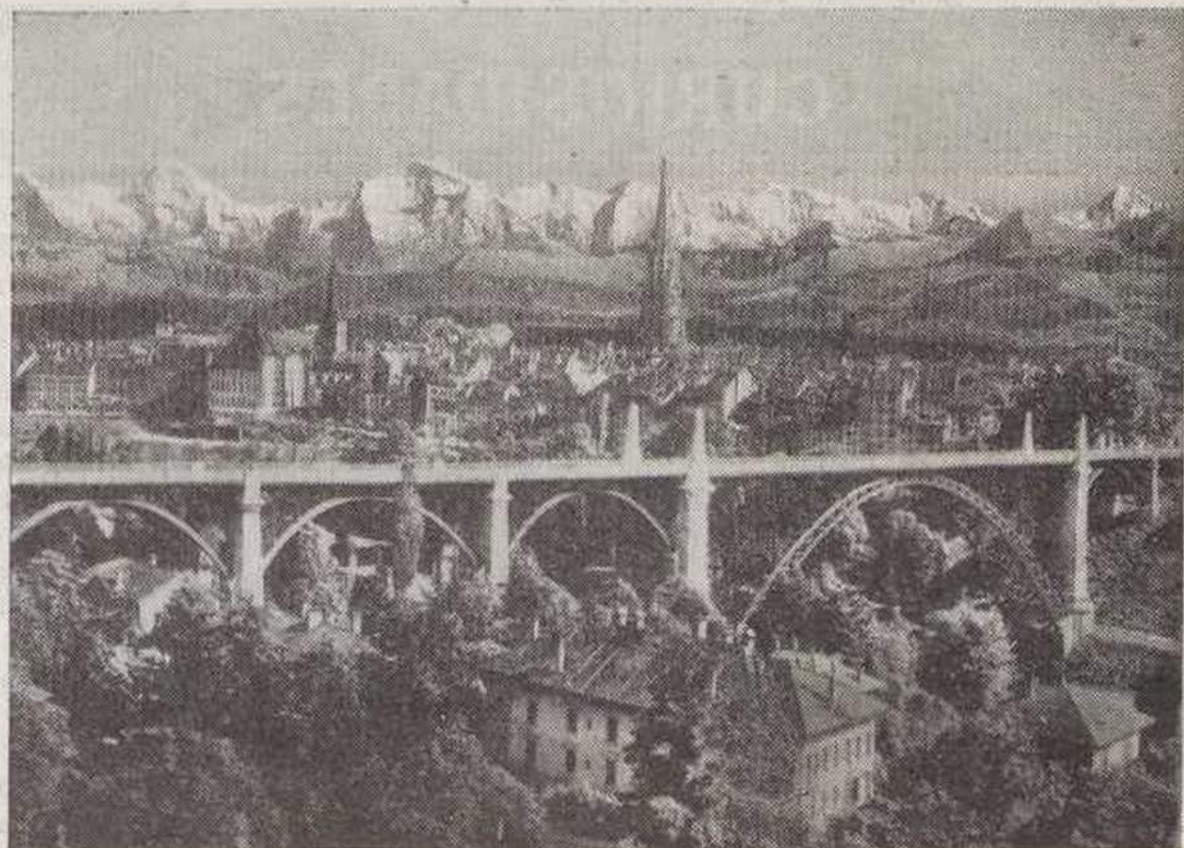
lações pouco parecem diferir e os elementos mantêm sobre nós o mesmo domínio. Talvez isso concorresse também para me ocorrer o conceito já descrito da lentidão.

Passei por Berna sem necessidade de alargar os meus passos miúdos. Berna, bela e florida, com os seus ursos — o seu brasão. O nome foi-lhe dado pelo duque Bertoldo V de Zahringen. Diz a lenda que, durante uma caçada, ele matou ali um urso (Bär). E com esse nome baptizou o povoado que se foi alargando em redor do seu castelo de Nydegg. Depois, em 1191, deu-lhe foral de cidade. Assim nasceu Berna.

Desde que a vi pela primeira vez há onze anos, não lhe encontrei grandes mudanças. A cidade medieval mantém-se integralmente para agrado dos que detestam os vandalismos que se cometem noutras cidades, às quais modificam completamente a fisionomia. Por mais que teimem certas pessoas, o passado ou a sua lembrança têm de persistir. Sem passado não haveria presente nem amanhã.

✱

Berna — Outra ponte, a Catedral e os Alpes



✱

Berna tem bairros novos mas esses não foram construídos mercê do sacrifício dos antigos.

As arcadas dos velhos edifícios e mesmo dos modernos, arcadas para onde abrem as lojas e donde se admiram montras bem decoradas e repletas dos mais variados objectos, protegem os transeuntes da chuva.

Mas Berna, embora tenha 146 mil habitantes apenas, é demasiado grande para se percorrer a pé. Um autocarro levou-me, e aos meus companheiros de viagem, pelas ruas, praças, pontes e parques — a redescobrir o que eu já tinha descoberto. Diante dos meus olhos desenrolava-se um panorama que se me gravava na memória. Toucada de branco (o branco da neve), a majestosa cordilheira dos Alpes avista-se dos pontos mais altos e, olhando para baixo, vê-se o rio Aar serpenteando pelo meio da cidade, espumante e impetuoso quase sempre. Há pontes que atingem a altura de 40

metros; outras são muito mais baixas. O terreno sobre o qual a cidade assenta é de nível irregular.

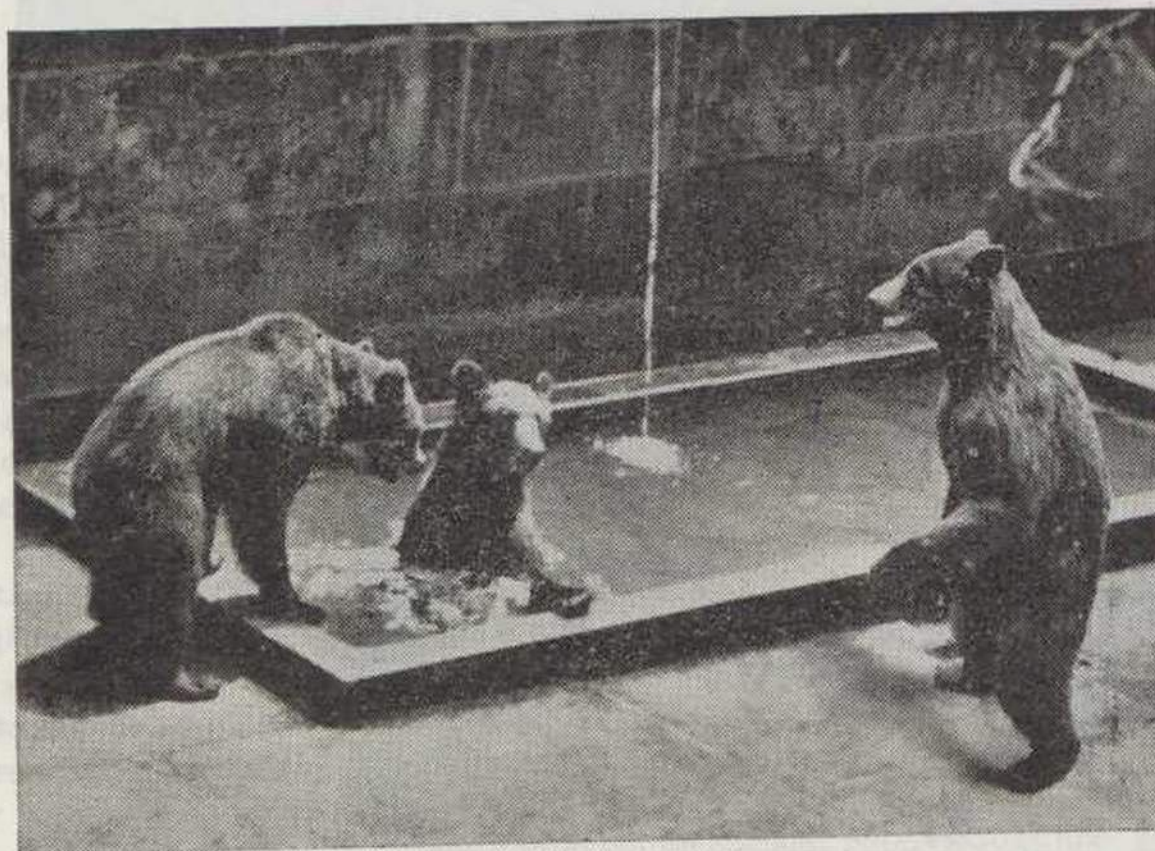
Ao descer do Jardim das Rosas para a fossa dos ursos, pensei: serão ainda os mesmos de há anos (excepto os mais pequenos) os ursos que se erguem nas patas traseiras para apanharem as cenouras que lhes atiram e eles devoram avidamente? Os ursos cuja imagem se encontra por toda a parte? E serão os mesmos os gerâneos que ornamentam as janelas e as matizam de vermelho e verde? Tudo parece igual.

Vi, à noite, uma banda de música tocando e marchando sob uma chuvinha persistente. Acompanhava-a um grupo folclórico. Não seriam os mesmos que eu vira há tantos anos?

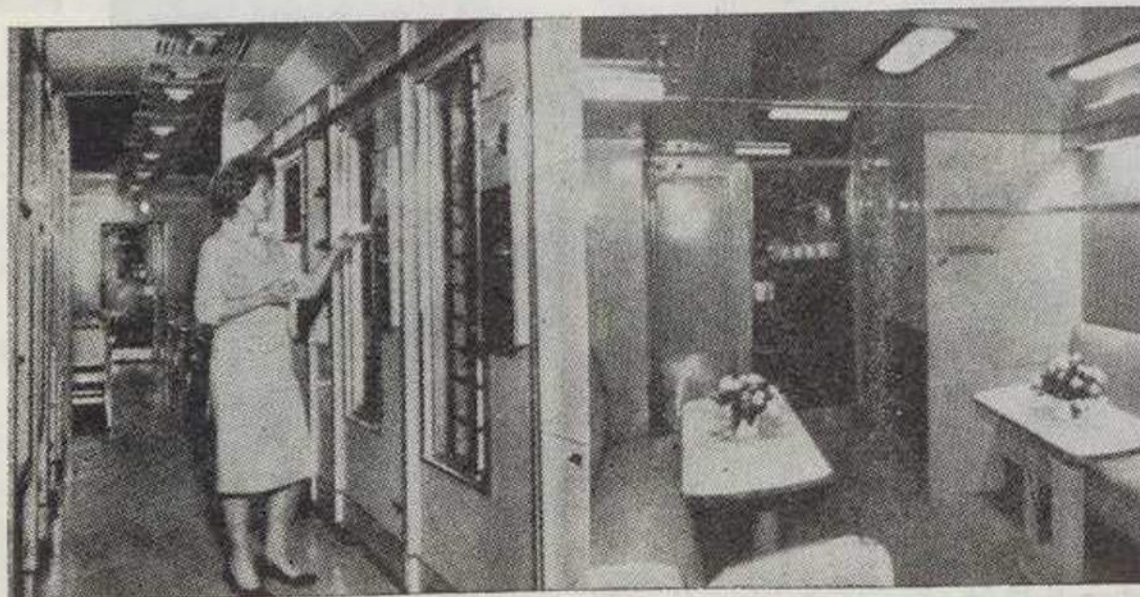
O relógio da Torre do Relógio continua incansavelmente, inalteravelmente, a marcar as horas. Só a nós parece que ele caminha veloz ou vagaroso.

A diferença reside em nós.

Um aspecto da Fossa dos Ursos, em Berna.



CURIOSIDADES FERROVIARIAS



CARRUAGENS-RESTAURANTE DE MODALIDADE «SELF-SERVICE» — Os Caminhos de Ferro Americanos puzeram há meses em circulação, com o maior êxito, um conjunto de carruagens-restaurante com refeições servidas pelos próprios, graças a mecanismos accionados por moedas. Dispondo de um amplo salão com 53 lugares, as novas carruagens dispõem de secções de refeições quentes e frias, para almoços, jantares ou lanches, e de bebidas as mais variadas. Muito recentemente a «Wagons-Lits» adoptou também, com o mais vivo interesse público, formula semelhante de «Self-Service» nos comboios franceses n.ºs 51 e 52, da linha Paris - Lyon - Marselha.

Selecção PROFISSIONAL

Coordenação do Dr. JOSÉ CAPÃO FARINHA

NOTAÇÃO PROFISSIONAL E ANÁLISE DE FUNÇÕES

A diferença entre *Análise de Funções* e *Notação Profissional* é definida pela dupla perspectiva que se divisa no estudo do trabalho: a do *Que* se faz e a de *Como* se faz. Ou seja: a que se refere às exigências e condições de exercício da função (factores funcionais) e a que respeita ao modo como o titular dessa função corresponde às suas exigências e se comporta perante as condições que lhe são inerentes (factores individuais).

Levanta-se, no entanto, o problema de saber se a natureza da função não será exactamente determinada pelo modo como o seu titular a desempenha; se as exigências da função não estarão mais ou menos subordinadas, temporalmente, às capacidades do funcionário; e, portanto, se será legítima uma análise da função «in abstracto», independentemente da consideração sobre o valor do indivíduo que a desempenha. Ou, ainda, invertendo os termos da questão: se será lícito avaliar-se o mérito do funcionário, independentemente de qualquer estimativa sobre as exigências da respectiva função.

É evidente que o problema não se põe quando se trate de uma Empresa estruturada segundo os bons princípios da moderna organização de trabalho. Mas também se põe apenas no plano teórico, mesmo no caso de a análise de funções e a notação profissional constituírem precisamente o ponto de partida para essa organização racional da Empresa. É isto porque, na prática, a análise incide sobre as condições actuais, efectivas, de exercício da função, cabendo fazer-se uma nova análise, e consequente avaliação, sempre que, numa fase inicial, qualquer mudança de titular acarrete uma alteração no perfil da função. Quanto à notação profissional, e enquanto não se atinja o desejável escopo de uma perfeita harmonia entre aptidões e afectação, haverá sempre que investigar em que medida a capacidade do indivíduo — avaliada através dos exames psicotécnicos — não excede as exigências da função que desempenha; e, quando tal se verifique, jamais deverá o funcionário ver os seus interesses prejudicados por deficiências de que não é responsável.

Mantém-se, portanto, sempre válida, seja qual for o estado presente da organização da Empresa, a distinção entre *Análise de Funções* e *Notação Profissional*,

e perfeitamente legitimado o emprego dessas duas técnicas de gestão nos moldes específicos que indicamos.

1. — Notação Profissional

A Notação Profissional é uma técnica de apreciação do indivíduo, como executante de uma determinada função. Baseia-se essencialmente, na sua forma actual mais evoluita, no princípio que consiste em decompor a actividade humana em elementos simples, sobre os quais possam incidir apreciações objectivas. E analisando-se sucessivamente cada um desses elementos, chega-se a uma determinação razoável do *Mérito Profissional* do agente examinado.

Um plano sistemático de Notação Profissional é instrumento indispensável, num sistema de Gestão do Pessoal, para uma recompensa justa e objectiva do esforço e rendimento de cada um e para o estabelecimento de um sistema de promoção capaz de remediar a insuficiência e o empirismo sumário dos processos correntes na matéria.

Com efeito, tal como no caso da Qualificação de Funções, a avaliação dos méritos sempre se fez, simplesmente em condições nem sempre as mesmas para todos os trabalhadores. Com um plano de *Notação Profissional* pretende-se apenas aplicar sistematicamente, a *Todo o Pessoal* da Empresa, um sistema de avaliação mais *Objectivo* e mais *Uniforme*.

Note-se que ao objectivo primário da Notação Profissional — avaliação do mérito com vista à fixação objectiva das remunerações (estímulo financeiro) — se acrescentam (e mesmo o dominam) outros objectivos que se inscrevem numa política do pessoal: promoção, formação e aperfeiçoamento, mutações, etc., e, sobretudo, bom conhecimento, pelos chefes, dos seus subordinados. É ainda a notação um instrumento indispensável para a validação dos métodos de selecção psicotécnica.

2. — Análise de Funções

A Análise de Funções visa essencialmente o conhecimento preciso, detalhado, objectivo, de todas as funções existentes na Empresa.

Deve fornecer-nos um retrato fiel de cada função, sob o ponto de vista de:

— natureza das tarefas que comporta;

- qualidades que requer o seu perfeito exercício;
- deveres e responsabilidades que implica;
- condições em que se exerce.

E, nesta medida, fornece-nos, não apenas a base indispensável ao estabelecimento de uma escala justa de salários, mas também, como já vimos, as directrizes necessárias à selecção e orientação profissional, à reconversão de diminuídos, à estruturação dos cursos de formação e aperfeiçoamento, à definição precisa das linhas de promoção, à racionalização e melhoria das condições de trabalho, à prevenção de acidentes, etc..

A *Análise de Funções* é hoje universalmente considerada como o instrumento mais valioso para o estudo de todos os problemas de relações humanas na Empresa e de adaptação do homem ao trabalho. É, sem qualquer sombra de dúvida, o factor primacial do aumento de produtividade.

No dizer do especialista norte-americano Loudon:

«A Análise das Funções é o estudo de base, o meio indispensável para determinar a estrutura da Empresa e estabelecer a maior parte das grandes linhas da política de salários e da política humana.»

Num recente estudo consagrado à aplicação desta técnica na Grã-Bretanha, os utilizadores do sistema invocaram as seguintes razões em sua justificação:

- 1.º — crescente estabilidade na mão-de-obra;
- 2.º — aumento de produção;
- 3.º — melhoria do «clima moral» na Empresa;
- 4.º — redução das perdas de tempo devidas a conflitos de salários;
- 5.º — diminuição das anomalias na atribuição de vencimentos.

(Notas extraídas de um curso de Analistas de Funções).

NORMAS DOS EXAMES PROFISSIONAIS PARA PROMOÇÃO DO PESSOAL GRADUADO DE ESTAÇÃO

Para elucidação do pessoal graduado de estação, transcrevem-se dois grupos de pontos escritos (já saídos em exames) sobre as matérias de Segurança da Circulação, Fiscalização e Exploração da Catenária, passando a constituir, cada um destes grupos, as normas a adoptar, de uma maneira geral, nos futuros exames deste pessoal:

A) — Segurança da circulação

I

1 — Na marcha do comboio n.º 12 verificaram-se as seguintes anormalidades:

- a) — Cruzou em Gaia com o comboio n.º 321;
- b) — À hora da partida de Gaia, o Chefe desta estação é avisado de que se encontra um carril partido na via descendente ao Km 330,9, sendo necessário estabelecer o serviço de circulação em via única entre Gaia e Valadares.

Considerando que o carril só foi substituído às 11,00 h e que o comboio n.º 913 circula com 30 minutos

de atraso, descreva as medidas a adoptar por todos os agentes interessados até ao restabelecimento normal do serviço.

Funciona o telefone.

2 — Nas linhas de Exploração Económica, diga as operações a realizar numa estação satélite quando for necessário efectuar ali manobras.

II

1 — Nas linhas electrificadas, descreva os casos principais em que o regime de cantonamento automático deve ser substituído pelo de cantonamento telefónico e as medidas de segurança a tomar pelos agentes interessados, sempre que tal necessidade se verifique.

2 — Diga os principais casos em que se utilizam os petardos e os preceitos a que obedece a sua colocação na linha.

III

Numa estação equipada com Posto eléctrico de sinalização, tipo «Siemens», diga a maneira de proceder nos seguintes casos:

- a) — Para manobrar uma agulha quando se verifique falta de corrente ou avaria no seu motor;
- b) — Para receber um comboio numa linha impedida com material;
- c) — Para estabelecer um itinerário fraccionado de entrada e anulá-lo manualmente em caso de necessidade.

FISCALIZAÇÃO

1 — Se o expedidor de uma remessa pedir a anulação do despacho, esclareça o seguinte:

- a) — Em que caso podemos atender o pedido do expedidor?
- b) — Quais as formalidades a cumprir e operações de contabilidade a efectuar na estação de origem, considerando a remessa em porte pago e o débito já feito?
- c) — Quais as formalidades e operações de contabilidade a efectuar na estação de destino, no caso da escrituração já ali ter seguido?

2 — Diga se é permitido aos passageiros procedentes do estrangeiro com destino a Lisboa ou Porto, retirarem as suas bagagens em estações anteriores e que formalidades há a cumprir nas estações fronteiriças e de destino.

3 — Diga para que destino se devem vender bilhetes com redução, em presença do D. 2 (bónus de 50 % ou 75 %) no qual conste autorização para paragem em estações intermédias.

TAXA DE G. V.

- 4 — Gaia para Pinhão.
1 grade com 2 porcos vivos, 35 Kg.

TAXA DE P. V.

- 5 — Pereiras a Odemira.
33 sacos com azeitonas, 1937 Kg.

EXPLORAÇÃO DA CATENARIA — LE - 1

1 — Sobre as características técnicas das instalações da Catenária, responda:

a) — Como é captada a corrente pelas locomotivas e automotoras eléctricas e como é feito o retorno dessa corrente até às Subestações?

b) — Como se classifica a Catenária e qual a finalidade do seu seccionamento?

c) — O que entende por «zonas neutras» e qual a sua finalidade?

d) — Diga como se designam os troços em que é possível seccionar as Catenárias principais, descrevendo cada um deles.

2 — A manobra de «ligar» e «desligar» os seccionadores obedece a certos preceitos conforme os tipos e as circunstâncias:

a) — Que tipos de seccionadores conhece nas Catenárias secundárias e quais as suas posições normais?

b) — Indique a diferença existente entre a manobra de desligar um seccionador de Catenária principal e a dum seccionador de Catenária secundária.

c) — Em que caso se proíbe terminantemente a manobra de desligar qualquer seccionador?

d) — Diga os tipos de chaves que existem para manobrar os seccionadores e faça referência à sua utilização.

3 — Segundo o critério geral de numeração, explique o significado das designações dos seguintes postes de Catenária:

25-01; 25-02; 25-03 e 25-04.

4 — Sobre os pedidos de corte de corrente nas Catenárias principais, quais os casos que considera urgentes e como deve proceder o agente que verifique a necessidade imperiosa de tais pedidos?

5 — A protecção de um troço de Catenária, transitóriamente sem corrente, exige medidas especiais de protecção:

a) — Por que motivo se devem adoptar tais medidas rigorosas e especiais de protecção?

b) — Descreva os dois tipos característicos de protecção a fazer.

c) — Por quem é assegurada esta protecção?

6 — Explique como reconhece os postes onde estão montados os diferentes seccionadores?

7 — Em que casos se deve empregar a sinalização de paragem de máquinas eléctricas?

8 — Dos cortes de corrente motivados por reparações das Catenárias principais é dado conhecimento a todo o pessoal pela O. S. T.:

a) — Supondo ser o Agente Regulador, como procederia para a execução do corte de corrente?

b) — Como justifica, nos cortes de corrente, as protecções dos sectores ou subsectores das secções elementares onde se vão executar os trabalhos?

B) — *Segurança da circulação*

I

1 — Entre as estações «A» e «B», situadas num troço de linha explorado por cantonamento automático, deu-se uma quebra de engates num comboio de mercadorias que seguia no sentido da estação «B», verificando-se que o material desligado ficou imobilizado a 500 metros das agulhas da estação «A».

Tendo em atenção que no momento em que o chefe da estação «A» teve conhecimento da anormalidade já havia partido da estação anterior um comboio rápido ascendente sem paragem nesta, indique as medidas de segurança a tomar por todos os agentes interessados.

Funciona o telefone.

2 — Nas linhas de Exploração Económica e no caso de interversão de trens, quais são as marchas a atribuir ao comboio que segue excepcionalmente à frente, bem como ao que segue excepcionalmente à retaguarda?

II

1 — Sobre as linhas exploradas por cantonamento automático, responda:

a) — Qual a finalidade dos sinais permissivos, como se distinguem dos principais absolutos e que indicações do Código podem apresentar?

b) — Como se classificam os sinais especiais para a tracção eléctrica e qual a sua finalidade?

III

Posto eléctrico de sinalização, tipo «Jeumont»:

a) — Que operações se realizam no aparelho central para receber um comboio numa linha impedida com material?

b) — Que posições podem ocupar os mantipulos dos sinais e qual a que corresponde ao seu regime normal de funcionamento?

c) — Descreva as condições em que se realizam os diferentes encravamentos existentes neste aparelho.

FISCALIZAÇÃO

1 — O expedidor de uma remessa sobrecarregada com reembolso deseja alterar o quantitativo de 2900\$00 para 3500\$00. Esclareça as formalidades a cumprir tanto na estação de origem como na de destino.

2 — Esclareça as condições em que a Federação dos Vinicultores da Região do Douro (Casa do Douro) está autorizada a efectuar transportes de mercadorias em c/ corrente e que operações de contabilidade há a efectuar.

3 — Diga como procede quando os portadores de requisições em c/ corrente desejarem, por sua conveniência, seguir por via excepcional.

TAXA DE G. V.

4 — Santa Eulália para Assumar.

2 cabras vivas

2 chibos

TAXA DE P. V.

5 — Lisboa (Santo Amaro) para Beja.

4 tubos de ferro, com capacete, com oxigénio comprimido, 292 Kg.

EXPLORAÇÃO DA CATENÁRIA — LE - 1

(Técnica e Segurança da Circulação)

1 — Sobre as características técnicas das instalações da Catenária, responda:

a) — Que tipos de Postos conhece para efeitos de seccionamento da mesma?

b) — Qual a principal diferença existente entre um disjuntor e um interruptor?

2 — Em que casos se deve empregar a sinalização de paragem de máquinas eléctricas?

3 — Os pedidos de corte de corrente podem ter carácter de urgentes ou não urgentes e afectarem as Catenárias principais ou as Catenárias secundárias. Tendo isto em atenção, responda:

a) — Não havendo urgência e tratando-se de um corte de corrente previsto na O. S. T., como deve proceder, obrigatoriamente, o agente que se entende com o P. C. T.?

b) — Qual a actuação necessária no caso de ser forçoso um corte de corrente urgente numa Catenária secundária?

4 — Quando haja necessidade de interditar aparelhos eléctricos que permitem cortar ou restabelecer a corrente (disjuntores, interruptores e seccionadores), indique os diferentes tipos de letreiros que se podem utilizar em cada aparelho.

5 — Por que motivo, nas Instruções da Catenária, se dá importância de relevo aos agentes que têm a responsabilidade de comunicar ao P. C. T. o restabelecimento da corrente?

6 — Manobra de seccionadores manuais:

a) — Antes de efectuar a manobra de «desligar» os seccionadores das Catenárias secundárias, quais os cuidados a ter em vista?

b) — Que tipos de seccionadores conhece nas Catenárias secundárias e qual a posição normal das respectivas alavancas de comando?

c) — Como distingue as chaves que permitem a manobra dos seccionadores que descreveu na alínea anterior?

7 — Protecção de Catenárias sem corrente:

a) — Que entende por protecção «longitudinal» e protecção «transversal»?

b) — Em que casos se utiliza a bandeira vermelha a 200 metros do seccionador?

c) — Diga o que sabe sobre as medidas de protecção a adoptar pelas estações equipadas com aparelhos eléctricos «Siemens» e «Jeumont»?

8 — Para uma coordenação perfeita de tudo o que se relaciona com a Catenária, existe uma nomenclatura própria:

a) — Diga como reconhece as secções elementares seguintes:

1) De Catenárias principais;

2) » » secundárias.

b) — Como são numerados os postes de Catenária?

c) — Como são designados os diferentes seccionadores?

Perguntas e Respostas**Pergunta n.º 2279 / Consulta n.º 448/F** — Peço ser informado se está certa a taxa a seguir indicada: P. V. — Marinha Grande para Alcântara-Mar-Entrepasto.

1 vagão particular O n.º 20917 com gesso calcinado de presa (para estuque), 11 250 Kgs. Carga e descarga pelos donos.

Fornecido e encerado a pedido do expedidor.

Distância, 153 quilómetros.

Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela 8.

Transporte	99\$27 × 11,3 =	1 121\$76
Evoluções e manobras	8\$00 × 11,3 =	90\$40
Registo e aviso de chegada		8\$00
		1 220\$16
Arredondamento		\$84
		1 221\$00
Bónus de utilização de vagão particular	\$40 × 153 =	61\$20
		1 159\$80
Entrepasto 7\$50 × 11,3 =	84\$75	
Arredondamento	\$05	84\$80
Encerado	\$30 × 153 =	45\$90
TOTAL		1 290\$50

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

Distância, 153 quilómetros.

Tarifa especial interna n.º 1 — P. V. — Tabela 8.

Preço de transporte	99\$27 × 11,3 =	1 121\$76
Evoluções e manobras	8\$00 × 11,3 =	90\$40
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
		1 220\$16
Bónus de utilização de vagão particular	\$40 × 153 =	61\$20
		1 158\$96
Entrepasto	7\$50 × 11,3 =	84\$75
Encerado	\$30 × 153 =	45\$90
Arredondamento		\$39
TOTAL		1 290\$00

Esclarece-se o consulente que as importâncias relativas a Entrepastos, encerados, etc., são arredondadas

para o centavo imediatamente superior e a soma total das importâncias a cobrar é arredondada para os múltiplos de 50 ou de 100, conforme o caso.

///

Pergunta n.º 2280 / Consulta n.º 449/F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — De Leiria para Aveiro.

Um vagão com sacos carrasca (casca) de pinho, 9 490 Kgs.

Carga Companhia, descarga donos.

Distância, 136 quilómetros.

Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela 17.

Preço-detalle:

Transporte	$63\text{,}33 \times 9,5 =$	601,764
Manutenção { evoluções e		
manobras	$8\text{,}00 \times 9,5 =$	76,000
carga	$8\text{,}00 \times 9,5 =$	76,000
Registo e aviso de chegada . .		8,000
		761,764
Arredondamento		36
TOTAL		762,000

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

Distância, 136 quilómetros.

Aviso ao Público B. n.º 359

Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — Tabela 18 por 10 000 Kgs.

Preço de detalhe:

Transporte	$59\text{,}28 \times 10 =$	592,80
Manutenção { evoluções e		
manobras	$8\text{,}00 \times 10 =$	80,000
carga	$8\text{,}00 \times 10 =$	80,000
Registo		3,000
Aviso de chegada		5,000
Arredondamento		20
TOTAL		761,000

///

Pergunta n.º 2281 / Consulta n.º 450 / F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Um grupo de 10 trabalhadores apresenta ao revisor bilhete colectivo de 2.ª classe da Tarifa Especial n.º 9-P, de Pinhal Novo a Bairros e declara que segue na mesma classe até Lousal.

Bairros a Lousal, 4 Km.

$$4 \text{ Km} \times 32 = 128 + 22 \text{ (arredond.)} = 150$$

$$150 \times 10 = 1500$$

Importância total a cobrar 1500

Resposta — Está errado.

Os passageiros que forem além do ponto de destino da viagem são considerados, em relação ao percurso excedente, como passageiros sem bilhete.

Bairros a Lousal, 4 Km.

(Mínimo de cobrança, 6 Km)

$$6 \text{ Km} \times 32 = 192 + 8 \text{ (arredond.)} = 200$$

$$20 \% \text{ sobre } 200 = 40 + 10 \text{ (arredond.)} = 50$$

$$200 \times 10 = 2500$$

Total a cobrar 2500

///

Pergunta n.º 2282 / Consulta n.º 451 / F — Peço dizer-me qual a importância a cobrar a um passageiro portador de bilhete de 2.ª classe, da Tarifa Especial n.º 2-C., de Lisboa (Santa Apolónia) a Aveiro, que à partida de Alfaiões é encontrado a viajar em 2.ª classe, no comboio n.º 4 026, dentro do respectivo prazo de validade, e declara ao revisor que segue a Lisboa (Rossio).

Resposta — A importância a cobrar é a seguinte:

Lisboa (Santa Apolónia) a Aveiro.	273 Km
Lisboa (Rossio) " " (Via-Oeste)	297 "
$297 \text{ Km} \times 32 = 9504 + 46 \text{ (arredond.)} =$	9550
$273 \text{ " } \times 32 = 8736 + 14 \text{ " } =$	8750
Diferença	800
20 % sobre 800	160
	960
Arredondamento	40
TOTAL A COBRAR	1000

///

Pergunta n.º 2283 / Consulta n.º 452 / F — Peço ser informado se está certa a taxa a seguir indicada:

G. V. — Messines-Alte para Lisboa (Santa Apolónia) 10 cabazes com fruta fresca 330 Kg.

Distância 360 quilómetros

Tarifa Especial n.º 1 — G. V.

Transporte	$360 \times 40 \times 0,33 =$	4752
Registo		3000
Aviso de chegada		1000
Arredondamento		48
Total		5200

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

Distância 360 quilómetros

Tarifa Especial n.º 1 — G. V., Art.º 3.º, n.º 1 de A.

Preço de transporte	$15000 \times 0,33 =$	4950
Registo		3000
Aviso de chegada		1000
Total		5350

Esclarece-se que o preço previsto no n.º 2 de A do Art.º 3.º não é aplicável nos percursos indicados no n.º 1.

Ferroviários Desportistas

Por J. MATOS SERRAS

ENTRE os muitos indivíduos que, por esse Mundo fora, se dedicam nas horas de ócio à espinhosa e ingrata missão de arbitrar jogos de futebol, encontram-se vários ferroviários. Daí a origem desta crónica, em que falaremos de três valores da arbitragem futebolística — por sinal, cada um de sua nacionalidade.

Começaremos por um português (Marcos dos Santos Lobato). Refira-se, a propósito, que



MARCOS S. LOBATO

outros colegas se alçaram, em tempo, a lugar de destaque nesta ingente tarefa. Por exemplo: Carlos Canuto, chefe de secção na Contabilidade e Finanças; Paulo de Oliveira, auxiliar de escritório no Entroncamento; Nuno de Freitas, subchefe de escritório, em Lisboa; Contente de Sousa, chefe de secção no Entron-



DANIEL MELLET

camento; Libertino Domingues, contramestre na Figueira da Foz; Ribeiro Sanches, chefe de secção, em Lisboa. Ainda em actividade estão, entre outros, Salvador Garcia, escriturário em Lisboa; Mário Mendonça, encarregado de obras no Barreiro e MARCOS DOS SANTOS LOBATO, operário nas oficinas do Material e Tracção, no Barreiro, que esta temporada tem evidenciado as suas qualidades e já dirigiu alguns importantes encontros do Campeonato Nacional da 1.^a Divisão, como Benfica-Porto, Porto-Sporting, Olhanense-Sporting e Lusitano de Évora-Belenenses.

Numa das gravuras que publicamos aparece, com uma bola sob o braço direito, o árbitro DANIEL MELLET, chefe de escritório na 1.^a circunscrição dos caminhos de ferro

AGRADECIMENTO

Dr. João Jaurés Ramos Dias

José Barbosa de Abreu, factor de 1.^a classe da estação de Covas (Linha de Guimarães) torna público o seu profundo reconhecimento ao Ex.^{mo} sr. dr. João Jaurés Ramos Dias, médico especialista da Companhia e Director do Hospital do Trabalho, pelo êxito da operação cirúrgica a que foi submetido e pela forma carinhosa como foi tratado.

Igualmente expressa o seu muito reconhecimento à sr.^a Regente e a todo o pessoal de enfermagem que tantas atenções lhe prestaram.

suíços, em Lausana. Trata-se de um conceituado juiz de campo e ainda recentemente arbitrou, no Estádio Olímpico de Roma, a partida Itália-Rússia, a contar para a Taça das Nações Europeias.

Um dos melhores árbitros transalpinos é o ferroviário ANTÓNIO SBARDELLA, secretário-adjunto no escritório central do «Dopolavoro»



ANTÓNIO SBARDELLA

italiano, em Roma. Nos anos de 1961 e 1962 recebeu o Prémio Imprensa, destinado ao melhor árbitro de cada época. Nos Jogos Desportivos do Mediterrâneo coube-lhe a direcção do prélio internacional Malta-Turquia.



Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Em Novembro último realizou-se na cidade italiana de Florença a III Exposição Internacional dos Ferroviários Filatelistas, na qual participaram 64 expositores dos seguintes países: Alemanha, Áustria, Finlândia, França, Holanda, Itália, Luxemburgo, Suécia, Suíça e Jugoslávia.

Recordamos, a propósito, que o primeiro destes certames teve lugar em França, em Dijon — terra natal do construtor Gustave Eiffel — no ano de 1961. Em 1962 a segunda edição teve por cenário Viena de Áustria.

A IV Exposição será levada a efeito este ano na cidade alemã de Mains, onde nasceu o inventor Gutemberg.

A nossa temática

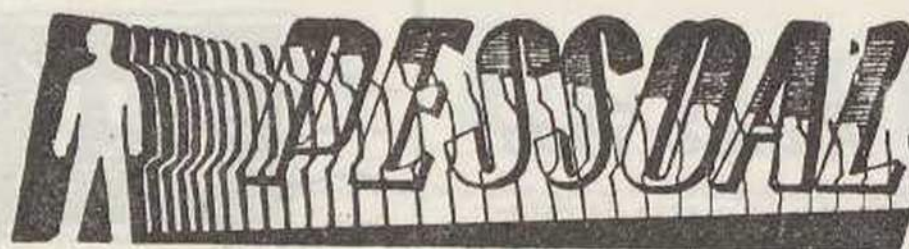
Registamos o aparecimento de mais selos com motivos alusivos ao tema de Caminhos de Ferro.

EGIPTO — Selo comemorativo da Conferência dos Caminhos de Ferro Asiáticos, recentemente efectuada no Cairo.

BRASIL — N.º 747-Yvert. Selo comemorativo do 150.º aniversário do nascimento do Visconde de Mauá, onde se vêem 4 pequenas locomotivas.

VENEZUELA — N.º 692-Yvert. Selo da série comemorativa do centenário do Ministério do Fomento, apresentando uma composição ferroviária.





PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Janeiro último:

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, António Correia Sequeira, Francisco Pires Martins, Joaquim Mendes, Afonso Pereira Lopes e José de Oliveira.

A Agulheiros de 1.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, Mário Valentim Luis, Alberto José Vidal, Laurentino das Dores Caleiras, António Baleiras dos Santos, Manuel Mestre dos Santos, Manuel Pedro de Sousa e António Vitorino Lopes.

A Agulheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, João Bispo, José Barradas, Manuel Marques e Manuel Pereira Mascarenhas.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — o Operário de 4.ª classe, Manuel António Pereira Lemos e o Operário eventual, José da Conceição Chambel.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B, de telecomunicações e sinalização — os Operários de 3.ª classe, João Filipe da Silva Júnior, Narciso de Matos Machado e Renato Pinho.

A Operários de 3.ª classe, Grupo B, de telecomunicações e sinalização — os Operários de 4.ª classe, Álvaro Ferreira Gonçalves, Joaquim Machado da Silva e Álvaro Francisco Serralheiro.

A Operários de 4.ª classe, Grupo B, de telecomunicações e sinalização — os Operários eventuais, Honorato João de Carvalho Rodrigues, Manuel da Conceição Silva, Domingos Pinto da Silva e José Anastácio.

Operários de 4.ª classe — Passagem ao Grupo A, Virgílio Vaz Serra Feliciano, Vítor Manuel de Abreu Capão e Dionísio Soares Ferreira Alexandre.

A Capatazes de manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Agostinho Moreira e Joaquim Gomes Jerónimo; e o Servente de 2.ª classe, Manuel Faria de Carvalho.

A Contramestres de 1.ª classe, Grupo B, das oficinas de tracção — os de 2.ª classe, Francisco Rafael Gomes, Manuel Correia da Costa e João Luís Nogueira.

A Contramestres de 2.ª classe, Grupo B, das oficinas de tracção — os Chefes de brigada, Abel Tavares, João Amaral, Ernesto Oliveira Lúcio, Alberto Duarte Graça e Alfredo José A. Ramalho.

A Chefes de brigada, Grupo B, das oficinas de tracção — os Operários de 1.ª classe, João Semedo do Rosário, Elísio Cotafo Condeço e Manuel Barros Júnior; e os operários de 2.ª classe, Joaquim Costa Vital, Diamantino Lopes Timóteo, Júlio Marcelino Martins, Eduardo da Silva Correia e Joaquim Duarte.

A Operários de 1.ª classe, Grupo B, das oficinas de tracção — os Operários de 2.ª classe, José Pinheiro Rodrigues, Alexandre Monteiro, Belarmino Ferreira Silva, Manuel Luis, João Rodrigues Alves, Augusto Parreira de Góis, Vasco Ferreira da Cunha, Carlos Dias Ferreira Júnior, José João de Assunção, Manuel Francisco, Eduardo Jesus da Silva, Manuel Alves, José de Sousa, Raul Mateus Ferreira, João de Oliveira Lourenço, Marcos dos Santos Lobato, Romualdo Gomes, Manuel Martins, Raul Moreira, Fernando Domingos, Vasco dos Santos Tomé, João Nunes Paulo, Manuel Nascimento Lopes, José Lince Gameiro, Manuel da Costa, Luís Duarte Azevedo, Luís Faustino Nogueira, Manuel dos Santos Valério, Domingos Coelho Gomes, Joaquim Guardado, Joaquim B. Constantino, Artur Francisco Correia, João Gaspar de L. Amorim, Carlos Santos, Armando Pinto e António Marques.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B, das oficinas de tracção — os Operários de 3.ª classe, João Pereira Monteiro, David Figueiredo, Manuel Marte, Joaquim Marques Asseiceiro, Francisco Pereira Beja, José Oliveira Leonardo, António José Barbosa, Agostinho Carmo do Couto, Virgílio Pereira Loureiro, José Nunes Camarão, Joaquim Rodrigues da Costa, João Ribeiro David, António Gomes, Valentim da Silva Cardoso, António Cândido da Cunha, José Manuel Gomes, Alexandre Baptista, António Cunha Cerqueira, Franklin Tavares Rodrigues, Francisco Peres Galvão, Noé de Matos Amaro, Arnaldo Nogueira Tomaz, António Abelho Pereira, Artur Nunes Viegas, António da Rosa Felício, Emilio Morais da Silva, Henrique Godinho Teixeira, António Mealha, Silvério Francisco da Silva, Hernâni dos Santos Ferreira, Joaquim Carvalhais Moreira, Vertssimo Monteiro, António Artur Candeias, Vítor Rodrigues, Elpidio Rodrigues Correia, João Nunes, Delfim de Madureira, António Santos da Luz, João dos Santos, Carlos

Santos Barruncho, António Joaquim Pereira, Francisco Lopes, Florival Joaquim Rebocho, José Andrade Gruz, Abel da Silva, Alfredo da Silva Mota, Manuel Duarte Riscado, José Rodrigues, Luís Francisco, Luís Lopes, Manuel Marques Ferreira, Manuel Martins Maia, António Ferreira Domingos, Luís Teodoro J. Antunes, Francisco Ribeiro, João dos Santos, António Maria da Silva, António Marques, Elísio Rodrigues Mendes, João Marques Quinas, Manuel Luís, José do Rosário Gouveia, Adriano Martins, Gonçalo dos Santos, José Maria Saragoila, Fernando Nunes Cardoso, Manuel Picão, Alberto Rodrigues Ventura, Fernando Constantino Simões, Vitorino Luís Pereira e José António Abreu.

A Operários de 3.ª classe, Grupo B, das oficinas de tracção — os Operários de 4.ª classe, Carlos Miranda Araújo, José de Magalhães, Álvaro de Jesus G. Pereira, José Alves dos Reis, Augusto Albano Soares, Augusto Barbosa Araújo, Manuel Gonçalves de Azevedo, João Ferreira da Silva, José Jorge Petinga, António Calado Farinha, Vítor Augusto da Silva, Augusto Parreira Raposo, Serafim Miguel Ramos, Manuel E. Maia Rito, Joaquim Guerreiro, António Marques Lourenço, Jaime Anjos B. Carrapeta, José Joaquim Bandeira, José Luís F. Belanciano, José Coelho V. Paixão, Adriano Ramos Branco, Gilberto Vaz Cardoso, José Colaço Teixeira, José Zeferino Fernandes, José Francisco dos Santos, António Carrasco Alfaite, Bento Dionísio Rosa, Adelino Vaz Ribeiro, Manuel Fernandes Bragadeste, Carlos Alberto Fernandes, António Mirão Ferreira, José Filipe Safaneta, António Francisco Rodrigues, Pedro António Maia, Joaquim Ribeiro, João António P. Varandas, Fernando Duarte, Carlos Casimiro de Almeida, José Augusto Nunes, Norberto Moura A. Calado, João Maximino Redinha, Lourenço Mendes da Silva, João Silvestre, Manuel Pinto da Silva, Francisco Costa Lopes, António Marques Matoso, António Rosa Gameiro, Antbal de J. Oliveira Jorge, Manuel Agante, António de Freitas, Luís dos Reis, João Afonso, Álvaro Oliveira Ferreira, Sebastião T. M. Branquinho, Leonardo Nunes, Joaquim Maria Ferreira Noro, José Nascimento dos Santos, José da Silva Tavares, José Agostinho, José Joaquim Galante, Ismael de Matos Rosendo, Zeferino Paiva Gonçalves, Amílcar Correia Esteves, Francisco Rodrigues Freire, Eduardo Lopes, João Gonçalves Júnior, Artur Marques do Adro, José Soares Marques, Joaquim Coelho, José Gonçalves Tomaz, Carlos Coimbra Caixinha, Augusto Lopes, José Pinto, José Calado Alves, Joaquim Franco, António Martins, Gabriel da Silva Pereira, Manuel Antunes Oliveira, Augusto Rodrigues Ermitão, Francisco dos Reis, Jesutno de Freitas, Alberto de Sousa, Armando de Sousa Medeiros e Diamantino de Freitas.

A Operários de 4.ª classe, Grupo B, das oficinas de tracção — os Aprendizes, Manuel Alexandre R. Maia, Manuel Alegria Neves, Vítor Manuel Silva Graça, Alberto da Silva Rebelo, João Marques Alves Arega, António da Silva T. Freire, Arnaldo Ramos Abreu Vital, António Sousa Magalhães, Valdemar Henrique R. Silva, Alberto Jesus Silva Motas, Fernando Alves Gralha, José Fernando M. Jorge, José António da C. Cabrita, Germano António S. Cruz, João Manuel M. Rafael, Manuel dos Santos Dias, Ângelo José M. Carvalho, Eusébio Joaquim Oliveira Braz, Jorge Rodrigues Milheiro, Arnaldo António Passos, José Fernando Pires Brito, Francisco Belo Capão, Vítor Manuel Silva Condeço, Manuel Jorge Rosa de Sousa, Adriano João Martins Alves, Manuel Rodrigues dos Reis, Álvaro Augusto Tojal, Eduardo Nunes Faria, Armando Guerra Moreira, Eduardo Fernandes A. Ribeiro, José Casimiro G. Lourenço, João António Paiva Geraldo, António José Caetano Silva, Joaquim Inácio Gião, Francisco Neves Maia, Álvaro Moreira da Silva, Francisco Monraia G. Saboga, João Manuel Cerqueira Duarte, Mário Pereira Novais, António Gameiro Lopes, Luís Gaspar da Silva, António Guerreiro Xavier, António Rodrigues Gonçalves, José Manuel Vieira Rocha, António José Ferreira Martins, Aurélio Conceição Henriques, António da Costa Silva, Fernando Silva Reforço, Valdemar Martins da Costa, Fernando Monteiro Pereira, José Manuel Pires S. Motas, António João Carretas Mantas, Armando Santana Graça, Abílio Peixoto da Silva, José António Fitas Nunes, António Moreira da Rocha, Fernando de Sousa Monteiro, Agostinho F. Moreira Pedroso, José Maria de A. P. Ribeiro, Joaquim Pereira da Silva, Agostinho Joaquim Mesquita, Constantino Lopes dos Santos, José Luís Rodelo Parreira, Manuel Franco Roque, José Augusto T. da Silva, José Garcia de Freitas, Augusto Cândido M. Ribeiro, Valentim Alexandre M. Queiroz, Manuel Sabino Rodrigues Lopes, José da Rocha Rodrigues, José António G. do Castelo, Gustavo Fernando C. Baptista, Francisco Nogueira R. Ermitão, António Joaquim S. Barbosa, Mário Vitorino C. Enguiça, Júlio Augusto Ribeiro da Silva, José Maria Lopes Ferreira, António Ferreira Pedro e Fernando de Oliveira; e os Operários eventuais, António Francisco S. Lopes, António José da V. Crave, Olímpio do Alpendre Cordeiro, José dos Santos Oliveira, Frederico João Lopes, José Pedro Júnior, César da Silva Mendes, Augusto de Oliveira Santos, António Virgínio Galvão, Ercílio Castelhana Monteiro, António Oliveira Rodrigues, Fernando Manuel M. Gameiro, Armindo António S. Rainho, Ildio Sousa Adónis, António Silva Tavares, Augusto de Araújo Machado, José Mário C. G. Mariano e Miguel Duarte Miranda.

Contramestres de 1.ª classe, das oficinas de tracção — passagem ao Grupo A, de João São Pedro Lopes e Luís António Coelho.

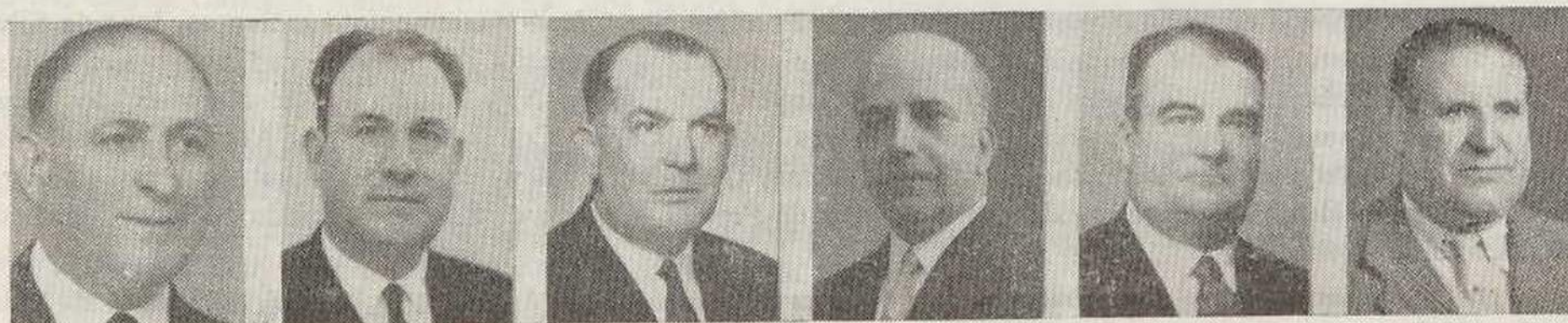
Contramestres de 2.ª classe, das oficinas de tracção — passagem ao Grupo A, de Alexandre Melo de Almeida, Manuel Joaquim de Jesus Correia e João Moitas Diniz.

Chefes de brigada, das oficinas de tracção — passagem ao Grupo A, de Fernando da Silva Freitas, Armindo Ferreira Mendes, Henrique José A. Evans, José Rodrigues Cavaco, Manuel Matos Mendes, Manuel Filipe Sousa Faria, João Ferreira Agostinho, Aurindo Marques dos Santos, Carlos Augusto Xavier, António Maria Marques, José Pereira da Cunha, Quintino Alves Venâncio e Joaquim António S. Ladeiras.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — *Manuel das Neves Periquito*, agente técnico de engenharia de 1.^a cl.; *Lourenço Trindade Piedade*, adido técnico de 3.^a cl.; *José Rosa Guerreiro*, contramestre de 2.^a cl.; *Francisco Sanches Lopes*, chefe de cantão de telecomunicações de 1.^a cl.; *Jorge Barata Salgueiro Júnior*, chefe de secção e *Camilo José Farias*, chefe de estação de 2.^a cl.



Da esquerda para a direita: — *Fernando Pinto Martinho*, *António Pinto Tomás Júnior* e *Manuel Serrano*, chefes de estação de 2.^a cl.; *Sesinando Osório da Fonseca*, verificador de receitas; *José Francisco Alves de Moura* e *Domingos Alberto Bacelar Pinto*, chefes de estação de 3.^a cl.



Da esquerda para a direita: — *Adriano Ferreira das Neves* e *Camilo de Sousa Reis*, chefes de estação de 3.^a cl.; *Joaquim Ramos* e *Antonino Carvalho*, condutores principais; *José Serra*, escriturário de 3.^a cl. e *Luís dos Santos Seródio*, operário de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — *Luís Ramos de Almeida*, contínuo de 1.^a cl.; *João Siva Rebelo*, agulheiro de 2.^a cl.; *Guilherme Ribeiro da Fonseca*, *Manuel Joaquim Gregório* e *Joaquim Urbano*, serventes de 1.^a cl. e *Armando Luís*, servente de 2.^a cl.