

Baletim da C.D.



NÚMERO 425

NOVEMBRO DE 1964

Boletim da

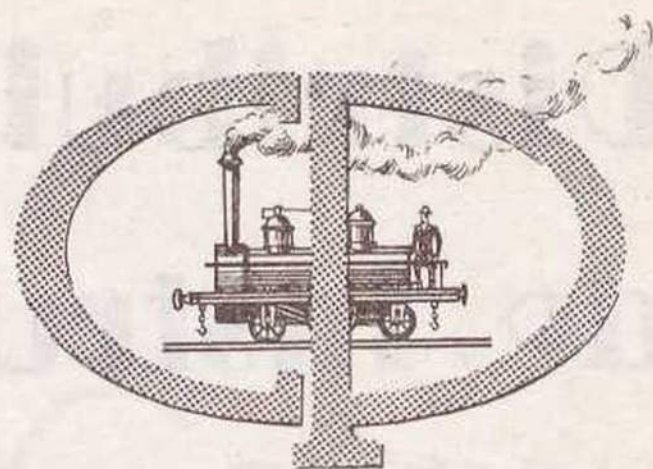
PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 425 • NOVEMBRO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

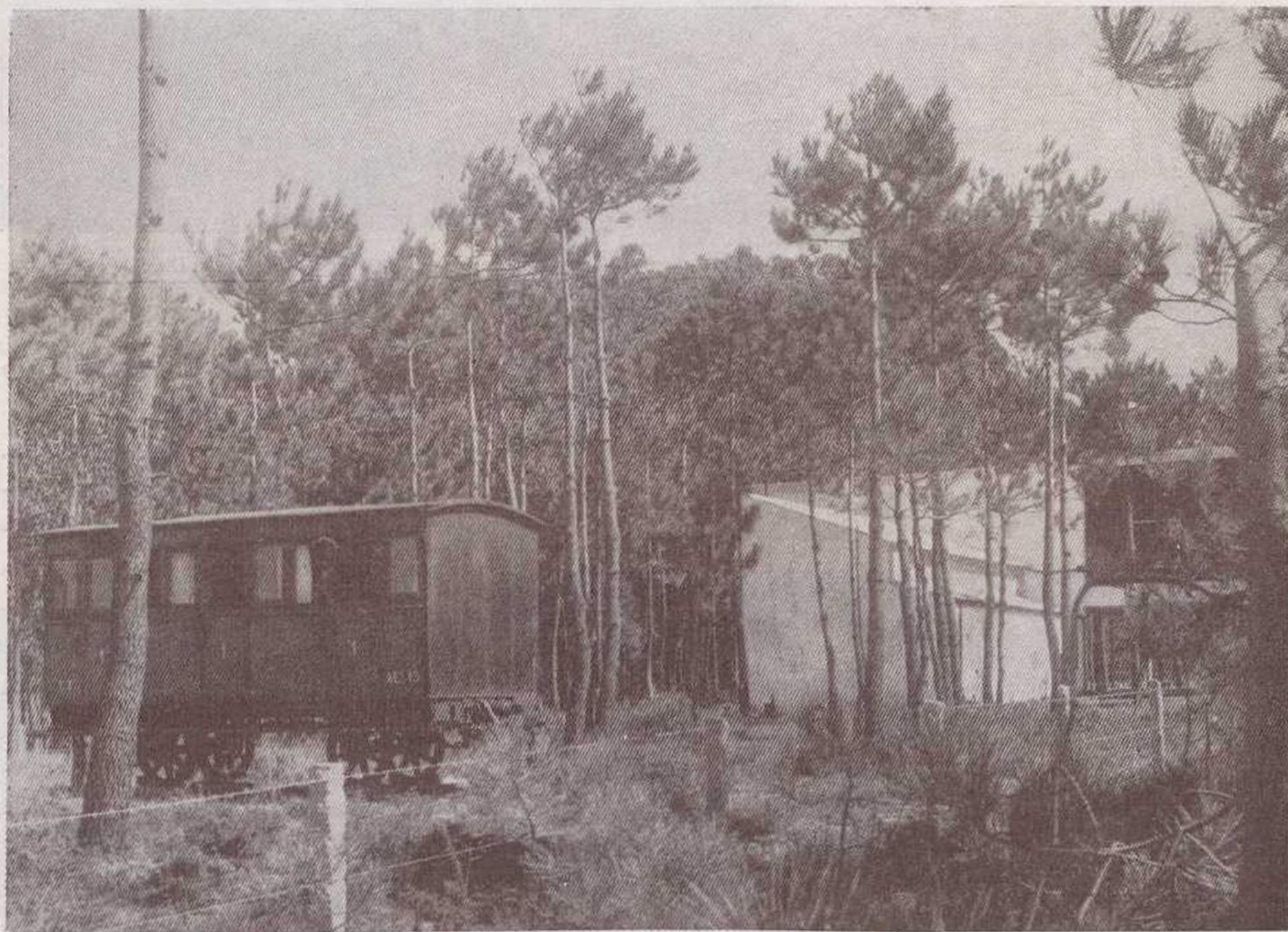
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO



PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A «CARRUAGEM-CAMPING» DE VALADARES



Nos subúrbios do Porto, em pleno pinhal da Madalena, junto à praia de Valadares onde a Companhia instalou uma Colónia de Férias para os filhos dos seus servidores, vê-se uma antiga carruagem de 1.ª classe — a AE 13, construída na Bélgica em 1883, que circulava na linha de Guimarães. A velha carruagem foi vendida como sucata ao conhecido pintor Jaime Isidoro que a destinou (perto de um pavilhão seu, funcionando como mansão artística de verão), numa iniciativa curiosa e interessante, a local de repouso de pintores d'arte, de modestos recursos, em estágio naquele centro, graciosamente denominado «Cinderela».

A singular «carruagem-camping», com 3 compartimentos para abrigo simultâneo de 6 pessoas, vai ser convenientemente decorada e adaptada ao gosto de artistas de talento.

Parabéns a Jaime Isidoro — que tem distinguido o caminho de ferro com valiosas produções — por esta simpática e altruista iniciativa, de cunho vincadamente ferroviário.

Distribuição de prémios de Instrução Profissional

COM a presença do Director-Geral da Companhia, sr. eng. Roberto de Espregueira Mendes, realizou-se no passado dia 14 de Outubro, pelas 16 horas, na sala de Conferências dos Serviços Centrais, em Santa Apolónia, a distribuição de prémios de Instrução Profissional ao pessoal de estação e de revisão de bilhetes a que se refere a Instrução n.º 2562.

Na sessão estavam presentes os srs. eng. Júlio dos Santos, prof. André Navarro, Luís Andrade Gil e dr. Élio Cardoso.

Foram apenas dois os agentes premiados: — Hilário Baptista Marrucho, chefe de estação de 3.ª classe, em Campanhã — *Diploma de Mérito* —, Luís Pinheiro de Castro, revisor de 3.ª classe, em Campanhã — *Diploma de Mérito*.



O eng. Espregueira Mendes entregando o diploma de prémio ao chefe de estação de 3.ª classe, Hilário Baptista Marrucho, de Campanhã

O primeiro destes agentes foi classificado com 15,2 valores; o segundo, com 14 valores.

Antes da entrega dos prémios em referência, o Director-Geral em breves mas expressivas palavras manifestou a sua viva satisfação em felicitar pessoalmente os agentes distinguidos que ao alcançarem tão excelentes classificações honram a profissão e a Empresa que servem.

O sr. eng. Espregueira Mendes ao referir-se ao interesse que os concorrentes demonstraram pela sua valorização profissional, acrescentou que só pelo trabalho profícuo e voluntarioso de cada ferroviário poderá a Empresa progredir e elevar a sua capacidade produtiva, vencendo assim, com eficiência, as etapas de modernização que se impõem e que superiormente têm vindo a ser preconizadas.



Os agentes distinguidos, com o Director-Geral da Companhia e outros funcionários superiores presentes à sessão

Impressões de VIAGEM

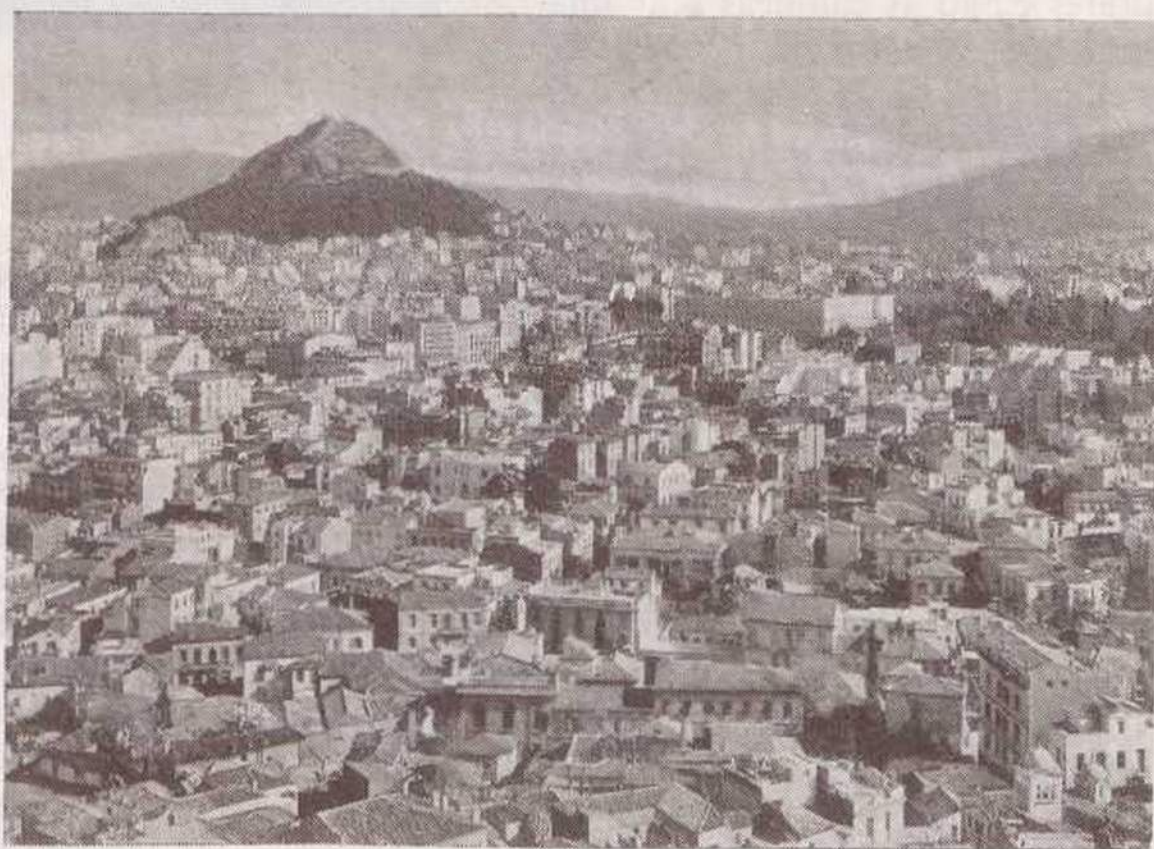


A CAPITAL DA GRÉCIA

POR ARMINDA GONÇALVES

DEPOIS de passar pela grandiosidade da paisagem solene que nos diz ter nascido do caos e ter sido criada para servir os deuses que a fizeram aparecer, a minha entrada em Atenas causou-me uma sensação insólita. É certo, foi só em presença dum bairro pobre, de pequenas e modestas casas — subúrbio da que foi a maravilhosa capital do mundo antigo.

Desvaneceu-se, porém, essa impressão ao contacto seguinte com uma cidade que é dos nossos dias. Actualmente, sem ter a grandeza de algumas capitais doutros países economicamente mais válidos, Atenas é uma cidade em franco progresso e muitas das suas construções antiquadas e sem história foram substituídas por construções de estilo moderno, semelhantes a



A velha cidade e o mirante Lycabettus, hoje colina de S. Jorge, donde se alcança uma vista maravilhosa de Atenas e do Pireu



Sobre o rochedo da Acrópole, que nenhuma pessoa sensível pode olhar sem emoção, vêem-se os Propileus, o Parthénon e o Erechthéion

outras que encontramos por toda a parte.

É uma cidade simpática, acolhedora e alegre. Como o seu clima é quente e seco — curioso, os homens seja qual for a sua categoria andam sempre em mangas de camisa — faz-se muita vida nocturna ao ar livre, mesmo nos mais variados espectáculos. Assisti num recinto totalmente aberto, a danças e cantos folclóricos das várias regiões do país. Trajos diferentes, uns mais vistosos do que outros, danças diferentes, canções diferentes em que parece haver muito de inspiração oriental e mesmo árabe (não esqueçamos que a Grécia é uma porta de comunicação do Ocidente com o Oriente e conheceu domínio de vá-

rios países, sobretudo da Turquia) dão-nos uma sugestão das tradições, dos costumes e das artes populares.

Atenas tem bonitas praças, jardins e parques e ruas largas e rectilíneas a par de ruas estreitas e irregulares localizadas em redor da Acrópole, como em Lisboa as ruas que rodeiam o Castelo. Muitas das suas igrejas, de culto ortodoxo, são de estilo bizantino. Assisti a parte dum ritual na Catedral, que estava já a ser ornamentada para a cerimónia do casamento do rei Constantino com a princesa Ana Maria, da Dinamarca.

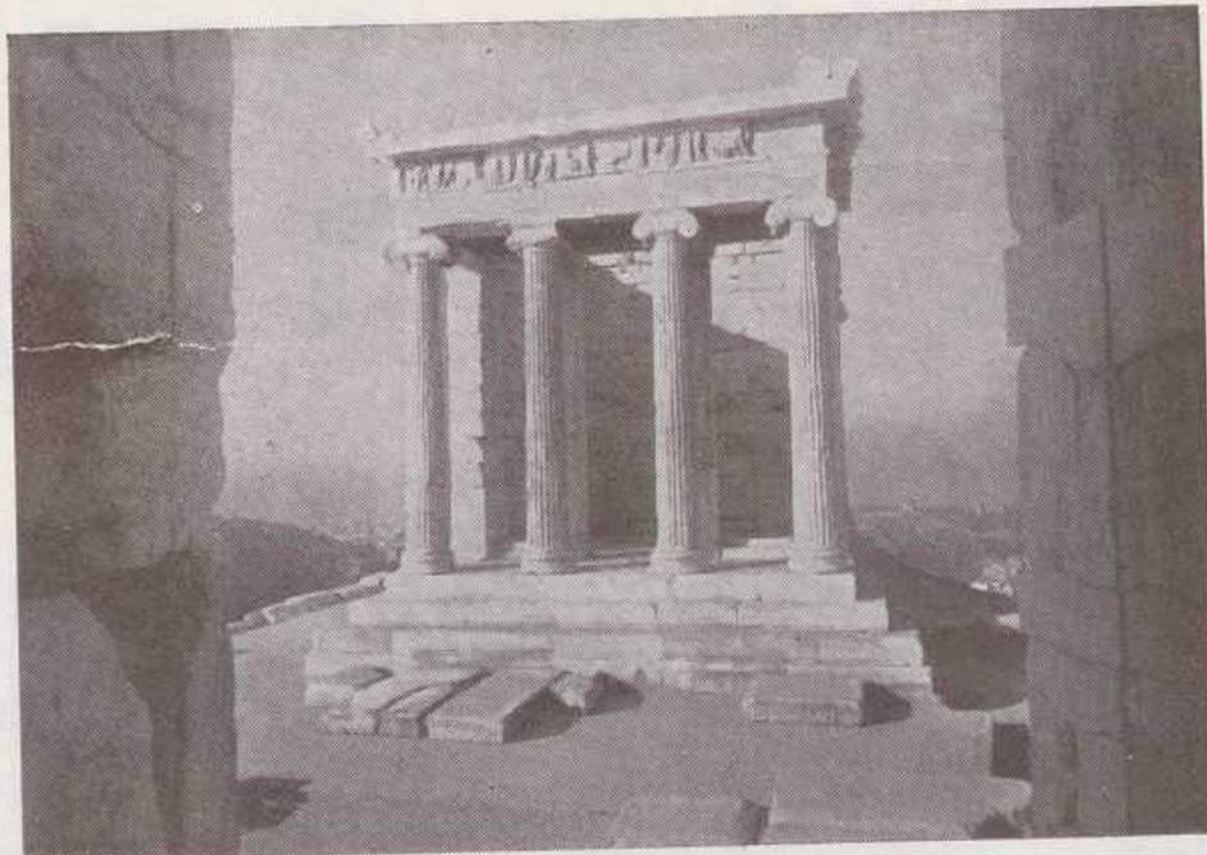
As igrejas ortodoxas não têm altares como as católicas e as imagens que as adornam (ícones) são pintadas. Nelas não existem as figuras sagradas esculpidas mas somente pintadas ou representadas em mosaicos. É esplendorosa a liturgia ortodoxa.

Um grande estádio foi construído nos fins do século passado para competições olímpicas.

Subi a um ponto alto, uma colina arborizada, situada defronte da Acrópole, onde há ruínas evocadoras do passado e um monumento a Filópapos. Alcança-se dali uma linda vista de Atenas e da cidade do Pireu.

Dizem que as duas cidades, quase ligadas entre si — o único ramo metropolitano existente liga Atenas ao Pireu —, contam uma população de quase dois milhões. Há, decerto, exagero neste número, embora grandes multidões encham as ruas e as anime um movimento intenso de carros.

Seja como for, Atenas é grandiosa. É a capital da Ática e cidade principal da antiga Grécia, célebre entre as mais célebres, guardando em si mesma



As Cariátides, admirável pórtico do Erechthéion que é uma obra-prima da arquitectura jónica

o intenso e prodigioso brilho que lhe legaram os ilustres gregos de outrora. Faz-nos lembrar os deuses, os mitos, os heróis. E os filósofos, cujos sistemas os homens de agora ainda citam para nos mostrarem ideias suas; e os poetas que nos contam as extraordinárias aventuras dos deuses que combatiam como os heróis (a Odisseia e a Ilíada, poemas escritos entre o século IX e o século VII A. C., são os mais antigos documentos da civilização helénica); autores, cujas tragédias representadas nos teatros epocais, resistiram ao tempo (por isso eternas) e nos relatam os episódios mais dramáticos duma história fascinante.

Diante dos meus olhos no sagrado rochedo da Acrópole, estão os templos: o Parthénon, de mármore pentélico, dedicado a Atena Parthenos, deusa da Sabedoria, decorado por Fídias, em cujos frisos

se representa a procissão das Panateneias. O Erechthéion, dedicado a Erechthée, rei lendário de Atenas, que é uma obra-prima da arquitectura jónica com o célebre pórtico das Cariátides. Os Propileus, pórtico da Acrópole, outra maravilha de mármore pentélico, edificado por Mnesicles (437-433 A. C.). E o templo de Atena Mike. E restos de túmulos, de palácios e de santuários.

No sopé do rochedo ficam os teatros de Dionisos e de Herodes Ático, o santuário de Esculápio, mais pórticos e ruínas.

Mais além é o Ágora romano e o Ágora antigo donde os atenienses subiam à Acrópole descalços e coroados levando apenas um manto.

É, enfim, toda uma época maravilhosa que ressurgue, deliciosamente, diante dos olhos atónitos e do espírito emocionado.



Acrópole de Atenas: o templo de Atena Mike

PONTE DO COINA

(Quilómetro 2,460 — Ramal do Seixal)

Acidente ocorrido em Maio de 1964

POR ÓSCAR AMORIM

ENGENHEIRO-CHEFE DO SERVIÇO DAS OBRAS METÁLICAS

A ponte do Coina é formada por 5 tramos, com os seguintes vãos :

- 1.º — 15,35
- 2.º — 65,50
- 3.º — 14,60 (levadiço)
- 4.º — 65,50
- 5.º — 42,80

203,75 m de extensão total

Em 1 de Maio do corrente ano, o tramo levadiço sofreu um embate do navio «Ricardo Manuel», que era rebocado pelos barcos «Gazela» e «Etral». Desse embate resultaram graves avarias para a estrutura da ponte, e o arranque do tramo levadiço que se encontrava na posição de aberto.

Houve necessidade de suspender as circulações ferroviárias no ramal do Seixal e para as fluviais, estabelecer a proibição de passagem sob o referido tramo. De facto, estando aquele tramo desarticulado e apenas suspenso por uma corrente *Galle* do sistema elevatório, oferecia grande perigo para a navegação.

*
* *

O acidente teve grande repercussão, por afectar os transportes normais entre zonas de grande densidade populacional e fortemente industrializadas.

A imprensa diária referindo-se largamente a ele, dizia :

«Um navio derrubou o tramo levadiço da ponte sobre o Coina, facto que originou a total paralização do tráfego ferroviário na linha do Seixal.

Crê-se que os trabalhos de reparação se prolongarão cerca de três meses.

(Há 28 anos registou-se idêntico desastre tendo então os trabalhos demorado quatro meses)».



Posição em que ficou o tramo levadiço após o embate. Notar o empenamento do tabuleiro e a corrente *Galle* por que ficou suspenso

*
* *

Devido às condições já expostas, havia urgência premente em retirar o tramo levadiço da sua perigosa posição. Nesse mesmo dia estabeleceu-se contacto com a A. G. P. L., programando-se o trabalho da sua retirada com auxílio da cábreia «Eng. Manuel Espregueira».

Esse trabalho realizou-se na manhã de 3, data

em que foi levantada a proibição da passagem de barcos pelo vão central.

Retirado o tramo, procedeu-se então a uma minuciosa inspecção avaliando as avarias, e decidindo das peças a substituir e a reparar.

*
* *
*

Entretanto o tráfego de passageiros e pequena mercadoria passava a ser assegurado pelas Divisões de Exploração e do Material e Tracção, utilizando barcos motores.



Outro aspecto da posição do tramo levadiço após o embate. Notar o sinal (bandeira) interditando a passagem dos barcos

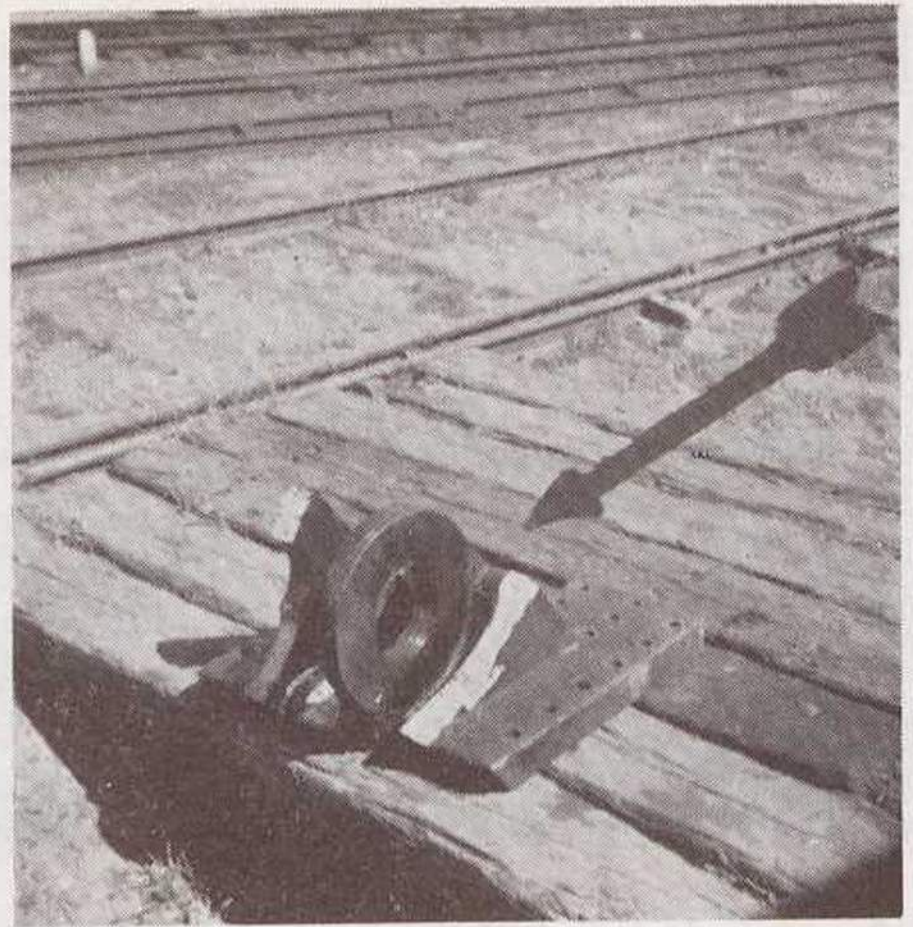
As avarias verificadas podem-se classificar em *directas e indirectas*.

Directas: as resultantes do embate do barco no tramo levadiço.

Indirectas: as provocadas pela desarticulação daquele tramo, que na queda atingiu o 2.º, deslocando ainda o contrapeso; o que provocou acentuadas deformações no caminho de rolamento.

Houve que substituir integralmente algumas peças, como:

— cantoneiras gerais, direita e esquerda, do banzo inferior das vigas do tramo levadiço;



Charneira partida — peça em aço vazado com características determinadas

- troço superior das cantoneiras da torre de elevação;
- chapas de entrega do tramo levadiço;
- montantes do reforço da chapa de entrega do tramo levadiço;
- charneiras de suspensão do tramo levadiço;



Transporte do tramo levadiço com a cábrea «Eng. Manuel Espregueira», da A. G. P. L.

- charneiras e cavilhão do tramo levadiço ;
- carreto em aço vazado e meia união em ferro fundido do veio de transmissão do movimento do tramo levadiço ;
- desempenos e substituição de cantoneiras e banzos das vigas principais do 2.º tramo e 8.ª carlinga deste tramo ;
- correntes *Galle* para a elevação ;
- caminhos de rolamento do contrapeso ;
- etc. ...

Na Oficina de Ovar do Serviço de Obras Metálicas foi fabricado material com o peso de cerca de 2100 kg destinado às substituições.

Na C. U. F. fabricaram-se as peças em aço vazado, de características determinadas, com o peso aproximado de 800 kg.

O 3.º Grupo Oficinal do Material e Tracção fabricou uma série de cavilhas de aço.



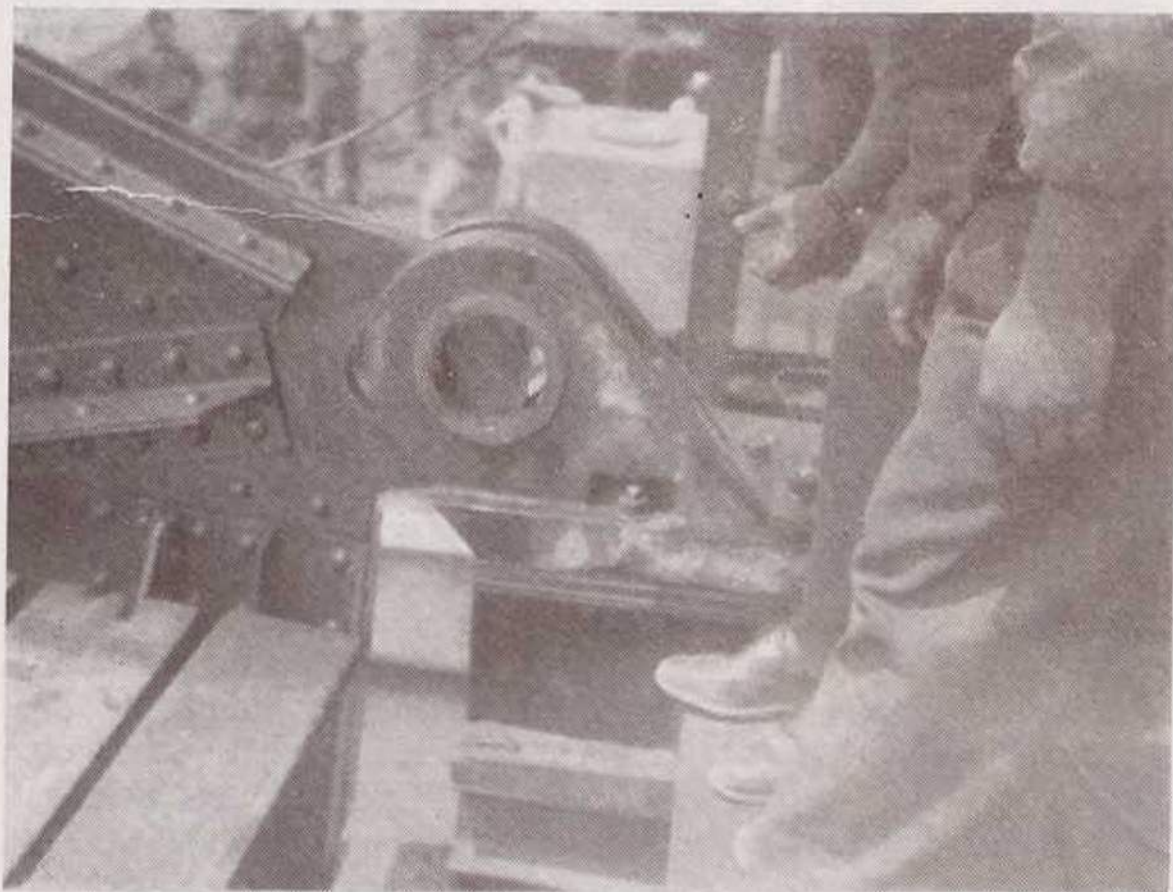
Montagem do tramo após a reparação

Das decisões tomadas resultou o cumprimento do plano de trabalho preestabelecido, tendo sido de fundamental importância o interesse e o espírito de boa cooperação em todos encontrada.

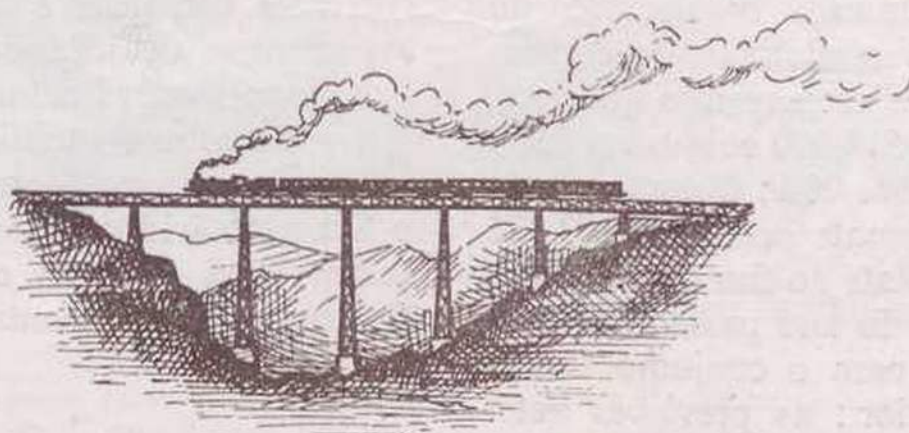
De acordo com esse plano o tramo pôde ser montado com auxílio da mesma cábrea, em 26 daquele mês ; restabelecendo-se as circulações ferroviárias no dia seguinte — 27 — a partir das 10 h e 30 m, visto a restante estrutura estar já reparada.

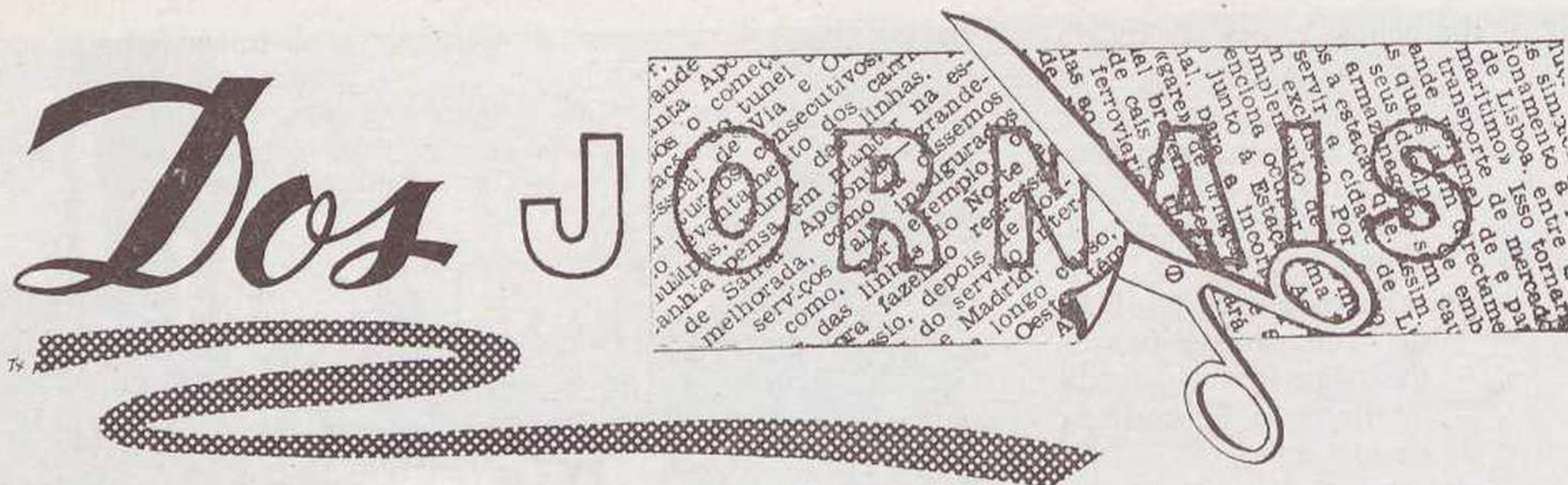
Eram decorridas apenas três semanas, sobre a data do acidente.

— Como já dissemos, da colaboração e coordenação dos esforços de todos dependeu este êxito, mas seja-nos permitido aqui destacar — o pessoal operário que trabalhou, sem beneficiar de folgas, durante três semanas sempre com o mesmo entusiasmo e dedicação, e ainda, por serem entidades estranhas à C. P., a Administração-Geral do Porto de Lisboa e a Companhia União Fabril, de quem recebemos todas as atenções, tornando-se assim credoras dos nossos melhores agradecimentos.



Montagem do tramo — «pormenor da charneira»





DIRECTRIZ

Não deixa de ter significado assinalável o Congresso Nacional de Turismo, inaugurado solenemente, sob a égide veneranda do Chefe do Estado. Portugal assoma ao proscénio mundial do turismo, com passo firme, fazendo primeiro o reconhecimento do terreno a percorrer, tal como aconselha a boa táctica militar. Pisadas seguras e bem calculadas, nelas residirá boa parte do sucesso.

Hemos de convir que o Dr. Paulo Rodrigues se revelou, como Subsecretário de Estado para a Informação e Turismo, uma personalidade devidamente calibrada. Fala pouco, mas fala bem e certo. E age com segurança e coragem. A sua comunicação ao Conselho Nacional de Turismo, no começo deste ano, constituiu excelente estudo da conjuntura e das possibilidades. Este discurso de abertura do Congresso Nacional de Turismo prima pela justeza e pelo acerto das asserções.

Ultrapassámos a fase do «turismo de campari» — afirmou o Subsecretário de Estado, assinalando amavelmente ideias expressas nesta secção de «A Voz». O turismo é fenómeno de carácter e projecção nacionais, e é segundo a conjuntura nacional que teremos de o encarar, em perfeita conjugação das partes (regiões) com o todo (nacional). Estão feitos estudos de base sobre o desenvolvimento turístico do País, rentabilidade hoteleira, tendências do mercado, remodelação de serviços...

Os números que ilustraram o discurso do Dr. Paulo Rodrigues são verdadeiramente concludentes. O número de turistas estrangeiros que fora, na Metrópole, em 1963, de 514 000 subiu, em 1964 e até ao fim de Agosto, a 681 000; durante o mês de Setembro e só no Continente entraram 103 225 turistas; a taxa de aumento até ao fim de Setembro em relação a igual período do ano passado é, para o Continente, de 74 % e, para o conjunto Continente e Ilhas, ainda superior; as previsões ante-

riores foram excedidas e o número total do ano corrente deve ser da ordem dos 850 000.

O Subsecretário de Estado citou outros números, deveras eloquentes: «Enquanto as receitas do turismo aumentaram, no último decénio, cerca de 380 %, o crescimento total da venda de bens e produtos não excede 95 %, e as previsões conduzem a admitir que o crescimento das receitas do turismo deve atingir ritmo superior ao das restantes exportações de bens e serviços. O montante das receitas derivadas do turismo que fora, em 1962, de 1450 mil contos, atingiu, em 1963, 2142 mil contos. A comparação dos valores correspondentes ao primeiro semestre de 1963 com os números provisórios, apurados quanto a igual período deste ano, permite admitir que as receitas turísticas ultrapassem, em 1964, os 3200 mil contos».

Deveras convincentes foram as palavras e os números apresentados para justificar o turismo de qualidade em Portugal. Há muito boa gente que se deslumbra com a multidão, com a quantidade de estrangeiros entrados. Mas é bem mais importante o que representa, em dinheiro, cada um desses turistas. Pois a receita média do turista orçou, no ano de 1962, por 123 dólares, em Portugal, enquanto fora apenas de 104 na Itália, de 32 na Jugoslávia e de 67 na Espanha! Com razão afirmou o Dr. Paulo Rodrigues: «Esta simples verificação aconselha reservas quanto a certas ideias resultantes da mera comparação quantitativa das correntes turísticas e dispensa de invocar outros argumentos, de idêntico sentido, para se concluir pela importância fundamental da composição qualitativa do afluxo turístico».

Enfim, foi uma excelente lição a que proferiu o Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho. Uma correcta e serena tomada de ponto. E uma directriz apontada ao Congresso.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Sua Excelência, o Coche!

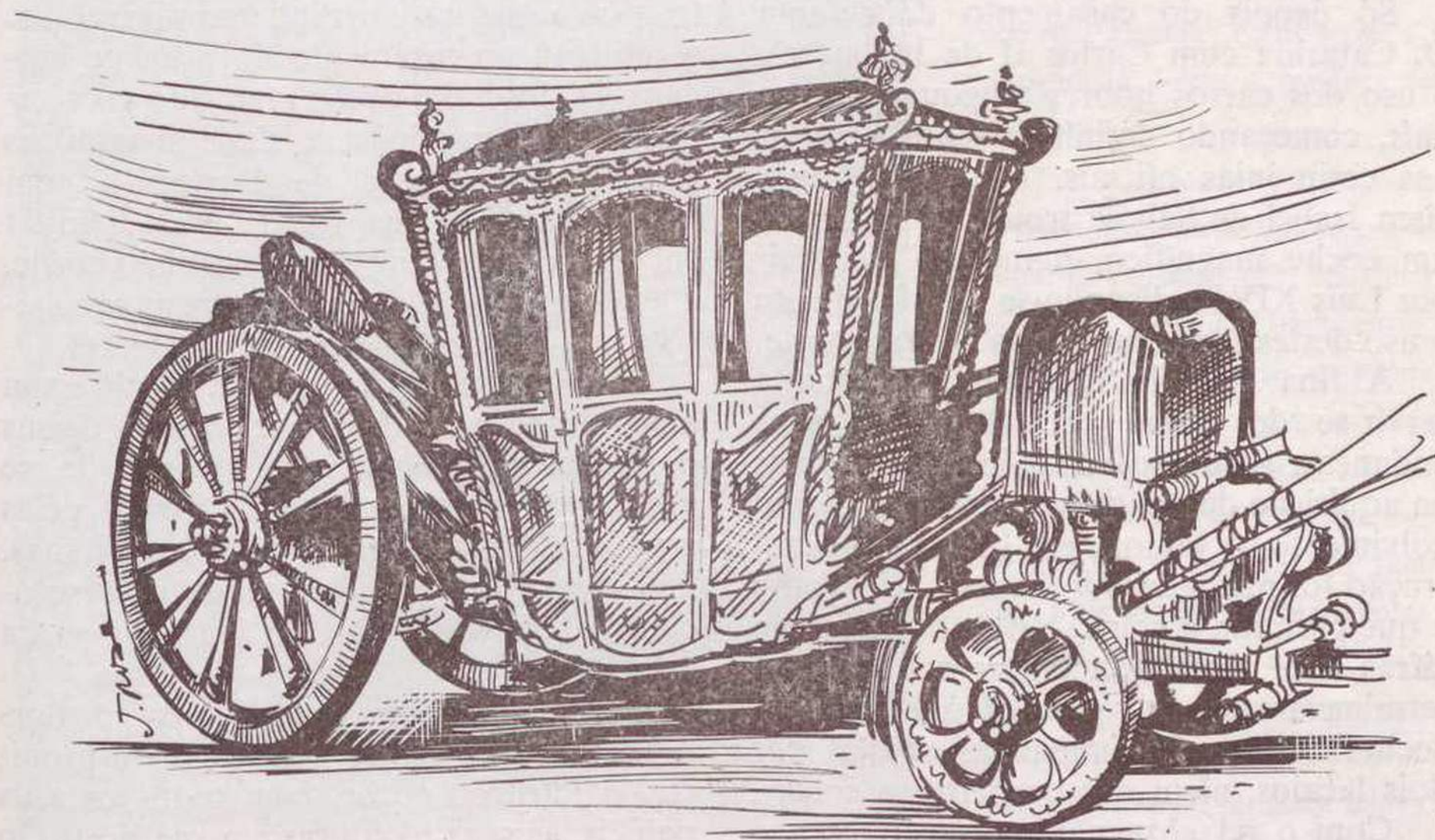
POR VASCO CALLIXTO

O coche, realmente, bem merece ser tratado por «excelência». Foi a obra mais sumptuosa que assentou sobre rodas e o mais rico meio de transporte de que há memória. Contudo... não passava, verdade seja, de um carrão enorme, rodando trôpegamente pelos precários caminhos que se lhe ofereciam.

Orgulhoso de quanta riqueza o ornamentava, o coche do tempo dos nossos bisavós teve em Portugal a sua época áurea

durante a segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XVIII. Mas, poder-se-á fazer hoje ideia do que consistia uma longa jornada num desses faustos meios de transporte? Difícil será imaginar tais peregrinações...

Coche, estufa ou berlinda são as designações geralmente atribuídas a essas riquíssimas peças de museu, embora a palavra coche, só por si, designasse indiferentemente qualquer carro nobre. A estufa



Veículo luxuoso que se impôs em Portugal numa época verdadeiramente propícia, o faustoso coche, com todos os seus painéis, molduras e a sua profusão de talha dourada, está ligado às nossas mais nobres tradições de grandeza

era o veículo das longas viagens, de grandes dimensões e coberto de couro negro, com pouca obra de talha. A berlinda, apesar de rica em pinturas e ornamentações em talha dourada, era o que, em linguagem dos nossos dias, se chamaria o carro utilitário, leve, esbelto e fácil de manejar nas ruelas estreitas e nas travessas difíceis. Por último, o coche era o veículo de grande gala, aparatoso, pesado e bastante trabalhado, próprio para os dias de pompa.

Não se poderá dizer que o coche entrou em Portugal em horas felizes, pois essas ricas carruagens vieram para o nosso país durante a ocupação filipina, quando havia então mais de um século que tinham surgido na Europa os primeiros exemplares, embora o seu uso só mais tarde se tivesse generalizado.

Entre nós, também a moda não pegou facilmente. Foram-se os Filipes, veio a Restauração e logo nos primeiros tempos do reinado de D. João IV a Casa de Redondo ofereceu um riquíssimo coche ao rei «Restaurador». Mas o monarca, preferindo sempre sair a cavalo, apenas utilizava a opulenta carruagem por ocasião da procissão do Corpo de Deus.

Só depois do casamento da infanta D. Catarina com Carlos II de Inglaterra, o uso dos carros nobres vingou no nosso país, começando definitivamente a servir nas cerimónias oficiais. D. Maria Francisca Isabel de Sabóia trouxe para Lisboa um coche magnífico, mandado construir por Luís XIV, radicando-se daí por diante o uso destes faustos meios de transporte.

A fina flor da fidalguia começou a servir-se do coche para todas as suas andanças, gastando-se autênticas fortunas na aquisição de um desses carros. O desenvolvimento foi tal, que em 1668 a sua construção foi regulada por diversas leis, como a que permitia a colocação de «brasões ou cifras com moderada tarja» e a que determinava que «as pessoas que vão em coches se façam acompanhar apenas por dois lacaios, além dos cocheiros e sotas».

Com o rei «Magnânimo», conheceu o coche a época de maior esplendor em Portugal. A embaixada que foi a Viena buscar

a noiva de D. João V utilizou sete berlinhas riquíssimas, a que o padre Francisco da Fonseca chamou «as mais ricas carroças que jamais se viram na corte imperial». Poucos anos depois, o conde de Galveias entrou em Roma como enviado extraordinário do monarca português, levando consigo três imponentes estufas, como a Cidade Eterna nunca tinha conhecido. De uma solenidade triunfal e de uma riqueza esmagadora, alguém chamou a essa enfiada de coches dourados e bamboleantes, verdadeiros «montes de ouro».

O número de coches existentes no nosso país foi então sempre crescendo. Mandando construir as cocheiras reais do Calvário, D. João V fez novas encomendas de coches, estufas e berlinhas aos melhores artistas de França, de Itália e da Holanda. Em 1729, a Casa Real Portuguesa possuía uma frota de 10 coches, 8 berlinhas e 29 estufas, além de 141 seges.

D. José dotou os coches que mandou construir, de um luxo extraordinário, talvez para se igualar a seu augusto pai. Contudo, daí por diante poucos foram os coches que entraram em Portugal, pois os tempos áureos das ricas carruagens douradas estava a chegar ao seu termo. Construiu-se ainda uma berlinda admirável que se utilizou no casamento do príncipe herdeiro D. José, um coche oferecido ao arcebispo de Tessalónica e duas magníficas estufas que vieram de Espanha com D. Carlota Joaquina. Em 1825 D. João VI encomendou em Inglaterra o último coche, que, todavia, já não apresentava as características dos soberbos carros anteriores.

A democratização do coche apressou a sua decadência. Todos se serviam dessas opulentas carruagens, que, mais tarde, se viram postas de parte e substituídas pelas seges, pelas caleches e pelas traquitanas, que mais não eram do que degenerescências plebeias do coche, da berlinda ou da estufa.

Veículo luxuoso que se impôs em Portugal numa época verdadeiramente propícia, o faustoso coche, com todos os seus painéis, as suas molduras e a sua profusão de talha dourada, está ligado às nossas mais nobres tradições de grandeza.



CURIOSIDADES FERROVIARIAS

CAMINHO DE FERRO ACIMA DAS NÚVENS

UM ESTRANHO COMBOIO QUE VENCE AS MONTANHAS

NENHUM engenheiro sensato teria pensado em construir essa linha de caminho de ferro. Henry Meiggs, porém, nada tinha de indivíduo reflectido e que pesasse os seus actos. Toda a sua vida se esforçou a enganar os ricos, socorrer os pobres e correr para a fortuna. Durante os anos

**enquanto os passageiros desmaiam
e outros recorrem às garrafas de oxigénio**

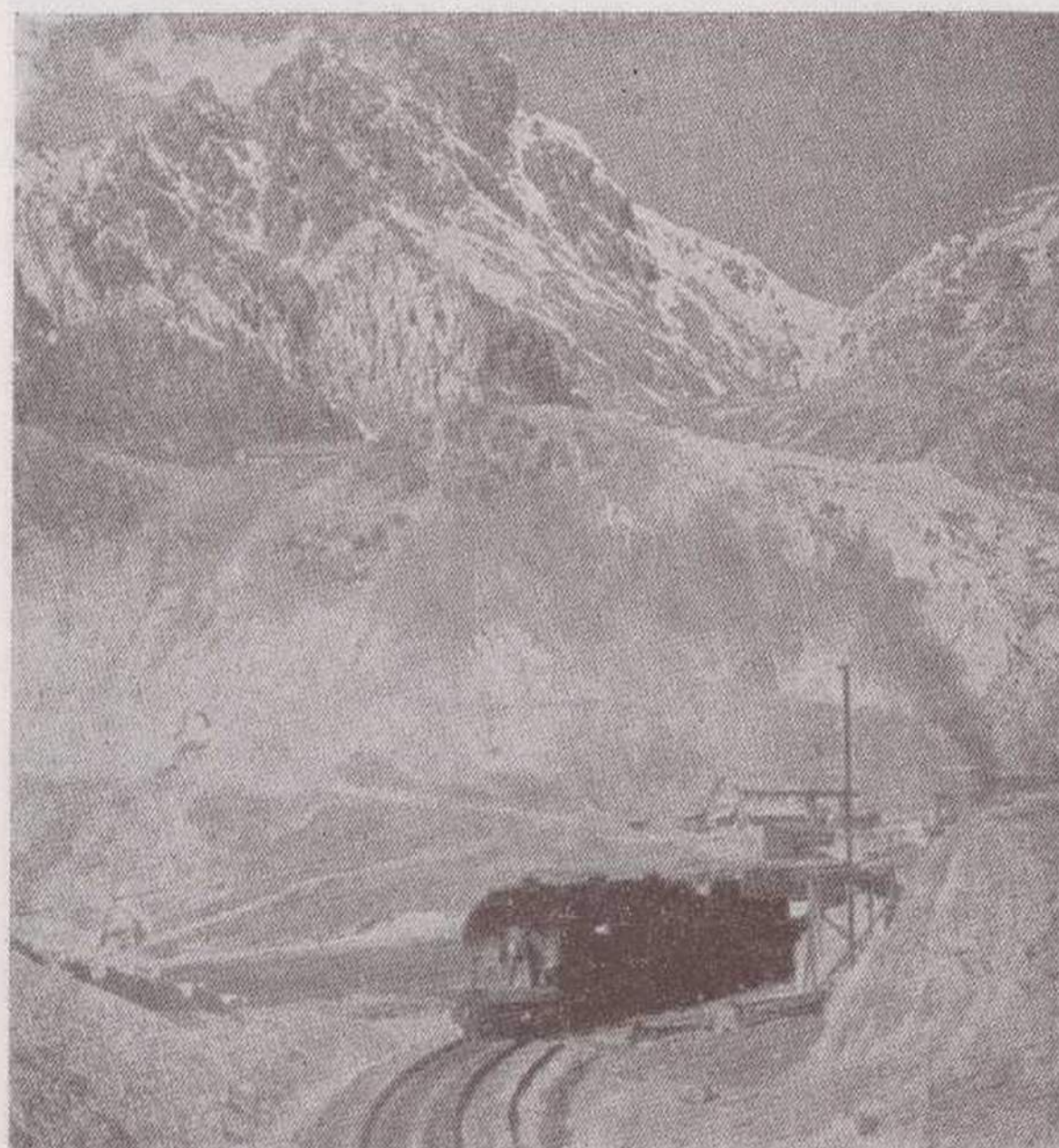
turbulentos da corrida para o ouro, foi por duas vezes prefeito de São Francisco, que era, então, a metrópole do vício e uma reserva de aventureiros

e de desesperados do mundo inteiro.

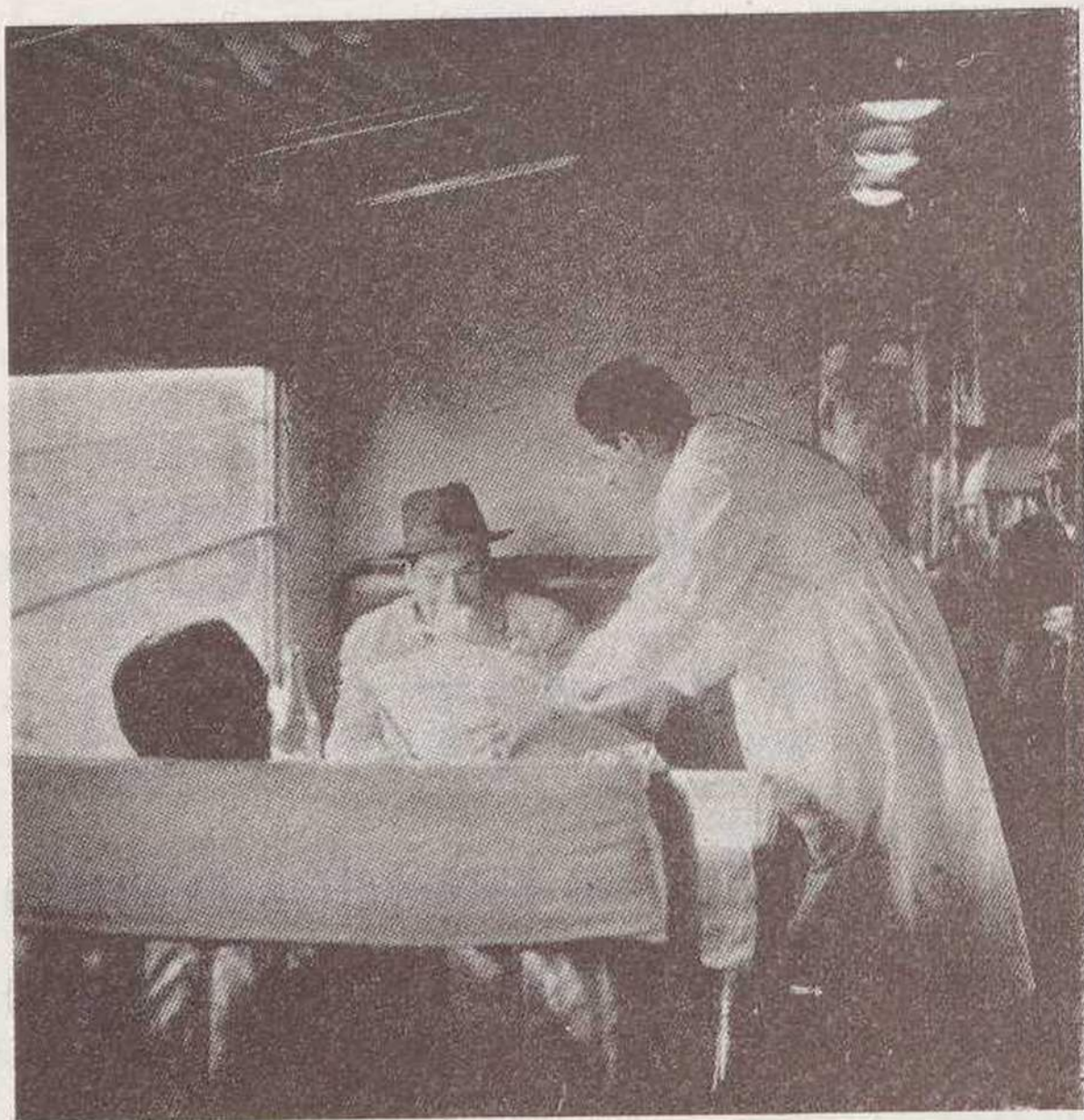
Tinha em grande conta o título de «Honorable Harry», que lhe havia sido conferido. Desgraçadamente, cometeu algumas indiscrições e foi obrigado a deixar a região a toda a pressa...

Por essa época, o Governo peruano procurava um engenheiro capaz de construir uma linha de caminho de ferro que franqueasse os Andes. Ninguém se apresentava para esse trabalho, mas o «Honorable Harry» apareceu, no momento preciso, para tirar os peruanos de embaraços. O projecto era fantástico. Meiggs teria de lutar contra as erupções vulcânicas e, pior do que isso, contra a verruga, uma mosca perniciosa que provocava um empobrecimento do sangue e febres de que difficilmente se escapava.

A construção da linha ia custar



Esta é a estação de La Cima, a estação de via larga mais elevada do mundo (4830 m de altitude), na cordilheira dos Andes, no Peru



O serviço médico do caminho de ferro mais alto do mundo. Um médico e um enfermeiro ministrando oxigénio aos passageiros afectados pelo *soroche* ou fadiga das altitudes

sete mil vidas humanas. O seu número teria sido mais elevado, se não se tivesse dado conta de que o terrível insecto não picava senão de noite e ficava a altitudes que se elevavam entre 900 e 2400 metros. Mandando descer os operários para o vale, onde dormiriam, Meiggs conseguiu evitar uma extensão fulminante da epidemia.

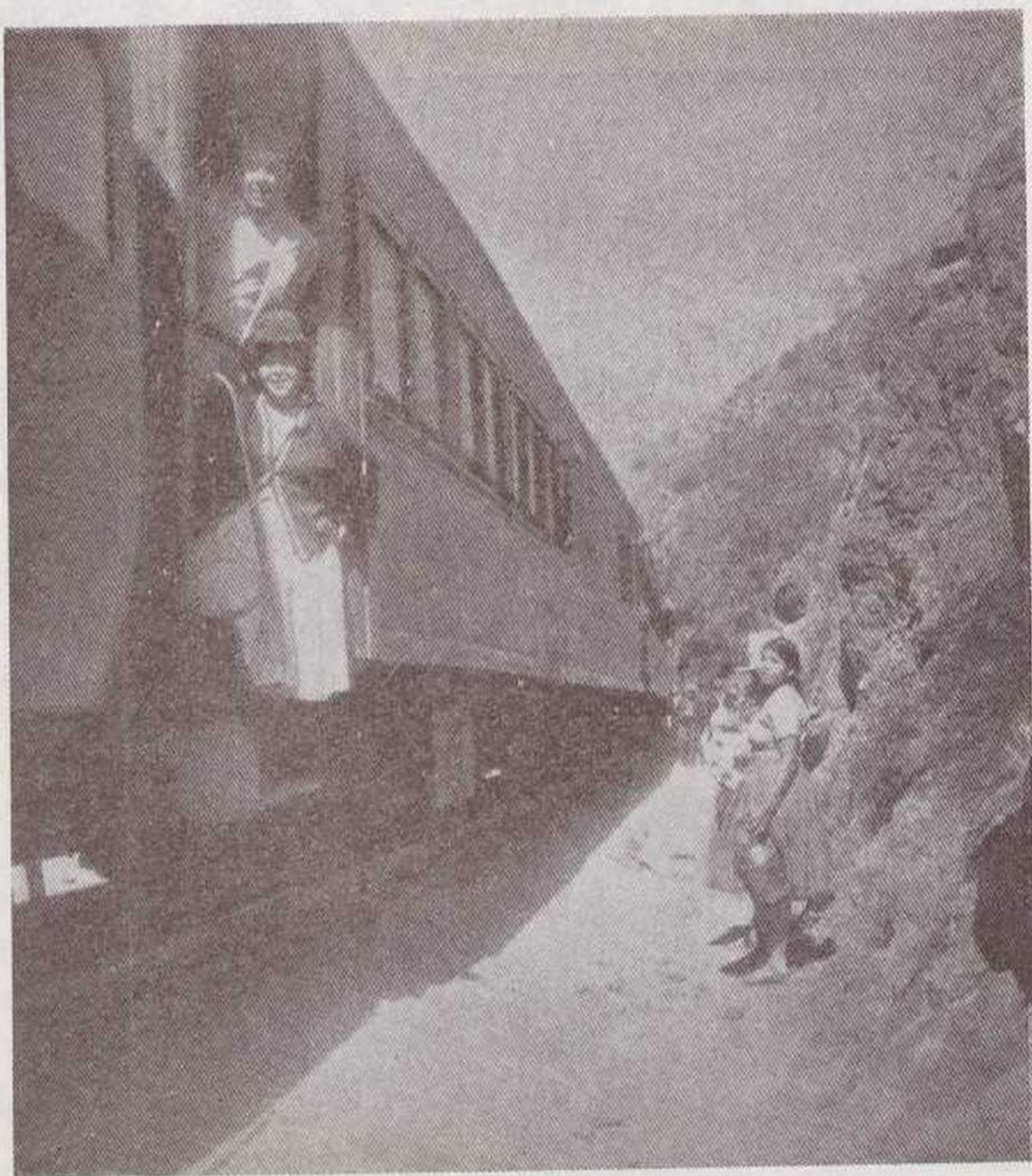
O «Trem de Sierra» é, sem dúvida, o comboio mais estranho do mundo. Em 410 quilómetros, passa através de 66 túneis; franqueia 61 pontes e 21 curvas a pique. A ponte mais elevada é a de Galers, a 4817 metros.

Aqui, a estação é um buraco perfurado no monte Meiggs, assim baptizado em honra do engenheiro. O panorama que se oferece ao viajante, através de pequenas aberturas entre os rochedos, deixa poucas

lembranças, porque se avista, apenas, um oceano de nuvens.

O comboio começa a sua penosa viagem em Lima. Geralmente, vai a trasbordar: mães amamentam os seus bebés; oficiais peruanos, de uniformes variegados, discutem, enquanto que garotos andrajosos passam por entre as suas pernas. A toda essa humanidade juntam-se ainda animais mugidores!

Todos os passageiros levam cobertores de lã, porque, a partir de certas altitudes, o frio torna-se glacial. Os viajantes parecem prontos para a luta contra o *soroche*, a doença das montanhas, que se manifesta por um estado de depressão intensa, dores de dentes e de ouvidos e, finalmente, suores frios. Há sempre, no comboio, garrafas de



Nos Andes, o caminho de ferro é ainda hoje a única via de penetração. A passagem dos raros comboios é sempre festiva e ruidosamente assinalada pelas populações locais

oxigênio para dispensar os primeiros cuidados às pessoas que desmaiavam.

Durante a viagem, há momentos de pavorosa expectativa. Súbitamente, no fundo duma ravina profunda, avista-se uma locomotiva muito enferrujada entre jactos de água duma torrente que espuma. Acidentes desse género já não se verificam, com frequência, em nossos dias... No entanto, as mãos crispam-se de angústia quando o comboio passa acima do *Infernillo* (pequeno inferno). Quem olha para baixo sente vertigens.

Dum túnel para outro, de garganta em garganta, num barulho



Uma estação do «Transandino». Aqui, o pitoresco dos costumes e o exotismo dos trajes dos habitantes do «Império do Sol» constituem, por si só, uma «paisagem» tantas vezes mais maravilhosa do que os múltiplos panoramas que a majestosa cordilheira dos Andes pròdigamente oferece



medonho, o comboio prossegue impassivelmente a sua marcha, parando, por vezes em pequenas estações, onde as indianas, abrigadas pelos seus panamás de abas largas, vendem aos viajantes mangas e camarões.

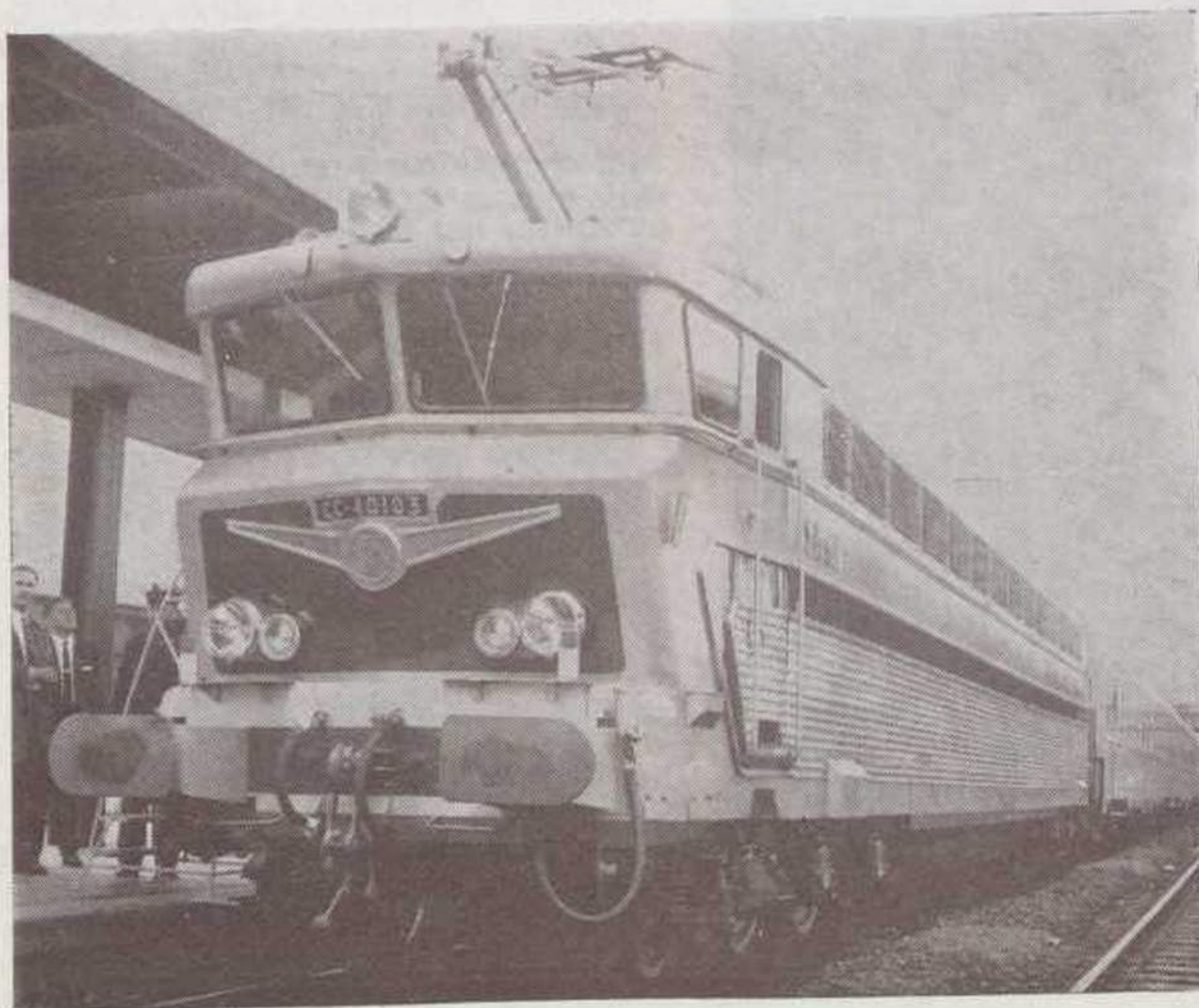
Huancaya. É o término. Com alívio, deixa-se o anacrónico comboio, que parece intruso grotesco neste país dos Incas, que dir-se-ia ter escapado ao tempo com as suas culturas em terraços que se avistam das janelas das carruagens.



Uma cantina de estação, em pleno ar livre. Aqui abastecem-se não só os passageiros como a despesa da carruagem-restaurante, em frangos e legumes frescos, comprados na ocasião, a quem quer que os ofereça...

Actualidades ferroviárias

Um grupo de 40 engenheiros de Máquinas e Tracção dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, visitou de 1 a 8 de Outubro findo a nossa rede, em viagem de estudo. Eis um momento da visita desses técnicos às oficinas do Barreiro, onde foram acompanhados pelo subchefe da Divisão de Material e Tracção, sr. eng. João da Cunha Monteiro.



A S. N. C. F., ao apresentar recentemente à Imprensa, Rádio e TV o seu novo material TEE (Trans-Europa-Express) da relação Paris-Bruxelas-Amsterdão, organizou propositadamente para os convidados uma marcha especial entre Paris e Amiens, com velocidades da ordem dos 150 km horários. Técnicos ferroviários franceses foram esclarecendo os repórteres durante a viagem, sobre as características sensacionais do moderno material.

Na nossa imagem, um dos novos comboios, com capacidade para 355 lugares, de um parque conjunto franco-belga de 36 unidades idênticas, traccionado por uma locomotiva quadricorrente que reboca 521 toneladas. O percurso Paris-Bruxelas (315 km) é feito em 2 horas e 30 minutos, à média comercial de 126 km/h, e o Paris-Amsterdão (541 km) em 5 horas e 20 minutos, a 102 km/h.

Secção

PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

APLICAÇÃO DE UM PLANO DE ANÁLISE DE FUNÇÕES

(Continuação)

A descrição, em pormenor, do sistema que temos vindo a expor nesta «Secção Profissional», vai ser feita no decurso do estudo detalhado da FOLHA DE ANÁLISE, que o sintetiza e que a seguir descrevemos:

A FOLHA DE ANÁLISE

A folha de análise a que nos referimos deve compreender uma parte descritiva e uma parte analítica.

Na primeira parte, procura-se obter uma descrição livre; isto é, no dizer dos especialistas, efectuar um inquérito aberto respeitante à função a estudar.

Trata-se de uma descrição sucinta, mas suficientemente precisa e completa, das TAREFAS que a função comporta.

Devem assinalar-se as tarefas por ordem de sucessão cronológica ou de importância relativa e, particularmente, indicar-se:

- A dificuldade de cada tarefa: *simples, difícil, complexa*;
- A frequência de cada tarefa no exercício da função: *repetitiva, repetida, sucessiva ou eventual*;
- A percentagem de tempo útil de trabalho para cada tarefa ou série de tarefas idênticas — referindo-se essa percentagem ao dia, à semana, ao mês ou mesmo ao ano de trabalho, consoante as tarefas se executam diariamente, semanalmente, mensalmente ou anualmente.

Devem indicar-se, também, os elementos de trabalho utilizados no exercício da função (documentos, máquinas, ferramentas, matérias-primas, etc.).

Na segunda parte, a análise das exigências da função (Job Specification) processa-se orientadamente, com base nos seguintes critérios:

1. — Formação geral e experiência

Apreciam-se, neste critério, o NÍVEL e o GRAU dos conhecimentos requeridos para o bom desempenho da função, resultando:

- a) — de uma determinada formação escolar de base geral e profissional;
- b) — de conhecimentos técnicos complementares;
- c) — da formação profissional adquirida em cursos especiais ou pelo exercício anterior de uma função idêntica ou preparatória.

O analista deverá indicar quais as características e exigências técnicas dos trabalhos e, bem assim, as imposições legais ou regulamentares em matéria de formação, que o exercício normal da função implica.

Indicará, por exemplo, se o exercício da função:

- implica trabalho de cópia; ou redacção de pequenas notas; ou trabalho de correspondente;
- obriga a estar habilitado com algum curso especial de mecanografia; ou de contabilidade; etc.

ou, ainda:

- quais os ensaios ou medidas eléctricas normalmente efectuadas;
- quais as operações matemáticas correntes;
- quais as tolerâncias permitidas na execução de determinadas peças, etc.

No caso da formação exigir o emprego habitual de uma ou mais LÍNGUAS ESTRANGEIRAS, o analista deverá indicar qual a frequência — em percentagem do tempo útil de trabalho — e qual a utilização — dactilografia, esteno-dactilografia, redacção, conversação, etc.

2. — Adaptação

Tem-se em vista apreciar o tempo necessário de adaptação para o exercício normal da função, nas condições próprias da Empresa, considerando um indivíduo de capacidade mental ou destreza manual de nível médio e possuindo já a formação geral e profissional atrás referida.

O analista deverá justificar as respostas, indicando a natureza dos conhecimentos e da experiência a adquirir.

3. — Discernimento

Este critério pretende determinar qual a natureza e frequência dos problemas e situações novas que surgem no exercício normal da função, exigindo, do funcionário, um certo grau de raciocínio (análise, comparação, avaliação) e uma maior ou menor capacidade de decisão.

Deverá indicar-se sempre qual o nível a que se exercem essas capacidades:

- ao nível da EXECUÇÃO — escolha e utilização correcta dos meios disponíveis para a execução de trabalhos correntes, ou do momento oportuno de uma manobra;
- ao nível da VERIFICAÇÃO — apreciação da qualidade ou rendimento de um trabalho; vigilância ou coordenação de trabalhos em execução ou máquinas em funcionamento;
- ao nível da PREPARAÇÃO OU ADAPTAÇÃO — análise dos dados e escolha dos meios existentes, para a solução de situações novas; tomar as medidas

adequadas em caso de situações críticas ou acidentes; interpretar directrizes parciais e decidir sobre os processos de execução imediata;

- ao nível da CONCEPÇÃO — elaboração de soluções originais para novos problemas, sem a possibilidade de referência directa a casos precedentes; interpretação de directrizes ou plano de ordem geral; estudo de problemas de organização ou similares; participação na definição da política da Empresa.

No caso de a função exigir a aplicação do raciocínio ou capacidade de apreciação a níveis diferentes, deve ter-se em conta o tempo de aplicação em cada nível, expresso em percentagem do tempo útil de trabalho (referido ao dia, à semana, ao mês ou ao ano).

4. — Autonomia e controle

A maior ou menor cota, neste critério, depende:

- do grau de independência — na execução, ou na preparação ou na concepção — e das possibilidades de iniciativa que a função comporta;
- do sector abrangido pelas decisões independentes — individual, equipa, secção, oficina, serviço, divisão, fábrica, direcção, Empresa, etc.;
- das consequências favoráveis ou desfavoráveis, financeiras ou morais, das decisões referidas;
- da frequência e extensão do controle a que a função está sujeita.

O analista deverá examinar a função sob estes diferentes aspectos e, como sempre, justificar concretamente as suas respostas.

5. — Atenção

A atenção requerida, no exercício da função, pode ser:

- CONCENTRADA — convergência num só elemento; precisão e minúcia da percepção;
- DIFUSA — distribuída simultaneamente por elementos diversos;

e a sua importância varia, conforme:

- a intensidade da aplicação mental, visual e auditiva;
- a percentagem de tempo em que se exige a atenção referida;
- a natureza e número dos factores de perturbação.

O analista deverá descrever, sucintamente, as operações que exigem atenção; o número de aparelhos a vigiar e a dificuldade de leitura, etc.

6. — Memória

O desempenho eficiente de uma função exige, muitas vezes, que o seu titular retenha factos e circunstâncias variáveis no decurso do exercício da função.

O analista deverá indicar qual a natureza dos elementos a reter e as razões que impõem essa exigência, tendo sempre em conta que a sua importância depende:

- da natureza dos elementos a reter, com vista a uma actuação ulterior;
- do tempo de retenção;
- do tempo dedicado à execução de trabalhos que exigem a utilização dos elementos retidos na memória.

7. — Discrição

Trata-se de determinar a natureza e âmbito dos elementos de carácter confidencial (documentos, processos, produtos, programas, projectos, etc.) a que o titular desta função *tem normalmente acesso* e ainda a natureza e extensão dos prejuízos (de ordem moral, técnica ou financeira) que a divulgação desses elementos pode acarretar para a Empresa ou para terceiros, ou, ainda, ao clima social interno.

8. — Relações internas

Tem-se em vista a natureza, dificuldade e frequência dos contactos humanos a que a função obriga, no interior da Empresa — para além da simples ligação hierárquica entre superior e subordinado — apreciando-se sobretudo a necessidade de:

- suscitar o respeito, a confiança e simpatia de outrem (colegas de trabalho, iguais ou superiores de outros Serviços, etc.), com vista, por exemplo, à aceitação de determinadas directrizes ou métodos de actuação, à coordenação de esforços e cooperação geral, à obtenção de informações, etc.;
- impor, pela persuasão, os pontos de vista mais de acordo com os interesses superiores da Empresa;
- participar na discussão de problemas que envolvam directamente a política da Empresa.

Deverá indicar-se se as ligações internas que a função implica se efectuam directamente se por telefone; se dizem respeito à simples entrega e recepção de objectos ou de outros elementos de trabalho ou têm em vista informar ou discutir problemas de maior ou menor importância para a Empresa.

9. — Relações externas

Este critério tem em conta a natureza, dificuldade e frequência dos contactos com pessoas estranhas às Empresas (fornecedores, clientes, organismos oficiais, etc.), exigindo, em maior ou menor grau:

- boa apresentação — suscitando uma impressão favorável;
- habilidade, tacto;
- capacidade de argumentação e poder de persuasão;
- sentido estratégico, para levar a bom termo negociações delicadas e prolongadas.

Tem maior ou menor importância, conforme as consequências, positivas ou negativas, que podem advir, para as Empresas, da forma por que o titular da função estabelece as necessárias relações com entidades estranhas.

O analista indicará de que natureza são as relações a estabelecer e qual a sua frequência.

10. — Erros materiais

Refere-se à natureza, forma de verificação e correcção, frequência e consequências dos erros que o titular da função possa cometer nas tarefas que *ele próprio* deve executar: cálculos, registos, transcrições, gráficos, planos, experiências, redacção de relatórios, elaboração de estatísticas, estudos, etc.

Observe-se que se trata de TAREFAS MATERIAIS — executadas manualmente, ou com a ajuda de instrumentos ou máquinas — mas *com acentuada predominância da componente intelectual*. Estão, portanto, excluídos não só os aspectos respeitantes à concepção ou decisão (apreciados pelo critério 4), mas, também, os prejuízos nos utensílios ou no produto de tarefas com carácter acentuadamente manual (apreciadas pelos critérios 14 e 15).

O analista deve indicar, concretamente, de que modo

e a que nível são assinalados quaisquer erros desta natureza e a natureza das consequências que deles possam resultar.

11. — Esforços físicos

Para apreciação deste critério, deverá indicar-se:

- a ordem de grandeza dos pesos a transportar, levantar, empurrar, puxar, etc.;
- a posição do trabalhador durante a realização desses esforços — sentado ou de pé; todo o tempo ou alternadamente;
- a duração dos esforços, expressa em percentagem do tempo total de trabalho;
- a necessidade de subir e descer escadas, de deslocamentos para fora do local-base de trabalho, etc.;
- qualquer posição difícil — incómoda, penosa ou muito penosa — imposta pelas condições de trabalho. Indicar a percentagem de tempo.

12. — Qualidades sensoriais e psico-motoras

Diz respeito à:

- natureza dos trabalhos que exigem um certo grau de acuidade visual, auditiva, tátil, olfactiva ou gustativa;
- rapidez de movimentos, imposta ao trabalhador pelas condições habituais de execução de tarefas — submissão à cadência de uma máquina ou cadeia de montagem; manipulação de matérias ou produtos em estado instável; cumprimento frequente de ordens para execução imediata; grande afluência de público a atender; etc.;
- precisão ou coordenação dos movimentos das mãos ou dos pés; flexibilidade do corpo; sentido de equilíbrio, etc. (indicar a natureza dos trabalhos

Boletim da C. P.

Para não se retardar mais a feitura do presente número do *Boletim da C. P.* só nos é possível publicar no próximo mês de Dezembro os dois importantes eventos que se referem à vida ferroviária: a inauguração, no Douro internacional, da barragem da Bemposta, que motivou a viagem, em comboio, do Chefe do Estado — e para a qual recebemos penhorante convite da Direcção da Hidro-Eléctrica do Douro — e o Congresso Nacional de Turismo, que incluiu estudos referentes a Transportes e que teve a participação de elementos ferroviários.

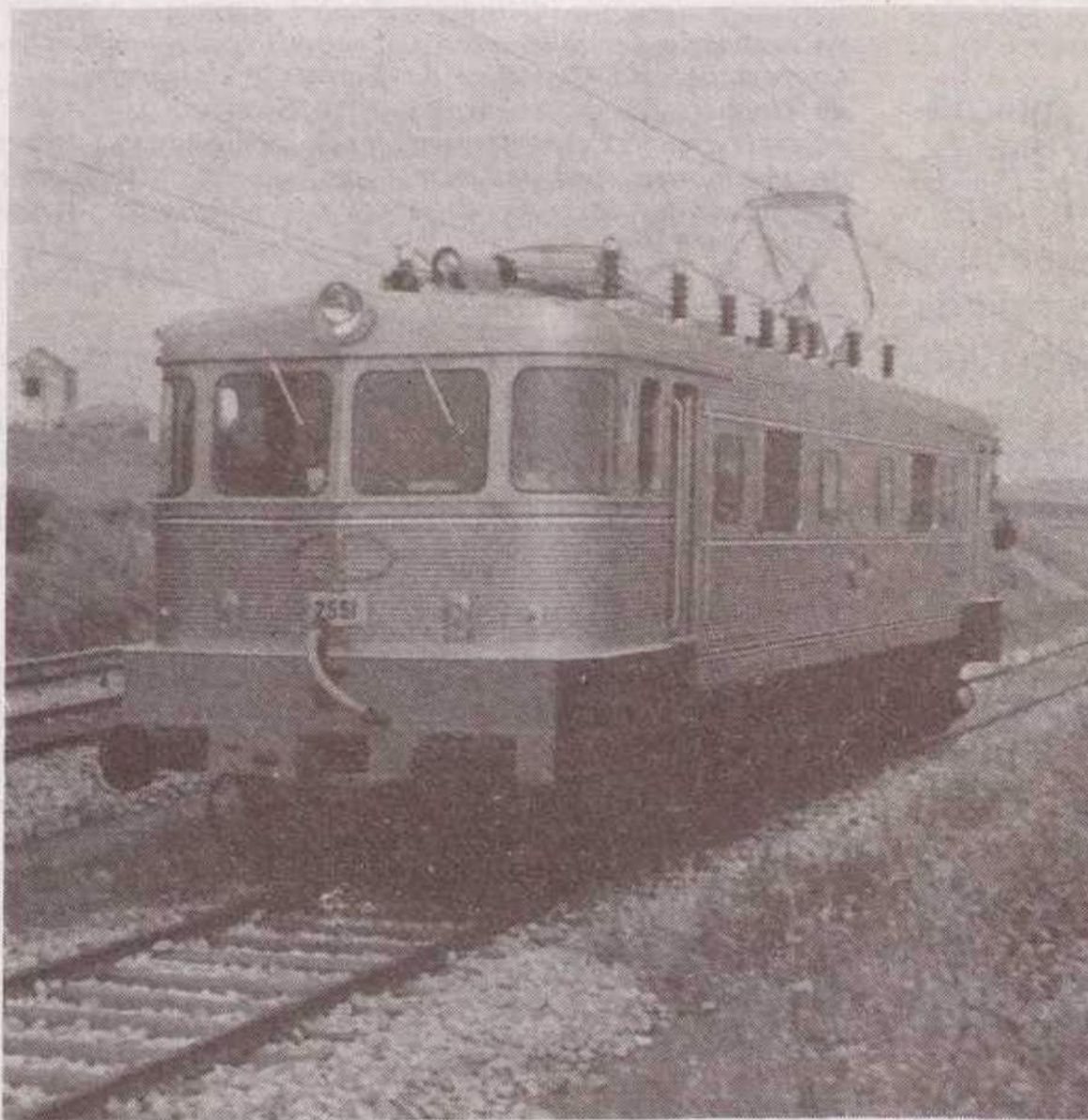
e a percentagem de tempo em que se exigem tais qualidades).

Tal como em relação a todos os outros critérios, o analista deverá indicar concretamente as razões que impõem a utilização de qualquer destas qualidades.

Assim dirá que tal função implica a leitura de aparelhos de medida situados a tal distância ou que tal outro funcionário deverá actuar de acordo com sinais sonoros, etc.. Noutros casos, dirá que tal telefonista terá que ter grande rapidez de movimentos para atender tantas linhas, com uma média de tantas chamadas; ou que tal fogueiro terá que ter grande agilidade para trabalhar em locais muito estreitos e exigindo contorsões; etc.

(Continua)

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS CONSTRUÍDAS EM PORTUGAL



Como é do conhecimento dos leitores do *Boletim*, entrou ao serviço das nossas linhas electrificadas, em Junho de 1963, a primeira locomotiva eléctrica construída em Portugal.

Essa locomotiva — que a gravura documenta — construída como protótipo de um conjunto de vinte, tem dado completa satisfação ao serviço e por tal motivo começaram, em Setembro passado, a serem postas à disposição da Companhia e de acordo com o *planning* previamente estabelecido as restantes *locomotivas* da série.

Assim, durante Setembro foram entregues pelos construtores duas locomotivas, e no pretérito mês de Outubro mais quatro, cumprindo-se assim o programa fixado.

As restantes máquinas vão ser sucessivamente entregues, devendo o fornecimento total ficar concluído nos primeiros meses do próximo ano.

O SUBSECRETÁRIO DE ESTADO POLACO

Tarantowics

É O NOVO PRESIDENTE DA U. I. C.

PARA 1965 / 1966



EM assembleia geral da União Internacional de Caminhos de Ferro foi decidido, por aclamação, designar os caminhos de ferro polacos para sucederem aos caminhos de ferro suíços na presidência da União, a partir de 1 de Janeiro de 1965.

O novo presidente nomeado para o biénio 1965/1966 foi o sr. Tarantowics, subsecretário de Estado do Ministério das Comunicações da Polónia que, deste modo, sucede ao dr. Hugo Gschwind.

DESPEDIDA

José de Sousa, encarregado do armazém de víveres de Campanhã, ao passar à situação de reformado, a seu pedido, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* apresentar as suas despedidas aos superiores, colegas e subordinados e, bem assim, a todos aqueles com quem privou durante os 48 anos em que serviu a Companhia.

NOTICIÁRIO
diverso

● Realizou-se em Paris, de 27 a 29 de Outubro findo, a habitual reunião do Grupo de Trabalho dos Aproveitamentos da U. I. C. que teve a presença, como delegado da Companhia, do chefe dos Abastecimentos, sr. eng. Conde de Almada.

● O «Estúdio de Coleccionadores» recentemente fundado na Praça do Príncipe Real, 5, 1.º, em Lisboa, com o propósito de formar agrupamento de todos os coleccionadores de qualquer objecto para fomentar o intercâmbio entre os seus associados e organizar e promover exposições e conferências, convida todos os ferroviários interessados, a dirigirem-se-lhe por escrito ou a passarem pela sua sede às 4.ªs-feiras, das 21 às 23,30 horas onde serão prestadas as informações de que necessitem.

● O chefe dos Serviços Médicos da C. P., sr. dr. Aníbal Viola, assistiu à reunião do Comité Permanente da U. I. C. dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro que decorreu em Paris, em 15 e 16 do mês passado.

● O «Lar Ferroviário» — cooperativa de construção com serviço informativo na Rua Carvalho Araújo, 92, r/c, dir., em Lisboa — entregou recentemente mais duas habitações aos seus associados: ao sr. Alberto João Coelho, filho de ferroviário, sócio do 2.º escalão, uma moradia em Atalaia, sítio dos Murtais, concelho de Vila Nova da Barquinha e a D. Luísa Rosa, filha de ferroviário, sócia do 2.º escalão, uma vivenda no Alto das Vinhas, no Montijo.

● O Conselho de Administração nomeou o sr. dr. José Alves Leão para médico da 19.ª Secção Sanitária, que abrange o troço da linha do Douro compreendido entre os quilómetros 14,4 e 35,5. Ocupa a vaga deixada pelo sr. dr. José Mendes Pereira que passou à reforma.

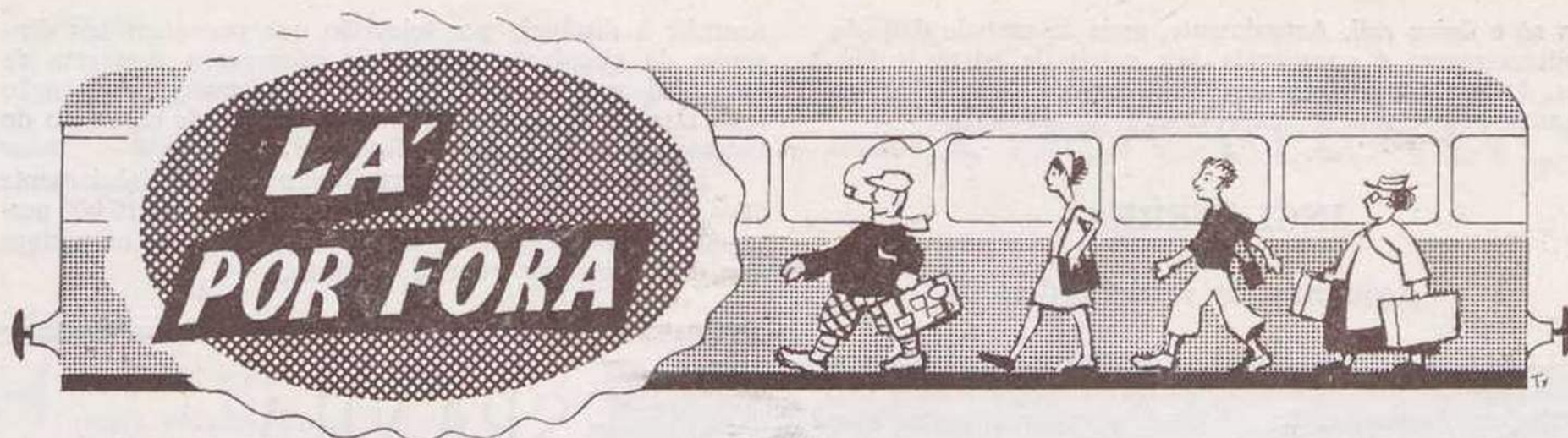
● Realizou-se em Estrasburgo, de 5 a 9 de Outubro findo, um simpósio internacional sobre a teoria e a prática na economia de transportes, cuja organização beneficiava do concurso do Conselho da Europa e da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico. Na importante reunião participaram entidades ligadas ao sector de transportes, designadamente professores, jornalistas e numerosos técnicos das diferentes Administrações ferroviárias europeias.

A C. P. esteve representada pelo seu administrador sr. eng. João Maria Oliveira Martins.

● Um grupo de 40 engenheiros do departamento de Material e Tracção dos Caminhos de Ferro Federais Alemães (D. B.) visitou, de 4 a 8 de Outubro passado, a nossa rede. A recepção esteve a cargo do subchefe da Divisão de M. T. sr. eng. João da Cunha Monteiro e teve o apoio para o programa festivo, da Delegação Turística dos Ferroviários.

● Conforme já noticiámos, efectuar-se-á no próximo ano, em Munique, na Alemanha Ocidental, no período de 25 de Junho a 3 de Outubro, a I Exposição Mundial de Transportes e Comunicações, que terá a participação da U. I. C.

O pavilhão da União Internacional de Caminhos de Ferro terá a superfície de 300 metros quadrados e será consagrado ao caminho de ferro do futuro e aos casos particularmente notáveis de aplicação à ferrovia das técnicas mais modernas, através de exemplos reais, com aparelhos de via normais ou em modelo reduzido. Uma vitrina grandiosa apresentará — dada a importância que a informação possui, hoje em dia, no caminho de ferro — todas as revistas periódicas que as diferentes Administrações ferroviárias editam para o seu pessoal e para o público em geral.



FRANÇA

Volta à Europa em comboio-cruzeiro

Por iniciativa da «Eastern Star», organização turística norte-americana, efectuou-se há pouco, com partida de Paris, o primeiro comboio-cruzeiro de volta à Europa, em 25 dias. Saindo da estação de Paris-Lyon, o comboio faz escala, sucessivamente, por Nice, Roma, Florença, Veneza, Lucerna, Munique, Wiesbaden, Bruxelas, Amsterdão, Glasgow, Londres, Calais e volta a Paris-Nord. Esta é uma nova fórmula de turismo ferroviário que pode muito bem ser explorada com resultados satisfatórios.

ARGENTINA

O «Amerailpass» — novo bilhete ferroviário sul-americano

A Associação Latino-Americana Ferroviária (ALAF) criou recentemente um bilhete único, válido para circular em toda a rede ferroviária sul-americana, com o objectivo de facilitar o tráfego de passageiros através do continente da América do Sul. O novo bilhete denominado «Amerailpass» — réplica do «Eurailpass» em uso na Europa para turistas americanos — é também estabelecido em 1.^a classe, para viagens em todas as redes das Administrações ferroviárias associadas à ALAF. É válido por 2 ou 3 meses e o seu preço oscila entre 50, 75 a 90 dólares (1500\$00 a 2700\$00), pode ser pago em moeda nacional do passageiro. Dá direito ao transporte gratuito de 50 quilogramas de bagagem.

ESPANHA

Museu ferroviário

A Renfe vai instalar provisoriamente o seu museu ferroviário no edifício do Conselho de Administração da Rede, ou seja, no antigo palácio dos duques de Fernán Núñez, em Madrid, na *calle* de Santa Isabel. A localização definitiva do museu está em estudo, visto desejar-se dispor de local cêntrico e amplo para exposição de material rebocado e tractor utilizado nos primórdios e no presente da vida ferroviária espanhola.

Electrificação da linha Barcelona-fronteira francesa

A Renfe inaugurou, há pouco, oficialmente, a exploração em tracção eléctrica do último troço da linha Barcelona-fronteira francesa, entre Gerona e Cerbère. A electrificação operou-se em corrente de 3000 volts, como aliás em toda a região da Catalunha. Os comboios de passageiros e de mercadorias são rebocados por locomotivas de

fabricação espanhola, das séries 7600 e 8600, do tipo «Co' Co'», de 3000 CV e 120 toneladas. Os serviços de tranvias são assegurados por unidades automotoras, também de construção espanhola, com a potência de 1200 CV e com velocidades da ordem dos 110 km/h.

Empréstimo de 65 milhões de dólares à Renfe

Para a renovação dos caminhos de ferro de Espanha, foi recentemente concedido à Renfe, através do Banco Mundial, um importante empréstimo de 65 milhões de dólares americanos (1 950 000 contos). No acto de assinatura contratual, firmado em Washington, o vice-presidente do Banco Mundial, dr. Knapp, afirmou que o labor firme e profícuo realizado pela Espanha no campo económico constitui um autêntico exemplo; referindo-se à via férrea elogiou os dirigentes ferroviários pelo esforço honesto desenvolvido para se obter, num prazo considerado breve, um sistema ferroviário moderno, eficiente — e sobretudo financeiramente auto-suficiente.

Novo serviço «auto-camas» entre Madrid e Barcelona

A Renfe inaugurou, há pouco, com o maior êxito o seu novo serviço de «auto-camas» entre Madrid-Barcelona e vice-versa. Como se sabe, este novo serviço, há muito utilizado além-Pireneus, faculta aos passageiros fazerem transportar o seu automóvel no mesmo comboio em que viajam, o que permite o uso imediato dos carros nas estações a que se destinam.

ALEMANHA

Melhor serviço das bilheteiras

Para evitar tanto quanto possível as longas bichas frente às bilheteiras, o Caminho de Ferro Federal Alemão está utilizando, na mais larga escala, máquinas impressoras e distribuidoras automáticas para a venda de bilhetes. Nos dez últimos anos, o modo de venda de bilhetes modificou-se completamente. Com efeito, em 1953, as bilheteiras emitiam 61 por cento dos títulos de transporte; em 1963, verificava-se o inverso: as impressoras rápidas e os distribuidores automáticos forneciam 62 por cento dos bilhetes.

A utilização de carris soldados será de 100 por cento em 1970

As juntas, ou sejam os espaços que se deixavam outrora entre os carris e que se consideravam indispensáveis para a sua dilatação — provocando, à passagem das rodas, as características pancadas ritmadas que todos conhecem — estão em vias de desaparecer, por completo, na rede alemã. O DB prevê poder soldar todos os seus carris até 1970, de modo que os seus 70 570 km de via formem

um só e único *rail*. Actualmente, mais de metade daquela quilometragem é constituída por carris de barras soldadas, da qual 60 por cento pertence ao complexo de linhas pisadas pelos grandes «expressos» internacionais.

INGLATERRA

Aumento de velocidades

Mercê da tracção *Diesel* e eléctrica, a velocidade dos comboios de passageiros aumentou, uma vez mais, este Verão, na Inglaterra. As máquinas a vapor circulam apenas sobre 15,2 por cento da rede inglesa, as locomotivas eléctricas em 36,3 por cento e as unidades *Diesel* em 48,5 por cento. Os tempos de viagens de 246 comboios foram reduzidos de 10 a 91 minutos. Presentemente, 526 comboios circulam a velocidades médias de 100 km/h, e desses, 25 ultrapassam os 110 km/h.

O comboio do futuro

O «Projecto XP 64» dos Caminhos de Ferro Britânicos diz respeito a um protótipo de comboio que circulou a título experimental no passado mês de Junho na região Este e que hoje circula já normalmente sob a designação de «Talismã», entre Edimburgo e Londres-King's Cross. Este novo comboio é constituído por oito carruagens concebidas exclusivamente para responder às ideias ultramodernas e aos últimos aperfeiçoamentos realizados no domínio do material circulante clássico. Estará ao serviço durante um ano, em diferentes linhas da rede inglesa para que o público, através de questionários distribuídos, dê a sua opinião construtiva, auxiliando assim os BR a melhor o servirem. O projecto definitivo do «comboio do futuro» será estabelecido posteriormente, com base nas opiniões dos passageiros.

SUÉCIA

Acordo internacional de sinalização

Foi recentemente firmado um importante acordo de cooperação técnica no sector da sinalização e das telecomunicações ferroviárias entre as seguintes conhecidas sociedades: L. M. Ericsson, da Suécia; N. V. Philips Sloeilampenfabrieken, da Holanda; Manufatura Belga de Lâmpadas e Material Eléctrico, da Bélgica, e as Telecomunicações Radioeléctricas e Telefónicas, de França.

Esta cooperação servirá para incrementar a eficiência, principalmente nos trabalhos em curso e acelerar a adopção de novos e melhores sistemas a pôr em prática.

ITÁLIA

A televisão e as passagens de nível

No último ano os Caminhos de Ferro Italianos do Estado (FS) modernizaram cerca de 130 passagens de nível. Na maioria dos casos, recorreu-se a instalações de

contrôle à distância por televisão que permitem aos dirigentes da circulação ferroviária observar a passagem de comboios nos cruzamentos com a estrada, observação feita através de *écran* instalado na cabina de comando do sistema de encravamento eléctrico.

Esta inovação tem contribuído extraordinariamente para resolver, em parte, o problema de mais de 16 000 passagens de nível existentes na rede dos FS, ante os perigos que o trânsito por estrada ocasiona.

Em ESPANHA

«PRÉMIOS DE FIDELIDADE»

UMA LOUVÁVEL CRIAÇÃO DA «RENFE» PARA GALARDOAR OS FERROVIÁRIOS DE 40 A 50 ANOS DE SERVIÇO

A Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis, estabeleceu recentemente, através da sua Circular n.º 297, a concessão de prémios de «Fidelidade» e a atribuição de medalhas «Espírito de Fidelidade» para distinguir o mérito do trabalho do ferroviário.

Os prémios «Fidelidade» são concedidos para recompensar os agentes que tenham pelo menos 40 anos de serviço seguidos, sem interrupções superiores a seis meses e que não hajam incorrido em falta muito grave ou em sanções graves que constem da sua matrícula. Esses prémios consistem no abono de *dois meses* de vencimento ou de salários para os agentes de 40 a 48 anos de serviço; no abono do correspondente a *três meses* para os de 48 a 50 e no abono do correspondente a *quatro meses* para os que contem mais de 50 anos. A cada um desses ferroviários distinguidos é igualmente conferida, em sessão solene presidida por funcionários superiores da «Renfe», uma medalha alusiva ao «Espírito da Fidelidade no Trabalho». As medalhas têm três categorias: ouro (agentes com mais de 50 anos de serviço), prata (de 48 a 50 anos) e bronze (de 40 a 48 anos).

À parte estas distinções, a «Renfe» vai muito justamente solicitar do Estado a concessão de outras condecorações, designadamente a «Medalha do Trabalho», para os agentes que mais se tenham destacado, seja pela sua conduta, espírito de sacrifício, cumprimento do dever profissional ou por outras qualidades excepcionais, evidenciadas no importante serviço público que os Caminhos de Ferro prestam à Nação.



Ferrovizios Desportistas

POR J. MATOS SERRAS

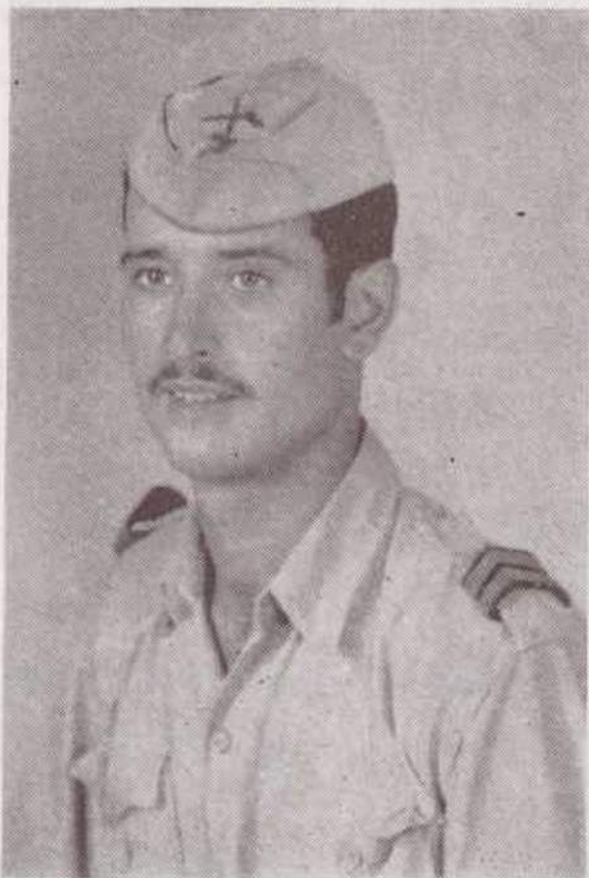
HÁ alguns meses demos nota, nesta secção, da existência de alguns colegas ferroviários estrangeiros que desfrutam de grande prestígio na difícil e ingrata missão de árbitros de futebol. Apresentá-mos, então, os srs. Daniel Mellet, chefe de escritório dos caminhos de ferro federais suíços e António Sbardella, secretário-adjunto do *Dopolavoro* italiano, ambos conceituados no meio futebolístico internacional e com sobejas provas dadas.

Hoje falaremos de um outro árbitro — também ferroviário —, que recentemente esteve entre nós. Trata-se do francês sr. Tricot, cuja actividade profissional se desenvolve no âmbito dos caminhos de ferro franceses, onde exerce as



Mr. Tricot, ladeado pelos fiscais de linha e «capitães» das equipas do Benfica e do Aris, respectivamente campeões de Portugal e do Luxemburgo

Prémio «Governador-Geral de Angola»



Mais um heróico militar, o 1.º cabo n.º 328, Joaquim José Moita Ganhão, do Batalhão n.º 490, em operações em Angola, foi condecorado com a Medalha de Mérito Militar de 2.ª classe e distinguido com o Prémio «Governador-Geral de Angola» por actos de bravura em combate. Ao chegar à Metrópole, em gozo de licença especial, a Administração da Companhia, à semelhança do procedimento adoptado com outros militares e civis

igualmente galardoados com o prémio em referência, ofereceu-lhe um passe de 2.ª classe de Lisboa a Moura e volta para visitar a sua família.

funções de chefe de maquinistas na S. N. C. F..

Monsieur Tricot esteve mais uma vez em Portugal e pela quarta vez dirigiu encontros em que participou o Sport Lisboa e Benfica.

Curioso e digno de assinalar, o nível intelectual do trio de juizes gauleses que, sob a chefia do sr. Tricot, dirigiu o prélio entre os campeões de Portugal e do Luxemburgo, a contar para o torneio dos Campeões Europeus da modalidade. Assim, os seus fiscais de linha foram o dr. Claude Blum, médico e professor da Faculdade de Medicina de Paris e o engenheiro Guy Carite, consultor da Câmara de Toulouse.

A crítica salientou a excelente actuação do árbitro da pugna Benfica-Aris, afirmando:

«O sr. Tricot realizou trabalho impecável, não cometendo um só erro no ponto de vista técnico e mostrando, sem dúvida, que é árbitro de craveira internacional».

Ouvido após o encontro, aquele nosso colega disse aos jornalistas que o procuraram:

«Se todos tivessem pelo futebol a devoção que eu tenho, talvez que este jogo tivesse nível mais elevado».



POR J. MATOS SERRAS

Dos jornais

Por ocasião da sua visita à U. R. S. S., o secretário-geral da O. N. U. ofereceu ao primeiro-ministro daquele país um álbum com a colecção dos selos emitidos pelas Nações Unidas.

Exposições

No corrente mês teremos mais uma exposição temática. Designação — 1.^a Exposição Filatélica Nacional da Temática de Escritores e Jornalistas. Local — Casa da Imprensa, em Lisboa.



Na Exposição Filatélica Internacional *Paris-64*, participaram mais de duas centenas de colecções temáticas, abordando os seguintes temas: Astronáutica (21), Fauna e Flora (15), Terras, Paisagens e Turismo (14), História (11), Arte (9), Religião, Técnica e Música (8), Desportos, Jogos Olímpicos, Pintura e Mulher e a Criança (7), Aviação e Europa (6), Medicina, Centenário do Selo, Cruz Vermelha e Guerras (5), Imprensa e Artes Gráficas e Escritores (4), União Postal Universal e Geografia (3), Teatro, Telecomunicações, CAMINHOS DE FERRO, Leis, Arqueologia e Costumes (2), Electricidade, Armaduras, Penteados, Nações Unidas, Natal, Escutismo, Exposições Filatélicas e Arquitectura (1).

Marcofilia

Reproduzimos dois carimbos alusivos ao caminho de ferro. São eles: ALEMANHA OCIDENTAL — Inauguração da electrificação do troço Ludwigshafen-Kaiserslautern, na linha internacional Paris-Viena; e POLÓNIA — Inauguração da electrificação da linha férrea Otwarcie-Kolejowej.



A nossa temática

A República de São Marinho emitiu recentemente uma interessante série dedicada à história da locomotiva

a vapor. Através de dez magníficos desenhos e por ordem das respectivas taxas, vêem-se as seguintes locomotivas:

- (1812) — Murray-Blenkinsop
- (1813) — Puffing Billy
- (1825) — Locomotion «1»
- (1829) — Rocket
- (1838) — Lion
- (1839) — Bayard
- (1849) — Crampton
- (1851) — Little England
- (1860) — Spitfire
- (1865) — Rogers





PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de 1 de Julho último

A Operários de 4.ª classe : — Álvaro Conceição Maurício, Teodemiro Ribeiro Ferro, Amariles Jardim Pires, António Queiroz Baldaia, Fernando dos Santos Nunes, António Camilo S. Correia, Agostinho Rodrigues Luís, Jacinto Fontes Matias, Manuel Evaristo R. Almeida, António Dias Esteves, José Ferreira Alves, José David Prates Caeiro, Leonel Marques Craveiro, António Silvestre, Albertino Simões Peralta, João Mendes Paulo, Joaquim da Silva Gonçalves, Almiro Pereira Bastos, Joaquim Calado Farinha, Manuel Rodrigues C. Oliveira, Casimiro Marçal da Mata, Afonso Nunes R. Fagundo, João Jerónimo Fernandes, Arsénio Fernandes Marques Corga, Joaquim de Sousa Valente, Ricardo Feiteira Lopes, José João X. Sequeira, António Joaquim L. Brôco, António dos Santos Nunes, José de Oliveira M. Alho, Joaquim Pedro M. Martins, João de Jesus Matos, António Bernardino C. Máximo, Augusto de Jesus Fernandes, Amílcar Vitorino, José Augusto Pinto Esteves, António P. Carvalho Gil, Joaquim Alberto Neves, Joaquim António A. Quendera, António Malva Azedo, Fernando Martins de Almeida, Arménio Cordeiro M. Sousa, Carlos Correia Fernandes, Ernesto Vila Verde Moço, Carlos Alberto J. Q. Oliveira, José Amante Silvério, Lucílio Carvalho Cordeiro, José Dias Cardoso, Luís Inácio Vieira, Carlos Josué Pimenta Cerca, António Conceição C. Mor, José Cortez Zeferino, Manuel Beja, Virgílio C. Pereira e Silva, Manuel Domingos S. Martins, Joaquim Carneiro, Porfírio Avelino M. Silva, António Sousa Fernandes, António Ramos Bogalho, Daniel António Martins, Estêvão da Silva Louro, Joaquim S. Silveira Barros, Silvino Alves Fernandes, Mário da Rocha Moreira, Amadeu Lopes Pereira, António Fernandes Balinha, José São Pedro Inácio, Alfredo D. Alves Macedo, José Maria Ferreira, Hermínio Carvalho Cordeiro, Francisco Conceição Alegria, Francisco José Bota, Joaquim da Graça Lopes, Manuel Pereira Carvalho, António Góis Girão, Augusto Rodrigues Pereira, Francisco Nunes B. Seragoila, José Alberto Lopes dos Santos, João Pires Martinho, Manuel Carlos da Silva, Amaro Reis Neto, João António Safaneta, Manuel da Silva Baptista, Joaquim Mendes da Fonseca, Eduardo Lopes de Matos, José Luís M. T. Castelhana, José Zacarias Maria, Manuel Inácio Silva Oliveira, Domingos da Costa Vieira, Abílio Consolado Marques, José A. Ramos Fragão, José Rodrigues da Costa, Albino da Cunha L. Cosme, Carlos Alberto M. Campos, António Costa Pimentel, Alfredo Machado Moreira, António Armando L. Ferreira, Manuel Américo Geraldês, Manuel Fernando C. Dias, José Cerqueira Ribeiro, Firmino da Costa A. Rodrigues, Carlos Mendes S. Antunes, João Figueira Cordeiro, Eugénio F. S. Cardoso, Fernando Augusto A. Maurício, Augusto Correia Salgueiro, Helder Acácio C. Pimenta, Luís Fernandes Rôlo, Francisco Lourenço, Manuel Nunes dos Santos, José António Correia, António F. F. Rebocho, Luís Manuel B. Cardoso, José Oliveira Pimpão, Ataíde Redondo Capote, Isidro Francisco Mendes, Rogélio Bernardino Soares, Américo Bento H. Alves, Luís de Moura, António Fernandes Coutinho, Francisco Isaías Pinheiro, Vital Rodrigues da Silva, José Inácio da Silva, José Veríssimo Tiago, João Lopes Pinheiro, José Guerreiro Malveiro, Manuel Nunes Conceição, Arsénio Rosa da Anita, Eduardo Cristina Maria, Joaquim Maria Ferreira, Manuel Joaquim Caldeira, José Maria Francisco, Luís da Silva Serpa, Domingos Moreira Coelho, Francisco Pinto Moura, Romão A. Marques Revez, Eurico José Carneiro Silva, Manuel Longuinho Mogo, Francisco M. C. Guerreiro, Joaquim Piedade Baptista, Ilídio Domingos Costa, João Pinheiro David, Joaquim Mateus Micaelo, João Lopes Espadinha, João Martins Dias, António Cordeiro, António de Sousa Pinheiro, Luís de Oliveira Fiens, Joaquim Peres, Manuel Augusto Valente, Joaquim Barbosa Simões, Agostinho Carmona Afonso, José Custódio e Eduartino Mendes Araújo.

Contramestre de 1.ª classe — passagem ao Grupo A — Cipriano António de Sousa.

Operários de 1.ª classe — passagem ao Grupo A : — Fernando Pedro Garcia, Ricardo Correia Júnior, José António Pereira, Manuel da Costa, António da Cruz e Manuel Ramos Martins.

Operários de 2.ª classe — passagem ao Grupo A : — Benjamim Vieira de Sá, António Gondim de Almeida, Fernando Correia, Custódio da Silva Ferreira, Joaquim M. Areias Salgueiro, Francisco Monteiro, João Dias Bicho, António Joaquim, Francisco Sabino Pereira, Luís Baptista Patrício, Jacinto Macedo Bravo, Joaquim Marques Asseiceiro, Augusto Vítor R. Cardoso, João dos Santos e Gregório Marreiros.

Operários de 3.ª classe — passagem ao Grupo A : — Florival Manuel Rôlo, Mário de Almeida Freire, Idealino Avelar Tavares, Raimundo Horácio de Sousa, João Rodrigues Lindim, Francisco Coelho Augusto, António Maia da Fonseca, Francisco José Ferreira, José Florêncio Isidro, Bento Dionísio Rosa, António A. Santos Machado, Albano Gomes da Silva, Américo de Jesus Magalhães, Joaquim Pereira L. Carvalho e José Alves Araújo.

Operários de 4.ª classe — passagem ao Grupo A : — Manuel José Norte Romão, Miguel José C. Belo, Joaquim A. Horta Baptista, José Tondela M. Grilo, Manuel Marques Oliveira, António Alves Francisco, Maximiano Marques Condeço, Manuel Góis Ladeiro, José Ferreira Pereira, Júlio Silva Rato, António E. Vagas Costa, José de Oliveira Rolim, José da Silva Oliveira, António Sousa Magalhães, João Francisco Alves, António Silva Felgueiras, Domingos dos Santos Mendes, Teodoro Henriques Paulo e António Maria Pais Silvão.

A Subchefe do pessoal menor — Américo Augusto dos Santos.

A Contínuos de 1.ª classe : — Reinaldo Gaspar Rodrigues, Francisco Pereira de Figueiredo, Henrique Augusto Moreira, José Ferreira, Abel Louro e António Lopes.

A Contínuos de 2.ª classe: — Joaquim da Graça Nunes, Amândio da Costa Simões, José Maria Barata, Domingos da Conceição Barata, João Ambrósio Martins, António dos Reis Bento e Manuel Conceição Fernandes.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe: — Maria Rita, Francisca da Silveira, Maria José da Costa Fonseca, Maria Alves Farinha, Isabel Maria Feijão, Olímpia do Rosário Nunes, Isolina da Conceição Magalhães de Aguiar, Albertina de São José Mesquita, Maria Lucília de Jesus Nunes, Maria José Simão Faísca, Emília Isabel Rodrigues, Maria Duarte Pereira, Maria Ermelinda Rodrigues Garrido, Maria Emília Marques Raposo, Joaquina Antunes de Almeida, Maria Celeste Guedes, Amélia Soares Rodrigues, Maria da Glória Dias dos Santos, Maria Laura de Matos, Maria da Piedade Domingues dos Santos, Alda de Jesus Ferreira, Maria do Rosário, Maria Marques Feliciano, Maria Antónia Borges Pinto de Sá, Maria dos Santos, Laura Maria Fernandes, Maria Feliciano Amélia da Silva, Engrácia Pereira da Costa, Maria José Garraio Baptista, Maria da Conceição Pereira, Fermínia Caixinhas Onório, Maria Adélia Vicente dos Santos, Florinda Romana Rosa Lagarto, Rosa Martins de Queiroz Nogueira, Luísa da Conceição Ferreira e Cesaltina Maria Matos.

A Chefe de lanço principal — José Emílio Assis.

A Chefe de lanço de 1.ª classe — Clemente Marques.

A Chefes de lanço de 2.ª classe: — Manuel António Soares, João Gonçalves e Carlos de Oliveira.

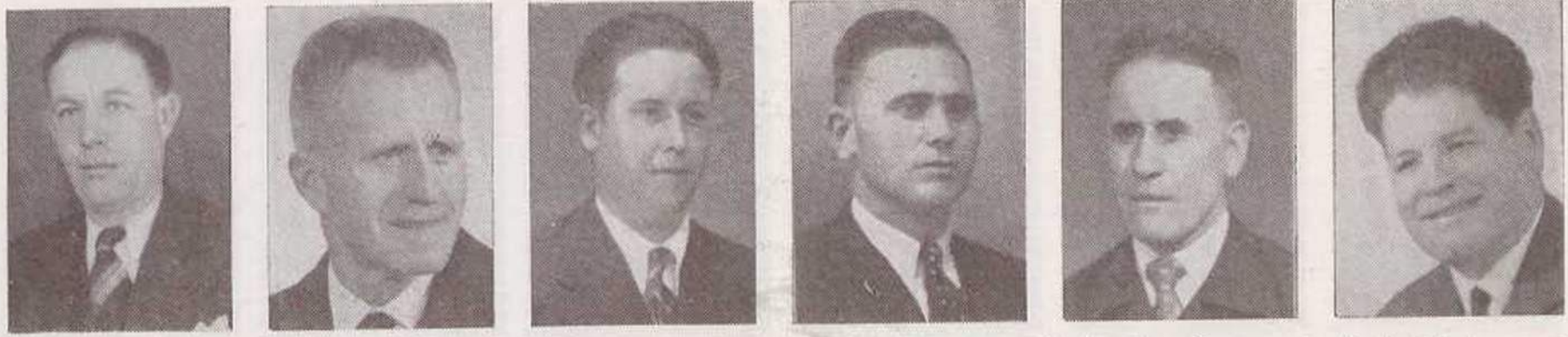
A Chefes de distrito: — Francisco Pereira Rosa, António Correia Pinto, Augusto Luís dos Santos, Ramiro Rodrigues, José Carvalho, Manuel Forte Vaz, António José Vicente Saramago, Alfredo da Silva Cabrita, João José, Joaquim Matias Graça Roque, Jaime de Carvalho Sobreira, Silvano Belo Senhorinho, Eugénio Correia Cabrita, Carlos Augusto Ferreira, João Bengala Chaves, António José e António Isidoro Vitória.

A Subchefes de distrito: — António Domingos Margarido, Olívio Cardoso Rodrigues, Manuel Fernando Cardoso, António Pereira de Sousa, João Pires Soeiro, Augusto António, Adelino dos Santos Brilhante, Américo José, Henrique Gomes Vilaça, Luís Pereira Rosa, Joaquim António Rosa, Américo Tomé Mendes, Custódio Dias de Sousa, José Manuel Craveiro, João Alves Rodrigues, Diamantino Valente da Silva, António Joaquim Augusto, Joaquim de Queiroz Correia, José Teodoro, António Rocha de Carvalho, António Rodrigues Carreira, António Manuel Reforço, António Luís Pereira, António Francisco de Castro e Manuel Júlio Borreicho.

A Assentadores de 1.ª classe: — José Fernandes Martins Russo, Luís da Silva Mateus, José Carlos Rodrigues Pinto, António da Conceição Pires, João Silvestre do Rosário Lourenço, António Sebastião Duarte Soares, João Bernardino dos Prazeres Botas, Adriano Artur Andrade, António Carreiras Dinis, Garcia Joaquim Pinheiro Pássaro, Duarte da Silva Cabeça, Luís Maria Cardoso, Manuel Gomes Lopes, João António Areias, José Manuel Rodrigues Longo, José Maria Lopes, Fernando Salvador, Manuel Maria Pereira, Aníbal Dias Pires, Manuel Pedro de Jesus, Isidoro Soares de Almeida, Joaquim da Silva Costa Rosa, Manuel Joaquim Pinho Chibante, Joaquim António Marcelino, José Francisco Sequeira, José Francisco Duarte Silva, Paulino de Oliveira Fernandes, Manuel Jerónimo Sergeira, António Amieiro, Luís António de Sousa Carlos, António Maria Baptista, Francisco Bento Acates, José Manuel Chaves, Germano Queiroz, Ernesto da Silva Peixoto, Francisco Chasqueira Filipe, Artur Manuel Loureiro Vieira, António Gomes Chasqueira, Silvino Pereira, Hermínio Nunes Serrano, José Rodrigues Góis, José Jorge Ribeiro, António Carvalho dos Reis, Rogério Martins Castanheira, Ernesto Matias Pêgas, Torpes António Alexandre, Joaquim Calado, Fernando Ventura Matoso, António dos Santos Madeira, Joaquim António Martins, Fernando da Silva, José Fradique Chasqueira, Joaquim da Conceição Tavares, Manuel Queiroz Ribeiro, João Teixeira Pinto, Armando Augusto Moutinho, João Bravo, José de Jesus Nascimento, Joaquim Pinto Nogueira, José Monteiro de Moura, Germano Pereira Soares Vieira, António Pinto e António Rodrigues Gomes Coelho.

A Assentadores de 2.ª classe: — Domingos Mestre Rodrigues, Serafim Martins, António Joaquim, Luís Maria, António Guerreiro, José Maria Vivas, Francisco Costa, Félix Monteiro Rodrigues, Benjamim Pinto, Artur Pereira, João Pires, Guilherme de Lemos, José Pinto, Silvino Nunes Sereno, Abílio Gaspar, Mateus das Neves, Manuel Silvestre, Ernesto Gregório, Francisco Rodrigues, José Augusto Azevedo, Domingos Pereira, José Cláudio Carlos, Manuel Luís, Manuel Pires Calado, Manuel de Sousa Bento, Manuel Pereira Baltazar, Francisco Barradas, Domingos António Dias, José Joaquim, Saul Ventura, Cyro Parreira, Joaquim Queiroz, António Nunes, Agostinho Gonçalves, António Marques, Domingos de Sousa, Manuel da Silva, Manuel Tavares, José Sebastião, Armindo Pinto Martinho, Augusto Vieira Fialho, José Pinto do Couto, Manuel António, Manuel Salvado Monteiro, Manuel Pereira Gaspar, Francisco Pimentel Bicho, António Ferreira, António Teixeira, João Cristino Góis, Henrique Mendes Tarrafa, Manuel Paiva Gaspar, Manuel Figo Bessa, Joaquim Matias, Sebastião Matias, José Carolino, José da Silva Monteiro, Joaquim Rosado Madeira, Manuel Pimentel Letra, António Rodrigues Fernandes, Mário Rodrigues Caetano, Carlos Machado de Soure Carvalho, Francisco Pereira da Costa, José Joaquim Parente, Domingos Pereira, António Monteiro, Manuel Cordeiro Dias, José Alberto Tarrafa Simões, Joaquim de Oliveira, Manuel Ricardo, José Pereira Correia, Luís Rodrigues, Alfredo Rodrigues, António Monteiro Ramos Júnior, Manuel das Neves, Lourenço Pinto, José Cabelo Baptista, João Loureiro, José Dias, José Gonçalves, Cláudio José Coelho, José Vicente Picanço, António Anastácio da Silva, Manuel Luís dos Santos, José António Rôlo, António José Neves, Joaquim Rodrigues Matos, António Ferreira, Manuel Joaquim, Paulo de Jesus, Manuel Maria Ruivo, Alfredo Lopes, Firmino Pinto, Manuel Lopes Capucho, Manuel Valente da Silva, Manuel Lúcio Nogueira, José Martins Caldeirinha, António Neto, Manuel Pereira, António Chasqueira, José do Espírito Santo Veríssimo, Celso Quadrado Fachada, António Mesquita, Joaquim Firmino Dias, Manuel Duarte Domingues, António Cabelo Amado, António Augusto Moutinho, Joaquim Abrantes, António da Costa, António Inácio, Alfredo Lopes, Manuel Ferreira Peralta, Manuel Oliveira Mestre, Adão da Ponte, Bernardino de Sousa, Horácio António, Manuel Ribeiro, José Rodrigues Moroso, Armindo César, Filipe de Almeida, Manuel Primo dos Santos, José Henriques Zacarias, Joaquim de Oliveira Primo, António Pacheco, Francisco de Carvalho, José Aires Lourenço, José da Ponte, António Alfredo Tiago, Faustino Coelho Pinto, Libânio José Dinis, David Pais, Abel de Oliveira, Manuel Maria Pereira, Sebastião Nunes da Silva, Joaquim Fradique, José Rafael, Francisco Redolfo Mendes, André Moço, António da Silva, Emílio Dias, José Botas, António Alves Pequito, José Assis Guerreiro, Francisco Gonçalves Seringa, Carlos José Meira, Alcides Correia Gonçalves, Luís de Sousa Ferreira, Alexandre Borges, Jacinto dos Santos Godinho, António Pereira, Abílio de Sousa, António de Brito, José Sanches, Manuel da Fonseca, José de Frias Antunes, José Pires de Assunção, António da Silva, José António da Cunha, Joaquim da Silva Montes, Joaquim Jorge de Matos, Manuel Governo, Francisco Sousa, Manuel Clemente, João Evaristo e José Valente Martins.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Diogo, Heitor Nascimento, Mário dos Santos, José de Matos e José Santos Serôdio*, operários de 2.^a classe e *José dos Santos Sobreira*, conferente de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Ângelo da Cruz Jacob*, capataz de manobras de 1.^a classe; *Augusto Fonseca*, fogueiro de 1.^a classe; *Adriano Belo Calado*, revisor de material de 2.^a classe; *Carlos Firmino Infante*, capataz de manobras de 2.^a classe; *Antônio José Prata*, agulheiro de 1.^a classe e *Luís Ferreira*, operário de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Surrécio, Manuel da Graça e Albino Augusto Bispo*, operários de 3.^a classe; *José Pedro*, agulheiro de 2.^a classe; *Luís Domingos e Joaquim Pimentel*, fogueiros de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Antônio Pires*, agulheiro de 3.^a classe; *Frederico Ferreira Teodósio e José Jerônimo Rato*, capatazes de manutenção; *Joaquim Antônio, João Correia e Francisco da Anunciação*, serventes de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Sirgado, Carlos Rodrigues Silva, Manuel Gomes, Antônio Pereira Duarte, Antônio Carlos e Adelino Carvalho*, serventes de 1.^a classe.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Luís Ferreira de Jesus*, inspector de secção de exploração ; *António José Vaz*, inspector do pessoal de trens e revisão de bilhetes ; *Alexandre Oliveira Gomes*, chefe de estação de 1.^a classe ; *Júlio Ferreira dos Santos* e *José Francisco Sabino*, contramestres de 2.^a classe e *António de Almeida Gil*, chefe de secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel dos Santos Pardal*, *António do Espírito Santo*, *David Rebola*, *Justo da Piedade* e *Américo Leite Ferreira*, chefes de estação de 2.^a classe e *Joaquim de Oliveira*, chefe de brigada.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Clementino Pinto Ferreira*, *Francisco Lourenço*, *José Mora Júnior*, *José Pereira Júnior* e *Anacleto Fernandes da Silva*, chefes de estação de 3.^a classe e *José Américo Rodrigues Praça*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Antunes Simplicio*, fiscal do pessoal de trens ; *João Lopes Barbeiro*, *José Bento* e *Alfredo António Coelho*, condutores principais ; *António Vaz da Silva* e *Filipe Alves Matias*, factores de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Júlio da Costa*, porteiro de estação ; *Faustino da Luz Quintens*, *Joaquim de Matos*, *Raul de Sousa*, *António Honório* e *Manuel Francisco Faquinha*, serventes de 1.^a classe.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Domingos Mestre*, chefe de lanço de 2.^a classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de uma carteira contendo documentos e a importância de 410\$00, que havia encontrado ao Km 291,300 — Norte; *João Afonso*, subchefe de distrito e *João Alves Rodrigues*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 126,040 — Beira Baixa, quando estavam de folga; *Fernando Aurélio da Cruz*, assentador de 1.^a classe e *Filipe Augusto Cruz de Matos*, eventual — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de apoio na pregação de um carril partido ao Km 26,180 — Beira Alta, quando ambos se encontravam de folga; e *Zulmira dos Santos*, guarda de P. N. — elogiada pelo interesse demonstrado e providências que tomou, ao aperceber-se de que o comboio n.º 1322, ao passar pelo Km 90,200 — Beira Alta, havia feito saltar um pedaço da cabeça de carril da fila alta, possibilitando desse modo a substituição do carril e evitando perturbações na circulação dos comboios.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel César Rodrigues Rolo*, factor de 2.^a classe — encontrou uma carteira contendo documentos e a importância de 940\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *João Lopes da Cruz*, factor de 2.^a classe — encontrou uma carteira contendo vários documentos e a quantia de 250\$00, de que fez imediata entrega; *António da Fonseca*, revisor de bilhetes de 2.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 1323 uma carteira com documentos e 270\$00, que entregou ao chefe da estação de Mangualde; *Agostinho Piçarra*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 202,898 — Beira Alta, quando estava de folga; *António Joaquim Bernardo*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo muito interesse, dedicação e esforço despendido na extinção de um incêndio no pavimento da P. N. ao Km 330,189 — Sul, não obstante encontrar-se de folga; e *José Bernardo dos Santos*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao Km 36,728 — Vendas Novas, estando no gozo de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Gomes Botelho de Matos Júnior*, revisor de bilhetes principal — encontrou uma carteira contendo vários documentos e a importância de 1 120\$00, de que prontamente fez entrega; *Jaime Maia Ramos*, revisor de bilhetes de 2.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio 2932 uma mala com vários objectos e a quantia de 524\$30, que entregou ao chefe da estação do Rossio; *Domingos Lopes Veloso*, assentador de 1.^a classe, *Ernesto Martins*, assentador de 2.^a classe e *Joaquim de Jesus Teixeira*, eventual (via) — elogiados pelo muito interesse e esforços despendidos quando, estando de folga, colaboraram nos trabalhos de carrilamento de um vagão e na reparação das avarias causadas pelo mesmo na estação de Nelas; e *José Gomes de Carvalho*, servente de 2.^a classe — encontrou no átrio da estação de Santa Apolónia uma mala contendo bonecos com trajos regionais, no valor de 1 517\$00, que logo entregou ao seu chefe.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Ferreira Mendes*, revisor de bilhetes de 3.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 2937, uma carteira contendo fotografias e a importância de 540\$00, que entregou ao chefe da estação de Sacavém; *José Joaquim Moutinho*, chefe de lanço de 1.^a classe — elogiado pelo muito interesse e providências tomadas quando, estando de folga, ao viajar no comboio n.º 6011 notou uma pancada estranha ao passar no km 165,900 — Douro. Apeou-se na estação do Pocinho e embarcou no comboio n.º 26 062, que seguiu com precaução, indo encontrar um carril partido naquele ponto da linha; *João Martins*, chefe de distrito, *António Pinto Ribeiro*, sub-chefe de distrito, *Manuel da Silva Costa* e *António Luís Pereira*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo muito interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao km 56,570 — Minho.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Henrique Dias*, chefe de distrito e *Jaime Lopes da Silva*, assentador de 1.^a classe — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços despendidos quando, estando de folga, se dirigiram ao km 67,315 — Vouga e removeram um pinheiro que havia caído e impedia a circulação dos comboios; *António do Nascimento Gregório*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao km 79,470 — Beira Baixa; *João da Silva dos Santos*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao km 122,050 — Beira Baixa, quando estava de folga; *João Nogueira Afonso*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo muito interesse demonstrado, pois quando de folga seguia para a estação de Vale de Prazeres a fim de ali embarcar, ao encontrar um carril partido ao km 131,850 — Beira Baixa, dirigiu-se imediatamente à P. N. mais próxima a avisar pelo telefone a estação de Alpedrinha, voltando depois ao local para apoiar e pregar o carril fracturado; e *Maria de Jesus da Conceição Linhol*, guarda de P. N. de 3.^a classe — elogiada pela presteza com que actuou ao ver um carril partido, pois correu ao encontro da Automotora n.º 8338 e munida da bandeira vermelha e dos petardos, que colocou à distância regulamentar, conseguiu fazer parar a mesma ao km 124,200 — Évora, evitando um possível acidente.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Maria Ribeiro*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via, ao km 42,700 — Dão, quando em gozo de férias; *Manuel Sequeira*, sub-chefe de distrito, *Júlio Eugénio Gonçalves*, assentador de 1.^a classe e *Manuel Augusto Prazeres*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via, ao km 45,970 — Corgo, não obstante estarem de folga; *Fernando dos Santos Meireles*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via entre os kms 149,800 e 148,100 — Douro; *Norberto dos Reis*, assentador de 2.^a classe — elogiado por, quando na situação de folga, ter colaborado na desobstrução da via ao km 9,112 — Tua.