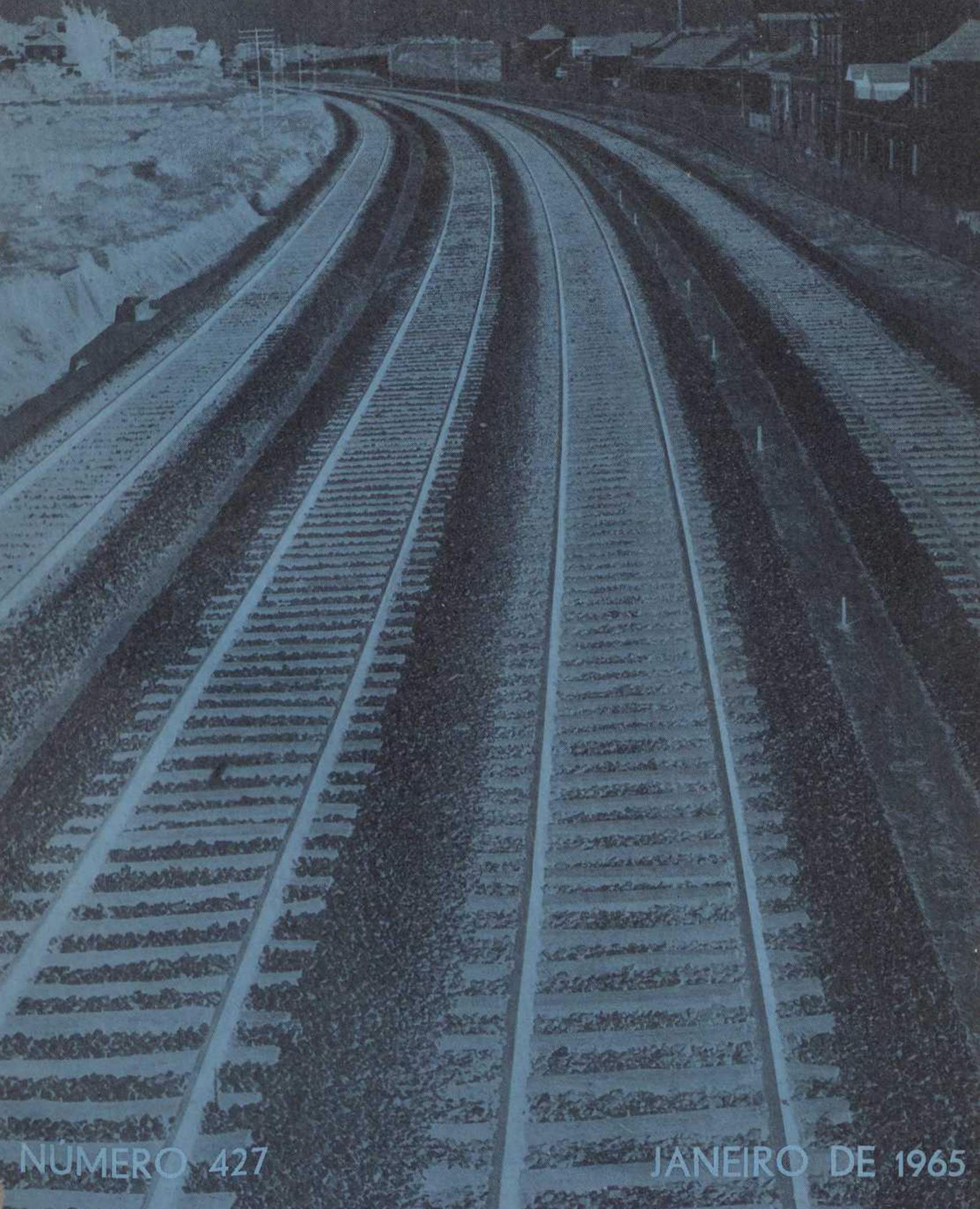


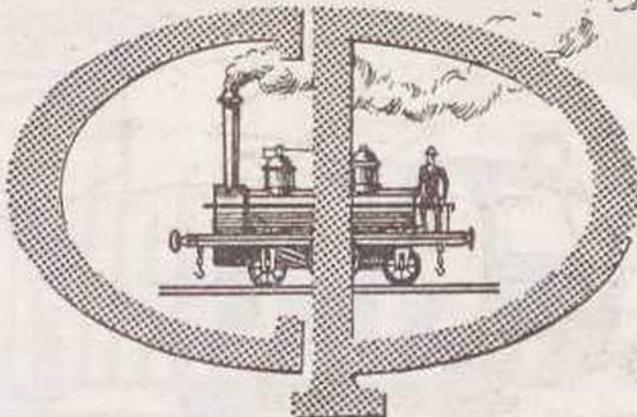
# Bulletim da C.P.



NUMERO 427

JANEIRO DE 1965

# Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 427 • JANEIRO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

D. 6.

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*

## Mensagem do ANO NOVO

**A**o iniciar-se este Novo Ano, saudamos cordialmente todos os servidores da Companhia, desejando-lhes as maiores prosperidades e venturas, para si e seus familiares. Como antes, como sempre, esperamos contar com a costumada dedicação, boa-vontade e denodado labor dos que honrando e dignificando a sua profissão, nos ajudam, animam e reconfortam a, confiantes, cumprirmos a tarefa em que nos empenhamos.

Não existe no caminho de ferro programação parcial ou total de revalorização que não se funde no trabalho válido do seu pessoal. Por isso, a C. P. prosseguirá nos seus intentos de enaltecer e valorizar sistemáticamente o trabalho quantitativo dos seus agentes — como é aliás seu dever moral e material — seja através de uma mais intensiva e ampla campanha de «produtividade e formação», em curso, seja, complementarmente, pela procura de melhoria da situação de todos — o que tanto, para eles, desejamos e aspiramos, pessoalmente.

Em reciprocidade deverão os ferroviários continuar a assegurar à Companhia a cooperação profissional precisa para prosseguir-se no aperfeiçoamento gradual e eficaz dos serviços — forma única de melhor servirmos a Nação, como é norma e indeclinável obrigação nossa.



# A LINHA DO NORTE está electrificada até Esmoriz

O Director-Geral da Companhia, sr. eng. Espregueira Mendes, embarcou no passado dia 23 de Novembro no comboio *rápido* n.º 1 para inaugurar o novo troço electrificado da linha do Norte: Quintans – Esmoriz.

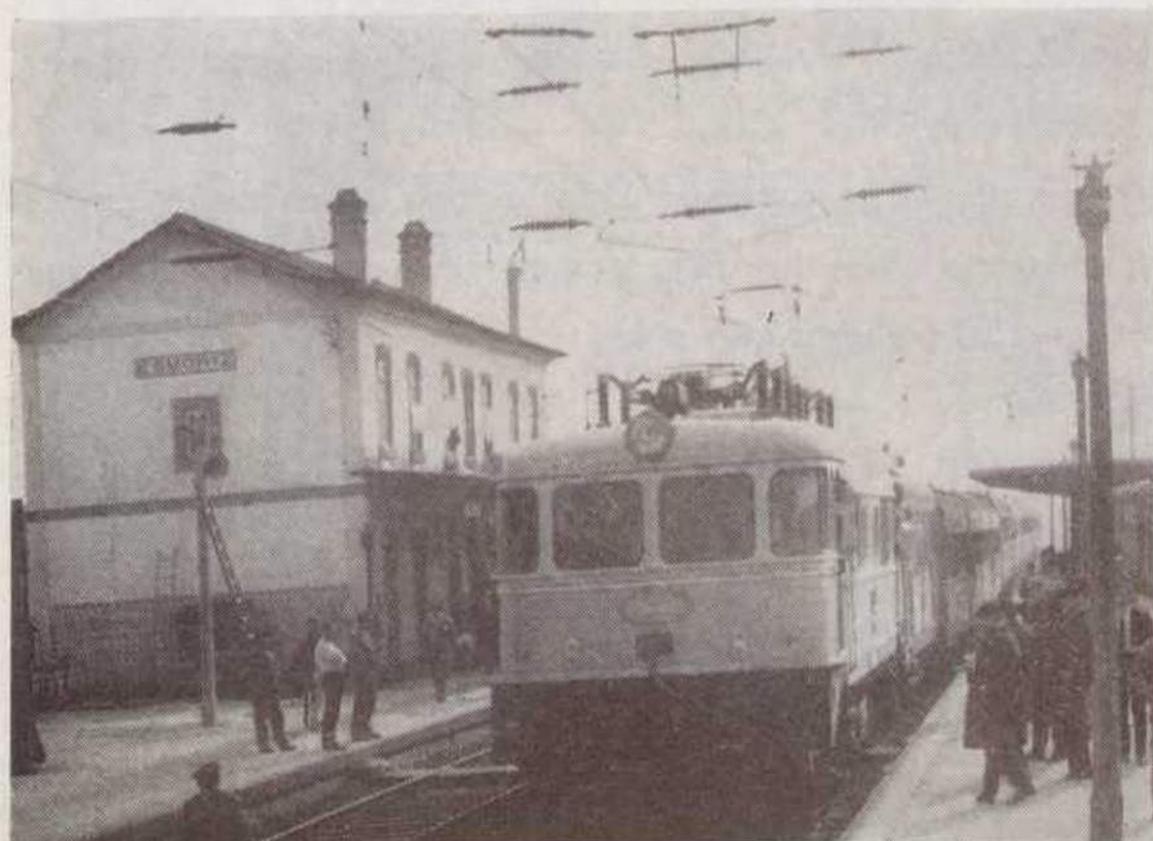
Faltam assim, únicamente, 20 quilómetros para a electrificação se completar até Gaia — estação que serve o Porto, na margem esquerda do Douro — a alcançar, segundo os planos traçados, até fins de Fevereiro próximo.

O ilustre Director-Geral fez-se acompanhar, nessa viagem inaugural pelos srs. engs. Francisco Malheiro, director da «Sorefame», Horta e Costa, Chefe da Divisão do Material e Tracção e Joaquim Barros, Chefe da Divisão da Via e Obras e por alguns outros engenheiros dos Serviços Centrais. Em Esmoriz, aguardavam o *rápido* o sr. eng. Rafael

de Carvalho, chefe da 1.ª Zona de Exploração, que se encontrava acompanhado por outros funcionários em serviço naquela zona nortenha.

Falando aos jornalistas o sr. eng. Espregueira Mendes declarou que nas suas linhas gerais, o programa dos trabalhos a executar, será o seguinte:

*Terão imediato início obras em Campanhã, Contumil e Ponte de Maria Pia. Na altura da ligação eléctrica até Campanhã, lutar-se-á com falta de energia, motivada por não ser possível ligar à subestação de Salreu. Há uma esperança, para resolver o problema, se ele surgir, embora condicionada, que é o facto de uma possível ajuda da Companhia Nacional de Electricidade, ajuda essa que não deve ser difícil, devido à gentileza da respectiva Companhia. A estação de Campanhã, entre outras beneficiações, verá as suas plataformas alongadas para 350 metros, o que lhe permitirá formar comboios com 14 e 16 carruagens. Em fins do primeiro semestre de 1965, terão início*



O comboio *rápido* n.º 1, procedente de Lisboa, inaugura o novo troço electrificado entre Quintans e Esmoriz. À cabeça, a «loco» n.º 2557





A chegada à estação de Esmoriz. O Director-Geral da Companhia, na cabine, sai precedido do fogueiro de 1.ª classe Armando Simões Silva

novas obras. A estação de S. Bento será fechada, para sofrer uma remodelação total na sua configuração geral interna. Finalmente, as suas inestéticas e sórdidas bilhetearias serão destruídas. Outras serão colocadas em lugares mais apropriados. As suas plataformas serão alargadas, as linhas do túnel levantadas e aquele, por sua vez, receberá impermeabilização e rebaixamento necessários. Este encerramento da estação de S. Bento vai obrigar a obras em General Torres.

★

Um aspecto do desembarque em Esmoriz dos funcionários que procederam à inauguração do novo troço electrificado

★

O movimento de Campanhã será, assim, descongestionado com o apeadeiro-estação de General Torres. Espera-se um acordo entre a C. P. e o Serviço de Transportes Colectivos do Porto.

Uma vez concluídos os trabalhos em S. Bento, a circulação de tranvias até Aveiro, e tanto quanto a sua capacidade permita, para as linhas do Douro, está prevista para o primeiro semestre de 1966. Posto o plano em prática em relação a Campanhã, que passará a ser estação central do Porto, parte da tracção ali existente irá para Contumil. A subestação da Travagem, entre Ermesinde e S. Romão — esta será electrificada — pode muito bem levar a C. P. à electrificação das linhas do Douro e do Minho — mais particularmente dos troços Porto-Viana do Castelo, Nine-Braga e Porto-Régua.

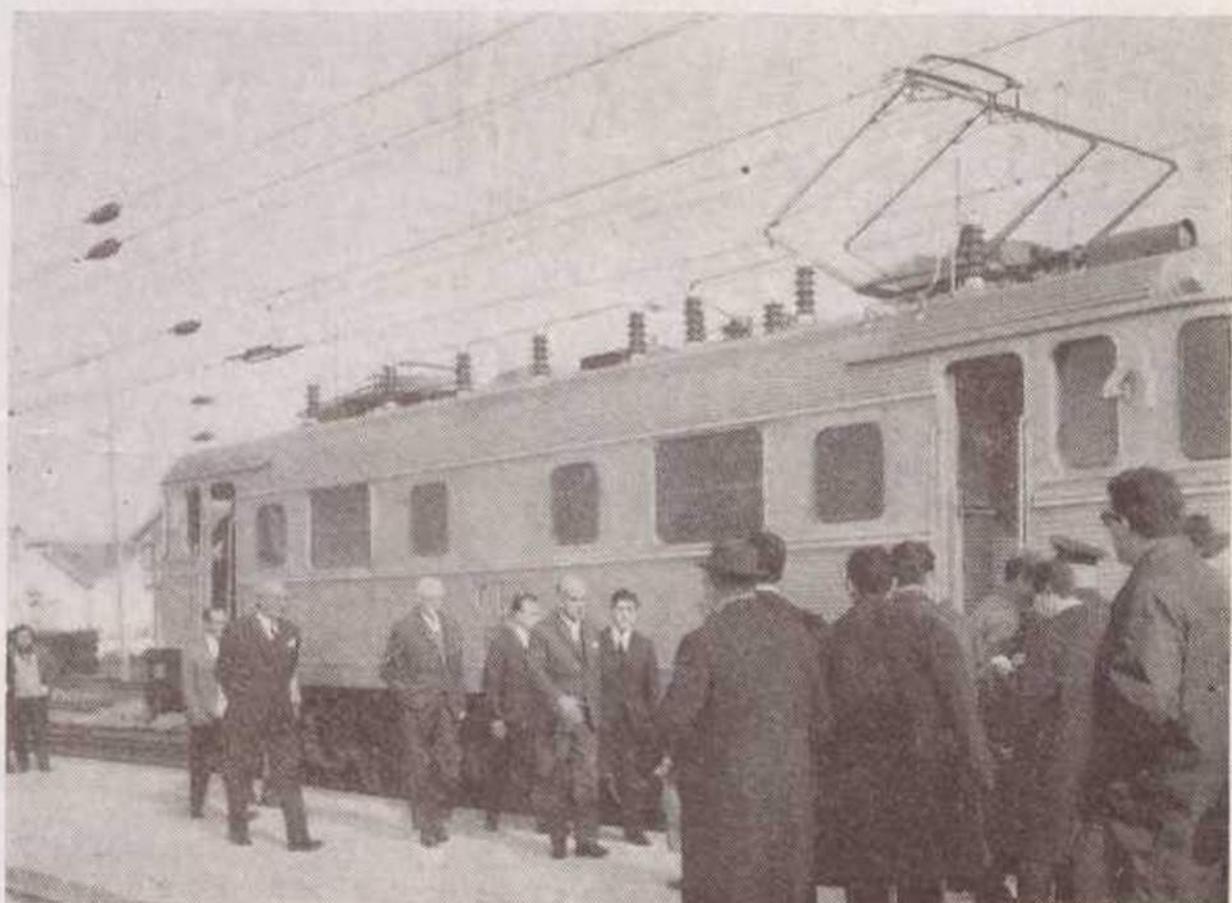
Com referência a material, estão já em construção mais 10 unidades triplas eléctricas que se destinam aos serviços de tranvias do Porto, bem como 14 unidades duplas Diesel, cujo contrato foi recentemente ampliado para 19, graças ao apoio financeiro da Eurofima. Destinam-se a melhorar os serviços de longo curso, nomeadamente as linhas do Minho e do Douro. As primeiras unidades duplas devem ser entregues em Maio próximo.

A terminar, acrescenta-se que o custo total do equipamento de electrificação está orçado em 200 mil contos.

\* \* \*

Além dos comboios rebocados por locomotivas de tracção eléctrica, haverá, de momento, até Esmoriz, três circulações diárias com unidades triplas eléctricas, iguais às que circulam na linha de Sintra e que têm feito, também, com agrado geral do público, alguns comboios até Coimbra.

Após o desembarque em Esmoriz, o Director-Geral e comitiva seguiram, numa draisine até à Ponte Maria Pia onde, na presença de técnicos da Via e Obras, examinaram em pormenor os trabalhos de reforço intensivo da ponte, que ultimamente se estão executando na mais larga escala. Após se deterem por várias vezes ao longo da gigantesca obra de arte construída em 1877 por Gustave Eiffel, trocando impressões com técnicos e operários, os visitantes regressaram plenamente satisfeitos com o andamento dos trabalhos.



## SEGURANÇA NO TRABALHO

*À entrega dos primeiros diplomas do Curso de Socorristas no Trabalho a Ferroviários presidiu o Director-Geral da Companhia*

A reconhecida necessidade social, económica e moral de se defenderem as vidas dos indivíduos expostos aos perigos da sua profissão, precavendo, debelando e remediando, quanto possível, os efeitos desvastadores dos acidentes no trabalho, que mergulhando no luto e no desespero famílias inteiras vão deixando por todo o País um trágico cortejo de diminuídos ou inutilizados, levou recentemente o Ministério das Corporações e Previdência Social a encetar, na mais elevada escala, uma altruísta cruzada, em tudo digna do nosso apreço e reconhecimento: a criação, de colaboração com a benemérita Cruz Vermelha Portuguesa, de cursos de «socorristas» no trabalho, ministrados através de uma dezena de aulas teóricas e práticas, dirigidas por monitores qualificados — e a que se segue um exame rigoroso — nas principais organizações fabris, públicas e privadas, utilizando-se para o efeito os próprios servidores dessas mesmas organizações — porque, será bom não esquecer, o «desastre» mora sempre ao nosso lado...

A generosa iniciativa pública, tem absoluto cabimento actual. Em toda a parte, em qualquer tempo, o desastre no trabalho surge inesperado, imprevisto, impiedoso, atingindo, quantas vezes, cruelmente, mesmo aque-

salários dos trabalhadores sinistrados e a immobilização de muitos outros milhares de contos, postos de parte para garantirem o pagamento de pensões por incapacidades permanentes e mortes. Se acrescentarmos que, entre nós portugueses, anda ao redor de 450 000 (!) o número de sinistrados no trabalho, por ano — isto num País, pobre de recursos, cuja população activa orça os 3 milhões de trabalhadores e em que as grandes indústrias, susceptíveis pelos seus maiores riscos de concorrerem para a elevação do número de sinistros, são bastante escassas — teremos o panorama completo, triste e lamentável do «magnífico desleixo» que é uma das mais líricas qualidades da gente lusa...

O que não poderia, em boa verdade, promover-se com esses 2 000 000 de contos por ano, tanto ao serviço do bem-estar e da melhoria das nossas condições de vida — e mais particularmente dos trabalhadores vítimas de acidentes no trabalho — como ao serviço da assistência de numerosas empresas, de modestos recursos, que proliferam pelo País?

Sabem todos que o impressionante ritmo imposto pela máquina, a moderna estruturação das operações fabris, a aceleração dos horários industriais, a própria mo-

★  
O Director-Geral da Companhia refere-se ao êxito que o Curso de Socorristas no Trabalho alcançou na C. P.

★

les que se julgam em inteira segurança. Só em Portugal, rezam as últimas estatísticas, os prejuízos anuais resultantes de sinistros no trabalho atingiram a ordem dos 2 000 000 de contos (!), entre gastos directos e indirectos. Nesta impressionante cifra engloba-se o desperdício de milhões de horas de labor resultante de muitos acidentes evitáveis, a delapidação legal de milhares de contos nos



notonia da especialização fabril, acompanhadas pela difusão obviamente crescente da mecanização na indústria, constituem as mais importantes causas do aumento que se tem vindo a processar de desastres no trabalho — e contra as quais haverá que lutar-se, radical e eficientemente, como está bem comprovado e é assaz lógico, por meio de uma tomada de consciência que tenha as carac-

terísticas de um hábito, de um costume. Claro que para lograr-se tal desiderato, será mister promover uma campanha popular, de início à dimensão familiar, mais tarde ampliada à escola, até que culmine na própria, adequada e indispensável formação profissional — que todo o servidor deve possuir, como resultante de cristianíssima obrigação moral e social que compete aos dirigentes empresariais.



O sr. eng. Zeferino B. Pereira, esforçado delegado da C. P. na organização dos Cursos de Socorristas em toda a rede, salienta os pontos mais notáveis da campanha instituída pelo Ministério das Corporações, de colaboração com a Cruz Vermelha Portuguesa

A C. P. que embora de há muito possui os seus regulamentos e dispositivos de prevenção de acidentes no trabalho — a que dá naturalmente rigoroso cumprimento — cônscia das responsabilidades morais e materiais que lhe

imediatamente ao próximo, que instituída em Maio do ano findo pelo Ministério referido, teve a sua execução em Setembro e Outubro e o epílogo — da primeira fase — em Novembro.

Registe-se que graças à boa vontade, ao espírito cívico, ao entusiasmo e à solidariedade que a profissão afortunadamente gera entre todos os servidores da C. P., os nossos «socorristas» evidenciaram-se significativamente: nessa primeira fase — a que se seguirá outra em Fevereiro — e que abrangeu, por ora, pessoal oficial e das zonas do Material e Tracção e do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, diplomaram-se 49 «socorristas», ou seja a totalidade dos ferroviários inscritos num curso que compreendeu um milhar de indivíduos recrutados em núcleos diversos do País; desses, 14 foram considerados «muito aptos» e 9 foram convidados pela C. V. P. para seguirem o curso de instrutores; um dentre estes foi classificado como o que melhores aptidões demonstrou em todos os exames até ao momento efectuados.

\* \* \*

Para entrega de diplomas e imposição de emblemas aos ferroviários que frequentaram o Curso de Socorristismo no Trabalho, realizou-se, na tarde do pretérito dia 2 de Dezembro, uma sessão solene, na sala de conferências da Direcção-Geral, em Santa Apolónia. Além do Director-Geral, sr. eng. Espregueira Mendes, viam-se os chefes de Divisão, srs. engs. Júlio Santos, Horta e Costa e Joaquim Barros e ainda os srs. eng. João Monteiro, eng. A. Ferugento Gonçalves, drs. Aníbal Viola, Cordeiro Pereira e António Seabra, o chefe da Secretaria, sr. Luís Andrade Gil, e o editor do *Boletim*, dr. Élio Cardoso.

Presentes, também, a dr.<sup>a</sup> Maria Alba de Castro, chefe do Gabinete de Higiene e Segurança no Trabalho do Ministério das Corporações, e o eng. Zeferino Bernardes Pereira, da Divisão do Material e Tracção, esforçado delegado da C. P. na organização dos mencionados cursos de «socorristas», em toda a rede.

Perante 46 ferroviários recém-diplomados, disse o sr. eng. Espregueira Mendes :

*Foi com a mais grata satisfação que tomei conhecimento que, de 49 candidatos a «socorristas» inscritos nos cursos da Figueira da Foz, Campanhã, Coimbra e Lisboa,*



A dr.<sup>a</sup> Maria Alba de Castro, do Gabinete de Higiene e Segurança no Trabalho, faz a imposição do emblema de «socorrista» a um ferroviário

★

★

cabem pelos sinistros no trabalho sofridos pelos seus agentes — pessoal de linha e fabril, em especial, mais afectados no seu labor quotidiano pelo serviço de uma profissão envolta de riscos — não hesitou um momento, mercê da alta compreensão do seu Director-Geral, em alargar toda a assistência possível ao trabalhador em perigo e assim aderir à utilíssima campanha preventiva, de socorro

46 se encontram hoje aqui para receberem o diploma que alcançaram, 32 de aptos e 14 de muito aptos.

Nesta última categoria 9 vão ser convidados pela Cruz Vermelha Portuguesa a seguir o curso de monitores e, assim, poderem vir a tornar-se úteis instrutores da formação de «socorristas».

Destes 9, soube mesmo que há um que foi dos que

melhores aptidões demonstrou, senão a melhor, em todos os exames efectuados, até hoje, no País.

Muito mais do que o bom resultado logrado, haverá que salientar o interesse e a boa vontade manifestados, pelos nossos ferroviários, correspondendo, pode dizer-se, com excelso entusiasmo ao que se pretendia, isto é, a constituir-se um corpo de pessoas inteiramente devotadas, de alma e coração, a uma missão altruista, qual é a de prestar auxílio a colegas em perigo, quiçá feridos ou em choque, vítimas de um incêndio, electrocussão, intoxicação

acto, igualmente expresso os meus mais sinceros agradecimentos.

Em resposta, o sr. eng. Zeferino B. Pereira, disse:

Tendo seguido de perto as actividades que disseram respeito à constituição dos cursos de «socorristas», creio de minha obrigação dizer duas palavras e, em primeiro lugar de agradecimento ao sr. Director-Geral pelas imprecidas palavras que me dirigiu.



A entrega de um diploma

★

★

ção de gás, em suma, a qualquer consequência de um acidente, por forma que, quando este ocorra, haja uma assistência imediata e profícua. Servirão assim bem o seu semelhante dignificando a empresa a que pertencem.

Quis dar-nos a honra de tomar parte neste acto, de tão elevada significação, a ex.<sup>ma</sup> sr.<sup>a</sup> dr.<sup>a</sup> D. Maria Alba de Castro, ilustre chefe dos Serviços de Higiene do Gabinete de Segurança do Trabalho do Ministério das Corporações que, com a maior competência e dedicação, se tem consagrado à causa do «Socorrismo».

Foi, por intermédio do sr. dr. Cândido dos Reis, que tive a primeira conversa com o sr. Manuel Veloso, funcionário do Gabinete de Higiene e Segurança do Trabalho e Monitor de Socorristas, que me pôs ao par dos programas e da organização da instrução dos «Socorristas» de Trabalho integrada nas actividades desse Gabinete, e que depois se mostrou um dedicado e competente instrutor do curso da Figueira da Foz e de parte do de Campanhã.

Dias decorridos era possível um contacto com a sr.<sup>a</sup> dr.<sup>a</sup> D. Maria Alba de Castro que, não só incentivou

★  
Grupo de ferroviários diplomados pelo Curso de Socorrismo no Trabalho, acompanhados pelo Director-Geral da Companhia e pela representante do Ministério das Corporações

★



É à sua obra, é à sua iniciativa que se deve o que já se fez e o que está projectado continuar a fazer-se. Nunca deixou de comparecer na inauguração dos cursos com palavras de incitamento.

É justíssima, pois, a sua presença nesta cerimónia como justíssimos são os agradecimentos que tenho a honra de lhe formular, bem como ao eng. Bernardes Pereira, que com muita dedicação tem tomado o encargo de orientar estes assuntos de segurança na C. P..

A todas as pessoas que se dignaram vir assistir a este

o arranque dos cursos, começando pelo da Figueira da Foz, como teve a generosa iniciativa de oferecer uma bolsa de estudos a um médico da C. P. para poder seguir os trabalhos do curso de Medicina do Trabalho, em Setembro, na Figueira da Foz.

Assim, com a autorização do sr. Director-Geral, começaram a funcionar os cursos de que, neste momento, estamos a celebrar — com a entrega dos diplomas, cartões e emblemas — o fim da primeira fase.

Depois das palavras pronunciadas pelo sr. Director-

# NOTICIA'RIO

## diverso

- Por resolução do Conselho de Ministros foi renovado o mandato do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, como administrador da C. P., por parte do Estado, continuando assim aquele senhor a exercer as funções de presidente do Conselho de Administração da Companhia.
- Realizou-se em Paris, em 9 de Dezembro findo, a 23.ª Assembleia Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro. Por parte da C. P. assistiu o Director-Geral, sr. eng. Espregueira Mendes.
- Para frequentar o Curso de Informação e Relações Públicas e para participar num colóquio sobre formação de pessoal, a realizar na sede da U. I. C., em Paris, em Maio próximo, foi designado, pela Administração da Companhia, o economista-ajudante dos Serviços da Contabilidade e Finanças, sr. dr. José Rodrigues Coelho.
- O sr. José de Castro Bizarro, chefe do escritório internacional do Serviço Comercial e do Tráfego, esteve em Paris, onde de 24 a 26 de Novembro tomou parte, como delegado da C. P., na reunião revisora dos acordos do B. I. G. T. (bilhete individual de grupos de trabalhadores).
- Foi considerada de utilidade pública urgente a expropriação de uma parcela de terreno necessária à construção do edifício escolar do núcleo da estação de caminho de ferro de Crato.
- A cooperativa de construção «Lar Ferroviário» distribuiu, no passado dia 20 de Dezembro mais uma moradia que foi atribuída ao sócio n.º 326, do 6.º escalão, sr. Tomás Lavoura Candeias, escriturário de 2.ª classe dos Serviços da Contabilidade e Finanças, na Cova da Abelha, Malveira.
- Sob a égide da Associação Industrial Portuguesa vai realizar-se em Lisboa, no próximo mês de Fevereiro, um colóquio dedicado aos problemas da exportação nacional. A C. P. designou como seu delegado o dr. Rogério Torroais Valente, subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

-Geral, tão significativas, julgo que nada mais há a dizer. Seja-me, contudo, permitido fazer só duas saudações:

- a primeira para a ex.ª sr.ª dr.ª D. Maria Alba de Castro que com a sua actividade, competência e devoção a estes problemas, tornou possível a realização hoje deste acto solene;
- a segunda para os «socorristas» aqui reunidos que com a sua boa vontade e espírito de sacrifício conquistaram tão honroso quanto humanitário diploma.

Com a presença neste acto do sr. Director-Geral e de tão elevadas personalidades de todas as Divisões e dos Serviços Médicos, todos nós ficamos a ter a certeza que o interesse pelo problema da Segurança no Trabalho na C. P. ganha cada vez maior amplitude com o que muito nos temos a congratular.

Termino servindo-me do conceito latino que, a propósito desta reunião, o sr. eng. Horta e Costa citou, com muita felicidade: Finis coronat opus — que, o mesmo é dizer, O fim coroa a obra!

## Louvores



Maria Odete Rodrigues, substituta de guarda de P. N. no distrito 216 (Caxarias)

Pelo Chefe da Divisão da Via e Obras, foi louvada em 28 de Outubro do ano transacto, a substituta de guarda de P. N., no distrito 216 (Caxarias), da 10.ª Secção, sr.ª Maria Odete Rodrigues, pelo acto de abnegação que praticou quando, em 14 de Janeiro de 1964 conseguiu, com risco da própria vida, evitar que na passagem de

nível do Km 140,475-Norte, entre Caxarias e Albergaria dos Doze, fosse colhida pelo comboio n.º 2 (Foguete de Porto a Lisboa), a sr.ª Piedade da Conceição, de 62 anos de idade, a qual foi retirada da linha quando o comboio se encontrava a escassos metros da passagem de nível.

Além deste louvor, a substituta de guarda de P. N. em causa foi gratificada pela Direcção-Geral com 300\$00.

\* \* \*

Por último falou a dr.ª Maria Alba de Castro. Em palavras calorosas confessou o seu agrado em ter acompanhado os cursos instituídos — os primeiros criados pelo seu Gabinete — onde os instruendos da C. P. revelaram excelente aproveitamento, espírito de sacrifício para socorrer o próximo e entusiasmo criador. Evidenciou a importância que o curso representa para os novos diplomados e a responsabilidade que daí lhes advém.

A reabilitação do sinistrado — disse — inicia-se no local do trabalho, no próprio momento do acidente, daí o papel primacial da função do «socorrista» em prol do seu colega em perigo e como colaborador válido da Empresa.

Terminou por felicitar, nos mais vivos termos, o sr. eng. Espregueira Mendes, pessoa ilustre em quem o Ministério das Corporações encontrou sempre o melhor e mais válido ânimo e compreensão para possibilitar, na C. P., a campanha de acção social, que tão honrosos como assinalados êxitos alcançou.

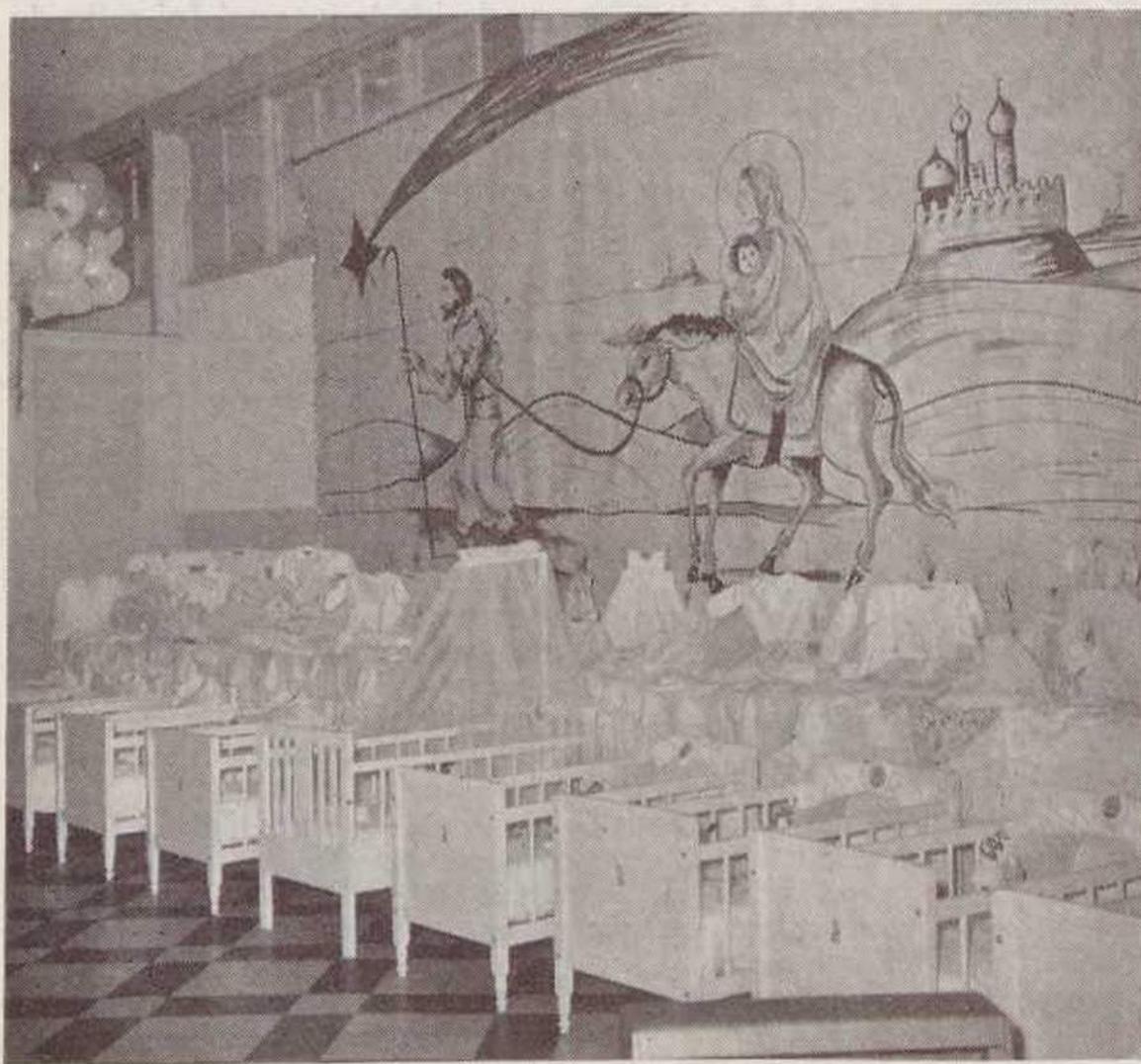


SEGUINDO uma norma já com fortes tradições na C. P., realizaram-se nos dois departamentos da Companhia, de elenco exclusivamente feminino — Mecanografia e Dactilografia — os festejos próprios da quadra natalícia: distribuição de berços, enxovais, agasalhos, brinquedos e guloseimas a algumas dezenas de filhos de ferroviários de modesta categoria.

Como nos anos anteriores, a carinhosa ideia partiu de comissões de funcionárias dos departamentos



O Presidente do Conselho de Administração da Companhia, com outros administradores e funcionalismo superior da C. P. assistiu à festa do «Berço do Ferroviário», organizada pelo Serviço da Estatística e Mecanografia. A escriturária Maria dos Santos Pereira, saúda os presentes



Onze berços com os respectivos enxovais, além de muitos brinquedos e rouparia, foram distribuídos pela Estatística e Mecanografia. A artística decoração mural é da autoria do escriturário António Alves Ferreira Rodrigues, operador daquele Serviço

referidos — cujos chefes srs. dr. Chaves Brilhante e Andrade Gil facilitaram e estimularam, como se impunha, a realização de tão feliz iniciativa.

Nas salas improvisadas, tanto na Calçada do Duque como em Santa Apolónia, lá estavam os presépios, enfeitados, a resplandecer com a representação simbólica do «suave milagre», e as árvores de Natal, com muitos bonecos e pequeninos artefactos. Em mesas ou em berços modestos mas airocos, a rouparia — os enxovais e os pequeninos agasalhos — e os brinquedos de cores garridas.

Quotizando-se entre si, ao longo de todo o ano, com dinheiro, apuros



O Director-Geral da Companhia, sr. eng. Espregueira Mendes confraterniza, em Santa Apolónia, com as famílias dos agentes contemplados

e ofertas ou socorrendo-se da colaboração de algumas firmas fornecedoras da C. P. e dum auxílio da Administração da Companhia, as gentis empregadas da Mecanografia e da Dactilografia puderam assim proporcionar a algumas crianças filhas de ferroviários mais necessitados, uma singela festa a preceito — que nem por ser modesta no número e qualidade do distribuído, dados os parcós recursos financeiros disponíveis, deixou de ter o espírito de Belém, a suavidade, o calor, o enterneçimento próprio que

as festas do Natal alcançam entre todos nós portugueses, no alto exemplo de fraternidade e solidariedade que demonstram — igualando patrões e empregados em emotivo convívio — e fazendo sorrir os adultos por justamente fazer tirar as crianças. Foi, em suma, uma jornada aprazível, festejada e vivida da melhor forma e na caridade de Deus, como é tradição da quadra — a data quente de amor e amizade ao próximo que o Natal representa na vida.



Entrega de agasalhos, pelas nossas dactilografas, a um dos 9 filhos do ferroviário Artur de Carvalho, das oficinas de Santa Apolónia. Procedendo à distribuição, as escriturárias Ivone Maria dos Santos, Maria Manuela Marques e Maria Fernanda Pita Pires



Outro aspecto da distribuição de brinquedos e agasalhos no escritório de Dactilografia de Santa Apolónia

Dado o êxito crescente destes festejos e o seu profundo significado, parece justificar-se a sua realização noutros sectores da nossa rede — por exemplo, em cada uma das 3 zonas — numa iniciativa que partindo dos ferroviários teria de certo a melhor compreensão da nossa Administração. A festa do Natal da C. P. seria assim feita à verdadeira escala da dimensão da Empresa — como os seus mais modestos servidores, regra geral, bem merecem.



POR J. MATOS SERRAS

## Apontamento

No próximo dia 1 de Maio a estação de Santa Apolónia completa um século de existência. Daí, o nosso alvinegro de há meses nesta Secção, no sentido de ser emitido um selo postal alusivo a esse facto. Também a Secção Filatélica do Boletim do Clube Ferroviário de Portugal comungou dessa opinião. Mas, mau grado tais desejos, sabemos terem resultado infrutíferas as diligências encetadas, porquanto o sr. Correio-Mor informou que o selo sugerido não tinha cabimento no artigo 7.º do Estatuto do Selo Postal — ao qual se subordinam as emissões de selos para o continente.

Deste modo, não terá a vetusta estação de Santa Apolónia ensejo de *espalhar aos quatro ventos* o seu centenário. Mais felizes têm sido outras suas irmãs, entre elas

a estação ferroviária de Lourenço Marques, reproduzida num selo de Moçambique posto a circular em 1948.

Na nossa coleção temática possuímos diversos selos estrangeiros referentes a estações de caminhos de ferro, como: Leipzig e Rostock (Alemanha), Philippeville e Bone (Argélia), Viena (Áustria), Bruxelas (Bélgica), Rio de Janeiro (Brasil), Pequim (China), Sabana (Colômbia), Brazaville (Congo), Cairo e Luxor (Egipto), Budapeste e Szekesfehervar (Hungria), Bagdade (Iraque), Sarajévo (Jugoslávia), Kovno (Lituânia), Rivas (Nicarágua), Gdynia (Polónia), Constanta (Roménia), Moscovo e Leninegrado (Rússia), Damasco (Síria), Jungfraujoch, Rorschach, Luen-Castiel e Fluelen (Suíça) e Montevideu (Uruguai).

Perante a impossibilidade de emissão de um selo comemorativo dos «100 anos da estação de Santa Apolónia», resta-nos fazer votos para que, ao menos, seja autorizada pelos C. T. T. a aposição de um carimbo especial comemorativo dessa data.

## Visita

No passado mês de Dezembro recebemos a visita do nosso colega sueco sr. Sigvard Heurlin, com quem tivemos ensejo de falar acerca das exposições internacionais dos ferroviários filatelistas realizadas em França, Áustria, Itália e Alemanha, tendo-nos aquele filatelista escandinavo confessado a sua surpresa pela ausência de portugueses e espanhóis naqueles certames.

## A nossa temática

JAPÃO — Inauguração do novo comboio-expresso Tokaido, que percorre os 551 quilómetros entre Tóquio e Osaka em menos de 4 horas.



POLÓNIA — Comboio de mercadorias dentro da fábrica de cimento de Chelm.



BÉLGICA — Estação de Antuérpia. (Sobrecarga).  
CHECOSLOVÁQUIA — Tractor utilizado no serviço de manobras.



COREIA DO NORTE — Vagonetas que servem para o transporte de carvão nas minas.



## Marcofilia

Apresentamos os seguintes carimbos:

JAPÃO — Primeiro dia de circulação do selo do comboio Tokaido (1/10/1964).

FRANÇA — I Exposição dos Ferroviários Filatelistas de St. Etienne (10 e 11/10/1964).

# SEGURANÇA DAS CIRCULAÇÕES

## *Novos critérios de frenagem e de formação de comboios*

POR JOSÉ CARLOS DE OLIVEIRA PEREIRA

ENGENHEIRO-AJUDANTE DE MATERIAL E TRACÇÃO

### 1 — Posição do problema

O aumento das velocidades de circulação e o aparecimento de comboios compridos e mais pesados, consequências do progresso que o Caminho de Ferro tem sofrido nos últimos anos, fez sobressair a necessidade de rever os critérios em uso, relativamente à formação de comboios, com vista a aumentar, ainda mais, a segurança das circulações.

Essa necessidade vinha de há muito a fazer-se sentir, sem que, no entanto, fosse possível determinar com precisão as medidas a adoptar e o caminho a seguir.

Recentemente, os Serviços Técnicos da Divisão de Material e Tracção cônscios da importância do problema, tomaram a iniciativa de estudar o assunto em profundidade, baseando-se em documentação da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) e da RENFE, que conseguiram obter.

O facto de a circulação em pendentes fortes exigir que os maquinistas atendam à frenagem disponível dos comboios, mais evidenciou a necessidade de se estabelecerem com urgência normas racionais de trabalho em tudo o que se relaciona com este grave problema.

O estabelecimento de tais bases entre nós, além de melhorar a segurança da exploração, retirará todo o empirismo das decisões que diariamente se têm de tomar sobre as condições de formação e circulação dos comboios.

### 2 — Crítica ao critério antigo

É do conhecimento geral, que o critério seguido actualmente na formação de comboios rege-se pelas normas indicadas nas tabelas de frenagem as quais se baseiam no peso frenado.

Este conceito é definido como sendo «o peso total dos vagões-freio (tara + carga), que devem seguir na composição de um comboio de mercadorias, circulando num dado troço de via e com uma determinada carga a rebocar».

Este critério teve aceitação geral durante muitos anos, especialmente para a frenagem manual, o que até certo ponto se poderia justificar, na medida em que, quanto maior fosse o peso total do vagão, maior grau de aperto poderia atingir o freio sem que ocorresse a blocagem dos rodados, que como se sabe é desfavorável à frenagem.

Deste modo compreendia-se que, para um comboio

mais pesado — exigindo uma frenagem mais enérgica — fosse necessário um peso frenado maior.

Com o aparecimento do freio automático, este critério continuou em vigor, mas a razão anterior deixou de ser válida visto que o esforço nos cepos passou a estar limitado pelas características do próprio freio.

Porém, só muito recentemente, os especialistas se aperceberam desse facto, concluindo pela necessidade de se estudarem bases de cálculo mais exactas.

Em resumo, interessa saber se um comboio, com a frenagem de que dispõe, pode circular com segurança num dado troço de via a uma determinada velocidade.

Esta condição, implica não só o conhecimento das características de utilização, como sejam a carga, e o perfil da via, como também da potência de frenagem instalada nas diferentes categorias de veículos.

Com o critério em vigor, os maquinistas não podem avaliar ao certo as condições de frenagem que têm ao seu dispor.

Este facto, só por si digno de nota, é tanto mais de realçar se atendermos a que a velocidade de circulação em pendentes é estabelecida em função das condições de frenagem existentes.

Porém, a única indicação que o maquinista tem ao seu dispor para poder julgar, é o conhecimento empírico dos veículos que frenam «melhor» ou «pior», circunstância que torna bastante contingente qualquer apreciação.

O exemplo a seguir permitirá compreender melhor o que se disse.

Supunhamos que queremos formar um comboio de mercadorias, que tem de rebocar 800 toneladas, num trajecto em que a maior pendente é de 11 mm/m.

As tabelas de frenagem, dão, para aquela carga e para aquele perfil, um peso frenado igual a 225 toneladas. Note-se desde já que não é feita qualquer referência à velocidade de circulação, que pode variar.

O comboio pode levar por exemplo :

a) — 10 vagões da série JV 30 201 a 30 245 (americanos) com tara + carga =  $10 \times (8,5 + 15) = 235$  toneladas ;

b) — 10 vagões da série JFV 1911 a 1957 (alemães) com tara + carga =  $10 \times (11 + 12) = 230$  toneladas.

Quaisquer outros vagões-freio, desde que tivessem o mesmo peso total, e igual ou superior a 225 toneladas, serviriam, segundo o actual critério, para garantir a frenagem do comboio dentro da distância regulamentar.

Como é evidente, aquela afirmação não é correcta, visto que:

- 1) — A distância de frenagem, para o mesmo peso-frenado, varia com a velocidade;
- 2) — A prática demonstrou que os vagões da 2.ª série indicada, frenam bastante melhor do que os da primeira, facto que é aliás do conhecimento do pessoal mas que o critério em vigor não deixa transparecer.

Daqui se conclui, que o peso frenado tal como está definido carece de significado real, importando antes considerar a unidade que a U. I. C. e a RENFE designam por peso-freio, e que não é mais do que a potência efectiva dos freios.

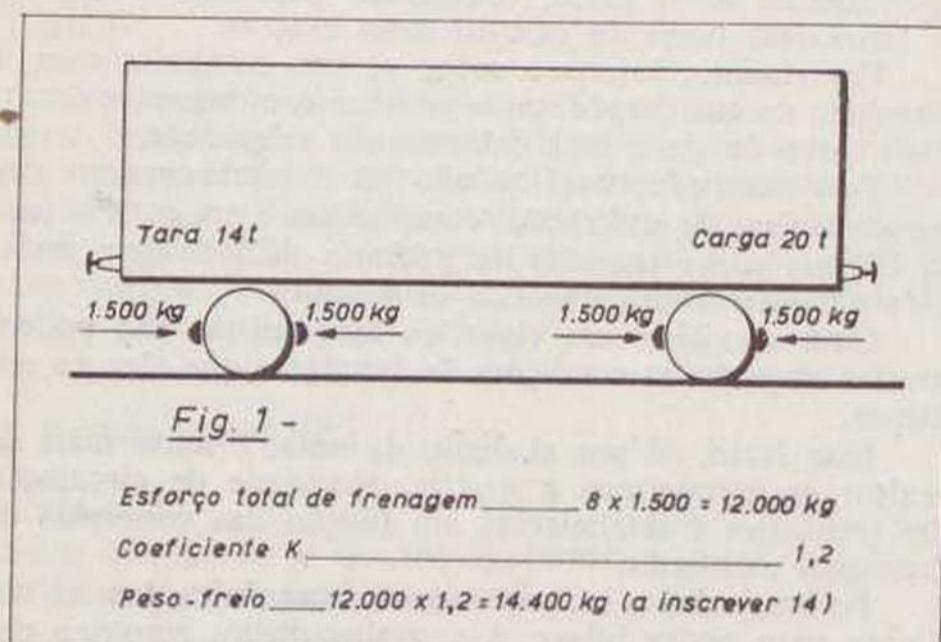
A seguir explicaremos o seu significado.

### 3 — Peso-freio — Significado

Como se disse, a U. I. C. apresenta bases diferentes das clássicas para a frenagem dos comboios.

Assim, estabeleceu-se que a potência de frenagem de qualquer veículo, vagão ou carruagem fosse indicada por um valor, expresso em toneladas e designado por peso-freio.

Esta grandeza não é mais do que o produto do esforço total de frenagem, por um coeficiente  $K$  que entra em linha de conta com o número de cepos do veículo, e vem dado em tabelas. (Fig. 1).



Por este exemplo pode verificar-se que o peso-freio só depende das características do freio, e não do valor da tara + carga efectiva do vagão.

Para se poder adoptar entre nós as regras de formação de comboios que a U. I. C. estabeleceu, e que já vigoram na maior parte dos Caminhos de Ferro europeus, incluindo a RENFE, foi necessário elaborar um plano de trabalho cujas fases sucessivas podem resumir-se como se indica a seguir:

- 1.º — Determinação do peso-freio de todo o material circulante;
- 2.º — Estabelecimento de velocidades máximas em função do valor das pendentes;
- 3.º — Cálculo de novas tabelas de frenagem;
- 4.º — Regras práticas de formação de comboios.

A seguir, explicaremos resumidamente como se procedeu para cada um destes pontos.

### DETERMINAÇÃO DO PESO-FREIO DO MATERIAL CIRCULANTE

Como já se disse, o peso-freio representa a potência de frenagem instalada num veículo.

Para determinar o seu valor, realizaram-se ensaios com diferentes tipos de material, e que consistiram principalmente no seguinte:

- 1.º — Formar uma composição de veículos iguais, e vazios, em número de 20 a 30;

- 2.º — Medir tempos e distâncias de frenagem num troço de via em patamar e em linha recta, à velocidade máxima permitida pelo material em questão.

Durante as frenagens, só actuavam os freios dos veículos rebocados.

Depois de se realizarem vários ensaios, e nos dois sentidos de circulação, a fim de eliminar possíveis influências, tais como o vento, irregularidades da via, etc., procedeu-se ao cálculo do peso-freio da composição.

O cálculo da potência de frenagem, partindo do conhecimento do peso total do comboio, do tempo e distância de frenagem e da velocidade, é feito a partir das leis clássicas da Mecânica.

### INSCRIÇÃO DO PESO-FREIO

Para se poder identificar em qualquer veículo o valor do respectivo freio, foi necessário inscrever em cada um o peso-freio respectivo. Esta tarefa está a cargo dos Grupos Oficiais, para os quais se têm enviado listas de valores correspondentes a vagões e a carruagens.

Para informação indica-se, com um exemplo relativo aos vagões J alemães, a forma de como está inscrito o peso-freio. (Fig. 2).

FREIO AUT. ..... 13

FIG. 2 — O peso-freio destes vagões é de 13 toneladas, independentemente do valor da carga + tara.

Nos veículos em que, além do freio automático, existe freio manual, é necessário também indicar o peso-freio respectivo.

FREIO AUT. ..... 20  
 FREIO MAN. MÁX. .... 28

FIG. 3 — O peso do freio automático deste veículo é de 20 toneladas.

— O peso-freio manual é igual à tara + carga efectiva, desde que este valor não ultrapasse as 28 toneladas. Se ultrapassar só se pode contar com 28 toneladas de freio manual, visto que este é o valor máximo inscrito.

## NOVAS TABELAS DE FRENAGEM

Para que se possam utilizar na prática os novos critérios de formação de comboios, elaboram-se novas tabelas de frenagem baseadas no peso-freio.

Estas tabelas já se apresentam completamente calculadas para toda a rede de via larga, onde o problema é mais instante, devido às velocidades que ali se realizam.

As tabelas, indicam *para cada percurso e nos dois sentidos de circulação*, e ainda para cada tipo de comboio (adiante veremos o que isto significa), a *percentagem de peso-freio mínima* que é exigida.

Para melhor elucidação, apresenta-se a seguir um extracto das referidas tabelas. (Ver § 4 e 5).

### EXTRACTO DAS TABELAS DE FRENAGEM

Percursos	Frenagem normal				Frenagem de recurso	Frenagem de estacionam.		
	Freio Automático							
	Aut.	ou Man.	Vel. máx.	Para manter imobilizado o material				
4—ENTRONCAMENTO - ABRANTES	V50	V60	V70	V80	Vel. máx. 25 km/h	Para manter imobilizado o material		
Entroncamento — Barquinha .....	%	%	%	%	%	%		
Barquinha — Praia..	15	25	30	40	6	3		
Praia — Tramagal...	22	30	35	45	8	4		
Tramagal-Abrantes	15	25	30	40	6	3		
5—ABRANTES - ENTRONCAMENTO								
Abrantes-Tramagal	15	25	30	40	5	3		
Tramagal — Entroncamento .....	20	25	30	45	8	4		

A utilização destas tabelas só será possível quando se der por concluída a inscrição do peso-freio em todo o material circulante.

### 4 — Classificação dos comboios

De forma semelhante ao que fizeram vários Caminhos de Ferro europeus, incluindo a RENFE, todos os comboios serão classificados e designados de acordo com as velocidades máximas que atingem em patamar e em linha recta. Por exemplo, um comboio cuja velocidade máxima é de 80 km/h em patamar e em linha recta, será classificado por V.80 que quer dizer velocidade de 80 km/h.

Esta designação completará as habituais de, rápido, omnibus, recoveiro, etc., e deverá ser indicada no livro-horário dos maquinistas.

Entre nós, a classificação dos comboios abrangeá, por enquanto, a gama de velocidades, desde 40 a 120 km/h, ou seja, V.40, V.50, V.60, etc., até V.120, e cada um destes comboios deverá levar a frenagem de acordo com a sua velocidade máxima, e que está indicada nas novas tabelas de frenagem.

### 5 — Velocidades máximas nas pendentes

Nas pendentes, a segurança das circulações, obriga a uma das três hipóteses :

a) — Aumento da potência de frenagem instalada, isto é, exigência de uma maior percentagem de peso-freio para a composição ;

b) — Tolerância de uma maior distância de frenagem, isto é, aumento das distâncias entre os sinais, e os pontos a proteger ;

c) — Redução de velocidade, isto é, estabelecimento de restrições à velocidade de circulação, em função do valor das pendentes.

Na prática, opta-se por um compromisso entre as três possibilidades.

Daqui resulta que por um lado impuzeram-se modificações a alguns artigos do Regulamento de Sinais, no que diz respeito a distâncias de frenagem, por outro fixaram-se limites à velocidade de circulação conforme o valor das pendentes, e finalmente, estabelecem-se nas novas tabelas de frenagem pesos-freio relativamente maiores, para os percursos onde hajam pendentes mais acentuadas.

No que diz respeito à limitação de velocidades nas pendentes, o problema reveste-se dum aspecto complexo devido à divergência de opiniões sobre o critério a adoptar.

No entanto, e dada a semelhança de características entre os nossos Caminhos de Ferro e a RENFE, resolreu-se adoptar para o nosso caso o critério que é seguido em Espanha.

Indica-se a seguir a distribuição do escalonamento de velocidades, que esperamos seja em breve adoptado entre nós :

### VELOCIDADES MÁXIMAS EM FUNÇÃO DO PERFIL DA LINHA

Perfil	Tipos de comboio							
	V.120	V.110	V.100	V.90	V.80	V.70	V.60	V.50
Rampas, Patamar e Pendentes até 10 mm/m	120	110	100	90	80	70	60	50
Pendentes de 10 a 12 mm/m	100	100	90	90	80	70	60	50
Pendentes de 12 a 16 mm/m				80	70	60	50	40
Pendentes de 16 a 22 mm/m	100	90	80	70	60	50	40	35

O cumprimento destes requisitos, obriga à indicação no livro-horário do tipo de comboio, como já se referiu, e ainda dos troços onde devem ser aplicados os escalões de velocidade.

Comprende-se, portanto, que seja necessário rever todos os horários por forma a estabelecer os de acordo com as velocidades indicadas no quadro anterior.

### 6 — Formação de comboios

As novas regras de formação de comboios, não oferecem dificuldade de maior.

Assim, a frenagem de qualquer composição e que está indicada nas novas tabelas de frenagem pode classificar-se em :

— *Frenagem Normal* — é aquela que todo o comboio tem de levar, para poder parar na distância de proteção de sinais. Esta frenagem, é também suficiente para deter a fuga do material em caso de quebra de engates.

— *Frenagem de Estacionamento* — é aquela que todo o comboio deve levar, para manter imobilizado o material durante as paragens, e ainda para servir em caso de avaria do freio automático.

— *Frenagem de Recurso* — é aquela que todo o comboio deve ter, como mínimo, para poder avançar à velocidade máxima de 25 km/h, até à estação imediata. É utilizada quando, por circunstâncias anormais, o comboio ficou sem o peso-freio mínimo exigido nas tabelas para um V.50, isto é para poder circular a 50 km/h. Esta frenagem é também suficiente para deter a fuga do material em caso de quebra de engates.

Para avaliar, as toneladas de peso-freio que deve levar um comboio, multiplica-se o peso bruto total do mesmo, ou seja, tara + carga efectiva de todos os veículos (excluindo a locomotiva) pelos tanto por cento de peso-freio que indique a tabela, para o trajecto e para a categoria do comboio em causa.

#### *Exemplo :*

Um comboio classificado, como um V.60, e de 500 toneladas, circula entre Entroncamento e Abrantes. Qual é o peso-freio mínimo exigido?

As tabelas de frenagem (ver o extracto das referidas tabelas que apresentamos neste artigo) indicam uma percentagem mínima de peso-freio, de 30 %.

O peso-freio mínimo exigido para aquele trajecto é:

$$\frac{30}{100} \times 500 = 150 \text{ toneladas}$$

Portanto, basta incorporar na composição, os vagões-freio necessários para completar aquele valor, somando o peso-freio marcado em cada um dos referidos vagões, por exemplo, 12 vagões cujo *Freio Aut.* seja igual a 13:

$$12 \times 13 = 156 \text{ toneladas}$$

As novas regras de frenagem, prevêem ainda o seguinte:

Quando não seja possível reunir o peso-freio mínimo exigido nas tabelas para a categoria do comboio em causa, nem por isso ele deixará de seguir marcha. O comboio, seria então classificado com a categoria imediatamente inferior, circulando então nas condições correspondentes a esta categoria.

Por exemplo, se para o comboio do exemplo anterior, V.60, não fosse possível completar os 30 % que exige a tabela, mas apenas o mínimo exigido para um V.50 (que no exemplo seria 22 % ou 110 toneladas), o comboio poderia seguir marcha, não devendo porém ultrapassar a velocidade de 50 km/h. Quer dizer, o comboio passaria a ter temporariamente a categoria V.50, até à estação onde fosse possível completar os 30 %.

Nestas breves considerações de carácter informativo, não é possível entrar em pormenores nem aprofundar demasiado o assunto. Pretende-se apenas, familiarizar o pessoal com aquilo que se está realizando para aumentar ainda mais a segurança das circulações no nosso Caminho de Ferro.

A seu tempo o pessoal tomará devido conhecimento das novas regras de frenagem e formação de comboios para o que serão distribuídas instruções especiais.

## 7 — Conservação do equipamento de freio

É evidente que sem uma conservação cuidada, somos levados por vezes a resultados falsos, se contarmos com

o valor inscrito em alguns veículos e o seu equipamento de freio não se encontrar em condições de funcionamento satisfatórias.

As avarias que podem surgir são de vária natureza, tais como entradas de ar, folgas exageradas na timonaria, cepos com desgaste exagerado, funcionamento deficiente das válvulas de desaperto e de acção rápida, etc., tudo factores que contribuem para uma diminuição do peso-freio real. Por isso, houve necessidade de se estabelecerem regras de reparação e ensaio de equipamento de freio, para uso dos Grupos Oficiais, e que entraram recentemente em vigor. Outras regras estão ainda em estudo para o uso dos Postos de Revisão do Material Circulante, que complementarão as dos Grupos Oficiais e que entrarão em vigor progressivamente.

Quanto à qualidade dos materiais, já os Serviços Técnicos estabeleceram também especificações técnicas e regras de recepção necessárias para assegurar um mínimo de qualidade aos materiais utilizados nos equipamentos de freio. Estas regras e especificações foram já comunicadas ao Serviço de Abastecimentos, e encontram-se em vigor desde alguns meses.

Cabe aqui, referir um pormenor de grande importância, e que parece estar ignorado pela maior parte do pessoal.

Referimo-nos ao facto, de às válvulas de acção rápida, não se prestar a atenção que se lhes deve dar, encontrando-se a sua maior parte num estado de conservação que deixa muito a desejar, principalmente no que diz respeito à limpeza e substituição dos filtros (crinas).

Ora, a válvula de acção rápida, é um órgão importantíssimo para o funcionamento satisfatório do freio de vácuo, visto que a sua função é permitir um aumento de propagação ao longo da conduta geral, o que leva a encurtar substancialmente o tempo que decorre entre o accionamento do freio, e a actuação deste, resultando deste modo, um encurtamento proporcional da distância de frenagem.

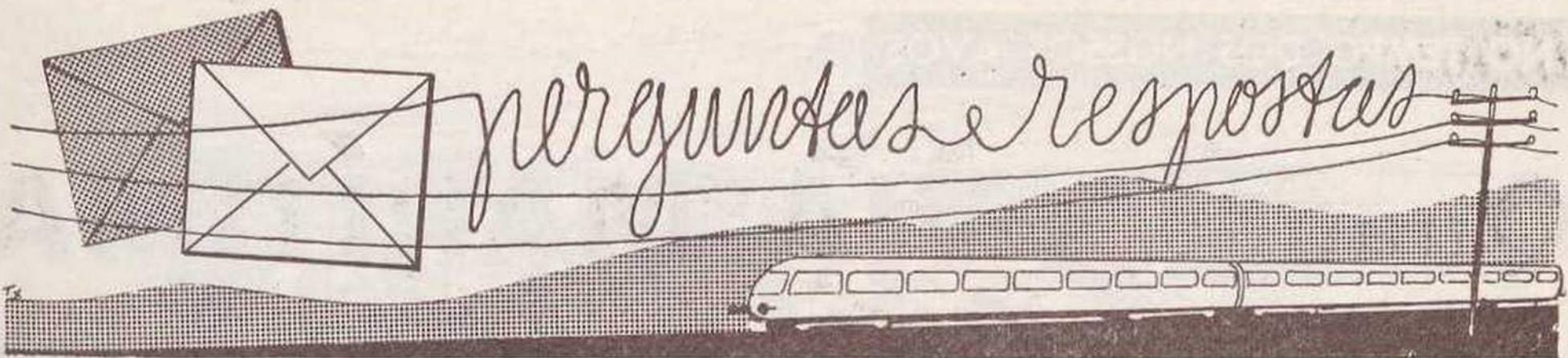
Para comprovar esta afirmação, basta referirmos alguns ensaios que foram realizados com carruagens e nos quais se observaram diferenças apreciáveis quando as válvulas eram postas a funcionar normalmente e quando eram isoladas. Verificou-se ainda nesses ensaios, que a frenagem era mais suave quando as válvulas funcionavam do que no caso contrário, visto que o tempo que decorria entre a actuação dos freios dos veículos que iam à cabeça da composição e dos que circulavam à cauda, diminuía, evitando-se assim sacudidelas perigosas.

Por esta razão, foram dadas ordens terminantes para que estes órgãos sejam postos a funcionar normalmente, nos veículos que os possuem, e propõe-se ainda a sua montagem nos outros em que mais necessários se tornem, ou seja naqueles que estão autorizados a circular a velocidades mais elevadas.

## 8 — Conclusão

De tudo o que se disse é fácil verificar que a segurança das circulações aumentará consideravelmente dentro em breve quando as novas regras de formação e circulação de comboios, forem postas em prática.

Os métodos empíricos a que, hoje, se tem de recorrer para resolver certos problemas, deixarão de existir, visto que as novas regras, assentando em bases racionais, são perfeitamente definidas e indicam com segurança as alternativas possíveis em cada caso.



## COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

Pergunta n.º 2296 / Consulta n.º 465-F — Desejo ser informado se está certa a taxa que a seguir indico:

G. V. — Mangualde para Sacavém-Marginal

1 vagão com 9 cavalos.  
1 saco com rações: 30 quilos.  
Carga e descarga efectuada pelos donos.  
Distância: 301 quilómetros.  
Tarifa Geral — Base 11.º

Transporte (427\$00 × 9)	3 843\$00
Redução de 10 %	384\$30
	3 458\$70
Evolução e manobras	20\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Marginal	35\$00
Desinfecção	30\$00
Arredondamento	\$30
Total	3 554\$00

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

Pergunta n.º 2297 / Consulta n.º 466-F — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

P. V. — Vila Franca de Xira para Arco de Baúlhe

66 sacos com sêmea de trigo: 3300 quilos.  
Distância: 415 quilómetros.  
Tarifa Geral — 3.ª classe.

Transporte (292\$20 × 3,30)	964\$26
Manutenção (26\$00 × 3,30)	85\$80
Trasbordo (16\$00 × 3,30)	52\$80
Registo	5\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$14
Total a cobrar	1 109\$00

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

Distância: 415 quilómetros.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — Tabela 17 (detalhe)  
(Aviso ao Público B n.º 359)

Por 5000 quilogramas:

Transporte (181\$72 × 5)	908\$60
Evolução e manobras (8\$00 × 5)	40\$00
Carga e descarga (16\$00 × 5)	80\$00
Transporte	1 028\$60

A transportar	1 028\$60
Trasbordo (10\$00 × 5)	50\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$40
Total a cobrar	1 089\$00

Pergunta n.º 2298 / Consulta n.º 467-F — Cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete de 1.ª classe, da Tarifa Especial n.º 1-C «Bilhetes de Veraneio», de Crato a Valado — via normal — que é encontrado, depois de Entroncamento, a viajar por via Lisboa — via excepcional:

Crato a Valado:

Via excepcional	163\$00
Via normal	133\$50
Total a cobrar	29\$50

Resposta — Está errado.

Como o passageiro não fez aviso prévio, a importância correspondente à mudança de via é acrescida de 20% em conformidade com a carta n.º 4423 — EFP., do S. F. R., de 8 de Fevereiro de 1960.

Crato a Valado:

Via excepcional	163\$00
Via normal	133\$50
Diferença	29\$50
20 % = 5\$90 + \$10 (arredondamento)	6\$00
Total a cobrar	35\$50

Pergunta n.º 2299 / Consulta n.º 468-F — Peço dizer-me se está certa a cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete de 2.ª classe, da Tarifa Especial n.º 2-C «Fim de semana» de Lousã a Porto (Campanhã) e que pede ao revisor do comboio n.º 1, excesso de percurso a Porto (São Bento):

Porto (Campanhã) a Porto (São Bento) e volta — 6 quilómetros.	
6 × \$32 = 1\$92 + \$08 (arredondamento)	2\$00
Taxa de velocidade	5\$00
Total a cobrar	7\$00

Resposta — Está errado.

Deve cobrar-se apenas 2\$00 correspondente ao excesso de percurso, dado que não são de cobrar os 5\$00 da taxa de velocidade entre Porto (Campanhã) e Porto (São Bento) em conformidade com o disposto na página 81 das Instruções Complementares ao Livro E-12.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

# Quando a VIA MARÍTIMA era a mais aconselhável para se ir de Lisboa a Coimbra

POR VASCO CALLIXTO

**P**OR mais paradoxal que hoje nos possa parecer, a via marítima era, há pouco mais de cem anos, a mais aconselhável para os raros viajantes que se aventuravam a ir de Lisboa a Coimbra. As estradas não passavam de tortuosos e inconcebíveis caminhos; os meios de locomoção terrestre eram bastante deficientes, predominando a popular e bamboleante liteira, já que a mala-posta nem sempre estava em ordem de marcha.

Quem pretendia demandar a velha cidade do Mondego, o que, como é evidente, só se fazia por obrigação e não pelo prazer de viajar, procurava, portanto, ir por mar até à Figueira da Foz, para depois seguir rio acima até Coimbra. Deverá desde já referir-se que esta última parte do percurso era feita de barco... ou a pé ou a cavalo, pelas margens.

Por terra, na mala-posta, a viagem demorava quatro a cinco dias. Por mar, levavam-se apenas umas vinte horas bem contadas, sendo o *Vesúvio* o melhor dos barcos a vapor empregados na carreira semanal Lisboa-Coimbra. Mas... a quanto obrigava uma viagem dessa natureza!

Dizia-se adeus ao Tejo pela manhã. Logo que se passava o Cabo da Roca, se o vento era rijo e a atmosfera estava carregada, o navio dançava como uma casca de noz ao sabor das vagas enormes, que o varriam da proa à popa. Uns tantos passageiros, enjoados, lançavam pela borda fora o almoço ou o jantar, enquanto outros, mais valentes e mais animados, pro-

curavam encorajar os companheiros combalidos, estando a tripulação sempre a postos para o que desse e viesse.

A chegada à Figueira da Foz estava, em princípio, marcada para as seis horas da tarde. Todavia, o *Vesúvio* não primava pela pontualidade. As frequentes tempestades e a fragilidade do barco retardavam sempre a viagem. Por vezes, quando se desembarcava... era alta madrugada!

Com mau tempo, o navio ficava ao largo, havendo que aguardar a chegada dos barcos dos marítimos de Buarcos para transportar os passageiros para terra. As frágeis embarcações nem sempre se atreviam a enfrentar o mar revolto, pelo que se esperava uma, duas ou três horas ou mais. Depois era o esforço sobre-humano dos dezasseis remadores de cada barco, evitando os perigosos recifes da praia.

O que era a Figueira da Foz e o que era Buarcos na primeira metade do século passado? Um balofo areal ligava as duas povoações, percorrendo-o a pé os viajantes, entre redes de pesca e enxugadouros cheios de sal e de peixe. Uma única e modesta hospedaria, onde, em certas ocasiões, se dormia sobre sacos de palha de milho, era o melhor que havia para se passar a noite e se poder descansar das fadigas da jornada.

A parte mais rocambolesca da digressão iniciada em Lisboa, começava, precisamente, na Figueira. Cavalos ou machos, nem sempre havia, pois o «serviço combinado» não estava assegurado. Os animais



Depois era o esforço sobre-humano dos dezasseis remadores de cada barco, evitando os perigosos recifes da praia

pouca servidão tinham para uma população que vivia da pesca e do mar. A única solução, para quem não queria ir a pé, era o pachorrento barco à vela.

Tudo corria menos mal, quando havia vento. Durante horas seguidas navegava-se através da encantadora paisagem do Mondego, com as suas veigas, os seus prados e, mais ao longe, as serranias, onde se descontinava a silhueta altaneira de um velho castelo. Mas havia também o reverso da medalha. E então, sem vento ou com paragens vadeáveis, a subida do rio transformava-se numa aventura que nem todos tinham coragem para enfrentar.

Havia, então, que saltar para a água e, com o esforço de todos — tripulação e passageiros — o «bom» do barco, atrelado a uma longa e grossa corda que os desventurados puxavam, ia-se arrastando penosamente... até que se detinha para não mais se mover. Sem barco e sem animais, qual a única maneira de chegar a Coimbra? A pé, evidentemente. Pobres viajantes!

Completamente encharcados, os nossos avós alcançavam Montemor-o-Velho, pernoitando aí numa solitária tasca, onde se

reuniam pescadores, camponeses e contrabandistas. E, por vezes, um desses personagens era a salvação. A troco de algumas moedas de prata, alugava-se um cavalo para fazer mais comodamente o resto da viagem. O Mondego, admirado do dorso do corcel, voltava a parecer encantador. Encostas cultivadas, quintas, aldeias e conventos, grandes lavadouros onde se viam numerosos grupos de mulheres e crianças, tudo contribuia para animar o ambiente.

Por mais exausto que o viajante viesse, a Coimbra dos doutores e dos amores, quando finalmente se divisava, encantava-o sempre, com a sua ponte de pedra sobre o rio da poesia, os seus palácios, a alta torre da Universidade, o casario e os poéticos arredores. O passageiro do *Vesúvio* não tardava a divagar pelas ruas da cidade, estreitas e sinuosas, ladeadas de casas de telhados esguios e sacadas salientes. As agruras de uma viagem repleta dos mais sérios contratemplos, estavam esquecidas. Só voltavam a ser recordadas... quando o regresso a Lisboa estava para breve.



## *Construção, aquisição ou beneficiação de casas*

Por aviso, de 12 de Novembro p. p., do Serviço Central do Pessoal, leva-se ao conhecimento de todos os agentes que, por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social, de 7 de Agosto de 1964, foi assegurada, ao abrigo da Lei n.º 2092, a concessão de empréstimos para aquisição, construção ou beneficiação de casas aos beneficiários da Caixa de Previdência dos Ferroviários, por intermédio da Caixa de Previdência dos Técnicos e Operários Metalúrgicos e Metalomecânicos.

Para o efeito, a Caixa de Previdência dos Ferroviários organizará os respectivos processos com base nos elementos a fornecer pelos beneficiários interessados, que reunam as condições seguintes :

- a) — contarem, pelo menos, um ano de inscrição ;
- b) — serem chefes de família ;
- c) — terem menos de 45 anos de idade ;
- d) — terem bom comportamento moral, profissional e civil ;
- e) — gozarem de estabilidade de emprego ;
- f) — possuirem terreno em condições e situação apropriadas para a construção ;
- g) — justifiquem as benfeitorias em casa própria ou a aquisição do imóvel que pretendam ;
- h) — serem aprovados em Junta Médica ;
- i) — não possuirem casa própria em condições de habitabilidade ;
- j) — disporem de 30 % do custo provável das benfeitorias ou obras de conservação e 20 % do custo provável da habitação que pretenderem adquirir.

Os interessados deverão dirigir-se à Caixa de Previdência dos Ferroviários — Rua Vítor Cordon, 1, 3.º, dir., Lisboa-2 — que lhes prestará todos os esclarecimentos.

## FUNDAÇÃO NACIONAL PARA A ALEGRIA NO TRABALHO

### COLÔNIAS DE FÉRIAS

Para conhecimento dos interessados, informa-se de que a inscrição dos beneficiários da F. N. A. T. que desejem frequentar na próxima época balnear as Colónias de Férias portuguesas e espanholas é efectuada durante o mês de Fevereiro p. f..

Esclarece-se que os beneficiários que pertençam a Organismos que têm pavilhões privativos nas Colónias de Férias e os desejem frequentar, devem fazer as suas inscrições dentro do citado mês de Fevereiro — 1 a 28 — nesses Organismos.

Os boletins de inscrição encontram-se à venda na sede da F. N. A. T. em Lisboa e nas suas Delegações.

### DESPEDIDA

Joaquim Pereira Farinha, chefe do pessoal menor dos Serviços Centrais, ao passar à situação de reformado por ter atingido o limite de idade, vem por intermédio do Boletim apresentar despedidas a todos os superiores e subordinados, e bem assim, a quantos com ele privaram durante os 39 anos em que serviu a Companhia.

### *Desastres estranhos ao Serviço, da responsabilidade de terceiros*

Por carta n.º 24 850/7, de 30 de Novembro do ano findo, determinou a Direcção-Geral :

«Os agentes que sofram algum desastre da responsabilidade de terceiros, não deverão firmar qualquer acordo com os responsáveis pelo acidente sem consultarem préviamente a Companhia, a fim de Serviço do Contencioso orientar o assunto, visto que, nos termos das disposições da Ordem da Direcção-Geral n.º 351, a Companhia tem direito a ser reembolsada de todas as retribuições e abonos feitos aos sinistrados durante o período da baixa, bem como de despesas com tratamentos, etc.»

### REFORMAS

Por motivo da reforma do chefe do Pessoal Menor dos escritórios de Santa Apolónia, sr. Joaquim Pereira Farinha, que atingiu o limite de idade após 39 anos de bons serviços prestados à Companhia, um grupo de colegas e amigos seus promoveu-lhe uma simpática festa de despedida, num dos restaurantes da capital. Foi uma homenagem, a todos os títulos justa, para quem com zelo, dedicação e aprumo desempenhou, a contento de todos, durante 21 anos, as funções de chefe do Pessoal Menor, mostrando-se sempre agente disciplinado e disciplinador e deixando do seu convívio com superiores e subordinados uma grata impressão de educação e camaradagem dignas de apreço.

Desejamos a Joaquim Pereira Farinha uma feliz reforma.





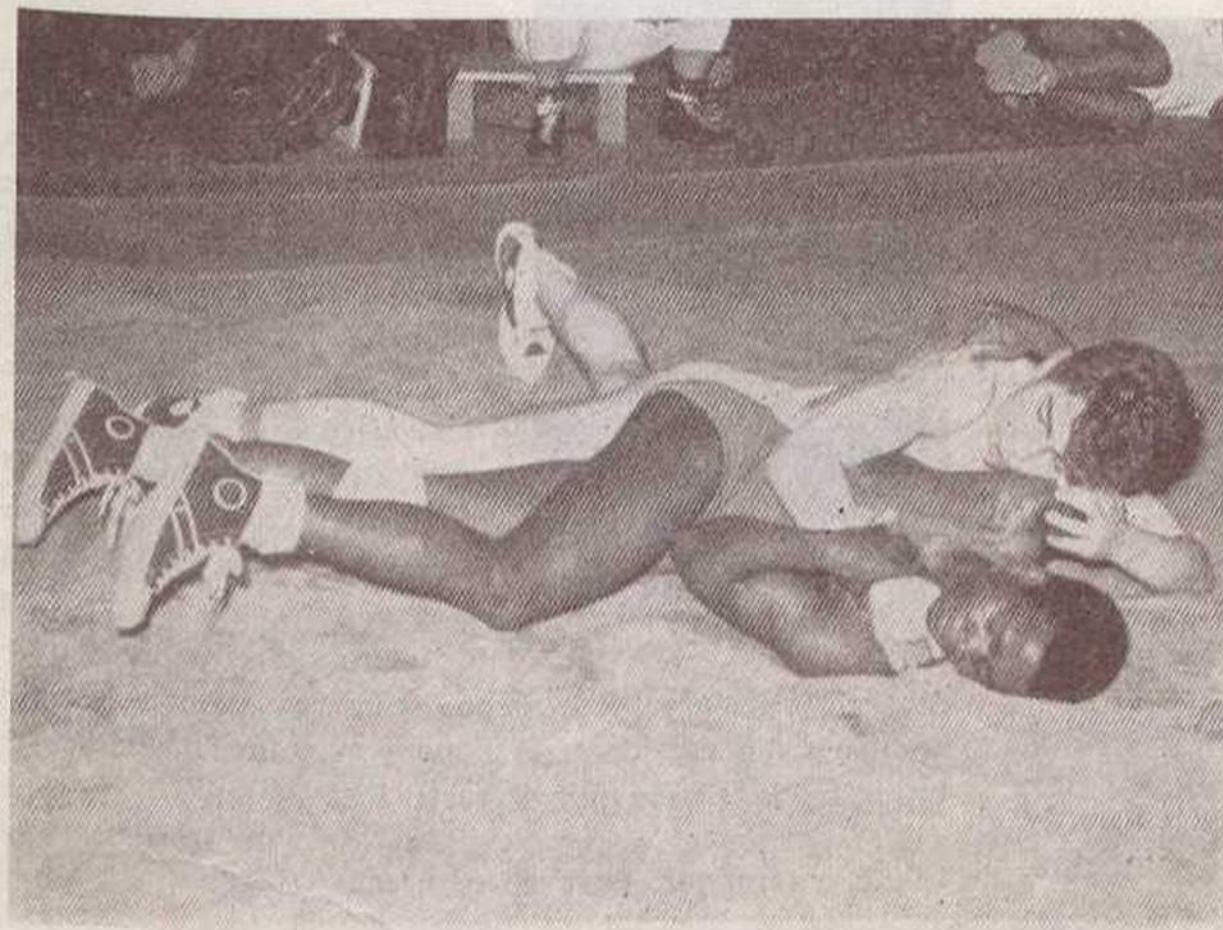
# GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

## ASSIM VAI A LUTA . . .

POR MANUEL DE MATOS MENDES  
(POSTO DIESEL — CAMPOLIDE)

**A** Federação Portuguesa de Atlética e Luta fez dispor as provas correspondentes ao calendário de 1964, nas quais o Clube Ferroviário de Portugal se apresentou representado por numeroso e óptimo lote de atletas. Embora, só nesse ano se iniciasse a prática da modalidade na citada agremiação — a primeira no núcleo ferroviário a dedicar-se à luta greco-romana — os resultados da competição foram excelentes.

inexcedível dedicação de todos e da competência do mestre, conseguiram glorificar-se e honrar o nome do Clube, ao conquistarem com muita luta, alguns títulos, que nos enchem de satisfação. Entretanto, há alguns pontos que desejamos salientar: ser o Clube Ferroviário de Portugal, o que conquistou mais títulos; pertencer a um atleta do Clube Ferroviário de Portugal, a obtenção da mais rápida vitória, 25 segundos, por intermédio de Al-



Luis Alves do «Ferroviário», vai vencer por asentamento de espáduas Mak's Daniel o congolês do «Ordem e Progresso»

De facto ultrapassaram as nossas previsões, pois não ignorávamos as dificuldades que se deparariam aos lutadores ferroviários na estreia, em disputa de títulos nacionais, com as experimentadas equipas do Sport Lisboa e Benfica, Ginásio Clube Português, Lisboa Ginásio Clube, Ateneu Comercial de Lisboa, Ordem e Progresso, Cel-Cat, Académica da Amadora, Grupo Desportivo de Runa e Atlético de Alvalade.

Porém, ao fim das jornadas correspondentes aos campeonatos nacionais de iniciados, 3.<sup>as</sup>, 2.<sup>as</sup> e 1.<sup>as</sup> séries, os valorosos representantes do Clube Ferroviário de Portugal, demonstrando uma garra e conhecimentos técnicos apreciáveis, resultado da

fredo da Silva; e também do mesmo Clube, um atleta — Nelson Amaral — escutou louvor, profrido publicamente, pelo presidente da Federação, pela forma como ele e o seu adversário, disputaram a final de levíssimos na categoria de iniciados, de nível técnico elevadíssimo e extrema correção, pertencendo no final a vitória ao atleta do Ferroviário. Foi a primeira vez que observámos numa sessão de luta, o presidente da mesa levantar-se e pedir aos juízes de tapete e árbitro para aguardarem a revelação do resultado do combate, a fim de dedicar as palavras elogiosas aos lutadores, que calaram bem fundo no coração dos verdadeiros desportistas.

Parabéns sr. Miramon, parabéns atletas intervenientes nesta magnífica final. Assim se dignifica o desporto, a luta e o Clube que atletas destes representam.

Passamos a registar as classificações finais obtidas pelos atletas do Ferroviário :

#### CAMPEONATO DE INICIADOS :

*Mínimos* — 1.º Alfredo da Silva ; 3.º Luís Augusto Alves. *Levíssimos* — 1.º Nelson Amaral ; 5.º Renato Fernandes. *Médios* — 2.º Jorge Manuel. *Meios-pesados* — 1.º Vladimiro Sá ; 2.º Carlos Alberto.

#### CAMPEONATO DE 3.<sup>as</sup> SÉRIES :

*Mínimos* — 1.º Alfredo da Silva. *Meios-pesados* — 1.º Carlos Alberto ; 2.º Vladimiro Sá. *Médios* — 2.º Jorge Manuel. *Levíssimos* — 3.º Nelson Amaral.

#### CAMPEONATO DE 2.<sup>as</sup> SÉRIES :

*Mínimos* — 1.º Alfredo da Silva ; 2.º Luís Augusto Alves. *Meios-pesados* — 1.º Carlos Alberto ; 2.º Vladimiro Sá.

#### CAMPEONATO DE 1.<sup>as</sup> SÉRIES :

*Pesados* — 1.º Vladimiro Sá ; *Meios-pesados* — 1.º Carlos Alberto. *Mínimos* — 2.º Luís Alves ; 3.º Alfredo da Silva.

Como todos os campeões de 1.<sup>as</sup> categorias foram apresentados na TV., o Clube Ferroviário de Portugal foi representado por Vladimiro Sá e Carlos Alberto.

Envolvemos todos os atletas, mestre, seccionistas e directores, nas nossas melhores felicitações. Entretanto, pelo brilho, regularidade e valor patenteados em todos os combates, não podemos deixar de vincar o nome de Alfredo da Silva, que conseguiu conquistar o 1.º lugar consecutivamente em iniciados, 3.<sup>as</sup> e 2.<sup>as</sup> séries, apenas com vitórias, sobre todos os adversários que se lhe iam deparando, alguns com grande categoria.

Um aceno de simpatia para a elevada e sonora falange de apoio que bem cedo deu nas vistas e não se dispensou num só momento de acarinhar e incitar os briosos lutadores do Ferroviário.

# DESPORTISTAS FERROVIÁRIOS

POR J. MATOS SERRAS

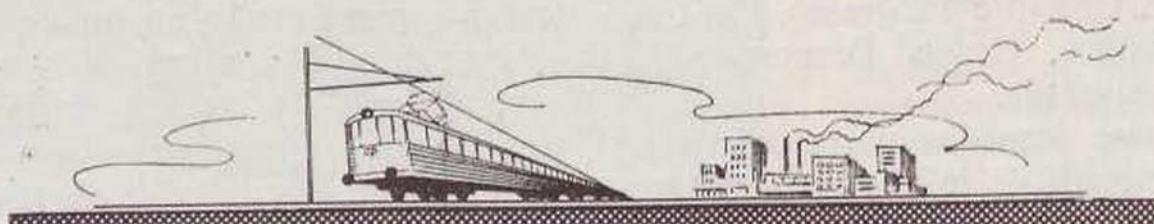


A PRESENTAMOS nesta secção mais um ferroviário-árbitro de futebol. Trata-se de José Pinheiro de Abreu, escrivário dos Serviços da Contabilidade e Finanças. Militando desde há anos nas ingratas fileiras da arbitragem, teve recentemente ensejo de voltar às provas do «Nacional». Por sinal teve regresso auspicioso, como se infere da transcrição que seguidamente fazemos de um jornal da especialidade, que intitulou o prélio Cova da Piedade-Almada do seguinte modo : — «Em ambiente escaldante — magnífica arbitragem». E mais adiante :

«Num encontro de futebol não são apenas as duas equipas representativas dos clubes que jogam. Outra equipa também «joga» — a da arbitragem. É certo que não representa novidade alguma esta afirmação. Mas, quando essa equipa brinda todos os assistentes com uma arbitragem como esta, é de inteira justiça começar-se a crónica do encontro com uma referência particular a esse «jogo». Em especial, quando em ambiente tão escaldante. Foi uma magnífica lição de arbitragem dada pelo juiz lisboeta José Abreu».

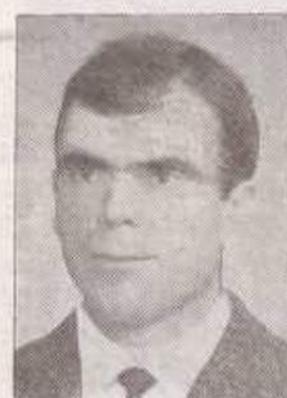
E a terminar, escreveu o mesmo crítico :

— «O sr. José Abreu denotou as qualidades suficientes para atingir alta craveira. Disciplinador, com o jogo sempre na mão, mobilidade, perfeito discernimento dos lances, sem se impressionar com o ambiente ou o local onde a falta era cometida».



# EX-PRESOS DA AL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Neves Pardal*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via ao km 286,180 — Norte, quando estava de licença regulamentar ; *Amâncio Fernandes Caldeira*, subchefe de distrito, *Manuel Brás Dias* e *João Lourenço*, assentadores de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via ao km 4,040 — Beira Baixa, não obstante estarem de folga ; *José de Almeida*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido em Vilar Formoso, quando estava de folga ; *Manuel da Ressurreição da Luz*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao km 48,600 — Vendas Novas, quando estava de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Balseiro*, chefe de lanço principal — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e acertada e rápida orientação dada aos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 21,620 — Sado ; *José Martins Sebastião*, fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou no recinto do depósito de máquinas do Barreiro, dois anéis de ouro, no valor de 400\$00, de que fez entrega ao seu chefe imediato ; *Alfredo de Jesus Lameira*, capataz de manutenção — encontrou debaixo de um banco de uma carruagem do comboio n.<sup>o</sup> 1, uma corrente de relógio, um anel de ouro e dois brincos de platina, tudo avaliado em 1200\$00, que entregou ao seu chefe imediato ; *Belmiro dos Reis*, servente de 1.<sup>a</sup> classe — encontrou na composição do comboio «Foguete» um anel de ouro avaliado em 500\$00, que entregou ao seu chefe imediato ; *José Augusto Afonso Melim*, servente de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou debaixo de um banco de uma carruagem do comboio n.<sup>o</sup> 1, uma carteira com a importância de 1100\$00, que prontamente entregou ao seu chefe ; e *Amélia de Alegria Soares Chaves*, guarda de P. N. de 3.<sup>a</sup> classe — encontrou nos lavabos da estação do Entroncamento uma carteira contendo a importância de 300\$00, que logo entregou ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Ferreira*, chefe de lanço de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado por, quando de licença regulamentar e ao ter conhecimento da queda de terras e pedras que interrompiam a via ao km 68,070 — Beira Baixa, se ter apresentado prontamente ao serviço e revelado muito interesse e dedicação ; *José Cardoso*, chefe de distrito, *Adelino Ferreira Figueiredo*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe, *José Fernandes Figueiredo*, servente de 3.<sup>a</sup> classe e *Armando da Costa Rodrigues Ferreira*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 40,850 — Póvoa, quando se encontravam de folga ; e *António Boavida Simão*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao km 150,074 — Beira Baixa, quando estava de folga.

# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

---



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Fernando Correia da Silva*, chefe de distrito — elogiado por, quando de licença viajava no comboio n.º 6443 e ao ter conhecimento de que ao km 12,600 — Corgo, haviam caído grandes quantidades de pedras e terras que obstruíam a via, tomou acertadas providências para a desobstrução da linha, colaborando esforçadamente ; *José António da Silva Rocha*, subchefe de distrito, *José Pereira e Manuel Pereira de Barros*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 31,700 — Douro, quando estavam de licença ; *António Pires Marques*, subchefe de distrito e *Joaquim Manuel Machado*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido na linha geral de Paião.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Marques Pastor*, subchefe de distrito, *Manuel de Matos* e *Fernando Augusto da Cruz*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 29,100 — Beira Alta, quando estavam de folga ; *Aníbal da Silva*, servente de 1.ª classe — encontrou na sala de espera da estação de Verride um saco contendo diversos objectos e a importância de 20 538\$80, que prontamente entregou ao seu chefe ; *José Ferreira da Silva*, servente de 1.ª classe — encontrou no cais da estação de Paradela um porta-moedas com a importância de 360\$10, de que logo fez entrega ao seu chefe ; e *Carlos José Lopes*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via à saída da estação de Aveiro, devido a um embate de material.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Augusto*, subchefe de distrito, *Joaquim Júlio Monteiro Soares*, *José Queiroz Correia*, *Américo Tomé Mendes*, *António Manuel Oliveira* e *Júlio Soares*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via à saída da estação de Aveiro, devido a um embate de material.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Fernando Bernardes da Silva* e *Abel Fernandes Vieira*, assentadores de 2.ª classe ; *Joaquim Cardoso*, *Manuel Valente de Almeida*, *Gilberto Tomás Aragão* e *António Sousa de Almeida*, eventuais (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via à saída da estação de Aveiro, devido a um embate de material.

# AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



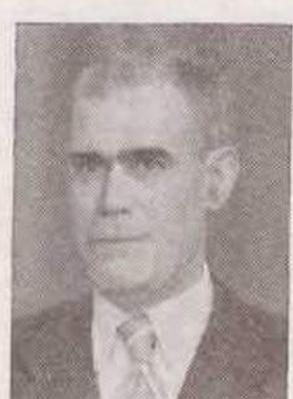
DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Isaias de Lemos e João Lopes Inês*, factores de 1.<sup>a</sup> classe ; *Júlio Ferreira Ramos*, escrivário de 3.<sup>a</sup> classe ; *Manuel Raposo e Mário Nunes de Almeida*, operários de 1.<sup>a</sup> classe e *Laureano Alcobia*, condutor de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Maria Alves*, condutor de 1.<sup>a</sup> classe ; *Felisberto Prudêncio Soares e Joaquim Francisco Faquinha Júnior*, fiéis de cais ; *José Maria Coelho*, agulheiro de posto ; *Bento de Oliveira Lopes*, condutor de 2.<sup>a</sup> classe e *Manuel da Silva Antunes*, guarda-fios de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Lopes Malho, Agostinho António Domingues e Manuel da Silva*, agulheiros de 1.<sup>a</sup> classe ; *Pedro José Rocha e Augusto Laureano*, porteiros de estação e *António Gomes da Silva*, servente de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Ezequiel Grenha e Manuel Felizardo*, capatazes de manutenção ; *António Fernandes Coutinho, João Alves, José Aires da Silva e Francisco Vilar dos Anjos*, serventes de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Francisco Pimentel Girão, Manuel José da Costa, Armando Baptista e Albino Alves*, serventes de 1.<sup>a</sup> classe ; *António do Rosário*, servente de 2.<sup>a</sup> classe e *Maria da Silva Branco*, guarda de P. N. de 1.<sup>a</sup> classe.

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Joaquim de Oliveira*, agente técnico de engenharia de 1.ª classe ; *Narciso Gameiro*, inspector de tracção ; *Calisto Vaz de Carvalho*, chefe de depósito ; *Manuel Antunes*, subchefe de depósito ; *José Mendes Santos Ferreira*, contramestre de 1.ª classe e *António Ferreira da Silva*, contramestre de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Avelino Almeida Cruz*, maquinista principal ; *António Tavares Júnior*, chefe de brigada ; *Guilhermino Mensa Soares*, maquinista de 1.ª classe ; *Eduardo Pinto dos Santos*, maquinista de 2.ª classe ; *Francisco Augusto* e *Manuel Vicente*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Ribeiro*, *Gabriel dos Santos*, *Domingos António da Cruz Piloto*, *Marcelino Moreira do Vale*, *Joaquim Francisco Norim* e *Manuel Horta Rodrigues*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Pedro Moreira*, *Francisco Mendes*, *Manuel da Silva*, *Francisco Fernando Almeida*, *Joaquim Duque* e *Arnaldo Correia*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Barbosa Sousa Oliveira*, *Carlos Alberto Azevedo Ferreira*, *Alexandre Monteiro*, operários de 1.ª classe ; *José Joaquim Cerqueira*, *Luiz da Cruz* e *Eduardo Ferreira*, operários de 2.ª classe.