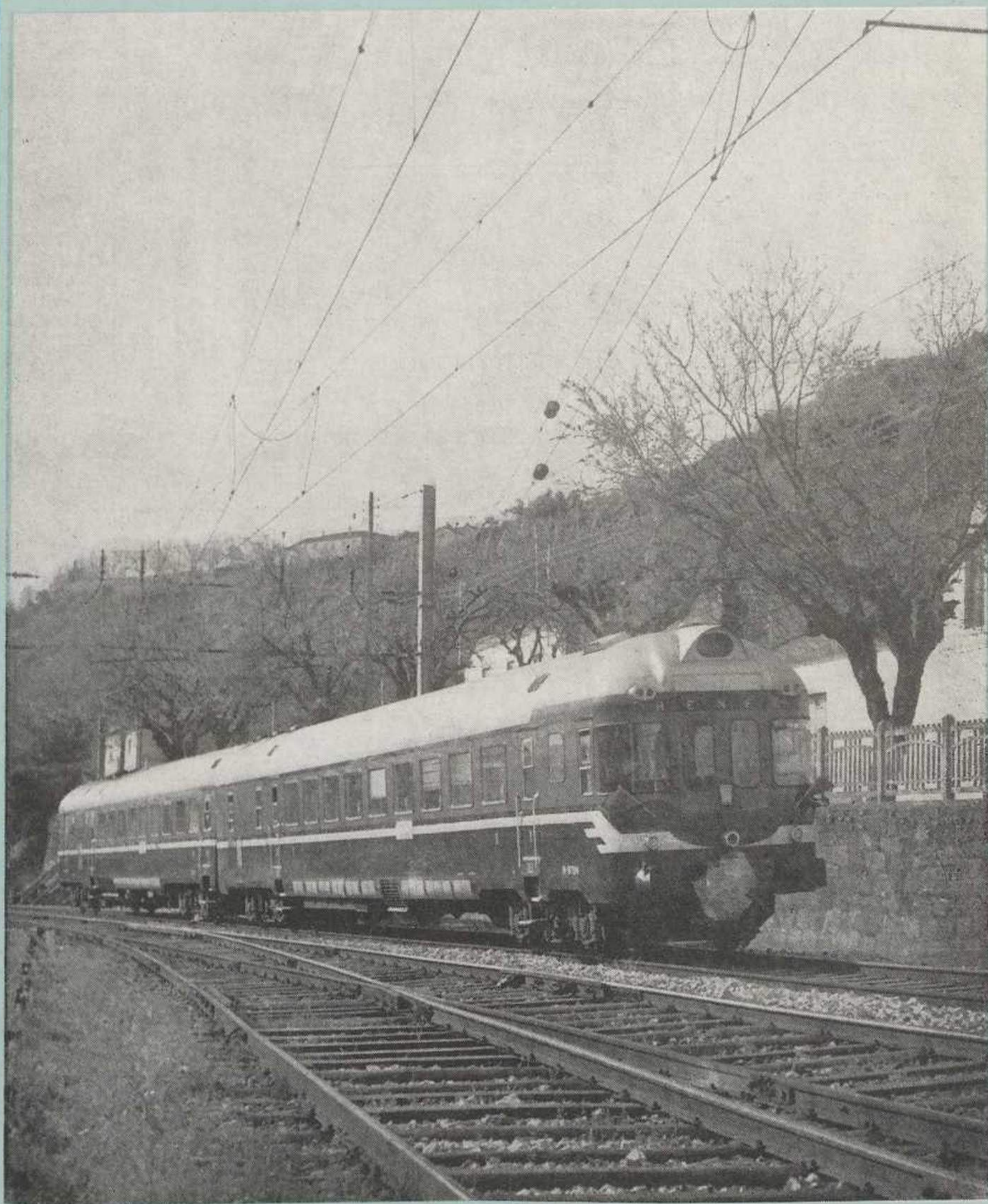


boletim da CP



boletim da CP

N.º 491 · Maio · 1970 · Ano XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sumário

Visita do director-geral da RENFE	1
Os nossos caminhos de ferro na televisão — palavras do presidente do C. A. à R. T. P.	3
Noticiário diverso	6
A técnica gaulesa ao serviço da C. P. — entrevista com o eng. Jatteau, da «SO-FRERAIL»	7
Exposição Itinerante Ferroviária — «A carruagem branca»	11
Uma viagem pelo «metroliner» entre Washington e Nova Iorque, pelo eng. José Homem de Mello	12
No TER até Marvão, reportagem de António de Araújo	14
Dia do turista	18
A menina doente, por António de Araújo	19
O carro do «Chora», de saudosa memória, por Vasco Callixto	20
Actualidades ferroviárias — Reunião do pessoal superior no Hotel Tivoli	21
Pessoal — Nomeações e promoções	22
Pessoal — 40 anos de serviço	25
Pessoal — Actos dignos de louvor	26

Visita do director-geral da RENFE



Esteve em Lisboa, nos dias 2 e 3 de Abril, o director-geral da RENFE, eng. Don Alfredo Les, que se fazia acompanhar pelo eng. Don Jaime Badillo, director de inspecção-geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

A visita, predominante de cortesia, foi, no entanto, de frutuoso labor, porquanto permitiu continuar

a política de estreitamento das relações ferroviárias entre os dois países da Península Ibérica, dentro do salutar princípio da reciprocidade.

Nos contactos e conversações havidas, em que se afirmou sempre a plena compreensão e cordialidade no tratamento dos problemas, ficou claramente demonstrado o desejo de renovar uma cooperação, em moldes técnicos mais elevados, entre as duas redes vizinhas, tanto em espírito como em acção dinâmica, dentro das realidades dos nossos dias.

Esta louvável directriz ferroviária, que tanto se pretende valorizar e incrementar, identifica-se aliás com os grandes exemplos e lições que, noutros campos, Portugal e a Espanha oferecem ao Mundo, numa época tão agitada e preocupante como a que vivemos. Lições e exemplos, onde se expressam a tradicional amizade, o intercâmbio e a solidariedade dos dois países irmãos, ambos desejosos de uma convivência cada vez mais estreita, sólida e frutuosa, numa comunidade de interesses, de propósitos e de objectivos. Assim o impõe, de resto, a história, a proximidade geográfica, a semelhança das condições naturais e das produções tradicionais, como a irreversível estratégia da criação de espaços económicos supranacionais, que nortearão, indubitavelmente, no futuro, as relações ibéricas.

Esperamos pois que as deficiências dos transportes ferroviários que ligam os dois países peninsulares, nomeadamente os que unem Portugal aos grandes centros europeus através da Espanha — de tão grande relevância para a expansão do nosso tráfego de passageiros e particularmente de mercadorias — encontrem, a breve prazo, neste esforço conjunto de coordenação e boa-vontade dos responsáveis pela ferrovia luso-espanhola, a necessária e indispensável correspondência nos factos.



Os nossos caminhos de ferro na televisão

palavras do presidente do C. A. à R. T. P.

Para um desenvolvido documentário sobre a renovação integral da via que a R. T. P. recentemente produziu, o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., proferiu, à guisa de introito, as seguintes palavras:

Após um período em que parecia que o avião e o automóvel estavam a tornar gradualmente obsoleto o caminho de ferro, assiste-se, um pouco por toda a parte, a um recrudescimento da importância deste meio de transporte.

Efectivamente, o aumento prodigioso do tráfego, a saturação de outras vias, como seja a estrada, e

também o custo das soluções alternativas, vieram demonstrar ser ainda o caminho de ferro o meio mais vantajoso, do ponto de vista das economias nacionais, para a efectivação de certos transportes.

Nalguns casos, mesmo, o caminho de ferro é a única via capaz de satisfazer as pressões do tráfego, como sucede com o escoamento de grandes massas humanas, nas horas de ponta, nos arredores das cidades mais populosas. A C. P., por exemplo, transporta por caminho de ferro, anualmente, 105 milhões de passageiros, 80 % dos quais, fundamentalmente na relação casa-emprego.

Ao mesmo tempo, porém, a subida do nível geral de vida e o progresso verificado nos demais transportes trouxeram novas exigências de velocidade e de conforto. Daí a imperiosa necessidade de modernização que tem levado as diversas redes nacionais de caminhos de ferro, com o poderoso auxílio dos respectivos Governos, a proceder — apesar de largamente deficitárias — a vultosos investimentos, com a utilização de técnicas audaciosas. Em face do desafio que lhe foi posto, o caminho de ferro está a dar conta das pesadas tarefas de serviço público que lhe são exigidas e as inovações continuam a surgir, permitindo velocidades muito mais elevadas sem prejuízo de um conforto crescente.

É o século XXI que se anuncia também neste sector, onde as prodigiosas possibilidades da informática e da cibernética e as mais apuradas regras de «management» têm largo campo de aplicação, delas devendo certamente resultar notórias reduções nos custos de exploração.

A dimensão do nosso território metropolitano, conjugada com o seu desenvolvimento económico não permitem, nem justificam, que nos lancemos, no imediato, em programas dos mais ambiciosos. Mas a imperiosa necessidade desse mesmo desenvolvimento — que impõe uma racional utilização dos investimentos à escala nacional e a progressiva melhoria das condições de vida das populações trabalhadoras — implica também a modernização das estruturas ferroviárias, dentro de uma coordenada política de transportes, pois tais estruturas encontram-se afectadas por uma longa descapitalização que prejudica gravemente este serviço público fundamental para a vida do País e impede que possa responder ao que dele se exige.

É nesse sentido que o III Plano de Fomento veio dar um passo basilar que se espera seja continuado nos Planos futuros.

Em consequência, foi amplamente renovado o nosso parque de locomotivas e estamos a procurar modernizar também o parque de carruagens e de vagoes, começando pelas linhas de maior tráfego. Simultaneamente, procede-se à renovação de métodos de trabalho, a fim de permitir que, de modo gradual, o transporte oferecido corresponda melhor às necessidades dos utentes, a produtividade suba e o trabalho receba acréscimo de remuneração.

Mas os aumentos de velocidade e de conforto dependem, antes de mais, do estado da via. Daí que num total de 3562 Km da nossa rede, estejamos a proceder à renovação de 1364 Km e à melhoria de mais 234. Com este progresso e com as melhorias executadas em anos recentes, visamos beneficiar substancialmente as condições de execução de 80 % do tráfego ferroviário metropolitano.

Mas falar de renovação da via diz pouco à generalidade das pessoas, embora signifique muito para o nosso progresso e implique trabalho altamente técnico, impondo a utilização de material poderoso, com o qual se procuram realizar as obras em prazo razoável e com o mínimo de prejuízo para as circulações.

Os resultados positivos que daqui se esperam só serão palpáveis, como é natural, quando grandes troços estiverem concluídos. Entretanto, creio que vale a pena conhecer o que se está a fazer: daí poderá advir um pouco mais de compreensão, por parte do público, para os actuais atrasos dos comboios, dado que, de momento, apenas sofre os incómodos das obras, sem quaisquer benefícios.



O gabinete do presidente do C. A. transformado em estúdio da televisão

Para os técnicos portugueses, também poderá ser de interesse apreciar os métodos utilizados.

De facto, o caminho de ferro sempre foi uma alta escola de formação profissional e espera-se que, na senda em que estamos metidos, continue a afirmar-se, nos mais variados domínios, como capaz de responder às justificadas exigências que a juventude de hoje põe no campo da realização profissional.

E apenas mais duas breves notas. A primeira para indicar que a C. P. tem tido sempre a preocupação de dar, nos seus programas de modernização, o máximo de preferência ao trabalho nacional, de tal modo que, dos investimentos previstos no III Plano de Fomento, cerca de 65 % devem ser realizados pelas nossas indústrias e pelos nossos trabalhadores, o que se afigura ser contributo bastante significativo dentro das possibilidades do País. No projecto de renovação da via de que falámos a participação nacional atinge os 75 %.

A segunda nota, para esclarecer que as vincula-

ções de serviço público que recaem sobre a C. P. implicam, como sucede também no estrangeiro, a prestação de transportes fortemente deficitários, bem como a prática de tarifas que muitas vezes não atingem os custos, em benefício quer de largas camadas sociais, quer de certas actividades económicas, quer, ainda, de regiões menos desenvolvidas. Tais encargos não se encontram suficientemente quantificados, mas são da ordem das centenas de milhares de contos. Nenhuma empresa que se movesse apenas pelo interesse lucrativo poderia manter-se dentro de tais condicionalismos.

Resta-me agradecer à Radiotelevisão Portuguesa a lembrança que teve na realização deste documentário, o que bem patenteia a sua preocupação em esclarecer o País acerca dos grandes problemas em curso de realização e permite à C. P., ao mesmo tempo, dar testemunho vivido dos seus esforços e preocupações em superar a situação presente e poder servir, do melhor modo, a nossa população.

RAINHA DOS FERROVIÁRIOS



A exemplo dos anos anteriores e mantendo uma iniciativa já tradicional, o Clube Ferroviário de Portugal procedeu recentemente à eleição da Rainha dos Ferroviários de 1970, no decurso de um espectáculo de variedades a que deu o título de «Grande Noite da Primavera».

A escolha recaiu na menina Maria de Lourdes Borges, de Lisboa, que vemos na gravura ladeada pelas concorrentes do Entroncamento e da Figueira da Foz, suas damas de honor.

O *Boletim da C. P.* associou-se, uma vez mais, a este certame, oferecendo à eleita um artístico prémio.

noticiário diverso

Projecta-se inaugurar a Variante de Beja no princípio do próximo mês de Julho.

O acto será presidido pelo governador civil de Beja.

Com a criação do Serviço Social Ferroviário transitaram para este novo órgão da Companhia as representações nacionais da FISAIC (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários) e da FIATC (Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários), até aqui enquadradas no «Boletim da C. P.», a última funcionando com a designação de Delegação Turística dos Ferroviários.

A Companhia adjudicou ao empreiteiro António Alves Quelhas, pela importância de Esc. 1 275 500\$00, a obra de construção das novas instalações destinadas à cantina do pessoal em Campanhã.

O Júri da U. I. C. para o «Prémio do Melhor Anúncio» publicado na Imprensa Europeia por organizações estranhas ao caminho de ferro, mas associando o comboio à sua publicidade, distinguiu este ano, em Copenhague, em reunião de 22 de Abril pretérito, entre uma centena de provas apresentadas pelas Administrações filiadas na U. I. C., entre as quais Portugal, a Casa Godfrey Davis (Car Hire), Ld.^a de Londres.

O prémio anual é de 5000 frs. suíços (Esc. 34 000\$00).

Todas as Administrações ferroviárias foram convidadas a compilar, para 1971, colecções de anúncios, nas condições deste interessante concurso internacional.

O Conselho de Administração promoveu a realização de uma série de palestras, a cargo de funcionários da Companhia e incidindo, especialmente, sobre aplicações gerais da informática, análise de sistemas, e intervenções da informática nas técnicas de gestão participativa por objectivos e na decisão.

Estas palestras integram-se nas medidas adoptadas pelo Departamento de Organização e Planeamento, com o fim de o Serviço de Informática e Investigação Operacional poder dar um mais largo apoio aos diferentes órgãos da Companhia no campo específico do tratamento da informação e, em princípio, são limitadas aos quadros superiores da Empresa mais directamente afectos aos objectivos em vista.

A Cooperativa «O Lar Ferroviário», no seu relatório da gerência do ano de 1969 fez constar um voto de louvor e agradecimento ao «Boletim da C. P.».

O «Diário do Governo» publicou um despacho a constituir uma comissão para estudo do problema da linha da Lousã, a qual é formada pelo eng. Manuel Joaquim Frias dos Santos Rézio, director de viação de Coimbra e que presidirá; arquitecto José Vitorino da Costa Bastos, do G. E. P. T., engs. Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves, da C. P., Augusto Domingues Correia, vice-presidente da Câmara Municipal de Coimbra, Custódio Gonçalves Palma, director de estradas do distrito de Coimbra e José de Matos Cardoso, da Direcção de Urbanização do distrito de Coimbra.

A referida comissão deverá terminar os seus trabalhos até ao próximo dia 31 de Julho.

Nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo encontra-se em fase de acabamentos o navio *Lagos*. Está também a ser ultimado o *Alentejo*, ambos destinados à C. P., para utilização no tráfego fluvial Lisboa-Barreiro.

Realiza-se em Varsóvia, de 24 a 26 de Junho, a reunião anual dos directores comerciais das Administrações filiadas na U. I. C. A C. P. estará representada pelo director do Departamento Comercial.

Sob a égide da FISAIC, realiza-se em Odense, na Dinamarca, a XIII Exposição Internacional de Fotografia dos Ferroviários.

Podem concorrer todos os associados da FISAIC, entre os quais os agentes da C. P.

A C. P., como de costume, participará nos prémios instituídos pela Direcção-Geral do Turismo, no concurso «Conheça Portugal através das suas pousadas». Serão concedidas viagens gratuitas, para casal, nos percursos para as 20 pousadas do Continente.

De 22 a 27 de Junho próximo realizam-se no Entroncamento os XIV Jogos Desportivos Ferroviários.

O certame abrirá com a inauguração do excelente pavilhão gimnodesportivo que a Companhia construiu no Centro de Formação do Pessoal. As modalidades escolhidas para este ano foram: ginástica, basquetebol, atletismo e ténis de mesa.

Para encerramento dos Jogos defrontam-se as selecções de basquetebol da C. P. e da RENFE.

A técnica gaulesa ao serviço da C P



**ENGENHEIROS DA «SOFRERAIL»
E DA C. P. PROSSEGUEM OS ES-
TUDOS PARA MELHORAR AS
CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO
DO MATERIAL TRACTOR E RE-
BOCADO DO NOSSO PARQUE**

**entrevista com o eng. Jatteau
sobre aspectos oficinais**

Passou, muito recentemente, o primeiro aniversário da data em que a C. P. assinou um contrato com a Sociedade Francesa de Estudos e Realizações Ferroviárias (SOFRERAIL), pelo qual aquela importante firma passou a dar assistência e colaboração à Companhia nas seguintes matérias:

- Organização da conservação do material circulante e organização das oficinas.
- Organização da fiscalização das receitas e da rentabilidade das estações.
- Organização da conservação da via.
- Estudos de regularização e traçado de curvas.

Para informação dos leitores do B. C. P. procurámos o eng. Jatteau, da SOFRERAIL, responsável pela execução das matérias constantes na primeira alínea daquele Contrato, para que nos falasse sobre o andamento dos trabalhos, os resultados já obtidos, os condicionamentos em que se desenvolve a sua acção e sobre outros assuntos que porventura julgasse de oportunidade e, maior interesse.

Espírito amável e de trato agradável, o eng. Jatteau recebeu-nos prontamente, começando por delimitar, no início da sua conversa, as matérias sobre que se propunha responder, ou seja, acerca da organização da conservação do material circulante e problemas officinais, pois — disse — os temas das restantes alíneas do contrato estavam fora da sua alçada.

Assim, noutras entrevistas publicaremos as informações dos responsáveis pelas matérias das restantes alíneas.

Começámos, pois, por lhe perguntar:

— *Quais as razões que motivaram a assistência a prestar pela SOFRERAIL à C. P. e quais os objectivos fundamentais dessa assistência, dentro do sector que dirige?*

— A C. P. solicitou à SOFRERAIL que lhe fornecesse uma opinião sobre o funcionamento da sua exploração ferroviária e que lhe indicasse os meios eventuais, susceptíveis de a melhorar.

Elaborou-se uma memória de estudo para examinar o problema e os trabalhos permitiram a elaboração de um relatório, no qual foram expostas todas as possibilidades de melhoramentos resultan-

tes das recomendações que interessava pôr em prática para se obterem os resultados que se pretendiam.

As perspectivas que deixava antever o referido relatório, levaram a C. P. a tomar, sem perda de tempo, uma acção concreta, conduzida em colaboração com os técnicos qualificados da S. N. C. F. capazes de auxiliar e aconselhar os engenheiros portugueses.

Foi assim — acrescenta o eng. Jatteau — que fui encarregado pela SOFRERAIL de criar um grupo de trabalho com o objectivo de se ocupar de tudo o que se refere à reparação do material circulante e da sua conservação.

Esta missão, depois de constituída, ficou a ser orientada pelo engenheiro-chefe da S. N. C. F., M. Éscaron, com o qual me desloquei a Lisboa, para examinar pormenorizadamente o problema que nos foi posto e definir as regras gerais da nossa acção.

O objectivo que nos foi imposto consiste em aumentar as possibilidades de utilização do material tanto motor como rebocado.

Para se conseguir esta finalidade torna-se necessário agir:

— sobre os métodos de reparação, com vista a reduzir os atrasos de imobilização das operações periódicas, o que implica organização racional e científica do trabalho;

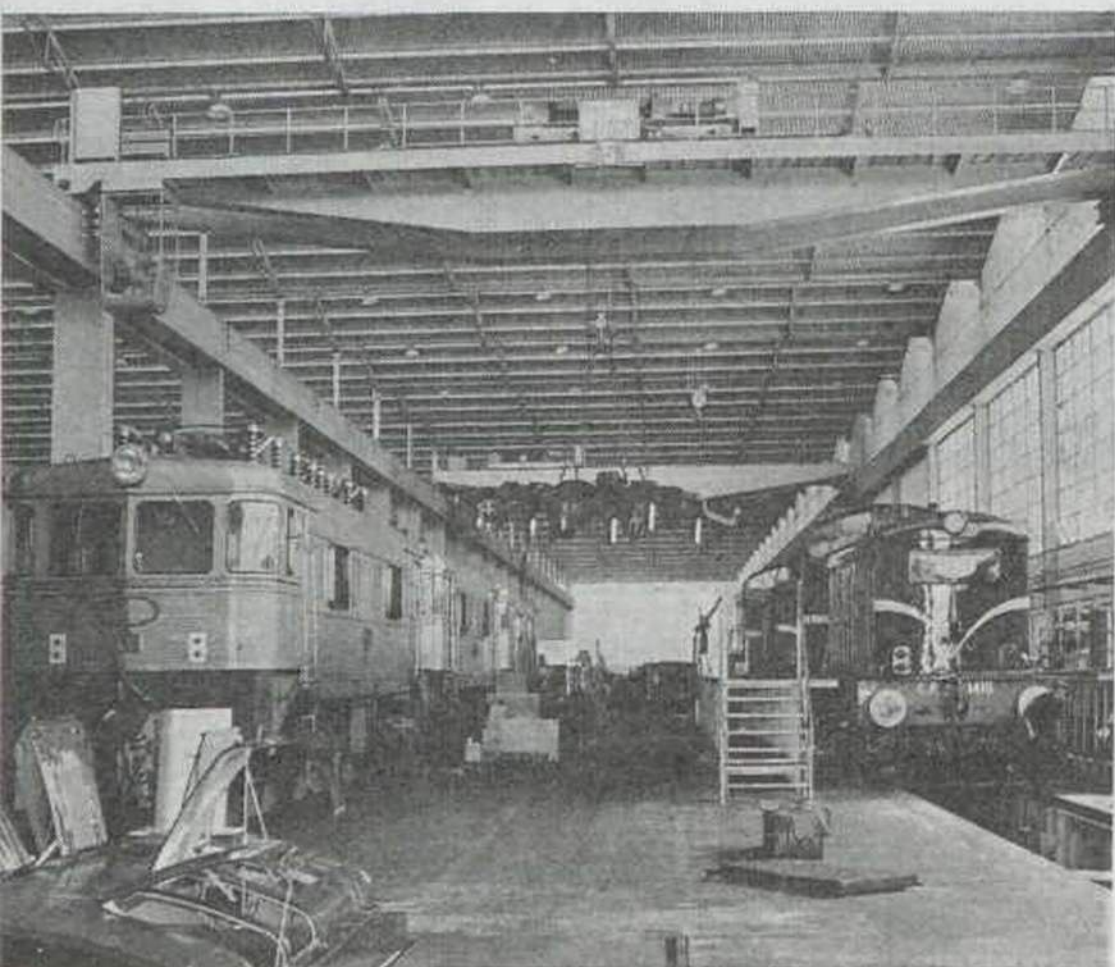
— sobre a qualidade da reparação, com vista a reduzir os incidentes na linha, perturbando o tráfego e imobilizando o material. Este objectivo só pode ser alcançado através da formação qualitativa do pessoal;

— sobre a rotação do material, pelo estudo dos seus tempos de ocupação, de maneira a facilitar a sua conservação.

Esta fórmula, aplicada pela SOFRERAIL em Espanha, onde, aliás, um dos técnicos que faz parte da missão actual, M. Floutard, se ocupa do material destinado aos passageiros, produziu excelentes resultados. Assim, graças à acção de organização e de gestão do material postas em prática pela SOFRERAIL, a RENFE pôde, pela primeira vez, fazer face, sem dificuldade, às grandes horas de ponta do tráfego do Natal e do Ano Novo de 1969/1970.

— *Sabemos que têm sido elaborados, periodicamente, relatórios da SOFRERAIL com estudos sobre as suas acções. Quais os aspectos mais salientes desses relatórios no que respeita à colaboração prestada pelo pessoal da C. P. e à organização das oficinas, com vista a elevar a sua produtividade e a qualidade dos trabalhos executados?*

— Efectivamente, nós enviamos à direcção do Departamento do Material e Oficinas, notas de informações sobre os assuntos que mais nos pren-



Um aspecto das modernas oficinas de Grande Reparação, no Entroncamento, onde incidem os diagnósticos de reconversão da SOFRERAIL, com vista a aumentar as possibilidades de utilização do material circulante

deram a atenção. Essas notas, a maior parte das vezes, completadas com estudos e conclusões concretas, contêm uma solução para o problema que se nos apresenta. São transmitidas, com ordens de execução, aos agentes interessados, com os quais, aliás, colaboramos, de maneira a serem cumpridas como convém.

Temos verificado, e com muito gosto o sublinhamos, a maior confiança, testemunhada por parte do pessoal da C. P., na aplicação dos nossos conselhos e a sua grande vontade em lograr os melhores resultados.

Necessidade de concentrar os postos de manutenção de material

— *Certamente, têm sido observados aspectos negativos na conservação do material praticada actualmente nas oficinas da C. P. Quais os mais importantes e que soluções vão ser propostas para a sua resolução?*

— O que mais nos surpreendeu foi o número importante de pequenos postos oficinais de conservação do material, nos quais o pessoal interveniente, sem distinção, opera em todos os tipos de máquinas, o que prejudica obviamente a qualidade do trabalho. Não há dúvida, que para obter o máximo de eficácia do pessoal, é necessário especializá-lo para favorecer o seu conhecimento do material, o que não é muito fácil, na conjuntura presente.

Torna-se, portanto, necessário proceder à concentração de postos e ao reagrupamento da afectação do material, de tal maneira que os postos de

conservação tenham um número limitado de tipos de máquinas destinadas à manutenção.

— *Quais os principais problemas que têm surgido à missão da SOFRERAIL, relativos ao cumprimento das suas obrigações?*

— Entre os problemas que nos têm surgido, citamos os seguintes:

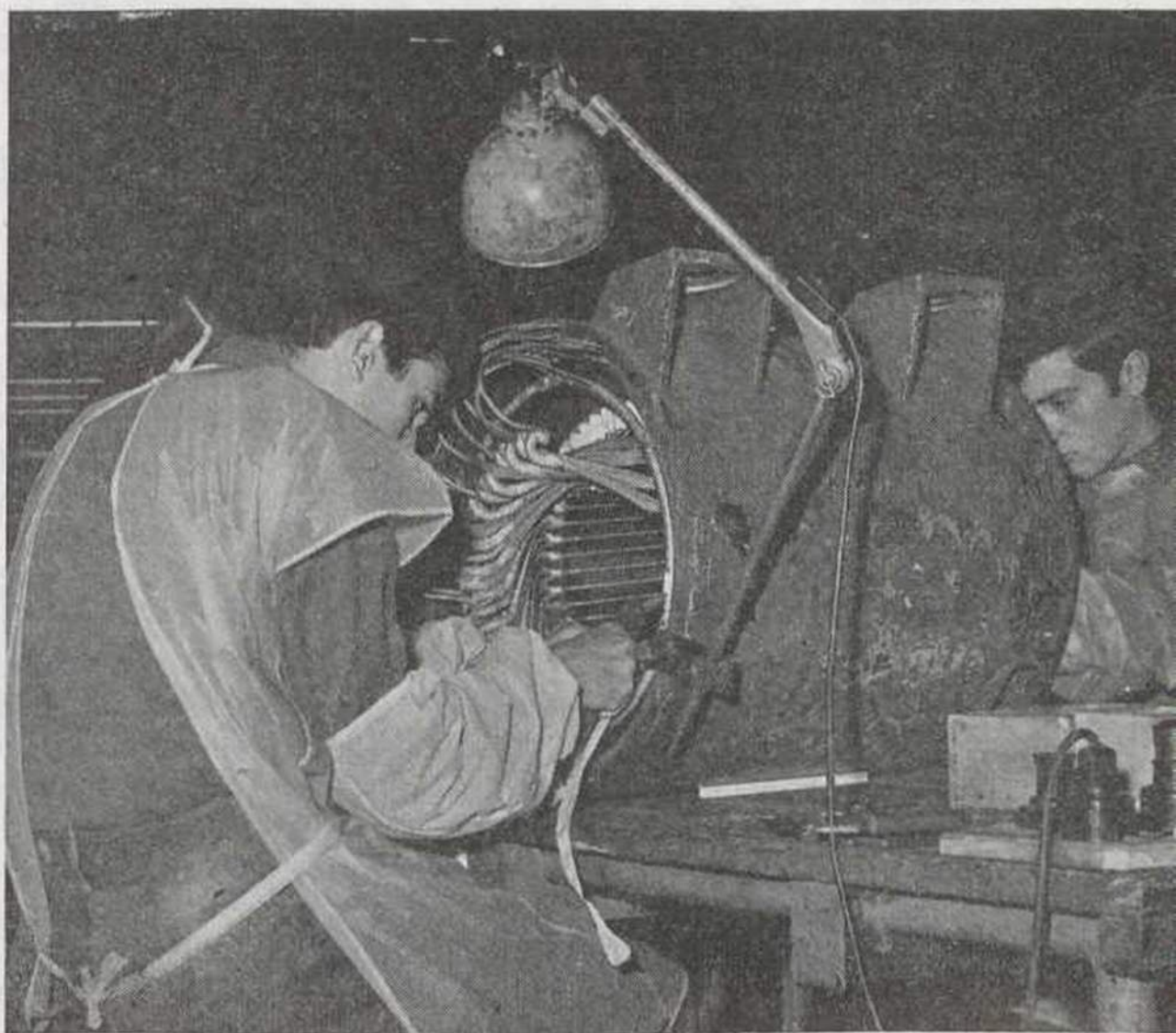
1. dificuldade de recrutamento de pessoal dirigente qualificado;
2. insuficiência do enquadramento do pessoal de execução;
3. dificuldades de aprovisionamento de peças sobresselentes;
4. imobilização de certos materiais, independentemente da qualidade de conservação;
5. estrutura da organização geral da reparação e da conservação do material bastante diferente da praticada pela S. N. C. F.

Responderei, a cada um dos temas enunciados, pela ordem que enumerei:

1. Para satisfazer a organização racional da conservação é necessário ter-se pessoal dirigente absolutamente capaz de enquadrar e de constituir grupos de trabalho nas diferentes técnicas: «diesel», eléctrica, material rebocado, etc.

Estes grupos têm por missão analisar, cada um por sua parte, os métodos de trabalho actuais e de os estudar com vista ao seu melhoramento. Isto implica conhecimentos técnicos abalizados, pois os

Trabalho oficial — objectivo actual de uma renovação em bases científicas e racionais



grupos de trabalho devem propor, como conclusão dos seus estudos, novos métodos que melhor se apliquem às necessidades, assim como defender uma reorganização que tenha em conta as condições de trabalho e os meios de produção disponíveis nas oficinas. Aqueles grupos devem, mesmo, em casos determinados, ensaiar melhoramentos dos meios e proceder à sua adaptação.

No estado actual do recrutamento é bastante difícil colmatar esta lacuna; esperamos, no entanto, que a Administração da C. P., consiga os meios susceptíveis de criar, no espírito dos candidatos, um sentimento de interesse pelo caminho de ferro, e que consiga assim recrutar os elementos que muita falta fazem.

O enquadramento do pessoal

2. O problema do enquadramento do pessoal dominou particularmente, a nossa atenção porque, por comparação com o que sucede na S. N. C. F., nos pareceu que o que se passa aqui, quanto àquele enquadramento na esfera do pessoal executivo, ele é assaz insuficiente. Assim, o número de graduados está longe de corresponder às normas que são aplicadas em França, neste sector.

Para se conseguir a contribuição de graduados na formação de pessoal, é necessário que os contra-mestres e os chefes de brigada apenas repartam a sua atenção e actividade sobre um número limitado de agentes executantes.

Estamos a proceder a um exame atento da repartição do pessoal, por especialidades, para se conseguir definir, com segurança, o enquadramento necessário.

Acreditamos plenamente que as medidas já consideradas vão trazer uma solução justa e equitativa e que, o enquadramento alcançará, progressivamente, o nível desejado.

3. Em matéria de aprovisionamentos, é frequente o material estar imobilizado por falta de algumas peças que, na maioria dos casos, são fabricadas no estrangeiro.

A variedade das séries de máquinas e a fraca importância numérica de cada uma delas, leva naturalmente a adquirir apenas um número muito limitado de peças sobresselentes, facto que incita o seu construtor a dar pouca celeridade quando lhe são encomendadas novas máquinas ou novas peças. É preciso, acrescentar a isto, os atrasos excessivos da verificação nas alfândegas, arrelizador motivo de perdas de tempo e de atrasos nas entregas a destino.

4. Certos materiais de construção, de proveniência estrangeira, têm sido entregues, sem se encontrarem em estado de poderem dar o resultado desejável, o que conduz a que o construtor tenha de deslocar-se, para vir efectuar trabalhos e repa-

rações no local, causando enormes prejuízos à utilização do material.

Não se pode, infelizmente, fazer mais... — do que lastimar-se uma conjuntura tão desagradável.

5. A organização geral da conservação oficial foi objecto dos nossos primeiros estudos que conduziram a conclusões concretas aceites pela Administração da C. P.. A decisão de se porem em prática aqueles estudos começa a dar os seus frutos evidentes e não temos dúvidas, de que resultados comparáveis com os que foram observados em França, serão obtidos, dentro de prazos razoáveis.

— *Considera a SOFRERAIL que o trabalho de estudo dos seus técnicos está a ter a realização prática adequada por parte da C. P.?*

— Estamos absolutamente convencidos de que o trabalho que estamos a realizar em comum com os engenheiros da C. P. conduzirá a resultados práticos satisfatórios. As trocas de impressões que temos tido com os colegas engenheiros portugueses — todos falam francês, facilitando assim, a nossa tarefa — permitem-nos levar a efeito iniciativas muito interessantes para aplicação dos métodos que aconselhamos.

Por outro lado, era imprudente e ilógico procurar aplicar, estritamente, os métodos que têm dado óptimos resultados em França, sem os ponderar devidamente, considerando as dificuldades inerentes ao meio ferroviário português, que não são os mesmos que se verificam em França e, também, sem os adaptar aos hábitos locais de trabalho, que diferem um pouco dos nossos.

Neste momento podemos afirmar que tudo vai pelo melhor.

Dificuldade de recrutamento quanto ao pessoal técnico

— *Dentro dos condicionamentos actuais, pensa o eng. Jatteau que a C. P. se encontra em condições de executar, completamente, as recomendações preconizadas pela SOFRERAIL, no que respeita à modernização do equipamento oficial, à formação e à fixação do pessoal?*

— Será de recear que as dificuldades de crédito retardem algumas realizações que todavia, seriam muito rentáveis. Foi, por isso, estabelecida uma ordem de urgência e no quadro deste condicionalismo, vão ser, ao que pensamos, efectuados melhoramentos nas instalações, o mais breve possível.

No que respeita a material, especialmente os vagões, o problema não tem solução imediata. Com efeito, será preciso duplicar o número de revisões gerais feitas no material destinado ao transporte de mercadorias para se diminuir o atraso prejudicial à boa conservação deste material. E infeliz-

mente, os créditos concedidos são, nitidamente, insuficientes.

Em relação ao pessoal, a C. P. está de acordo com o que se concluiu sobre as dificuldades notadas relativamente ao recrutamento dos seus engenheiros. O problema apresenta-se, aliás, inquietante, no sector do material e oficinas, porque a previsão das saídas dos jovens engenheiros para o serviço militar, já treinados no labor ferroviário, não tem, a contrapartida de uma previsão idêntica nas admissões de substituição.

Quanto à formação do pessoal, está a processar-se um esforço considerável, nomeadamente o da formação do pessoal executivo, no próprio local de trabalho. Esse esforço de formação está a ser levado a cabo por chefes de brigada e contramestres graduados, que para o efeito, receberam instrução no Centro de Formação do Entroncamento,

o que muito lhes tem facilitado as suas importantes tarefas.

Para concluir: cremos, em face dos resultados já conseguidos, que a nossa acção terá uma repercussão concreta e valiosa, no tocante à conservação e reparação do material circulante.

É inútil salientar, que estamos conscientes do interesse que representa a nossa missão; mas também não deixaremos de sublinhar que possuímos igual consciência em relação à impossibilidade de resolver, definitivamente, todos os problemas, durante o tempo que durar a nossa permanência em Portugal.

Trabalharemos com o maior entusiasmo e devoção, não só para conseguir os resultados imediatos, como, igualmente, para permitir, depois da nossa partida, a continuação plena e material das tarefas encetadas, até ao seu completo e definitivo final.

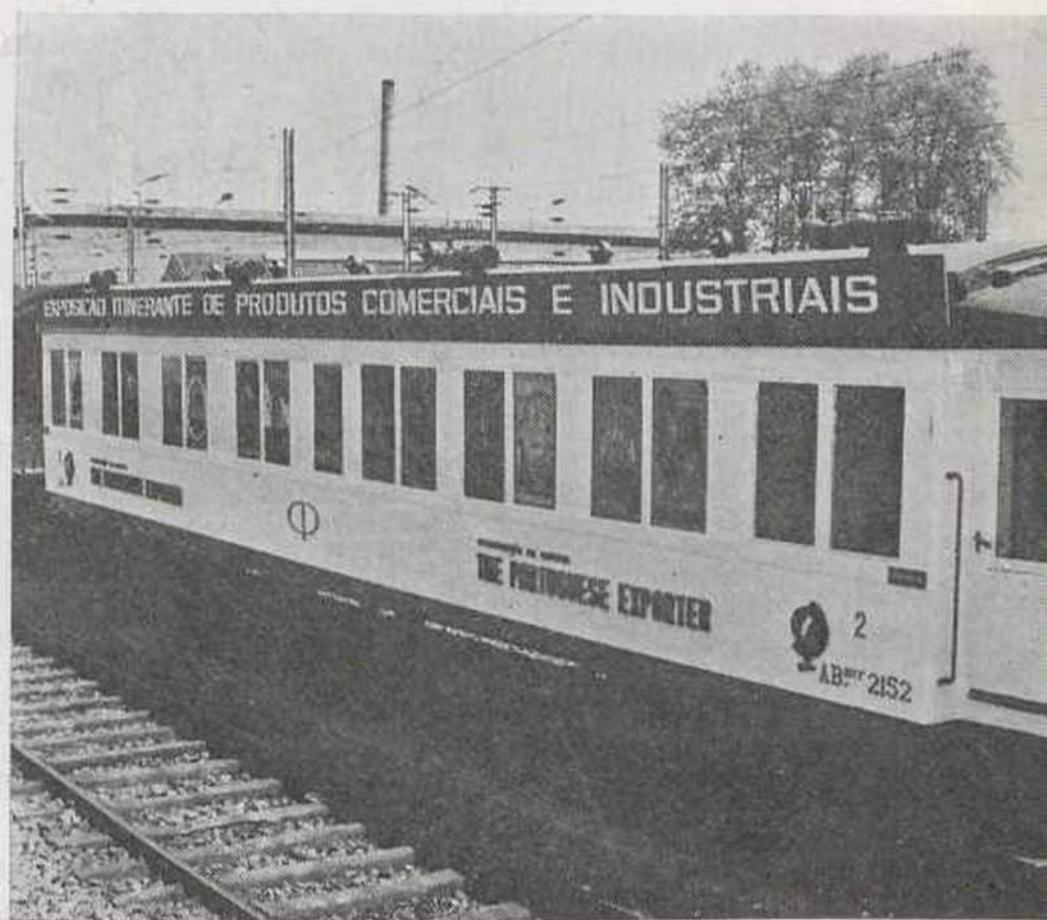
EXPOSIÇÃO ITINERANTE FERROVIÁRIA

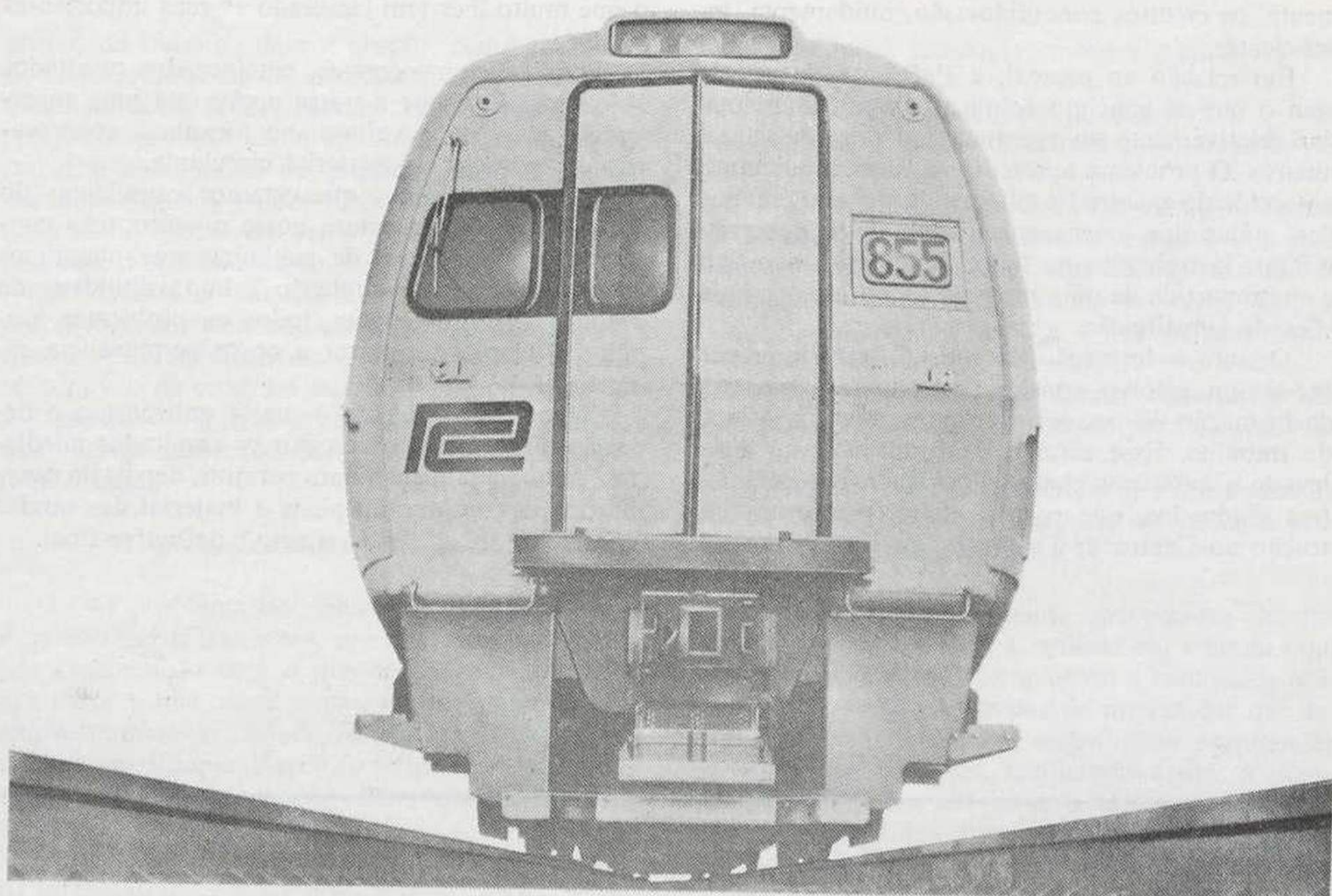
A revista *The Portuguese Exporter*, em colaboração com a C. P., promoveu uma iniciativa inédita. Trata-se da adaptação de uma carruagem de passageiros — já retirada do serviço — de modo a servir de exposição itinerante de produtos comerciais e industriais. Para o efeito, no seu interior foram construídos diversos «stands» e montras, uma das quais da Companhia.

Aquele veículo ferroviário foi atribuída a designação de «Carruagem Branca», estando a mesma a percorrer as nossas principais linhas férreas e a estacionar em diversas estações, com o fim de possibilitar a sua visita a quem a desejar fazer. Para isso a C. P. aboliu, nesses dias, o pagamento dos bilhetes de gare, nas estações visitadas.

A iniciativa está obtendo assinalável êxito, permitindo alcançar os objectivos que a nortearam, ou seja, divulgar os produtos nacionais e possibilitar dessa forma o alargamento dos mercados através de um curioso sistema de propaganda.

É possível que a «Carruagem Branca» se desloque a Madrid.





Uma viagem pelo «metroliner» entre Washington e Nova Iorque

pelo eng. José Décourt Homem de Mello

Há um ano que estão circulando, com sucesso, entre Washington e Nova Iorque os novos comboios automotores eléctricos «METROLINER» introduzidos pela «Penn Central», a grande empresa ferroviária constituída pela fusão de Pennsylvania Railroad e da New York Central System.

O percurso em questão, compreendendo também as cidades de Baltimore e Philadelphia, e que se prolonga geograficamente até Boston, constitui o chamado «Corredor do Nordeste» dos EE. UU., zona de elevado desenvolvimento industrial e forte concentração demográfica e na qual os transportes de passageiros atingem elevados índices.

Face às dificuldades progressivamente ocorridas no tráfego rodoviário e no aéreo entre a capital política e a capital económica da nação, ocasionadas pela quantidade

crescente de automóveis e de aviões congestionando as super-rodovias e os aeroportos, agravados pelo crescente congestionamento rodoviário nas proximidades das grandes cidades mencionadas, dificultando o seu acesso, como o dos aeroportos, o próprio Governo americano, através do seu Departamento de Transportes, voltou suas vistas para a melhoria do transporte ferroviário de passageiros no «Corredor».

Assim é que, face à existência de linha ferroviária de primeira ordem entre aquelas importantes cidades, constatou-se a possibilidade de introdução de comboios de alta velocidade e dotados de todo o conforto que proporcionassem rápido fluxo de passageiros, com a grande vantagem de partir e chegar a estações situadas no centro das cidades, sem problemas de acesso.

Disso resultou o projecto «METROLINER» de ini-

ciativa conjunta do Departamento (Ministério) de Transportes do Governo Americano e da «Penn Central», orçado em 56 milhões de dólares aproximadamente.

Introduzidos regularmente em Abril de 1969, os «METROLINERS» têm sido um êxito comercial, proporcionando uma recuperação notável de tráfego de passageiros entre as duas grandes cidades americanas, e concorrendo inclusive com os aviões.

Em recente e curta viagem que efectuámos aos EE. UU., fizemos questão de conhecer o «METROLINER» e nele viajar e desejamos transmitir aos leitores interessados as nossas impressões e alguns informes sobre essa moderna composição.

O «METROLINER» é composto de unidades Pullman («metro-club») e de «coachs» e «snack-bar coach», isto é, unidades com dupla fila de poltronas ou de poltronas e um bar.

Em Dezembro de 1969 circulavam entre as duas cidades quatro «METROLINERS» diários, em cada sentido e mais dois às segundas e sextas-feiras. Uma das composições diárias faz o percurso de 363 km (226 milhas), sem paragens, em duas horas e meia, com uma velocidade comercial de 145 km/h, sendo, pois, o comboio mais rápido do continente e um dos mais rápidos do mundo. A sua velocidade máxima permissível é de 178 km/h.

Nos demais horários há cinco paragens, respectivamente em Baltimore, Wilmington, Philadelphia, Trenton e Newark, sendo o percurso efectuado em 2 horas e 59 minutos, com a média comercial de 122 km/h.

No «metro-club car» as refeições são servidas nas mesinhas fronteiras às poltronas giratórias e elas são do tipo avião, isto é, pré-congeladas e aquecidas, dispostas

em pequenas bandejas, podendo os passageiros dos «coachs» servir-se no «snack-bar».

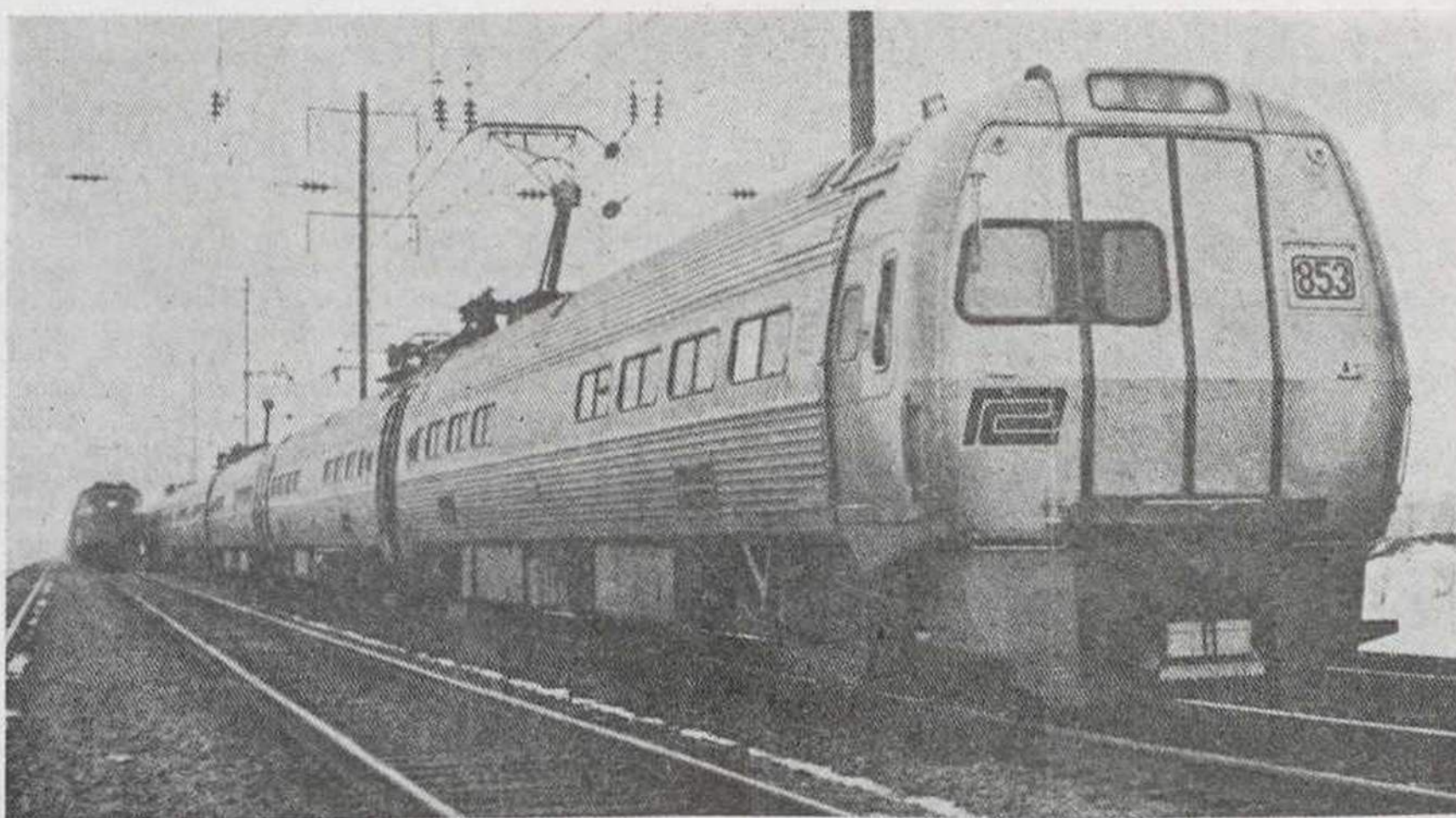
Tanto as refeições como o serviço são de 1.ª categoria, o mesmo acontecendo com o acabamento interno das carruagens e das poltronas. Nota-se, entretanto, que o rolamento não é de tão alta qualidade quanto o das linhas francesas e alemãs.

Os preços das passagens entre as duas cidades, pelo «METROLINER», são de 21,65 dólares e 15,75 dólares para o «metro-club car» e para o «coach» respectivamente, em lugar dos 11,75 dólares cobrados nos «coachs» dos comboios usuais, que cumprem, entretanto, o mesmo percurso em 3 horas e 50 minutos. O preço da passagem na carruagem «metro-club» é intermediário das de 1.ª classe e de turistas, dos aviões entre as duas cidades.

Os «METROLINERS» face às suas condições de conforto, de velocidade comercial e de facilidades de acesso, estão tendo grande aceitação, viajando quase sempre com toda a lotação, sucedendo até no Verão, para alguns horários, ser necessário reservar lugar com antecedência de dias.

O sucesso do «METROLINER», tal como o dos «TEE» europeus e o das modernas composições japonesas da nova linha do Tokaido, vem comprovar que o transporte de passageiros por caminho de ferro está fadado a sucesso, mesmo para o futuro, desde que se aliem bons traçados e óptima via contínua, com composições modernas e confortáveis, pois a velocidade comercial de um passageiro, da sua casa ao local de destino (hotel, escritório, etc.), para distâncias até 500 km pode ser comparável ou mesmo superior àquela que proporciona um avião ou táxis na mesma rota!

(Da Revista Ferroviária, do Brasil)



O sucesso do «Metroliner» vem comprovar que o transporte por caminho de ferro está fadado a sucesso, desde que se aliem bons traçados e óptima via com composições modernas e confortáveis



por
António de Araújo

No TER até Marvão

Um comboio para as necessidades dos nossos dias

Cheguei à estação de Santa Apolónia cerca das nove horas e trinta minutos, antecipação suficiente para poder embarcar numa composição que eu sabia ter como horário de partida as nove horas e quarenta e cinco minutos.

Junto do comboio, ninguém. Melhor, encontrava-se apenas uma figurinha feminina, de aspecto simpático. Era a hospedeira da C. P., no seu uniforme azul que rematava com um chapelinho da mesma cor, de copa redonda e aba estreita, debruada esta por uma fita vermelha.

Num dos bancos, ou para ser mais claro, sentada nas costas dum banco e apoiando os pés na parte destinada ao assento, via-se uma inglesinha jovem, de cabelos loiros e compridos, envergando uma blusa e umas horríveis calças de sarja azul, já com uma tonalidade a fugir para o sulfato de cobre, muito longe, portanto, do tom original. Umas botas, tipo masculino, de cabedal grosso que completavam a estranha indumentária desta extravagante in-

glesa que seria minha companheira de viagem. Apesar de tudo, era graciosa, a jovem.

Entrei no comboio como quem penetra num mundo novo. E, por isso mesmo, mal acomodei a bagagem, pequena, por sinal, resolvi fazer uma visita de prospecção àquele terreno, para mim, virgem.

Admirei a primeira classe, que me impressionou bem. O asseio tinha deixado ali o seu cartão de visita.

Fui, depois, à segunda classe e tive oportunidade de notar, igualmente, o mesmo asseio.

Comparadas, assim, num primeiro relance de olhos, as duas classes não se diferenciam muito. A diferença é de pormenor de muito pouca importância.

Na primeira classe predominam os tons azul claro e o castanho meio escuro, enquanto que na segunda é o castanho muito claro que reina ali.

A parte o facto de nuns assentos dominar o veludo e noutros o pergamóide ou a napa, a semelhança é fla-

Uma das assistentes de viagem, Maria Teresa, zela permanentemente pela comodidade dos passageiros. A distribuição de revistas e jornais é prática muito apreciada



grante e o sentimento de conforto é quase igual, pelo menos aparentemente.

Consultei o relógio e vi que faltavam escassos minutos para a partida.

Ocupei o meu lugar e esperei o momento do início da viagem.

Ele surgiu. E quase simultaneamente com ele, ouviu-se, através dos vários altifalantes que se distribuem pelas paredes laterais da carruagem, uma voz feminina que, em português, espanhol, francês e inglês, nos anunciava: «Minhas senhoras e meus senhores, vamos partir com destino a Madrid. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deseja-lhes uma ótima viagem.»

Este anúncio, já tantas vezes ouvido por mim noutros locais, fez-me imaginar que me encontrava a bordo dum avião.

Instantes decorridos, uma música suave, se a memória me não atraindo, uma canção italiana muito conhecida, animava o ambiente.

Na primeira classe havia muitos lugares vagos. Um optimista diria que a carruagem ia meio-cheia; um pessimista, ao vê-la, afirmaria que ela ia, meio-vazia.

Eu posso afirmar, porque os contei, que levava exactamente dezoito passageiros.

Não ia animado o ambiente. Os viajantes, meus colegas de momento, pareciam semi-adormecidos, talvez cansados.

Ninguém falava, nem mesmo em surdina, porque os homens se ocupavam na tarefa de devorar as últimas novidades trazidas pelos jornais.

Fiz o mesmo. Peguei no jornal e li. A notícia do dia, o caso da *Apolo 13*, ocupava toda a primeira página e várias páginas interiores.

O ambiente foi este, até ao Entroncamento, primeira paragem deste comboio em que eu viajava pela primeira vez.

Retomada a marcha, o jovem mexicano que se encontrava na minha fila, do outro lado do corredor central, mais para sacudir o tédio do que para vencer a sede, mandou vir uma cerveja.

O francês, que no banco da frente devorava as *Notas Políticas* duma revista francesa, mandou vir um carioca de limão.

Eu saí do meu lugar e fui em busca de algo para beber, pois o calor daquele dia começava já a prometer.

Serviço de bar a preços razoáveis

Logo que cheguei ao bar, apercebi-me, facilmente, de que o espaço reservado ao mesmo não era grande e que se o comboio fosse efectivamente cheio, seria necessária muita ginástica e muita paciência para adquirir o quer que fosse.

Aquela hora ainda matinal não tivemos dificuldade, nem demoras no serviço.

Vi um passageiro pedir uma cerveja e pedi outra para mim. Serviram-me um produto de marca estrangeira, fabricado em Espanha, quando eu pensava que num comboio daqueles, a pergunta lógica seria: portuguesa ou espanhola?

Esqueci-me, nesse instante, que o comboio é espanhol, como espanhóis são os empregados do bar. Razões de



O maquinista espanhol, D. José Sotto, explicou-nos a mecânica da carruagem motora



Serviço de restaurante no lugar, uma das regalias do TER

comércio talvez tenham ditado a venda daquele produto e não de outro.

Com efeito, e eu pude aperceber-me disso no acto de pagamento, aquela cerveja, de marca estrangeira, fabricada em Espanha, custara-me apenas seis escudos e cinquenta centavos, preço que considerei modesto, consciente do lugar em que me encontrava.

Noutro comboio, português, uma cerveja daquele tipo ficaria bem mais cara. Note-se, no entanto, que a cerveja portuguesa é mais cara mas é melhor.

Dessedentado, voltei para o meu lugar, disposto a ler o jornal adquirido para o efeito, embora tal não fosse necessário pois a Assistente da C. P. fornece jornais e revistas aos passageiros.

E aqui fica um reparo: não vi fornecer aos estrangeiros jornais escritos no seu idioma. Com as revistas, comprovei-o mais tarde, sucedeu o mesmo.

Ora um estrangeiro a quem metem na mão um jornal ou revista, em língua que não entenda, só pode ter o seu interesse preso às gravuras. E, nesse aspecto, forçoso é confessá-lo em nome da justiça, eles possuem material muito superior ao nosso⁽¹⁾.

Ia eu nesta congeminação, quando a Assistente, através dos altifalantes anunciou, nos idiomas já citados anteriormente, que a próxima paragem seria Abrantes, onde demoraríamos escassos minutos.

Pousei o jornal, recordei aquele pensamento romano «as horas não as contes, vive-as» e predispos-me para viver, mirando a paisagem, desta viagem tão agradável.

Um indivíduo novo, de aspecto simpático, ao fundo da carruagem, pedia aos passageiros o quer que fosse que eu não vislumbrava do lugar onde me encontrava.

Apurei logo a seguir, que reunia os passaportes dos passageiros, talvez para os verificar, talvez para os visar, a fim de poupar aos viajantes quaisquer maçadas na fronteira.

Achei simpática a ideia porque como nunca tive passaporte nem atravesssei países, não sei que espécie de trabalhos reservam àqueles que viajam.

Mas essa tarefa de inquirir se a gente leva ou não não leva produto que a lei proíbe, forçando, às vezes, as pessoas, a violentarem a vontade para faltarem à verdade, parece-me um acto de prepotência.

Vasculhar as malas duma pessoa que nem sequer conhecemos, afigura-se uma violação ignominiosa.

Mas, enfim, a lei fez-se para se cumprir.

Este fiel servidor passou e pareceu conhecer-me, a mim que nunca o tinha visto antes ou que me pareceu nunca ter visto.



O chefe do comboio, Amadeu Correia, troca impressões com o autor deste artigo

Ou fosse pelo facto de eu não ter cara de estrangeiro, ou fosse pelo meu aspecto de passageiro pelintra, o certo é que o referido servidor passou por mim, fez-me uma saudação cerimoniosa, como que a desejar-me boa viagem e não me pediu documento algum.

O comboio estava já em marcha havia algum tempo e eu aproveitei as horas, como recomendavam os romanos, admirando uma paisagem que é, só por si e para quem a não conhece, o melhor passatempo das viagens longas.

Torre das Vargens — anunciou a Assistente, estava a escassos dois minutos de viagem. Era a nossa próxima paragem, próxima e última, antes de atingirmos o término da nossa viagem, Marvão.

À chegada do comboio à paragem citada, consultei o relógio. Eram exactamente doze horas e dez minutos.

Ia o comboio adiantado? Atrasado?

A mim, que não levava pressa, tanto se me dava. Esqueci essa pequena preocupação.

Limitei-me a reparar na estação, branquinha, com aspecto cuidado.

Não vi torres, nem vi vargens. Isso também não interessava muito.

Uma colecção de curvas de respeito

Torre das Vargens tinha ficado para trás, havia já algum tempo quando me lembrei de que a minha primeira prospecção ao comboio não ficara completa.

Enamorado da paisagem, da beleza que ao longe ofereciam, a um e outro lado da via, elevações montanhosas que não cheguei a identificar, na altura, falhei esse por menor.

Procurei corrigi-lo porque a minha falta limitava-se à cabina do condutor.

Há certos sectores que mais parecem templos indus ou doutras religiões exóticas onde o neófito só pode entrar descalço e às vezes, rastejando.

Tomei as minhas precauções para não ofender, na sua missão, esse monstro sagrado, junto do seu altar, depois de ele ter prometido, por imperativos profissionais, defender e salvaguardar a vida das pessoas que conduzia, entre as quais eu me contava.

Ao contrário do que esperava, não fui recebido com aquele ar glacial que se reserva aos intrusos.

Pareceu-me até que o sorriso com que fui recebido era sincero. Eu era, portanto, pessoa bem-vinda. Mas não quis abusar.

Tive, então, oportunidade de verificar uma coisa que me impressionou. A via, de Torre das Vargens em diante, tinha tantas curvas e tão apertadas que o motorista fazia

(1) N. R. — Já hoje são distribuídas revistas estrangeiras no TER.



Na cabina de locução do TER

grandes esforços para obedecer às instruções que, a cada instante, o seu colega português lhe fornecia.

Falhou-me um pormenor que pode fazer luz sobre a afirmação supra: no TER seguem dois motoristas. O espanhol conduz, o português auxilia.

Um ferroviário, abordado por mim quanto às curvas que a via oferece, entre Torre das Vargens e Marvão, disse-me, numa linguagem um tanto exagerada mas com o seu quê de verdadeiro, que neste troço tem a C. P. mais curvas do que no resto de toda a sua rede.

E é quase verdade. Razões? Talvez a orografia, talvez a constituição rochosa do terreno.

Esta situação obriga o motorista português a fornecer ao seu colega espanhol instruções a todo o momento quando não é a própria via que, com os seus sinais de velocidade, indica a quem conduz a marcha indicada.

Enquanto me mantive na cabina reparei noutro pormenor que não havia notado, quando me encontrava na carruagem: a acção da força centrífuga, em safanões sucessivos, persistentes, incómodos.

Aquilo fez-me impressão. Perguntei e deram-me uma resposta aceitável. O comboio tem uns amortecedores laterais que poupam aos passageiros essa incomodidade.

Na carruagem o movimento que se sente é o de ba-loiço, ou se quiserem, o de berço, muito ténue, agradável, depois duma boa refeição, convidativo para uma esplên-dida soneca.

A perícia destes homens ignorados dum volante um tanto diferente do habitual, transforma esta viagem, apesar de tudo, numa viagem encantadora.

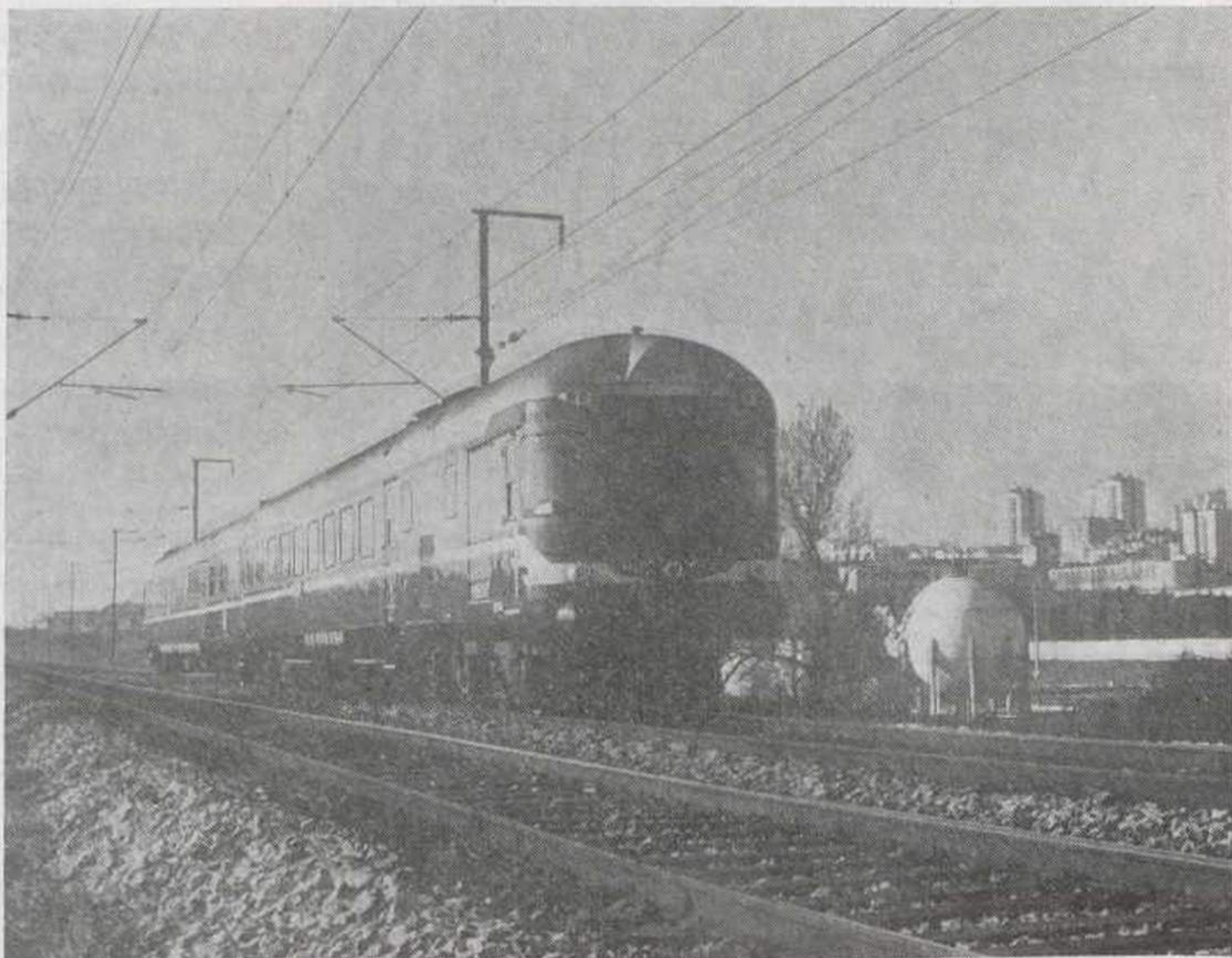
O passageiro nem se apercebe que a via tem curvas, e quantas curvas, neste terreno acidentado, onde predominam os pequenos córregos que descem na vertente, como fiozinhos de água, para engrossarem lá em baixo, na base da montanha.

Por isso mesmo, a C. P. conta aqui, também, neste troço de não muitos quilómetros, o maior número de pontes de toda a rede.

Ao ver isto, lembrei-me duma intervenção num Congresso há pouco realizado em Lisboa, no qual uma autoridade em meios de transportes afirmava que a C. P. se se lançasse na tarefa de corrigir o traçado de certas explorações de rentabilidade mais que duvidosa, gastaria muito mais do que montar uma via inteiramente nova.

O exemplo que se apresentava aos meus olhos, era por demais elucidativo.

Com curvas e contra-curvas atingimos Marvão às 13 horas. Era a hora da tabela.



O aristocrático Lisboa-Expresso (TER), nos arredores de Lisboa

Marvão-Beirã é o nome da estação onde descemos — eu e o Pedro, este nas funções de fotógrafo. Ali almoçamos, aguardando o transporte de regresso.

Na hora do regresso

O TER chegou com leves minutos de avanço.

E exactamente às 16.33, punha-se em marcha, com destino a Lisboa.

Nesta composição, o sr. Luís Martins Alves, com trinta anos de bom serviço na C. P. e, no TER desde há três anos, era o responsável principal.

Falámos-lhe. Mostrou-se encantado com aquele comboio que servia desde o primeiro dia em que veio até Lisboa.

O maquinista espanhol era o sr. D. José Sotto Torrecilla, também no TER, desde o princípio. Explicou-nos a mecânica da carruagem motora e com receio de que o não entendessemos, juntou às palavras o gesto.

Fiquei a saber que o pedal em que carrega não é um acelerador mas um dispositivo que avisa o responsável pelo comboio, quando o condutor adormece — o sistema de «homem-morto». Surge, então, um sinal simultaneamente luminoso e acústico. Se ninguém toma providências, momentos depois o comboio pára automaticamente.

D. José, quase a concluir as suas explicações diz-nos ainda: «olhe, isto não é um automóvel. É melhor do que isso, porque não permite que abusemos dele».

Falámos ainda com o sr. Amadeu Correia, chefe do comboio, com 28 anos de C. P. e no TER desde os começos. Compete-lhe registar os avanços e atrasos, motivados por carga ou descarga ou outra razão qualquer. Regista tudo num mapa.

Tanto do lado português como do lado espanhol, a

simpatia dos ferroviários é um elemento que encanta quantos, mesmo penetrando em domínios que, sinceramente, não são os dos passageiros, deles se aproximam para quaisquer informações.

Terminada a minha visita ao comboio que de Marvão se dirigia para Lisboa, retirei para o meu lugar e, no meu espírito, começaram a agitar-se, como camarões em terra seca, numerosas cogitações.

Uma das mais fortes, se não a mais impetuosa, fez-me formular uma pergunta a mim mesmo: «porque será que os portugueses não dão especial preferência por este comboio?».

Falta de passageiros, naquela linha, não era com certeza, pois eu tive ocasião de observar que os outros comboios passavam por nós a abarrotar.

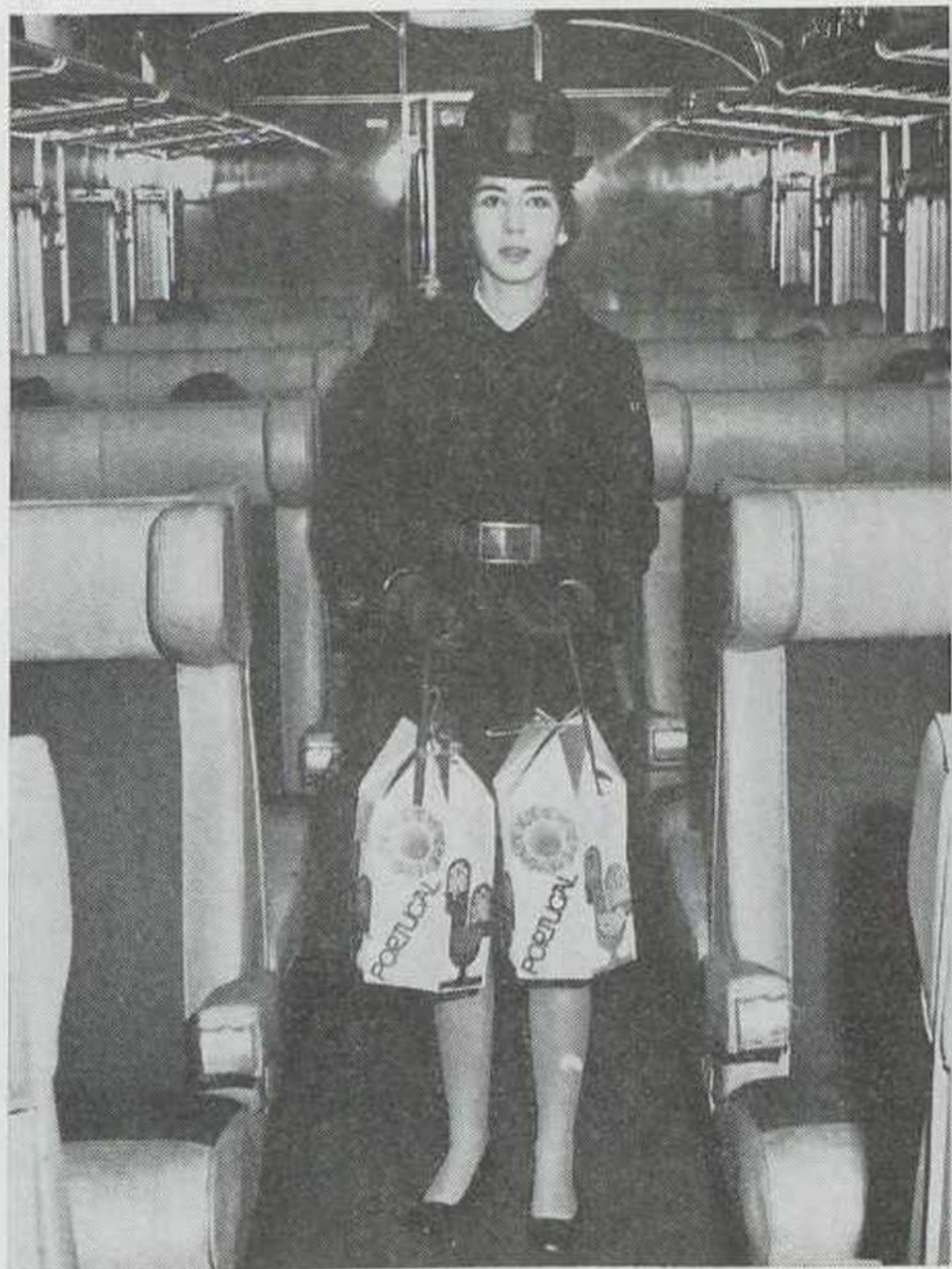
Seria o número de horas que se gasta no percurso? A hora da partida que obriga o passageiro a considerar perdido o dia em que viaja, uma vez que chega a Madrid ao fim da tarde e portanto sem hipótese para tratar do quer que seja?

Quanto à primeira objecção, parece-me que ela ficará removida quando a via permitir maiores velocidades.

E a segunda também não será difícil de resolver. Se a partida, cerca das dez horas, é considerada imprópria, pois então experimente-se, como horário de partida do comboio, uma hora ao começo da tarde. O passageiro, assim, só perde, se é que se pode considerar perdido, meio dia, melhor, a parte da tarde.

Acompanhado destes pensamentos cheguei a Lisboa, num lindo fim de tarde, depois duma viagem quase de sonho.

Voltei a lembrar-me do pensamento romano «as horas não as contes, vive-as». E eu vivi-as, consciente, de que se para negócios o avião é o transporte aconselhável, em todas as outras viagens, este comboio é o transporte ideal!



DIA DO TURISTA

Comemorou-se no passado dia 20 de Abril — a exemplo dos anos anteriores — o «Dia do Turista».

A Companhia, em colaboração com a Secretaria de Estado da Informação e Turismo, mandou distribuir lembranças regionais pelos turistas que viajaram nos comboios internacionais—TER e Sud-Express—por intermédio das suas Assistentes de Viagem.

Na Secção de Informações de Santa Apolónia foram, igualmente, distribuídas lembranças aos turistas estrangeiros.

Por sugestão das Relações Públicas, a Companhia Internacional dos Wagens-Lits serviu, nos referidos comboios, vinhos do Porto e da Madeira a todos os seus passageiros — particularmente estrangeiros.

A menina doente

por António de Araújo

O comboio era rápido, daqueles que põem o passageiro do Rossio na estação da Amadora nuns escassos onze minutos. Era o meu comboio.

Eu sabia, por experiência adquirida em muitos anos que esta composição, depois de breves momentos, partiria para o Rossio.

Entrei nele, quando parte dos lugares já se encontrava ocupada. Era um acto de rotina.

No banco em frente, uma senhora, de aspecto fino, revelado pela maneira quase fidalga com que vestia, segurava, ao colo, uma menina, de vestidos igualmente de alto preço.

Ia a menina com o rosto voltado para a janela, melhor, reclinada de tal modo que a face se perdia, afadada no seio da mãe.

Imaginei um problema familiar porque àquela hora, que nem sequer era «de ponta», aquela mãe, transportando a filha, assim, com requintes de extremos de zelo maternal, por certo, afagava uma filhinha doente, a caminho do médico.

Tive pena da mãe e da filha. A primeira porque se via privada, devido à doença de dar assistência no seu lar talvez a outros componentes do agregado familiar que tinham nela o anjo zelador das suas necessidades.

Senti pela menina aquela piedade terna que desperta, instantâneamente, na alma humana, o sofrimento dum inocente.

Ia eu nestas lucubrações quando, ao chegar perto da Damaia, vi o revisor, com a acrimónia do costume, pedir a minha assinatura, mirar e remirar a fotografia e o original, que era eu.

E fez o mesmo à senhora, minha colega de viagem. O homem nem vira que a senhora, coitadinha, só muito a custo, conseguiu, num malabarismo cujo segredo só as mães conhecem, servir-se duma das mãos para tirar da carteira, a sua assinatura.

Impiedoso e frio, esperou o que me pareceu uma eternidade, para a prática dum acto rotineiro.

Senti ódio pelo funcionário. Abominei o seu

gesto. É que uma mulher é um ser delicado, digno de toda a consideração. Quando é mãe, como naquele caso, atinge o expoente do sublime.

Mas o homem frio, portador do alicate frio como ele, viu, esperou e num cinismo que me ia gelando o sangue, pergunta imperturbável: «quantos anos tem a menina?»

Uma pequena corrente eléctrica percorreu-me a coluna vertebral e eu senti ganas de estrangular esse «malandro» que se dava ao luxo de martirizar com perguntas descabidas uma senhora — que o era de facto — que se dirigia ao médico com uma filhinha doente, pálida, semi-adormecida pelo sofrimento.

À pergunta, a senhora pareceu-me ter corado. Enrubescou de facto, depois gaguejou e quando eu pensava que iria reagir como se impunha a pergunta tão insólita, balbuciou, quase como quem confessa um crime, a idade da filhinha.

O excessivamente zeloso revisor, tão frio como no primeiro instante, respondeu apenas: «Então... tem que pagar bilhete...».

E a senhora, repetindo os gestos que eu vira antes, com a mão direita puxou a mala, tirou o porta-moedas, retirou a importância devida, pagou o meio bilhete, com todas as alcavalas acrescidas para aqueles que o não puderam ou quiseram tirar na estação inicial da viagem.

Senti piedade e ódio para com os protagonistas da cena que se desenrolava aos meus olhos.

Tive pena da criancinha pálida, doente, que ia ao médico.

Mas logo que o revisor passou o bilhete, íamos, então, a chegar a Campolide, a menina doente, saiu do colo da mãe, sentou-se a seu lado, junto da janela.

Eu vi, então, com grande surpresa, uma menina, com as faces da cor duma romã, linda como os cravos.

A mãe — uma senhora — tinha feito aquela «fita» toda para poupar uns escassos três escudos!...

no tempo dos nossos avós

O CARRO DO "CHORA" de saudosa memória ...

por Vasco Callixto

O «Chora» apareceu em Lisboa, quando o lisboeta ia passar o fim-de-semana a Benfica e ao Areeiro e veraneava em Pedrouços. Era a Lisboa pacata e pitoresca do último quartel do século XIX, com os seus trens e carros de mulas, percorrendo pachorrentamente as ruas e travessas duma cidade que crescia lentamente. Durante quase trinta anos, a população alfacinha conheceu e estimou o «Chora», que foi, sem dúvida, o mais popular meio de transporte que existiu na capital. Recordá-lo, será desdobrar uma das mais saudosas páginas da história de Lisboa.

Eduardo Jorge — assim se chamava o «Chora» — é um nome que ainda hoje faz parte das «rodas» dos arredores de Lisboa, pois os seus herdeiros continuaram a cruzada de bem servir o público e os seus autocarros estabelecem ligação entre os mais populosos centros da periferia da cidade. O fundador da empresa, nascido em Arganil em 1860, porque os seus recursos não lhe permitiam outra alternativa, não hesitou em vir a pé até à capital, quando tinha apenas 18 anos.

Começando por moço de cavalição dos «americanos» da «Carris», a essa circunstância se poderá atribuir a vocação de Eduardo Jorge para os transportes, que viriam a preencher toda a sua vida. No entanto, ainda se estabeleceu com uma pequena casa de bebidas, que pouco depois trespassou. Junto então algum capital e, à custa de grandes sacrifícios, fundou a sua empresa. Corria o ano de 1888, quando o primeiro «Chora» surgiu nas ruas de Lisboa, indo do Intendente a Belém.

O nome de «Chora», deve-o Eduardo Jorge a uma particularidade curiosa. Nesses tempos que já lá vão, eram já habituais os amigáveis colóquios nos passeios e cafés do Rossio. Os industriais de transportes ali se reuniam, falando dos seus negócios e dos ganhos de cada um e, por Eduardo

Jorge, talvez por modéstia, ser sempre o que dizia ter menores lucros, os seus colegas afirmavam que ele a toda a hora se «chorava». Os anos foram rodando, os seus carros continuaram a percorrer a cidade e o nome de «Chora» ligou-se intimamente à vida da capital.

Principiando com um só carro e com os bilhetes a dez réis e a vintém, rapidamente a empresa prosperou e no começo do século havia 24 «Choras» ao serviço da população de Lisboa. Porém, em 1901 estabeleceram-se os carros eléctricos, começando então a fase mais dura e valorosa da vida de Eduardo Jorge.

O poderio da Companhia rival era evidente e, a pouco e pouco, todos os concessionários de carreiras se viram obrigados a fazer a sua fusão com a «Carris», excepto o «Chora» e o «Jacintho». As contrariedades, entretanto, aumentaram, obrigando a Câmara as empresas a pagar 500 escudos por cada carro ao serviço. Mas Eduardo Jorge lutou sempre e não desanimou.

Poucos anos mais tarde desapareceu o «Jacintho». Ficou o «Chora», sozinho, a fazer face à luta cerrada que lhe moviam os eléctricos e que com tanta galhardia sustentou durante 16 anos.

O seu famoso letrero «Esta empresa nunca se vende», colocado em todos os seus carros, demonstrava bem a altivez do carácter de Eduardo Jorge. Já com uma frota de 38 carros, depois de 1910 a Câmara reduziu-lhe o imposto que tanto o sobrecarregava e esse homem de rija ténpera mas de coração aberto, fez distribuir pelo seu pessoal cinquenta por cento do capital economizado com aquela redução.

Vieram depois os anos difíceis da grande guerra e Eduardo Jorge lutou ainda, durante três anos, com o assustador aumento do custo de vida, tudo pagando mais caro e nunca elevando o preço dos seus

bilhetes, que eram os mesmos de 1888, motivo por que grande parte da população não deixava de preferir os seus carros.

Nunca pensando em vender-se, em 1917, o velho «Chora», coagido pelas circunstâncias, resolveu renunciar. Compreendeu nobremente que não poderia resistir mais tempo e a luta seria inglória. Contudo, saiu dela de cabeça erguida, não traindo a divisa por que sempre se guiara. Pagou ao seu pessoal, vendeu as muares e mandou queimar os seus carros, retirando-se para a solidão da sua quinta, na Ameixoeira. Desapareceram assim os «Choras», esses carros tão populares, que muito boa gente ainda hoje recordará com saudade. Mas Eduardo Jorge não permaneceu muito tempo inactivo, pois em 1929 voltou aos transportes, quando inaugurou as

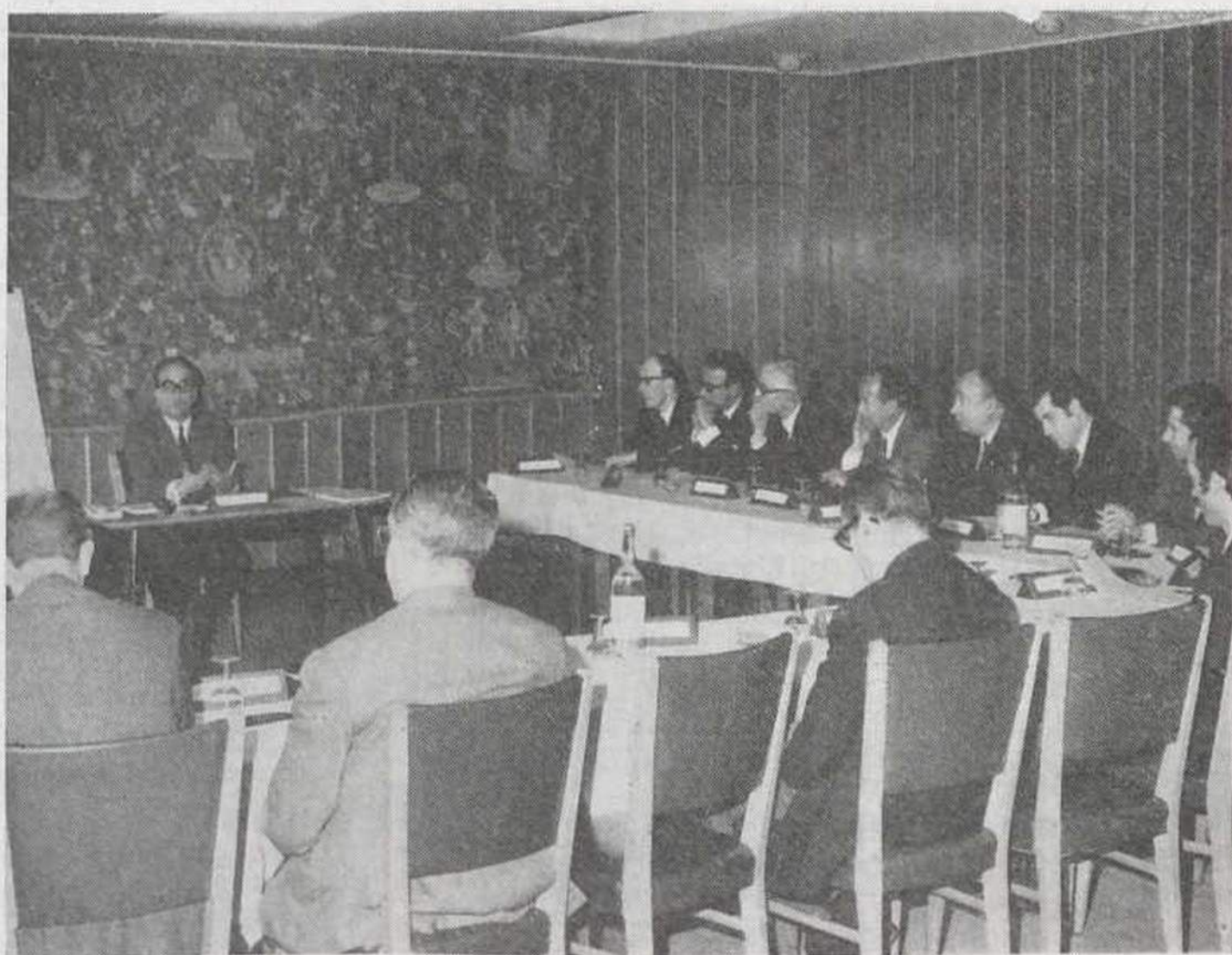
carreiras de camionetas entre Benfica e a Amadora, que logo a seguir se estenderam a Queluz e, mais tarde, a Lisboa.

Encerraremos esta crónica com uma das mais felizes anedotas que se conta sobre os carros do «Chora». Estava-se na frente de batalha, na Flandres. As muares que puxavam uma das peças de artilharia do Corpo Expedicionário Português, não andavam, por mais que o condutor as chicoteasse. Um sergente, que era de Lisboa, saltou então para o trem, agarrou nas rédeas, retesou-as e clamou: «Vai ao Intendente!» As muares estremeceram, afitaram as orelhas e largaram numa corrida louca até à trincheira alemã, de que a guarnição da peça se apoderou. As muares... haviam sido do «Chora»!

Actualidades ferroviárias

A Administração promoveu, recentemente, no Hotel Tivoli, mais uma reunião de administradores e pessoal superior da Empresa, para discussão de prementes assuntos de «management».

Traçaram as principais directrizes, nessa sessão de trabalhos, os administradores cor. Ferreira Valença, eng. Alfredo Garcia e dr. Sequeira Brãga e o director do Departamento do Pessoal, dr. Correia Vicente. Os temas principais tratados incidiram, particularmente, sobre a formação dos quadros do pessoal da Companhia.



PESSOAL

Nomeações e promoções

A contar de Março do corrente ano

A ENGENHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Engenheiro de 3.^a classe, Carlos Vítor Macieira dos Anjos.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, Zacarias Larangeira Marques.

A ADIDO COMERCIAL DE 1.^a CLASSE — o Chefe de escritório, José da Costa Patriarca.

A ADIDO COMERCIAL DE 2.^a CLASSE — o Subchefe de escritório, António do Nascimento Pinto.

A contar de Abril do corrente ano

A ENGENHEIRO CHEFE DE SERVIÇO — o Chefe de Serviço Adjunto à Exploração, André Francisco Navarro.

A CHEFE DE SERVIÇO — o Chefe de Serviço Adjunto, Manuel Joaquim Mota.

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro praticante, Abílio Manuel Coelho Rodrigues.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, Fernando Joaquim de Gouveia.

A TÉCNICOS DE 2.^a CLASSE — os Inspectores de contabilidade, António Claudino Pereira e Alfredo dos Santos Diogo.

A CHEFE ADMINISTRATIVO ADJUNTO — o Chefe de escritório, José Silva Dias.

A FOGUEIROS DE 2.^a CLASSE DA VIA FLUVIAL — os Marinheiros de 2.^a classe, Vicente Mateus Galvão, José António Martins Guia, José Maria de Oliveira, António Pereira Gonçalves, Joaquim António e Abílio Nunes Guerreiro.

A MARINHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Servente de 3.^a classe, Casimiro José Martins.

A FACTOR DE 3.^a CLASSE — o Praticante de factor, Amaro Lopes Gaspar.

A REVISOR DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — o Revisor de material de 3.^a classe, Albertino António Henriques.

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — o Ajudante de revisão de material, Ricardo Marques Ferreira.

A AJUDANTES DE REVISOR DE MATERIAL — os Serventes de 2.^a classe, Ramiro de Paiva Cancela e Daniel José Simões.

A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 2.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, Domingos Nogueira Teixeira e Miguel Augusto Prazeres.

A CONTRAMESTRE DE 1.^a CLASSE — o Contramestre de 2.^a classe, José António Domingues.

A CONTRAMESTRE DE 2.^a CLASSE — o Chefe de brigada, Pedro da Silva Cerqueira.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 2.^a classe, Evaristo Marques Farias e Diamantino Ferreira.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Carlos Pinto, Fernando Lopes Horta, António Augusto Raposeiro, Miguel António, José da Silva e António Mesquita Pinto.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, António Pereira, Manuel Maria da Silva, João Farinha, Jaime Ribeiro, Serafim Miguel Ramos, Afonso Durão, João Lopes Maia Pita, Manuel Lopes Esteves e Armando Antão Tavares dos Reis.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, Francisco Marques Serralheiro, João da Encarnação Pires, Francisco André, Manuel Ribeiro, Manuel Américo Gerales, José da Costa Araújo, Fernando Faria Ribeiro, Vítor Manuel L. Quilhó, Avelino Oliv.² dos Santos Redinha, Moisés Rosa Mateus, Emitério José Pinto, Diamantino do Esp. Santo Oliveira, Manuel Fernando da Conc. Dias, Manuel Sebastião da C. Angélica, Teodoro da Costa e Silva e Luís do Nascimento Esteves.

A OPERÁRIOS DE 4.^a CLASSE — os Operários eventuais, Possidónio Picado Augusto, Joaquim da Silva Honório e Severino Paulo Maia; e os Serventes de 3.^a classe, João Rodrigues Mascate e António Sanches Antunes Amaral.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, António da Costa Reis, Clarimundo Augusto Diogo, Procópio Augusto Pires Alves e Manuel dos Santos Melo.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, José Jacinto Grilo Martins, Acácio Sousa Perpétuo, José Rodrigues Pires, Augusto de Jesus Ferreira, José Viegas Salvador, Vítor António Coroadó, Jorge Manuel Vieira, Joaquim Violante Rosa e Francisco Justino Ferreira.

A SERVENTE DE 1.^a CLASSE — o Servente de 2.^a classe, Manuel Joaquim Pinto.

A SERVENTES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, António Rodrigues de Paiva, Fernando Baptista Fernandes, Sebastião Domingos Silva, Álvaro Godinho Segurado, José Joaquim Mesquita, Joaquim de Almeida Matos, João Manuel Fernando Marques, Joa-

quim Damásio de Almeida, António Fonseca Gomes, Luís Cândido Pinto, Jaime Augusto Brilhante, Manuel Esteves da Cruz, António de Almeida Rodrigues, António Joaquim Martins, António Joaquim Correia, Adelino Silva Figueiredo, Ângelo Carvalho, Joaquim Gonçalves da Costa, Gil Cardoso, Manuel Rodrigues, Manuel Pereira da Costa Pinheiro, José Fernando Ferreira, José Carlos Pereira Ramos, Manuel de Jesus Pinto, António da Silva Alves e Manuel Pinto Daniel.

A SERVENTES DE 3.^a CLASSE — os Eventuais, Joaquim Carmona Afonso, João Domingos Almeida, Jorge Nunes Chasqueira, Hélder Fonseca da Costa, António de Jesus Eduardo, António Lino, António Cardoso Marques, José Mendes, João Fernandes Pinheiro e José Rodrigues da Silva.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Conceição Nunes Diogo e Bernardete dos Anjos Cardoso.

A contar de Maio corrente

A CHEFE DE DEPARTAMENTO — o Engenheiro Chefe de Serviço, Mário Augusto Themudo Barata.

A CHEFES DE DIVISÃO — os Engenheiros Chefes de Serviço, Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves e José Valério Vicente Júnior.

A CHEFES DE SERVIÇO — o Economista principal, dr. José do Vale Rodrigues Coelho; os Engenheiros principais, António Mateus Venceslau, Ernesto Maria Salvado, Tiago Augusto Moura Ferreira, Flávio de Sousa Silva e Sá e Eugénio Manuel Lopes de Campos Godinho; e o Eng. de 3.^a classe, Eduardo Maria Rato Martins Zúquete.

A ARQUITECTO DE 3.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia principal, Adriano de Almeida Cavacas.

A ECONOMISTA DE 3.^a CLASSE — a Economista praticante, dr.^a Otilia Maria de Oliveira Matos Queirós e Sousa.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, José Manuel Valério Galinha.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.^a CLASSE — o Inspector do material circulante, António de Almeida Trindade.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 2.^a CLASSE — o Chefe de maquinistas, Jorge Marta Francisco e o Chefe de secção, Francisco Custódio Gésaro.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — o Maquinista principal, João Félix Sousa Belchior e o Fiscal do pessoal de revisão de bilhetes, Mário de Moraes Lopes Cardoso.

A ANALISTA DE TRABALHO AJUDANTE — o Chefe de lanço de 2.^a classe, António Garcia Cuco.

A ADIDO TÉCNICO AJUDANTE — o Desenhador de 2.^a classe, João Hipólito Xisto.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS AJUDANTES — os Escriurários de 2.^a classe, Francisco Gomes Moileiro e José da Conceição Pedrosa.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriurários de 3.^a classe, Maria Luísa Alves Fernandes, Maria Camila de Matos Marques, Fernando da Silva Rodrigues da Costa, José Cardoso Tremoceiro, Rogério Gonçalves Simão, Maria Rosalina da Silva Soeiro, Maria José Afonso Mesquita de Deus, Lucinda Rosa Pereira de Matos e Maria Cândida Gomes Ramalhosa.

A AUXILIAR DE ESCRITÓRIO DE 1.^a CLASSE — o Auxiliar de escritório de 2.^a classe, António Pereira Leitão.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, José Fernandes Martins Jorge.

A TELEFONISTAS DE 1.^a CLASSE — as Telefonistas de 2.^a classe, Maria Teresa Fernandes Farinha dos

Santos, Arlete Lopes Rosa e Arminda da Conceição Amaral.

A SUBINSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — os Chefes de estação de 1.^a classe, Domingos Martinho Pereira Pires, Américo Coelho, Armindo de Oliveira e Silva, Orlando Henriques de Almeida, António Maria da Silva e António Firmo; os Chefes de estação de 2.^a classe, Manuel Lopes, António de Jesus Lopes, Joaquim António Cândido e Joaquim Pires Valério; e o Verificador de receitas, José Gregório.

A VERIFICADORES DE RECEITAS — os Factores de 1.^a classe, João Ferreira Lopes, José Gonçalves Venâncio e Elísio Melo.

A CHEFE DE ESTAÇÃO PRINCIPAL — o Chefe de estação de 1.^a classe, Armando Conceição Ramires.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de estação de 2.^a classe, Armindo Rodrigues Samouco, José Figueiras, Manuel Gonçalves Candeias e Joaquim Almeida Fazendeiro.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 3.^a classe, Augusto Zagalo Gomes Coelho, Henrique Francisco da Silva Costa, Joaquim Ramos Alves, Augusto Cordeiro Valente e Armando Gueifão Belo.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Factores de 1.^a classe, José da Conceição Belo, Jacinto Tavares de Castro, Venceslau de Jesus Gomes, Joaquim de Almeida Paulo e José Marques Carrilho.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, José António, Manuel Rodrigues Barata, David Leitão, José Miguel Cabrito, Joaquim de Sousa Duarte, Joaquim Rodrigues Cozinheiro, António Antunes Vilela e Joaquim de Oliveira.

A FACTORES DE 2.^a CLASSE — os Factores de 3.^a classe, Armindo Henriques Miguel Simões, Jaime Gamboa Cardina, Urbano Fernando Dias Militão, António de Oliveira Fortuna, Eduardo Augusto Pinto Marques, Armando da Silva Vieira, Joaquim João da Conceição Diogo, Bernardino António Martins Palma, Vítor Manuel Bicho Correia, Joaquim Alves Heitor, António Fernando Gonçalves da Silva, José Ramalho Valente, António Camelo Moreira e Joaquim Cordeiro Gaspar.

A ENCARREGADO DE APEADEIRO DE 2.^a CLASSE — o Factor de 2.^a classe, José Ferreira Ladeira.

A CAPATAZ DE MANOBRAS DE 1.^a CLASSE — o Capataz de manobras de 2.^a classe, Manuel da Graça.

A AGULHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Agulheiro de 3.^a classe, Manuel Guiomar Sérgio.

A CONDUTOR PRINCIPAL — o Condutor de 1.^a classe, Joaquim Pimentel Ferraz.

A CONDUTOR DE 1.^a CLASSE — o Condutor de 2.^a classe, Joaquim João.

A CONDUTOR DE 2.^a CLASSE — o Guarda-freios de 1.^a classe, Fernando Ernesto da Silva.

A GUARDA-FREIOS DE 1.^a CLASSE — o Guarda-freios de 2.^a classe, António Ferreira Rito.

A MOTORISTA DE 3.^a CLASSE — o Condutor de dresina, João Silvestre do Rosário Lourenço.

A CHEFE DE CANTÃO DE OBRAS METÁLICAS DE 1.^a CLASSE — o Chefe de cantão de obras metálicas de 2.^a classe, Joaquim Calado Serra.

A FISCAL DA REVISÃO DE MATERIAL — o Revisor de material de 1.^a classe, António Ferreira da Silva.

A REVISORES DE MATERIAL DE 1.^a CLASSE — os Revisores de material de 2.^a classe, Artur França Ferreira da Silva, Fernando António Rodrigues e José Francisco Martins.

A REVISORES DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — os Revisores de material de 3.^a classe, Manuel Fernandes Ribeiro, João Baptista Pinto, Ricardo Martinho Rua, José da Graça e Joaquim Guerreiro de Sousa.

A REVISORES DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — os Ajudantes de revisores de material, Carlos Augusto Cardoso, José Luís dos Santos, Eduardo Pires Ferreira, Joaquim Guerreiro Albino e Manuel António dos Santos.

A AJUDANTES DE REVISORES DE MATERIAL — os Serventes de 2.^a classe, Armindo de Jesus Rodrigues, António Rodrigues de Paiva e António das Dores Simão; e os Serventes de 3.^a classe, Celestino da Cruz Santos e Luís Furtado de Atalaia.

A CHEFES DE LANÇO PRINCIPAIS — os Chefes de lanço de 1.^a classe, António Falcão e Manuel Joaquim Ribeiro.

A CHEFES DE LANÇO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de lanço de 2.^a classe, Mário Monteiro, Manuel Joaquim Rodrigues e Manuel Jacinto.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Manuel José Vieira, Artur Augusto Fernandes Borges, Sabino Diogo dos Santos, José Francisco Nogueira, António João Madeira e Domingos Mestre Rodrigues.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Francisco António, Francisco Martins, João António Grenha, José Agostinho Cabrita, Francisco José Cotrecha, Afonso Silvestre Penetra, Joaquim Orvalho Valverde, Luís Gamito, Francisco Lopes Damásio, Manuel Esteves Filipe, José Lourenço, Eduardo Gomes Lúcio, Joaquim Augusto Guerreiro Marques, António Inácio Palma, Leonel Cardoso Gonçalves, João Marques da Silva, Leonardo Machado Carapiço, Manuel Francisco Bexiga Leão, José Carlos dos Santos Afonso, António Aguiã Cordeiro, Basílio Eduardo Trigo, Manuel Silva Pereira, Francisco Manuel, António Augusto Mateus, Luís de Jesus Marques e Henrique Custódio Balicha Martins.

A CONDUTOR DE DRESINA — o Assentador de 1.^a classe, Manuel António de Sousa e Costa.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, João Martins Mingacho, António Nunes Ferreira, António Mendes da Silva, Manuel Joaquim de Oliveira, Arnaldo Alves Vital, Fernando Lopes Pépio, Manuel Vaz, Luciano Marques de Oliveira, Alberto de Moura, António da Cunha Cerqueira e Jacinto Mateus.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Nestor Maria Ferreira, Eliseu Ribeiro, Manuel Hipólito, Adriano de Azevedo Araújo, Vasco Augusto Figueiredo, Jesuino Morgado da Silva, João Arsénio Alfaite Freire, José Francisco Ribeiro Véstia, António Vieira, Pedro Pireza e João da Rosa Simões.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, José Custódio, Mário Pereira Novais, Ber-

nardino de Azevedo Simões, José Henriques Santos Cordeiro, António Jorge Freire, Joaquim Ferreira Roxo, José António Dias Mesquita, João Guerreiro Gomes, Vicente António Carriço, Francisco Maria da Silva, Albino Teixeira Pinto, José Pinto, António Pinto Guedes, Orlando Pinto Marante, Alberto Osvaldo Monteiro, Leonesto Heitor, José Rodrigues Bexiga e José de São João Baptista.

A OPERÁRIOS DE 4.^a CLASSE — os Operários eventuais, António Afonso Gralha, João do Rosário Rolão, António Francisco R. Caldeira, Mário Jorge Delgadinho, Abel Carmona Dias, António Carlos Coelho Filipe, Domingos José Cabrita de Jesus, Leopoldo José Baltazar Jorge, Aníbal Mestre Louçã, Mário dos Santos Machado, Rui Manuel Narciso, José Manuel Silva Nunes, João de Oliveira, Almerindo Fernandes Pelixo, Rogério Fernandes Ratão, António Manuel dos Santos Rolo, Manuel Ventura Encarnação Santos, Francisco António Sardo, João Dias da Silva, António José dos Santos Sousa, Eduardo Conde Valada e José Manuel Duarte Vaz; os Capatazes de manutenção, Joaquim Alves de Matos e José Tomé; e os Serventes, António de Matos Rolo, Júlio Azevedo, Fernando Amaral de Carvalho, António Bernardes Monteiro, Manuel Elísio Louro, Carlos Manuel dos Santos Silva, José Joaquim Rodrigues Josefa, António Salvado Alves Santos, Francisco de Oliveira Bastos, Joaquim Rodrigues Norberto, Augusto Luciano, João Maria Vicente, Augusto Amaral Gil Bispo, José Maria Tomaz, Joaquim dos Santos Dias Ferreira, António Marques Luís, António Pires Vilela, Álvaro Casimiro S. de Oliveira, Joaquim da Costa Rosa, Hermínio Alves Aires Rodrigues, Manuel Rodrigues Pires, José Maria Cordeiro, Domingos Picado, Francisco Mendanha, Joaquim Damásio de Almeida, José Domingos, António Magalhães Vieira, António Mendes de Sousa, Manuel da Silva Simões, Manuel Henriques Ferreira, Fernando Rosa da Graça, Luís Ferreira Rodrigues, António Lopes Espadinha, Ulisses Calado Belo, António da Rosa Esteves Matos, Filipe Fernando Junceiro, João Pires António, Augusto Justo da Trindade, José Maria Gaspar, Horácio Fernandes Rodrigues, Francisco Maria Bonacho Machado, António da Graça Martins, Francisco Maria Correia, António Xavier Farinha, Lourenço Simões Ratinho, Henrique Marques G. Ramalheite, Orlando Nunes Delgado, Luís Silva Mateus, António Maria Roxo, Manuel Barradas Chambel, Manuel Ribeiro Couceiro, Victor da Silva Marques, João Pestana, José Baptista Figueira, Agostinho da Rosa Gomes, José Bernardes Lapo, António Ministro de Almeida, Jeremias Rosa Fernandes, Manuel de Jesus Bento, Mário Silva Galvão, Álvaro Marugeiro da Costa, António Mendes Ascenso, Jacinto Pimentel dos Santos, António Pereira Raínho, José Simões Pereira, Joaquim Gonçalves Lapo, Manuel das Neves dos Reis, Afonso Correia, Manuel Baptista Sanches, António Sebastião Pereira dos Reis, Manuel Marques Vital, Antero Cardinho Martins, Joaquim Mourato Capelão e Adriano Chambel Galinha.

A RECEBEDOR DE MATERIAIS DE 1.^a CLASSE — o Recebedor de materiais de 2.^a classe, Carlos Alfredo Xavier da Silva.

A MARINHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Marinheiros eventuais, João António Marques, Manuel Cabrita dos Santos, António Bento Fernandes e João da Graça dos Santos.

A SERVENTES DE 3.^a CLASSE — os Eventuais, Alberto do Nascimento Governo, Diamantino de Matos Martins, António José Pereira e Ernesto Lazana Pertiga.

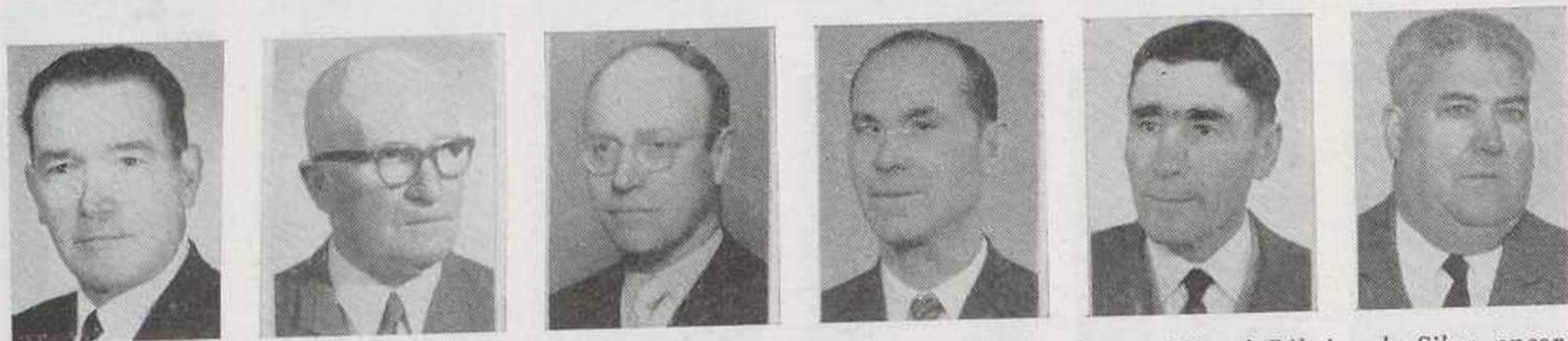
A GUARDA DE P. N. DE 1.^a CLASSE — a Guarda de P. N. de 2.^a classe, Rosa de Jesus Brandão.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Maria de Jesus Governo e Joaquina de Jesus Ponte.

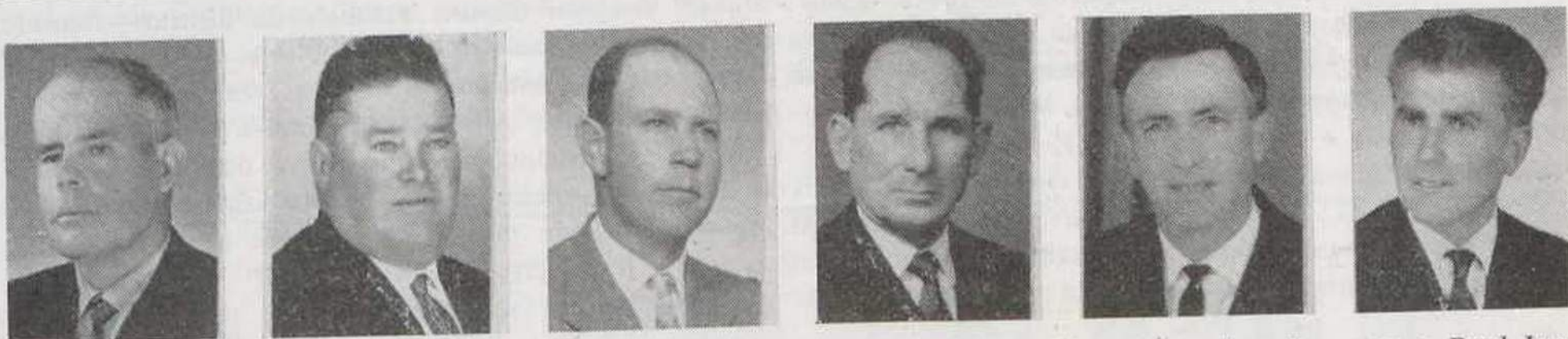
40 anos de serviço



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Serrano*, subinspector de secção de exploração; *António Firmo*, chefe de estação de 1.^a classe; *Silvestre Ramalho*, chefe de lanço principal; *Francisco Dias Calado* e *José Ferreira Branco Grandela*, escriturários de 1.^a classe; e *Jorge Augusto Neto*, fiscal do pessoal de revisão de bilhetes.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Carlos de Oliveira*, chefe de lanço de 1.^a classe; *Miguel Ribeiro da Silva*, encarregado florestal; *António Teixeira Alvarenga* e *José de Brito*, operários de 1.^a classe; *João Roma*, chefe de distrito e *Francisco Leal*, conferente de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Faustino Abeiho*, *Manuel Nunes Lopes*, *Francisco Lourenço* e *Raul Joaquim Doreis*, chefes de distrito; *Ilídio da Cruz Vieira*, capataz de manobras de 1.^a classe; e *Manuel Henriques*, operário de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Augusto Teixeira*, agulheiro de 1.^a classe; *Fernando da Silva*, assentador de 1.^a classe; *Edmundo Ferreira da Costa*, *António Soares Monteiro*, *Abílio Filipe Dinis* e *José Vicente*, serventes de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Cardoso*, chefe de distrito; *João Dias Castelo* e *Luis Sirgado*, subchefes de distrito; *Adelino Martins Salvado* e *Adelino Martins Salvado*, operários de 4.^a classe; e *João Soares*, assentador de 1.^a classe — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha entre os Km 100 e 102 — Beira Baixa, quando seguiam viagem no comboio n.º 3012.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Augusto Leite Azevedo*, revisor de bilhetes de 1.^a classe — encontrou uma bolsa de senhora contendo a importância de 4000\$00 abandonada numa carruagem do comboio n.º 6012, e fez entrega do achado ao chefe da estação de Porto — S. Bento; *Manuel Joaquim Capote*, subchefe de distrito — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos para desobstruir a via ao Km 179,500 — Norte, quando se encontrava de licença; *Alfredo Borges*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de uma barreta partida, ao Km 97,961 — Beira Alta, quando estava de folga; *José Esteves dos Reis* e *António Semedo Pereira*, serventes de 1.^a classe — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha entre os Kms 100 e 102 — Beira Baixa, quando seguiam viagem no comboio n.º 3012; e *António da Silva Pinto*, eventual (obras) — elogiado porque ao dirigir-se à sua residência, no regresso do serviço, tendo encontrado caído um pinheiro sobre a linha férrea, ao Km 122,040 — Vouga, para evitar um possível acidente foi à estação de Moçamedes dar conhecimento do facto.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Bento Lourenço*, operário de 2.^a classe, *Manuel Domingos*, *Martinho Estrias* e *António José Mota*, operários de 4.^a classe, *Abílio de Jesus da Cruz*, assentador de 1.^a classe e *Alcino Monteiro*, eventual — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 10,950 — Beira Alta.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Camilo Taveira Correia*, factor de 2.^a classe, *Alcino Alberto Patornilho*, aguilheiro de 2.^a classe, *Jaime Vitorino Caetano* e *Fernando António Barbarroxa*, serventes de 2.^a classe — elogiados por terem colaborado, de forma notável, nos trabalhos de desobstrução da linha, ao Km 165,500 — Douro, devido ao desabamento de uma trincheira; *António Pereira Mouco* e *José Carpinteiro*, eventuais — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 10,950 — Beira Alta.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Maria Miranda*, chefe de cantão de telecomunicações de 2.^a classe — louvado porque ao receber na sua residência, à 1 hora da manhã, a comunicação de que se tinha manifestado um incêndio no posto de sinalização de Ermesinde, imediatamente se dirigiu ao local e, mercê da sua rápida e inteligente actuação, foi possível dominar o incêndio na sua origem; *Serafim dos Anjos Póvoa*, chefe de distrito, *Manuel João*, subchefe de distrito, *Arlindo do Nascimento Magno* e *António da Costa Araújo*, assentadores de 2.^a classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que ao Km 175,300 — Douro se encontrava um carril partido, não obstante estarem na situação de descanso prontamente se dirigiram ao local e procederam à substituição do carril; e *Custódio de Babo*, revisor de material de 3.^a classe — encontrou na plataforma da estação de Porto-Campanhã uma carteira contendo a importância de 320\$00, de que fez pronta entrega ao chefe daquela estação.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Sebastião Glória*, chefe de lanço de 1.^a classe, *Daniel Gomes Amara* e *Mário Monteiro*, assentadores de 1.^a classe e *João Camilo*, servente de 3.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada em trabalhos de desobstrução da via, ao Km 133,150 — Beira Alta; *José Augusto Abalada Lebreiro*, chefe de distrito — elogiado porque ao tomar conhecimento de que a linha se encontrava obstruída ao Km 196,600 — Douro, devido à queda de terra e pedras, não obstante estar fora das horas de serviço dirigiu-se ao local e procedeu à desobstrução da via; *Domingos Cardoso da Fonseca*, servente de 2.^a classe — elogiado porque ao viajar na automotora n.º 6001, de regresso do serviço, e tendo notado que a composição havia roçado numa porção de terra e pedras, ao Km 196,600 — Douro, tomou imediatas providências no sentido de se proceder à desobstrução da via.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel dos Ramos Martins*, chefe de cantão de obras metálicas de 2.^a classe, *João Jacinto da Conceição Mestre*, *Henrique Augusto da Silva*, *António Martins Augusto*, *Alfredo Maria Pereira* e *Henrique Pedro Pereira*, operários de 3.^a classe — gratificados em reconhecimento pela dedicação demonstrada na execução dos trabalhos de reforço das pontes de Papagalos, Xarrama, Alvito e Torre Pinto.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Lopes da Silva*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas, ao Km 93,050 — Beira Alta, quando se encontrava de folga; *João António Bonito dos Santos*, subchefe de distrito — elogiado porque ao tomar conhecimento de que ao Km 154,240 — Douro se encontrava um carril partido, não obstante estar de folga dirigiu-se ao local e colaborou nos trabalhos de substituição do carril; *Agostinho Lopes Chambel*, operário de 4.^a classe, *Cândido Penedo Correia*, servente de 2.^a classe e *Jacinto Félix Penedo*, servente de 3.^a classe — gratificados em reconhecimento pela dedicação demonstrada na execução dos trabalhos de reforço das pontes de Papagalos, Xarrama, Alvito e Torre Pinto; e *António da Costa Araújo*, assentador de 2.^a classe — elogiado porque ao notar que ao Km 177,800 — Douro se encontrava um carril partido, não obstante estar em período de descanso tomou as medidas que o caso requeria, avisando o chefe da estação de Coa e o pessoal do respectivo distrito, com o qual colaborou nos trabalhos de substituição do carril.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Lopes*, chefe de lanço de 2.^a classe; *António Pereira de Sousa*, *Vicente Marques Andrade* e *Fernando Cabrita Rita*, chefes de distrito; *Isaac Augusto Pinheiro* e *José Fernandes do Patrocínio*, subchefes de distrito — louvados e gratificados pela dedicação, espírito de sacrifício e esforço despendido aquando da reparação do aterro junto à ponte do Alverção II, ao Km 32,750 — Vendas Novas.