

BOLETTIM

Φ

N.º 519

SETEMBRO/72



FUNDADOR:

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ÉLIO CARDOSO

N.º 519 • Setembro de 1972 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

No cinquentenário da U. I. C. — <i>por William Wenger</i>	2
Os 50 anos da U. I. C.	4
Serviço de carruagens-cama entre Lisboa-Viana do Castelo-Lisboa	7
O túnel ferroviário da Mancha vai ser uma realidade	8
A Europa em comboio — Amesterdão, poética e encantadora cidade dos 60 canais — <i>por Eduardo O. P. Brito</i>	9
Linhas ultramarinas — O sistema ferroviário da Beira — <i>por Vasco Callixto</i>	12
A Europa ferroviária dos dez	14
Novidades ferroviárias	15
Retalhos	16
Pessoal — Admissões	17
Pessoal — Nomeações e promoções	17
Pessoal — 50 anos de serviço	22

NO CINQUENTENÁRIO DA U.I.C.



por William Wenger

Director do Centro de Relações Públicas da U. I. C.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro comemora este ano meio século de existência. Criada para «uniformizar e melhorar as condições de estrutura e exploração dos caminhos de ferro perante o tráfego internacional» ela pode considerar-se como tendo correspondido à inteira expectativa daqueles que a criaram.

É certo que o trabalho internacional é por vezes lento, dado que os estudos que o envolvem se repercutem sobre decisões que requerem a adesão de todos. Ora, se a ferrovia é, aparentemente, a mesma, por todo o lado, as condições técnico-económicas da sua exploração variam de rede para rede. Tendo em conta esta circunstância, a U. I. C., tomando a dianteira, previu a aplicação restrita das decisões tomadas. Por outras palavras, um certo número de Administrações membros pode aceitar uma determinada decisão, tendo as outras a possibilidade de a acatar no momento preciso em que as suas condições lhes pareceram oportunas. Desta forma, muitos projectos puderam tornar-se realidade, válida e consistente.

Nos seus primeiros 50 anos de existência, a U.I.C. conheceu graves períodos de crise económica e as dificuldades surgidas com a segunda guerra mundial — épocas particularmente negativas, como é óbvio, para o seu desenvolvimento. No entanto, uma vez conseguida a paz, ela viu a sua actividade retomar um notável incremento.

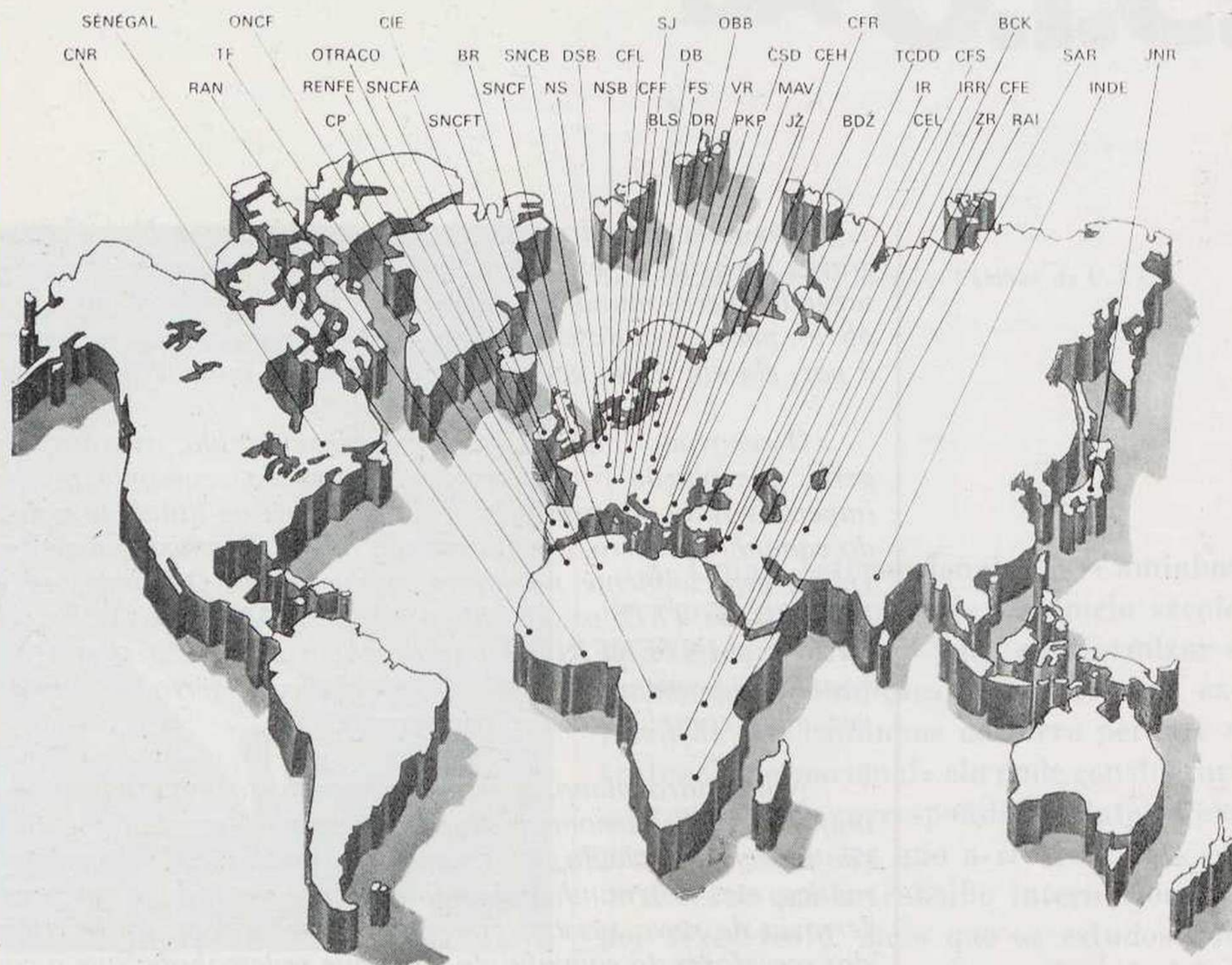
O renovado impulso que conheceram, então, os transportes em geral, a evolução francamente favorável da economia mundial, os imperativos da concorrência, a nova crença na utilidade e no futuro do caminho de ferro, insuflaram um maior dinamismo à acção ferroviária, especialmente no plano internacional. O parque de vagões EUROP, os TEE, os TEEM, a EUROFIMA, a INTERCONTAINER e a INTERFRIGO constituem a expressão eloquente desta vontade de vincar a posição do caminho de ferro no mundo cada vez mais complicado dos transportes.

Num outro plano, a standardização do material circulante, a uniformização da nomenclatura de vagões — proveniente da aplicação em larga escala da cibernética — a introdução da engatagem automática, etc., testemunham igualmente, por um lado, o interesse que a ferrovia de novo suscita, por outra parte, a tomada de consciência dos servidores do caminho de ferro que redescobrem que o comboio, mais ainda que um passado, dispõe de um futuro promissor e rasgado.

É evidente que, acompanhando a evolução geral das empresas, o caminho de ferro de amanhã terá, talvez, estruturas completamente novas. No seio da própria U.I.C., os problemas de management e de gestão industrial ocupam um lugar e uma cadência gradativamente importantes. Não será isto um bom sinal? É, aliás, a confirmação insofismável de uma manifestação de vitalidade, de afirmação que não pode deixar de ser interpretada como de bom presságio para o porvir do próprio caminho de ferro.

Nas suas actividades, a U.I.C. é como o reflexo das preocupações e das dificuldades das Redes-Membros. O seu trabalho processa-se ao serviço de todos, e é encorajador constatar que ele contribui para reforçar a posição firme e inabalável do caminho de ferro no lugar que lhe convém, ou seja no lugar que lhe cabe, no concerto complexo dos transportes hodiernos presentemente voltados para a integração europeia — como tantos outros.

OS 50 ANOS DA U.I.C.



A rede da U.I.C.

Comemorando o seu cinquentenário, a União Internacional dos Caminhos de Ferro, entre outras iniciativas, publicou, através de todas as Administrações ferroviárias europeias, suas associadas, uma notabilíssima brochura sobre o *Caminho de Ferro Internacional*, produzida e adaptada para a nossa língua pelo Serviço de Relações Públicas, e

profusamente distribuída pelos mais diversos centros de recepção interessados do País.

Associando-nos a este meio-século de grandes realizações da U.I.C., o *Boletim da C.P.* extracta, com o maior prazer, a primeira parte do contexto literário da brochura referida — a que assinala os primórdios da referida organização ferroviária europeia.

Das origens à U. I. C.

«Falar do nascimento do caminho de ferro, há século e meio, é evocar a época das diligências em que os assentadores de carris tinham de afrontar não só os obstáculos naturais como os do cepticismo popular. É fácil de compreender que, desenvolvendo-se a pouco e pouco, galgando, com o auxílio de meios técnicos ainda rudimentares, montanhas, rios... e muita burocracia, o caminho de ferro levasse 50 anos a formar uma rede ferroviária à escala internacional.

Surgiu então um novo problema: o de transpor fronteiras.

Para ligar rapidamente as capitais sem perder o tempo ganho no percurso, era necessário estabelecer nas estações fronteiriças «correspondências» entre os comboios nacionais. Foi este o objectivo do primeiro encontro internacional: a Conferência Europeia dos Horários.

O acordo nela estabelecido, em 1872, ainda hoje está em vigor. Essa Conferência foi seguida quase imediatamente de outra, de serviços directos, que, ao estabelecer ligações contínuas de um país para outro, permitiu franquear as fronteiras sem recorrer ao transbordo dos passageiros. Quanto ao transporte de mercadorias, uma Conferência europeia regula-o desde 1924.

Uma só via

Em meados do século passado, era já possível viajar de comboio de Viena até à França, passando pela Alemanha. No final de 1870, o caminho de ferro atravessava os Alpes por um túnel no monte Cenis. Doze anos mais tarde, um outro túnel estava aberto no Saint-Gothard. As relações internacionais eram uma realidade; tornava-se indispensável pensar numa bitola comum a todos os caminhos de ferro. Isso levou o Governo suíço a convocar em Berna, em 1882, uma Conferência para a unidade técnica dos caminhos de ferro — organização que ainda hoje existe — para estudar «as regras a que devem obedecer as vias férreas e os veículos tractores e rebocados para o trânsito internacional». Dos trabalhos de unificação técnica, impunha-se

passar rapidamente às trocas de experiências. E assim, em 1885, nascia em Bruxelas, onde ainda mantém a sua sede, a «Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro», cujo fim é favorecer os progressos ferroviários através de congressos periódicos e de edições diversas, o que se faz actualmente em estreita colaboração com a União Internacional dos Caminhos de Ferro, em especial no capítulo da informação.

Uma só lei

Era necessário que ao acordo técnico se acrescentasse uma uniformização de condições jurídicas para trocas de mercadorias; e nesta conformidade foi assinada em Berna, no ano de 1890, a «Convenção Internacional sobre o Transporte de Mercadorias». Esta convenção, que representa a primeira legislação supranacional, continua em vigor, embora tenha sido por várias vezes adaptada a novas situações. Base do direito internacional dos transportes, foi completada em 1923 por outra convenção, esta aplicada aos passageiros e às bagagens.

Como qualquer lei, as convenções exigem o estabelecimento de disposições de execução e a vigilância da sua aplicação.

Esta dupla tarefa foi entregue, a partir de 1902, a uma «Comissão Internacional de Transportes por Caminho de Ferro».

Vagões vagabundos

O direito internacional de transportes diz respeito essencialmente a passageiros e remessas, e não às carruagens e vagões que os transportam. Mas é evidente que uma Administração que cede uma carruagem a outra, para evitar um transbordo, deseja reavê-la rapidamente.

Esta repatriação foi organizada, depois da guerra de 1870, por duas «Unões internacionais para a permuta de material».

Porém, como o sistema era bastante complexo, o caminho de ferro italiano tomou em 1921 a iniciativa de convocar os representantes das Administrações Ferroviárias, para, em Stresa, se criar a «União Internacional de Carruagens e Furgões» que

estabeleceu dois regulamentos ainda hoje denominados RIV (Regolamento internazionale veicoli) e RIC (Regolamento internazionale carrozze). As trocas do material circulante fundamentam-se no princípio das compensações com as próprias carruagens ou em débitos escriturados a partir de um certo atraso para os vagões. Ver-se-á mais tarde que todo este sistema implicava o inconveniente de demasiados percursos com vagões vazios.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro

Depois de constituídos estes organismos, para responder a objectivos precisos faltava a criação de uma organização superior susceptível de tomar conhecimento e resolver o conjunto dos problemas que surgissem. Existia, é certo, desde o fim do século passado, uma União alemã dos caminhos de ferro que, embora agrupasse todas as companhias ferroviárias da Alemanha e um determinado número de companhias estrangeiras, estava bem longe de englobar a totalidade das Administrações da rede europeia. O problema foi solucionado pelo Tratado de Versalhes, ao decidir-se a criação de uma organização cimeira: a «União Internacional dos Caminhos de Ferro», que iniciou as suas actividades em 1922 e estabeleceu a sua sede em Paris.

É bom recordar que nessa época muitos caminhos de ferro pertenciam a empresas privadas, bastante numerosas em certos países. A primeira tarefa da UIC foi pois facilitar a interpenetração das redes ferroviárias de países vizinhos. Por outro lado, teve de criar estruturas de certa elasticidade, para se adaptar à regulamentação interna de cada uma delas. Por consequência, as nacionalizações sucessivas das empresas ferroviárias não modificaram de um modo profundo o papel da UIC. Surgiram contudo problemas novos, como o resultante do aumento das trocas internacionais e da evolução das técnicas de exploração e de gestão.

Foi sob o vigoroso impulso da UIC que foram criadas as comissões incumbidas de decidir sobre as grandes opções internacionais: normalização da exploração, financiamento do material e equipamento ferroviário, criação dos grandes comboios internacionais, rápidos e confortáveis.

Em 1951, a UIC concluiu um acordo com determinados organismos especializados, mais antigos do que ela ou formados depois, para coordenar e estimular, sob a sua égide, as actividades ferroviárias internacionais. A ideia de integração europeia, que os caminhos de ferro foram os primeiros a aplicar, começava a tomar corpo. Em 1959, a UIC acentuava mais o seu carácter internacional ao transformar a sua presidência, que de francesa, como era estatutariamente, se tornou rotativa. No entanto a sede continuou em Paris.

A partir de 1963, a UIC, que se desenvolveu bastante, passou a ocupar um grandioso edifício construído em terreno da SNCF, próximo da Torre Eiffel. Acomodações práticas e racionais e um equipamento completo permitem-lhe tratar todos os problemas actuais, nos planos económico, jurídico, financeiro e tecnológico:

- gestão comercial e exploração;
- investigação prospectiva;
- material, tracção, via e obras;
- abastecimentos e pessoal.

Outras tarefas são entregues a grupos especializados, designadamente o *management*, a cibernética, a standardização, o engate automático, o futuro do tráfego, a carruagem modelo internacional, a procura do máximo conforto para o passageiro, etc. A União Internacional dos Caminhos de Ferro agrupa todas as Administrações ferroviárias europeias (com excepção da URSS) e outras Administrações da África, da América do Norte e da Ásia. Mantém relações com a organização ferroviária dos países do Leste europeu (OSJD), bem como com as Associações de caminhos de ferro das duas Américas.

O organigrama da UIC faculta a sua estrutura e articulação. Dele consta a prioridade dada à «informação», quer dos seus membros (pelo Gabinete de Documentação e pelo Serviço de Informação às Administrações Distantes), quer do público (pelo Centro de Relações Públicas). É de notar também a existência duma União Internacional dos Serviços Médicos, realização social da qual é justo ter-se orgulho, por ser a primeira no seu género.»

SERVIÇO DE CARRUAGENS-CAMA ENTRE LISBOA VIANA DO CASTELO LISBOA

Foi inaugurado, no dia 5 de Agosto, a título experimental, o serviço de «carruagens-cama» entre Lisboa-Viana do Castelo-Lisboa. Este, começou a realizar-se aos sábados e domingos, entre as duas cidades, bem como nos dias feriados ou equiparados no período estival. Trata-se de mais uma iniciativa da Companhia, enquadrada no programa de valorização dos nossos caminhos de ferro e que bastante beneficia as gentes do Alto Minho.



Funcionários superiores da C. P. e representantes dos órgãos de informação que participaram na viagem inaugural

A viagem inaugural, para a qual foram convidados representantes dos principais órgãos de Informação, teve a presença dos administradores, brig. Almeida Fernandes

e eng. Brito e Cunha, eng. Espregueira Mendes, director-geral honorário, eng. Simões do Rosário, chefe do Serviço de Promoção do Tráfego e António Gouveia, em repre-

sentação do Serviço de Relações Públicas.

Na estação de Viana do Castelo, a caravana ferroviária era aguardada pelo presidente da Comissão Municipal de Turismo, dr. Álvaro Rocha, que representava também a edilidade local, e por outras forças vivas daquela cidade minhota. Após troca de cumprimentos, a comitiva deslocou-se ao Monte de Santa Luzia, através do funicular explorado pela C. P. Depois de breve visita ao templo, verificou-se o regresso à parte baixa da cidade — de forte cunho medieval, cheia de pitoresco e de cor — seguido de um almoço que teve lugar no Hotel-Parque.

No decurso da refeição, o rev. Constantino de Sousa, director do jornal *Notícias de Viana*, exaltou a valia desta iniciativa da C. P., pedindo que, na medida do possível, os serviços ferroviários da linha do Minho se incrementem de harmonia com as crescentes necessidades da região e as possibilidades económicas da Empresa.

Em resposta, o eng. Brito e Cunha afirmou que «a C. P. existe para servir o público e só não o faz, ao invés do que sucede em relação ao caso presente, quando não encontra apoio».

No final do almoço, os representantes da Companhia realizaram ainda um passeio turístico a diversos locais do distrito, regressando à capital na ligação do rápido Porto-Lisboa. Esta iniciativa da C. P. mostra bem os propósitos da Empresa de bem servir o público dentro dos condicionalismos que a regem e são do conhecimento de todos. ■

O TÚNEL FERROVIÁRIO DA MANCHA VAI SER UMA REALIDADE

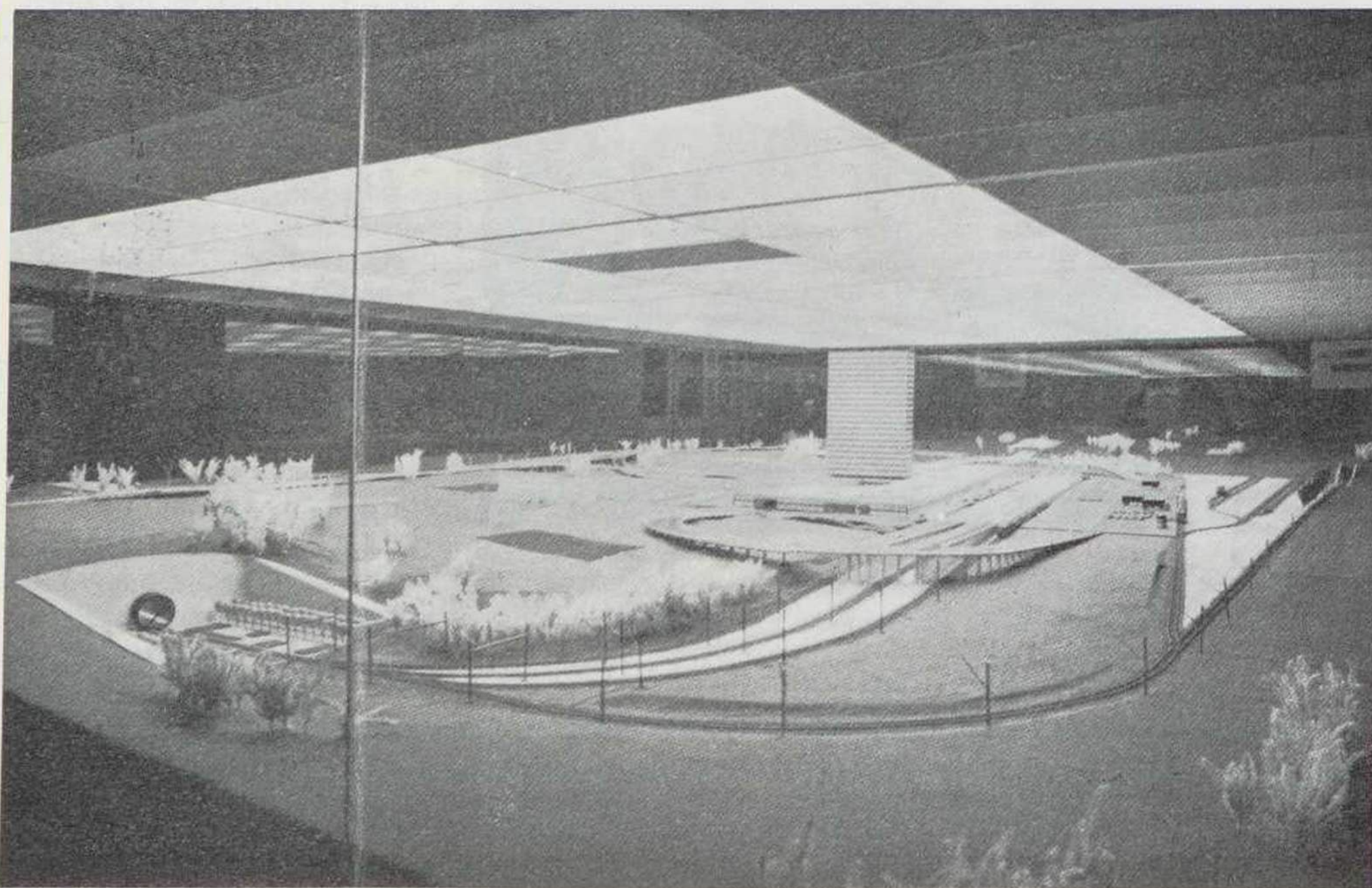
Pela primeira vez, franceses e ingleses, iniciaram estudos concretos para a construção do túnel sob o canal da Mancha. Este entendimento, permitirá o enlace ferroviário entre Londres e Paris no tempo de duas horas e quarenta minutos.

A obra cujo primeiro projecto data de 1834, poderá converter-se em realidade no final desta década.

Os Ministérios franceses e britânicos dos Transportes tornaram público no mês passado um comunicado, divulgado simultaneamente em Paris e em Londres, anunciando que os trabalhos para a construção do túnel sob o canal da Mancha, terão início em 1973.

Nesse comunicado é afirmado que o acordo definitivo para o grande empreendimento será firmado em 30 de Setembro corrente. «Trata-se de uma etapa decisiva para a construção do túnel». O acordo estabelece as condições em que terá começo a construção em meados de 1973. E prevê os princípios do financiamento do projecto. ■

Uma das estações do futuro túnel sob a Mancha, tal como está projectada



A EUROPA EM COMBOIO

Amesterdão poética e encantadora cidade dos 60 canais



por Eduardo O. P. Brito

Iremos de Lisboa a Amesterdão em comboio, mesmo sem a clássica *neutralização* em Paris, é tarefa que, nos nossos dias — conforme temos já constatado em viagens anteriores, para outros pontos da Europa —, fazemos sem qualquer esforço físico ou psíquico, em face da rapidez e comodidade dos actuais comboios internacionais. De resto, basta só a vantagem que o caminho de ferro oferece em nos proporcionar o prazer de admirarmos a paisagem — situada sempre ao nível dos nossos olhos, com a faculdade de uma apresentação mais vasta e mais demorada — para o preferirmos a qualquer outro meio de transporte, independentemente de qualquer outra vantagem, designadamente de ordem económica.

Mas a serena e repousada contemplação da paisagem é ainda o prazer preferido do turista amante do comboio. Enquanto este, na sua marcha vertiginosa, vai galgando quilómetros, a nossa vista vai-se espraçando ora nos longos azuis do horizonte ora na observação pormenorizada do cenário que se nos depara: uma igreja romântica, uma casa isolada, um carro típico, um rebanho, os camponeses com os seus trajes da região, etc. Que prazer saborear toda esta *mistura*! Uma *mistura*, sim, por vezes bem embriagadora e refinada — que só o comboio nos oferece — que vai de uma espécie de mergulho no desconhecido até à presença, que continua em torno de nós.

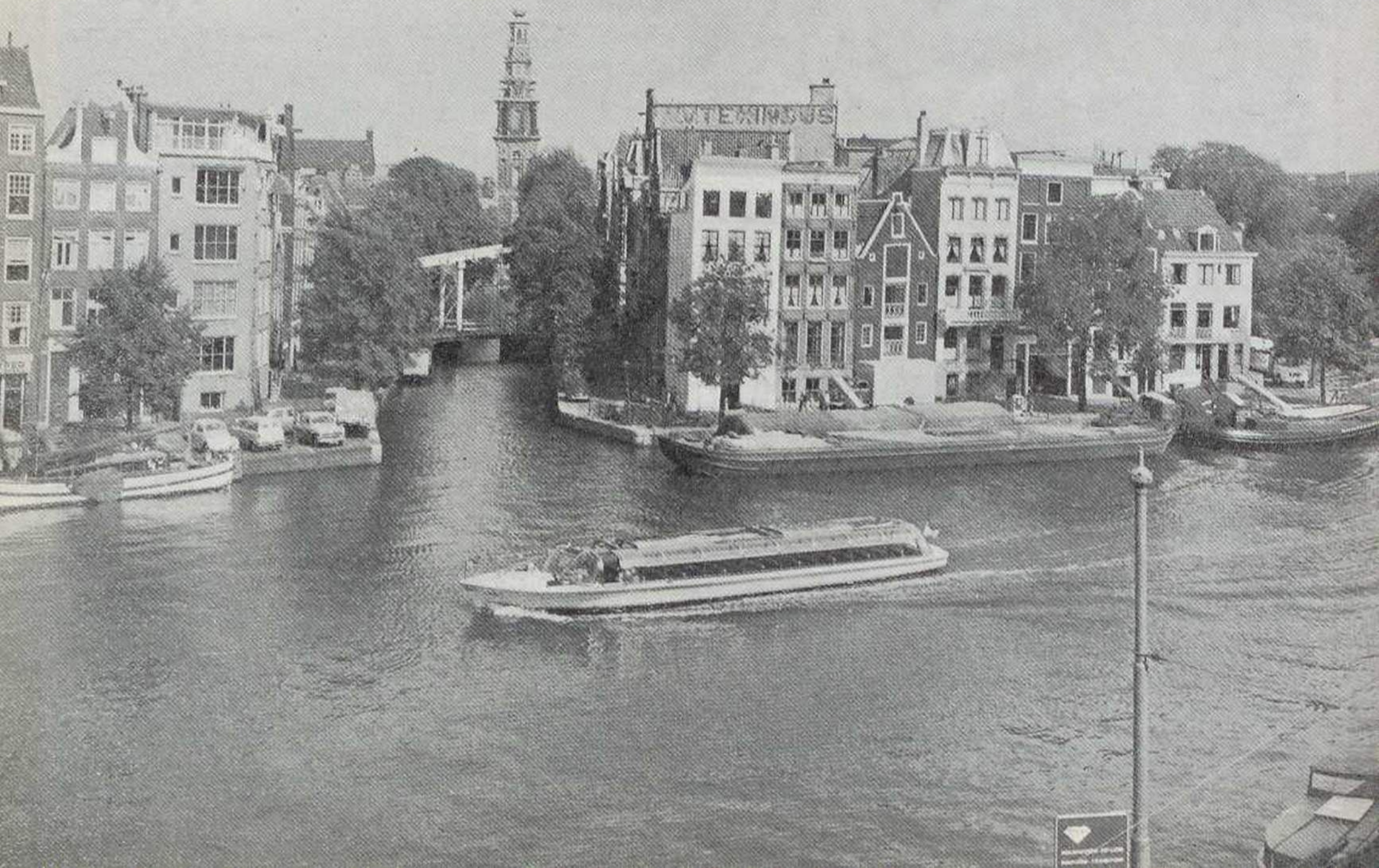
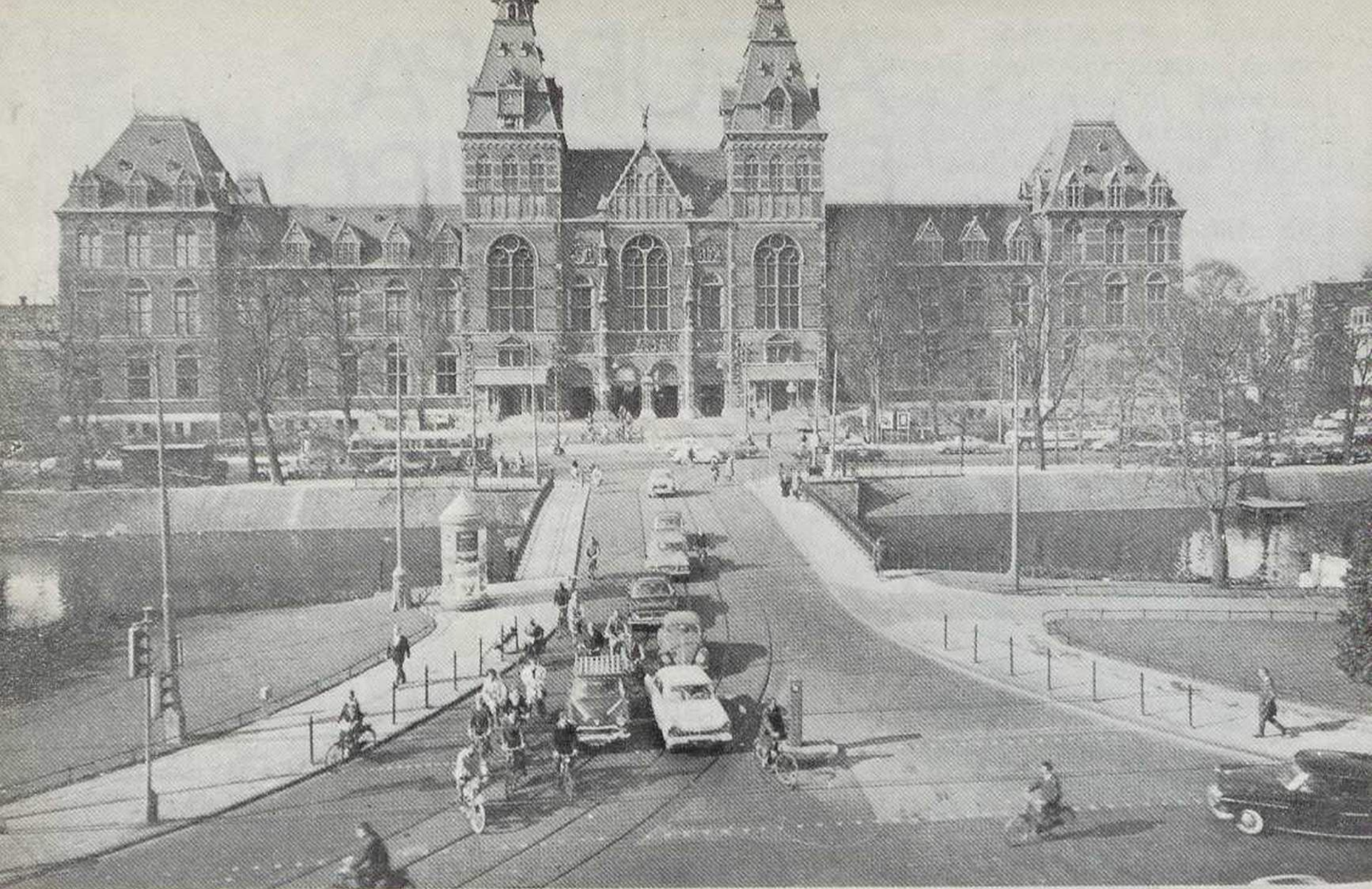
De facto, viajar de comboio, através desta nossa Europa tão cheia de contrastes, tem, além de outros acicates, o prazer de aguçar a nossa curiosidade, não só para a paisagem desfrutada como até para inúmeras realidades de ordem so-

cial. Portanto, o meio de transporte que reúne todas estas vantagens, só poderá ser o caminho de ferro, uma vez que nem o próprio avião poderá gabar-se de tal. De resto, qualquer deles vivem em mundos bem diferentes, sem qualquer possibilidade de mútua intromissão. O comboio sabe que nem toda a gente gosta ou pode viajar de avião, e também sabe que não pode competir com ele no capítulo de velocidade, muito embora este pormenor seja dos que mais preocupam os técnicos ferroviários e no qual se têm registado os mais espectaculares resultados. Por sua vez, o comboio que, dia a dia, com a estandarização sistemática e a cibernética a dominar as actividades, procura melhorar as condições de segurança, comodidade e conforto, também proporciona regalias que não são acessíveis ao avião. Portanto, repetimos, qualquer deles vivem em mundos diferentes.

Mas, como todo este exórdio de considerações vindas a propósito do prazer — e das vantagens — do viajar de comboio, já vai um pouco longo, cremos ser altura de *chegarmos*, enfim, a Amesterdão — objectivo, afinal, destas nossas desprezíveis impressões de viagem.

★ ★

Amesterdão, a poética e velha metrópole holandesa, que tanto apaixonou Ramalho Ortigão, é uma cidade cuja história remonta do século XII e que hoje é um misto de um passado e de um presente que constitui a alegria de viver dos seus 800 000 habitantes. Cidade cheia de contrastes, em que o moderno estilo arquitectónico não atraiçoa, contudo, o conjunto urbanístico, ca-



racterizado essencialmente pela presença do tijolo — vermelho, castanho e cinzento — nas fachadas dos seus harmoniosos edifícios, Amsterdão é, acima de tudo, uma cidade plena de encantos, bela e, simultaneamente, curiosa, cortada pelos seus 60 canais — atravessados por 400 pontes! A sua periferia prolonga-se até aos densos bosques que a rodeiam numa cintura de um verde intenso, que vai morrer nas águas azulíneas dos canais. Vagueamos, ao acaso, pelas ruas — aliás de uma beleza muito típica — ladeadas por estilísticas construções evocativas dum passado remoto. Cruzamos com numerosas igrejas protestantes, cujas fachadas não ostentam a magnificência dos templos católicos que encontramos noutros países.

Entramos no Rijksmuseum — o célebre Museu das Belas-Artes, de Amsterdão — e aí ficamos absortos com as obras maravilhosas que se nos deparam, sobretudo os quadros de Rembrandt, o genial pintor holandês que tantos tesouros artísticos legou à Humanidade, como, por exemplo, *Ronda da Noite*, *Jeremias*, *Retrato de uma jovem dama*, *Lição de anatomia* e outras obras-primas saídas do seu pincel e da sua arte mágica do claro-escuro, da qual fora mestre inigualável. Além de Rembrandt, outros notáveis pintores holandeses encontram-se ali representados através das suas obras mais destacadas. Entre eles distinguimos Heyden, Breitner, George Hendrik, Borch, etc. Isto, não falando já noutros geniais artistas, não holandeses, representados igualmente no Rijksmuseum, especialmente das escolas flamenga, italiana e espanhola, como Van Dyck, Rubens, Goya, Araldi e outros.

Mesmo defronte do Rijksmuseum

encontra-se o não menos célebre Museu de Arte Moderna, que é, acima de tudo, o mais completo repositório do talento de outra glória da Holanda: o genial pintor Vicente Van Gogh — autor dos mais belos retratos e *naturezas mortas* que a paleta de um pintor da chamada Arte Moderna, dera até hoje.

Após a visita a estes dois verdadeiros templos da Arte, embrenhámo-nos no centro da cidade — constituída por largas ruas e maravilhosos jardins — e então tivemos ocasião de verificar como é intenso o movimento desta cosmopolita urbe holandesa. A par dos inúmeros automóveis e outros meios de transporte, a bicicleta impera como o meio de condução predilecto, sobretudo à hora de saída dos escritórios e centros fabris, em que se formam verdadeiros pelotões de ciclistas.

Mas a hora do regresso aproxima-se e, ao deixarmos Amsterdão, de novo os nossos olhos se deleitam com a verdejante, serena e bucólica paisagem deste país encantador, que é a Holanda — a Holanda dos canais, dos moinhos, das tulipas, das numerosas casinhas muito típicas que parece surgirem a cada passo, nessa paisagem de sonho!

Horas após, estávamos, de novo, na *gare du Nord*, em Paris, a capital gloriosa do Mundo e do prazer, que nos surgiu bastante chuvosa, com aquela *sua* chuva de Verão, tão característica: teimosa, impertinente, desmoralizadora! Mas que, contudo, nunca obsta a passagem sistemática daquelas mocinhas parisienses, sacudidas, sorridentes e de uma *exquise* elegância que é única entre as raparigas de todo o Mundo. São aos bandos, aos enxames — nuvens de figuritas esbeltas, gracioso-

sas, de uma frescura sem par, que saem das portas, surgem dos asfaltos e esguicham das escadarias do «Metro»! O belo feminino foi sempre, e continua a ser, o grande prato-do-dia da histórica Lutécia, onde os dias parece correrem mais rápidos do que em qualquer outra parte do Mundo.

Depois... depois... Austerlitz, Hendaye, Irun, Vilar Formoso — o final desta nossa viagem a terras de Erasmo, um dos maiores humanistas da Renascença.

Entretanto, pelo caminho, embaçados na sinfonia monocórdica dos *rails*, íamos dizendo para nós próprios: sim, devemos confessar que é de acreditar plenamente no futuro do caminho de ferro, mercê da sua vocação natural, do seu poder de adaptação e da sua capacidade — única — que possui como transportador das chamadas grandes massas. Decididamente, novas e promissoras perspectivas estão-se abrindo à ferrovia mundial. ■

LINHAS ULTRAMARINAS

O SISTEMA FERROVIÁRIO DA BEIRA

A cidade da Beira, situada no estuário do rio Púngué, teve origem no posto militar de Aruângua, ali estabelecido em 1884. No entanto, a futura cidade nasceu, mais propriamente, em 1891, quando se efectuaram naquele estuário as obras necessárias para a sua utilização como porto de mar, ao mesmo tempo que se iniciavam os estudos para a construção de uma linha férrea até à fronteira da Rodésia, obrigação que se impôs à Companhia de Moçambique, recentemente criada, com poderes magestáticos.

Outorgada a concessão a Henry Theodore Van Laun e formada por este a Beira Railway Co. Ltd., a nova linha férrea começou a construir-se em 1893, a partir do rio Púngué para o interior, sendo logo naquele ano lançado um troço de 130 quilómetros. No ano seguinte construíram-se mais 70 quilómetros e em fins de 1896 a linha atingiu a fronteira em Nova Macequece, a actual vila de Manica. As mercadorias subiam o rio em barcas, até à antiga Fontesvila, e aqui fazia-se o transbordo para os comboios, que seguiam para o interior.

Verificando-se, porém, que este sistema era moroso e caro, não satisfazendo, portanto, as necessidades do tráfego, foi resolvido construir o troço de via férrea entre o Púngué e a Beira. Foi então formada uma nova companhia, denominada Beira Junction Railway Co., à qual a Beira Railway cedeu os seus direitos sobre aquela parte da linha.

Foram os empreiteiros Pauling Co. que construíram os 70 quilómetros de via férrea entre o Púngué e a Beira, o que permitiu inaugurar finalmente a linha Beira-fronteira da Rodésia em Janeiro de 1897, com o percurso total de 346 quilómetros. Salisbúria só seria atingida em 1899 e o prolongamento da linha em território rodesiano impôs novos trabalhos em território de Moçambique.

Como a linha era de via reduzida (0,607 m), houve que proceder à sua transformação em via normal (1,067 m), o que se concluiu em Julho de 1900. O traçado sofreu algumas rectificações, ficando o percurso até à fronteira reduzido para 339 quilómetros. A Beira ficou então ligada definitivamente à rede ferroviária de toda a África Meridional.

Nos anos que se seguiram foram introduzidas algumas alterações no traçado e via, em virtude de, por vezes, durante a época das chuvas, a linha ficar interrompida por cortes feitos pelas enxurradas, principalmente entre a Beira e Vila Machado. Encetaram-se então, em 1926, os necessários trabalhos de elevação da

linha acima do nível das cheias em todo o percurso do vale do Púngué, numa extensão de 25 quilómetros. O percurso até à fronteira, em consequência das diversas alterações introduzidas, passou de 339 para 318 quilómetros.

De princípio, intervinham na exploração da linha Beira-Salisbúria três companhias: Mashonaland Railway (Salisbúria-Umtali), Beira Railway (Umtali-Púngué) e Beira Junction Railway (Púngué-Beira). Breve a exploração passou totalmente para a Mashonaland Railway, que distribuía os lucros pelas outras companhias em determinadas percentagens, e esta situação manteve-se, com diversos arranjos, até 1929, quando a Rhodesia Railways tomou conta da linha até Umtali e a Beira Railway de Umtali à Beira.

Em 1922 uma nova linha férrea passou a servir a cidade da Beira, ligando-a a outras distantes regiões do interior. Uma vez formada a Trans-Zambézia Railway, esta nova companhia fez construir uma linha férrea a partir do Dondo (a 30 km da Beira), em direcção ao vale do Zambeze, que compreende uma das maiores pontes ferroviárias do Mundo, lançada sobre aquele grande rio africano.

Esta linha constitui hoje a via tradicional do Malávi para o mar e vai do Dondo a Sena, numa extensão de 291 quilómetros. A ponte sobre o Zambeze, uma obra notável de engenharia, assenta sobre 35 pilares principais, que penetram no rio a cerca de 37 metros de profundidade. O tabuleiro fica aproximadamente a 10 metros acima do nível das cheias e mede 3702 metros de comprimento, incluindo o viaduto de acesso.

Iniciada em Abril de 1939 a construção de uma terceira linha, pela Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em direcção a Tete, veio esta nova via férrea a ser inaugurada em 29 de Junho de 1949. Entroncando na linha da Trans-Zambézia Railway em Dona Ana, não chegou, porém, a alcançar Tete, ficando com o seu término na região carbonífera de Moatize, a cerca de 20 quilómetros daquela cidade. É um percurso de 255 quilómetros.

Caducando em 1942 os poderes magestáticos da Companhia de Moçambique, que durante meio século tinha administrado os vastos territórios de Manica e Sofala, o caminho de ferro e o porto da Beira continuaram, porém, na posse de particulares. Por fim, em 1948, o Estado resgatou o porto, passando a admi-

nistrá-lo desde 1 de Janeiro de 1949, e em 7 de Abril do mesmo ano adquiriu a linha do caminho de ferro da Beira, a qual passou também a gerir a partir de 1 de Outubro seguinte. A exploração, quer do porto, quer da via férrea, foi entregue à Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique.

Deverá ainda citar-se a existência da linha mais jovem do sistema ferroviário que irradia da cidade da Beira para o interior da Província. É o ramal de Inha-

mitanga a Marromeu, com 88 quilómetros de extensão, que serve principalmente para a drenagem do açúcar produzido no vale do Zambeze.

E, por último, referiremos que está em estudo a ligação ferroviária Beira-Lourenço Marques, através de uma nova linha entre a linha Beira-Rodésia e a linha do Limpopo, que muito beneficiará uma vasta região do interior, além de estabelecer finalmente ligação entre os dois mais importantes sistemas ferroviários de Moçambique. ■

A moderna estação de caminho de ferro da Beira



A EUROPA FERROVIÁRIA DOS DEZ



A Comunidade Económica Europeia vai ser ampliada, passando de seis a dez nações, com a entrada no Mercado Comum da Grã-Bretanha, da Irlanda, da Dinamarca e possivelmente da Noruega.

No plano ferroviário, o que irá representar esta Europa dos 10?

- Cerca de 120 000 km de linhas, dos quais 35 000 electrificados;
- 15 000 locomotivas *diesel*, 7000 eléctricas, 73 000 carruagens e mais de um milhão de vagões;
- Um pessoal de 1 300 000 agentes;
- Num ano, cerca de 3 biliões e meio de passageiros transportados, representando um tráfego de 162 biliões de passageiros/quilómetro;
- Num ano, mais de um bilião de toneladas de mercadorias transportadas, representando um tráfego de cerca de 200 biliões de toneladas/quilómetro;
- Uma receita total de exploração que, em 1970, atingiu o equivalente a 57 biliões de francos novos (324 900 000 contos);
- Um vasto mercado de consumo de energia. Num ano: 1,9 milhões de toneladas de carvão, 294 000 toneladas de *fuel*, cerca de 2 milhões e meio de carburante *diesel* e cerca de 17 biliões de Kw/h em energia eléctrica.



NOVIDADES FERROVIÁRIAS



▲ O protótipo do APT-E (*Advanced Passenger Train*) dos Caminhos de Ferro Britânicos está a ser submetido aos mais apurados testes no Centro Técnico Ferroviário de Derby, onde foi construído.

Este comboio, que já efectuou alguns ensaios de alta velocidade, foi preparado para circular numa linha experimental este Verão. Os APT devem estar aptos a entrar ao serviço efectivo nas artérias ferroviárias mais importantes da rede britânica, em meados da presente década.

Poderão atingir velocidades de 250 km/h nas linhas convencionais e cerca de 320 km/h em novas linhas ou em troços de linha convenientemente adaptados nas vias actuais.

◀ O protótipo francês TGV 001, de turbina a gás, que desde Julho deste ano está efectuando ensaios de alta velocidade na linha dos Landes, ao sul de Bordéus. Com ele, a S.N.C.F. já conseguiu marchas de 307 km/h, prosseguindo as experiências por mais alguns meses.



O eng. António da Silva Abreu representante da U.D.F.P. intervindo no 27.º Congresso da U. S. I. C.

A REPRESENTAÇÃO DE PORTUGAL NO 27.º CONGRESSO DA U. S. I. C.

A União Desportiva dos Ferroviários Portugueses esteve representada no 27.º Congresso da U. S. I. C., o qual se efectuou em Roterdão (Holanda), sendo seu delegado o eng.º António da Silva Abreu.

A reunião decorreu, como habitualmente, num clima de compreensão e camaradagem, constituindo uma agradável demonstração da actividade desportiva dos ferroviários de todo o Mundo.

A Comissão Técnica estabeleceu os calendários até 1977, efectuando-se, no próximo ano, as seguintes competições, organizadas pelos países indicados:

- Atletismo, homens e senhoras — Itália
- Ciclismo — Polónia
- Luta — R D A
- Water-polo — R D A
- Futebol — A designar

O 28.º Congresso efectua-se em Varna (Bulgária) de 17 a 22 de Setembro de 1973.

20 NOVAS LOCOMOTIVAS ADQUIRIDAS PELA C. P.

Em 30 de Junho pretérito foi celebrado contrato entre a C. P. e a firma canadiana MLW — Worthington Limited, com sede em Montreal, para o fornecimento à C. P., de 20 locomotivas Diesel-Eléctricas.

No acto da assinatura, a Companhia encontrava-se representada pelos seus administradores, brig. Almeida Fernandes e doutor Mário Murteira, e a firma fornecedora, pelo sr. Ronald Cecil Marriott.

Duas destas unidades serão adquiridas através da «Eurofima».

O importante reforço que esta aquisição representa, integrando-se no contexto da modernização do parque de material circulante da ferrovia nacional, permitirá melhor servir o público em velocidade e conforto e substituir gradativamente, a obsoleta tracção a vapor, cuja extinção tanto se almeja. E reforçar o material disponível, o que significa, para além do mais, possibilidades de oferta de melhores e mais adequados transportes.

MAIS UM LIVRO DO NOSSO COLABORADOR VASCO CALLIXTO

Viajante incansável, o nosso prezado colaborador Vasco Callixto acaba de editar mais um livro, a que deu o sugestivo título *Viagem Transafricana*.

Trata-se de um conjunto de interessantes crónicas de viagem, alusivas ao percurso feito o ano passado em automóvel, de Angola a Moçambique, com passagem pelo Sudoeste Africano e República da África do Sul, numa extensão de 12 198 km, percorridos em 45 dias.

Desejamos o maior êxito ao novo livro de Vasco Callixto.

CORRESPONDENTES

Desejo manter intercâmbio cultural com um ferroviário português que queira aperfeiçoar os seus conhecimentos de francês, pois pela minha parte não conheço a língua portuguesa.

Tenho 29 anos e trabalho em Paris na gare de Lyon. Interesse-me por viagens, fotografia e filatelia. Gostaria igualmente de manter um intercâmbio profissional. Trabalho na Via e Obras e desejava trocar pontos de vista de carácter social, familiar, etc.

ROBERT BOULANOUAR
34, Rue de Chalon
75 — PARIS (12º)

Ferroviário holandês, de 43 anos, colecionador de moedas de todo o Mundo, deseja fazer permuta de moedas repetidas, com ferroviário português.

Escrever para: E. W. Vermaes.

Adenauerlaan, 115
UTRECHT

ADMISSÕES

No mês de Julho do corrente ano

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Hélia Maria Martins de Oliveira Raimundo, Guiomar Georgina Machado Marques e Maria Helena Reuter Hirst Formosinho Soares.

MARINHEIRO DE 2.^a CLASSE — Domingos Manuel Cardoso Fernandes.

No mês de Agosto findo

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V (Contratado) — Dr. Vasco de Almeida Faria.

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI (Contratado) — Eng. Jorge Fernando Pinto Arrobas da Silva.

TÉCNICO SUPERIOR PRATICANTE — Eng. Manuel José de Andrade.

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE III (Contratado) — António Lima da Costa.

TÉCNICO DE 2.^a CLASSE (Contratado) — João António Romero Neves de Melo.

COLABORADOR TÉCNICO (Contratado) — Fernando Duarte Carmo.

CONTABILISTA PRATICANTE — Maria Laurinda Rocha Lopes.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Maria Lucília Matos Marques Castelo, Maria da Conceição Saldanha da Cunha, Maria Dias Antunes das Neves, Idalécia Maria da Silva Rosa, Isabel Maria Silvério da Mina, Maria Beatriz Silvério Gonçalves da Mina, Ana Maria Carmona Gil, Fernanda Maria Figueiredo Rodrigues, Teresa Maria Gameiro de Almeida Lopes e Sérgio Manuel Ferreira da Costa.

PRATICANTES DE FACTOR — Antonino Pinto Teixeira de Carvalho, Frederico José Constantino, José Manuel Queirós Ferreira, Vasco de Jesus Joaquim, Alfredo António Soares Lopes, Joaquim Almeida Lopes, Amadeu Pena Moura, António José de Oliveira, António Gaspar Monteiro Pinto, Alfredo Lourenço Rodrigues, Luís Fernando Borges Rodrigues, Vítor Celestino Fonseca da Silva e Joaquim Alcino Machado Victória. ■

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — o Técnico Superior Praticante, eng.^a Dinora Augusta Gomes Alves Moreira Serafim.

A contar de Abril do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — o Engenheiro Praticante, Manuel Gonçalves Serra Azevedo.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE VI — o Agente Técnico de Engenharia Praticante, José Luís de Almeida Simões.

A MAQUINISTA DE 1.^a CLASSE — o Maquinista de 2.^a classe, José Duarte de Oliveira.

A REVISOR PRINCIPAL — os Revisores de 1.^a classe, Francisco António Masmorra, António Cordeiro e Francisco António Melo.

A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de Telecomunicações de 2.^a classe, José Armando de Jesus Gonçalves e Augusto João Rodrigues.

A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de Telecomunicações de 3.^a classe, Ma-

nuel Cola Gonçalves, Amável Queirós Gonçalves Mourão, Fernando Barreto Roque Melo e João Robalo Taborda.

A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 3.^a CLASSE — o Guarda-Fios de 2.^a classe, José Rodrigues Ambrósio.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Manuel Alcobaça Domingos e Emílio Gonçalves de Matos; os Operários de 2.^a classe, Henrique Nunes Duarte, Jacinto Maia Pires e António Rosa Marques; e o Operário de 3.^a classe, José Gaspar de Almeida.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, José Gonçalves Tomás e Ernesto Bizarro Carolo; e os Electricistas de 2.^a classe, José Manuel Lopes da Silva, José da Silva Irra e Paulino Ribeiro dos Santos.

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Alfredo Dias Serras, Aníbal dos Santos Beirão, José Rodrigues Nunes, José Afonso Oliveirinha e José Vicente.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Manuel José Vieira Condeço, António Martins Riscado, António Rodrigues Romão, José Branco Miranda, Casimiro Martins, José Farinha, Joaquim Belo Farto, António Clemente do Carmo, Manuel Alves Madrinha, Carlos Carrasco Rasquinha, Manuel das Neves Gonçalves, António Filipe Mariano, António José Pereira, José Gato, Francisco da Conceição Belo, António Mendes Teodoro, Augusto Craveiro e José Leal Valente.

A SERVENTE DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Mário Luís Rodrigues, Aníbal Pereira, Ladislau Mamede Maltinha, José António N. Cabrita, Manuel F. L. Cabeça Oca e Joaquim Fernandes.

A contar de Maio do corrente ano

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — os Analistas de

trabalho ajudantes, Amândio Lopes de Oliveira e Ivo Caseiro Lopes.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Escriturário de 3.^a classe, Maria Helena Louro Raposo.

A FIEL DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Serventes de 1.^a classe, Albino Pinto da Fonseca, Manuel Nunes das Neves e Antero Augusto Viseu; e os Serventes de 2.^a classe, Filipe Neves da Silva e Manuel António Xarope.

A ELECTRICISTA DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de 2.^a classe, Américo Vieira Rocha, José Tomás da Silva, António Miguel Antunes, Luís António Ferreira Zorro e Manuel Francisco Caselhas Piteira.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, Deodato Contreiras Guerreiro, Analide José Alferes da Ponte, Ernesto Francisco Tristão Esdras Martins, Mário Vitorino Cabaça Enguia, Manuel Lourenço Dias Lucas e Francisco António Ameixieira Traguedo.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Operário eventual, Eugénio Ramos S. Pedro.

A contar de Junho do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — os Engenheiros Estagiários, Jaime da Silva Carneiro Leal e Miguel Ângelo Martins Carneiro Leão.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE VI — o Agente técnico de engenharia estagiário, António Domingues de Andrade.

A ADIDO TÉCNICO PRINCIPAL — o Inspector de Electrotecnia de 1.^a classe, Ricardo Eduardo da Costa e o Contramestre principal, José Rodrigues Valverde.

A ADIDO TÉCNICO DE 1.^a CLASSE — os Adidos técnicos de 2.^a classe, António Matos e António Aires Pinheiro da Costa; e o Con-

tramestre de 1.^a classe, António Gonçalves.

A ADIDO TÉCNICO DE 2.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, Hernâni Alberto Moreira Tavares e Hernâni dos Santos Ferreira.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 3.^a CLASSE — o Chefe de Brigada de 1.^a classe, António Isidoro Martins; os Desenhadores de 2.^a classe, Manuel Lopes Pernes e Manuel Marques de Oliveira; e o Electricista qualificado de 3.^a classe, João Marques Alves Arega.

A MECANÓGRAFA DE 3.^a CLASSE — a Praticante de escritório, Maria Leonor Abreu Borralho Zarco Vinagre.

A ESCRITURÁRIO AJUDANTE DE 1.^a CLASSE — os Escriturários ajudantes de 2.^a classe, José de Abreu, António Carlos Correia, Duarte de Melo Regalo de Figueiredo, Joaquim Peixoto Costa Alvarenga, Joaquim Marques Graça Inácio, Manuel Pinto Santos Anacleto, Arnaldo Marques Machado, Manuel Mendes dos Santos, Felisberto Serrano Alves, António Vilhena Faustino, António Maria Nunes Curto, Manuel de Matos Dias, Joaquim Maria Monteiro Lapo, José Pereira, Rafael Moreira das Neves, Pantaleão Taleço, Mário Miguel Nunes, Vitorino Marques Pina, José da Costa Felizardo, Joaquim de Oliveira Miranda, António Jorge Carvalho, José Feliciano Rocha, Carlos Alberto Rua Gonçalves, António Simões Santos, António Pinto Correia Caratão, Raul da Silva Paulo, Domingos Leal Lourenço, José Francisco Semedo Nunes, Joaquim Marques Almeida Calheiros, Augusto Subtil Rovisco, António Miguel Gonçalves, João Carolo Ribeiro, António Alves Esperança, Joaquim Marques Barradas, João Gaspar da Cruz e José César Júnior.

A FIEL DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — o Auxiliar de estação de 3.^a classe, Artur da Conceição Santos; os Serventes de 1.^a classe, António Lucas de Paiva e Serafim Alberto Pinto; e os Serventes de 2.^a classe, António Manuel Nascimento, Alberto Faria da Cunha e José da Costa e Silva.

A INSPECTOR DE ELECTROTECNIA PRINCIPAL — os Inspectores de electrotecnia de 1.^a classe, Ernesto de Oliveira Lúcio e João Jerónimo.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.^a classe, José Carlos Baptista.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — o Electricista de 1.^a classe, Américo Vieira Rocha e o Electricista de 3.^a classe, Joaquim Ricardo Costa.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Franklim Tavares Rodrigues, Filipe Joaquim de Oliveira, Gabriel da Costa Atalaia, Rogério de Carvalho Gomes, Manuel Nobre Tempera, António Pereira Lindinho, Joaquim Rodrigues Costa e Eduardo de Campos Rodrigues; e o Operário de 2.^a classe, António Francisco da Conceição.

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Manuel Duarte Frazão, Victor José Mendes Simões, Álvaro Ferreira Gonçalves e Joaquim Machado Silva.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, António Lourenço, António Rodrigues Góis, António Augusto Nunes e Adelino Vicente M. dos Santos.

A ELECTRICISTA DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de 2.^a classe, Diamantino Pascoal, Francisco Boleto São Pedro, Joaquim Pereira da Silveira, José Amante Silvério, Francisco Baptista Carriho, Joaquim Bernardes de Carvalho, António de Sousa Fernandes, Avelino de Sousa Farias e José Marques Lopes.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, Joaquim Barreto Valente, Albino da Cunha Lopes Cosme, Amílcar da Silva, José Dias Cardoso, Manuel Rodrigues Carraca Ferreira, António Baptista Dias, José Morgado, Luís do Nascimento Esteves, João Isidro Travanca Lameiras, António Ferreira Cabelo Peralta, Manuel Marques Ramalhe, Joaquim Ferreira Toco e Manuel Duarte Rosa.

A ELECTRICISTA DE 3.^a CLASSE — o Electricista Eventual, José António Raposo.

A contar de Julho do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V — o Técnico superior da classe VI, dr.^a Maria Cândida Raposo Guerreiro.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE VI — os Agentes técnicos de engenharia praticantes, Heitor Neves Martins e José de Sousa; e os Agentes técnicos de engenharia estagiários, António Gameiro Lopes, Arnaldo da Silva Neves e António José da Piedade Patrício.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.^a CLASSE — os Analistas de trabalho de 1.^a classe, Jorge Marta Francisco e Francisco Custódio Gé-saro; e o Inspector do movimento de 1.^a classe, Francisco Serrano.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — o Subchefe de escritório, Luís Guilherme Nobre Bonvalot.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — o Fiscal do pessoal de trens e revisão de bilhetes, Manuel Gabriel Paginha.

A ASSISTENTE SOCIAL DE 2.^a CLASSE — a Assistente social de 3.^a classe, Laurinda Germana Sanches Alves Vicente Rosa.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Praticante de Escritório, José Rafael Ferreira.

A TELEFONISTA DE 2.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Custódio de Oliveira Dias.

A MAQUINISTA PRINCIPAL — os Maquinistas de 1.^a classe, Manuel da Silva Brás e José Francisco Paulo Júnior.

A MAQUINISTA DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de 2.^a classe, José da Costa Silva Lança, Manuel das Neves Braço Forte, Manuel Tomé Correia, Manuel Arez Martins e Jacinto da Silva Mendes.

A MAQUINISTA DE 2.^a CLASSE — os Maquinistas de 3.^a classe, Avelino Morita Bagão e José Eduardo Diogo de Carvalho.

A INSPECTOR DE OBRAS METÁLICAS DE 2.^a CLASSE — o Contramestre de 2.^a classe, Joaquim Bento Pedro.

A ENCARREGADO DE OBRAS DE 2.^a CLASSE — o Operário de 3.^a classe, Manuel José Vieira Condeço.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 2.^a CLASSE — o Operário de 1.^a classe (A), Manuel Nunes Salvador.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, António Francisco S. Lopes, Ernesto Veiga e Manuel Rodrigues dos S. Toguio; os Operários de 2.^a classe, António Rosa S. Patinho, Vital Carrão dos Santos, Manuel Fernando S. O. Paulo, José do Nascimento Nunes e Celso Alves Ferreira; e o Operário de 3.^a classe, Florêncio Frade Marques.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, João Carlos de Oliveira Santos, João dos Santos e Silvério Francisco da Silva; e os Electricistas de 2.^a classe, Jaime Fonseca Sousa e José Figueira Travassos.

A MARINHEIRO DE 1.^a CLASSE — o Marinheiro de 2.^a classe, António José Rosa.

A GUARDA-FREIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Albérico J. de Sousa Pereira, Albino Ribeiro e António Pereira Mau; os Serventes de 1.^a classe, Norberto Dolores, José Fernando Picanço, Manuel de Sousa, José de Sousa e Abílio dos Santos Gonçalves; e os Serventes de 2.^a classe, José Maria Carrilho, Joaquim de Araújo Alves, Manuel Pires Lourenço, Ilídio Oliveira Rodrigues, Licínio da Silva Nunes, José Maria Gomes, António Monteiro Vieira, José António Gomes Lopes, Albino Teixeira e José Gomes Martins.

A contar de Agosto findo

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE I — os Técnicos superio-

res da classe II, eng.^{os} Fernando Soares Lopes Guerra e Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves e dr. Álvaro Libânio Pereira; e os Técnicos superiores da classe III, eng.^{os} António Duarte da Silva, Victor Guilherme Rosa Biscaia, Abílio Gaspar Rodrigues e Luís Manuel Lopes de Faria Areias.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE II — os Técnicos superiores da classe III, eng.^{os} Paulo Hormigo Vicente, António Moreira de Andrade, Luís Arruda Pacheco, Dílio da Veiga Camarate de Campos, Franklim Soares de Matos Torres, Tiago Augusto Moura Ferreira, Ernesto Maria Salvado, Luís Manuel de Oliveira Santos, Eugénio Manuel Mendes L. de Campos Godinho, Américo António Capela de Azevedo Batalha e André Francisco Navarro, e drs. Fernando Manuel Lopes Pintão, Rogério Alberto Torroais Valente e José do Vale Rodrigues Coelho; e o Técnico superior da classe IV, eng.^o António Feliciano de Oliveira Santos.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE III — os Técnicos superiores da classe IV, eng.^{os} António da Silva Abreu, António Rodrigues Soares Martins Pinheiro, Fernando André Gomes dos Santos, Joaquim Subtil de Carvalho Costa, Delfim Alexandre B. A. Dias Torres, Feliciano Augusto de Oliveira, Francisco António Carapinha, Alfredo de Sousa Costa, José Luís Batalha Jardim, José Carlos de Oliveira Pereira, José Arriscado Nunes de Oliveira, Manuel Augusto Lopes, Luís Alda Leão Ferreira Alves e João de Andrade Correia, e drs. Artur José da Silva, José Henrique Pereira dos Santos e José Júlio Ferreira Amado.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE I — os Agentes técnicos de engenharia da classe III, Artur Carvalho de Araújo, Victor Rodrigues Adragão, Américo Pereira Costa, José Correia da Fonseca e Lopo de Aguiar Viana.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE II — os Agentes técnicos de engenharia da classe III, Manuel Joaquim Carvalho, Gabriel Marques de Campos, António Contento Vitório, João da

Cunha Rego, Armando de Oliveira Jorge, Arnaldo Fernandes dos Santos, Martinho F. Almeida e Cruz, Fernando dos Santos, Alfredo Duarte, Armando Augusto Lopes, José Joaquim Ceriz, António Quossa Ferreira da Costa, Joaquim da Conceição Mateus, Joaquim Gomes Pinho, Jaime Augusto Esteves de Bastos e Hernâni Fonseca da Cruz Barrosa.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE V — os Agentes técnicos de engenharia da classe VI, José Duarte Pereira, José Freire Nabo Carvalho e Fernando Manuel Almeida Redondo.

A CONTABILISTA DA CLASSE I — os Contabilistas da classe II, Bernardino de Matos Torres e Manuel Gonçalves.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 1.^a CLASSE — os Agentes de métodos de 2.^a classe, António Domingos de Jesus Ribeiro, Aníbal José Reis Luís e Fernando da Silva Freitas.

A TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Inspector comercial principal, António Moreira Coelho.

A INSPECTOR DE CONTABILIDADE — o Adido Administrativo principal, Júlio Alberto da Silva.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 3.^a CLASSE — o Monitor de formação ajudante, Artur Fernandes.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — o Analista de trabalho ajudante, Júlio Manuel de Oliveira Barroso.

A ADIDO TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Adido Técnico ajudante, Avelino Lopes Letras e o Desenhador de 1.^a classe, António da Conceição Cabrita.

A DESENHADOR DE 1.^a CLASSE — o Desenhador de 2.^a classe, Euclides de Oliveira Testa.

A INSPECTOR DE RECEITAS DE 2.^a CLASSE — os Verificadores de receitas, Carlos Luís de Almeida e Sousa, Francisco Fernandes Ricardo, Adelino Gabriel Dias Coimbra e José Rodrigues Maia Nabais.

A ENFERMEIRO INSPECTOR — o Enfermeiro principal, António da Silva Cabral.

A INSPECTOR DE TRACÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Inspector de tracção de 2.^a classe, Sesinando Eduardo da Costa.

A MAQUINISTA DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de 2.^a classe, José Delfim Gonçalves, Eduardo Monteiro, José Maria Fernandes Lopes e Joaquim de Sousa Secundino.

A MAQUINISTA DE 2.^a CLASSE — os Maquinistas de 3.^a classe, José de Jesus Silva, José Magalhães Teixeira Guedes, Carlos da Costa Ferreira, Joaquim Pinto Cardoso e João José Vieira de Oliveira.

A FOGUEIRO DE 1.^a CLASSE — os Fogueiros de 2.^a classe, Manuel Rodrigues Gomes, Francisco Tapadinha Anselmo e Ponciano Rodrigues dos Santos.

A AUXILIAR DE MANUTENÇÃO — o Servente de 1.^a classe, Avelino Pereira.

A TELEFONISTA DE 1.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, Elias Rodrigues.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — os Contramestres de 1.^a classe, Adelino Franquinho Batista e Joaquim Santos Simões.

A CHEFE DE BRIGADA DE 1.^a CLASSE — o Operário de 1.^a classe (A), Augusto Correia Vaz.

A CHEFE DE BRIGADA DE 2.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Manuel Cupido e Manuel Caixinha S. Cachado.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, José Marques Lopes e Casimiro Marques T. Pires.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — o Electricista de 2.^a classe, José da Silva Santos.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Patrício dos Santos B. Dias, Joaquim da Graça da Luz,

José Soares da Silva e David Marques Pombo; e os Operários de 2.^a classe, João Belo Durão e Raul Rodrigues de Oliveira.

A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.^a CLASSE — o Electricista de telecomunicações de 2.^a classe, António Domingos.

A ELECTRICISTA DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de 2.^a classe, José Abreu Pereira Ávida, César da Silva Mendes, António Soares Morais Forte, Fernando de Oliveira Pedreiro e José Miranda de Araújo.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, António Joaquim Pereira Linhares, Manuel Maia Pereira, José Ferraz, Joaquim de Oliveira Freitas, António F. Nunes Correia e José Augusto.

A ELECTRICISTA DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Joaquim Miranda Ferreira; e os Serventes de 2.^a classe, Eugénio Vieira Monteiro, Abílio da Cunha Barros e António Pereira Ferreira.

A GUARDA-FIOS DE 1.^a CLASSE — o Guarda-fios de 2.^a classe, Francisco Lopes Vicêncio.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Manuel Fernandes Marques Balinha.

A CONDUTOR DE 2.^a CLASSE — os Guarda-freios de 1.^a classe, Torcato Magalhães, Francisco Sousa Pires Serra, Valentim Pinto, António Sousa, Manuel Garrido Tavares, Joaquim Vieira Oliveira e Jaime Pereira da Silva.

A COBRADOR DE 2.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Diamantino da Silva Cunha e o Servente de 2.^a classe, José Joaquim da Silva Teixeira.

A REVISOR DE BILHETES DE 3.^a CLASSE — os Guarda-freios de 2.^a classe, António de Almeida Figueiredo, Joaquim Cerqueira, Armando Rasteiro Marques, Joaquim Maria Raminhos, Mário dos Reis Ramos, António Silva de Sousa, António Mestre Guerreiro e Manuel M. da Silva Rodrigues; o

Auxiliar de estação de 1.^a classe, Joaquim Pires Dias; o Auxiliar de estação de 3.^a classe, António Ferreira da Silva; o Assentador de 1.^a classe, António dos Santos Boletto; os Serventes de 1.^a classe, Graciano Fernandes L. Pereira, Henrique Manuel Filipe A. Martins e José Vaz Boavida; e os Serventes de 2.^a classe, José Monteiro da Fonseca e Manuel Pereira Aguiar.

A SERVENTE DE 1.^a CLASSE — o Servente de 2.^a classe, José Joaquim Teixeira da Rocha. ■

50 anos de serviço



Alice do Carmo Santos

Temos a grata satisfação de apresentar mais um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

Trata-se da escriturária de 1.^a classe D. Alice do Carmo Santos, pertencente ao Serviço da Fiscalização de Receitas, a qual foi admitida ao serviço em 12 de Junho de 1922.

Esta escriturária ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelo Caminho de Ferro e pela Companhia.

O *Boletim da C. P.* tem o maior agrado em registrar a longevidade desta funcionária, ao mesmo tempo que a saúda e felicita, muito cordialmente.



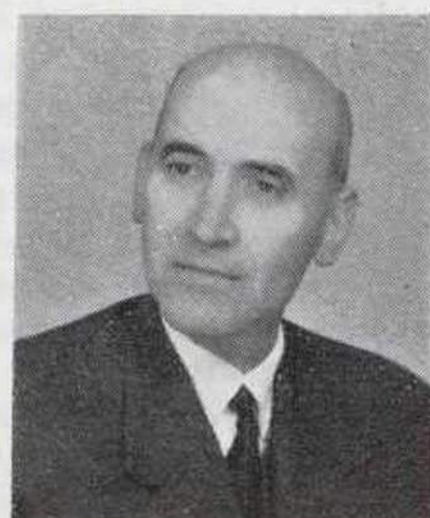
Arnaldo Augusto Pereira

É-nos igualmente grato apresentar mais um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

Trata-se do chefe de 1.^a classe Arnaldo Augusto Pereira, de Chaves, o qual foi admitido em 9 de Março de 1922.

Este agente, ao ingressar no honroso e raro grupo dos agentes com meio século ao serviço da ferrovia nacional, revela bem a sua extrema dedicação pelo caminho de ferro e pela Companhia.

O *Boletim da C. P.* tem a maior satisfação em registrar a longevidade deste agente, ao mesmo tempo que o felicita e saúda muito cordialmente.



Fernando Sanchez Lopes

Temos também a satisfação de apresentar um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

É o chefe de escritório Fernando Sanchez Lopes, da Região Sul, o qual foi admitido em 16 de Janeiro de 1922 nos Caminhos de Ferro do Estado.

Este ferroviário entra na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço do caminho de ferro, o que revela a sua grande dedicação pela Empresa.

O *Boletim da C. P.* ao registrar a efeméride cumprimenta-o e felicita-o, nos mais cordiais termos.