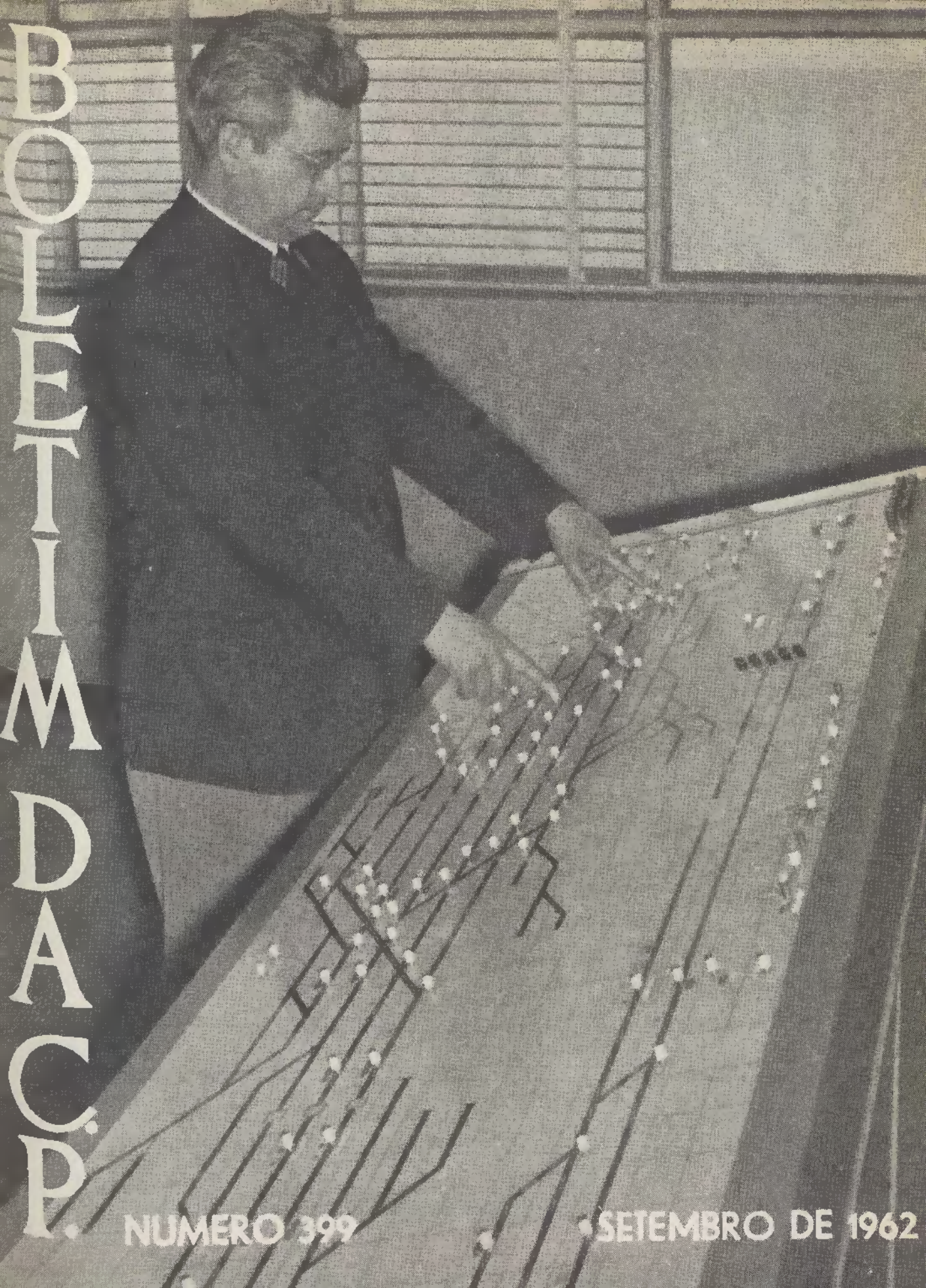
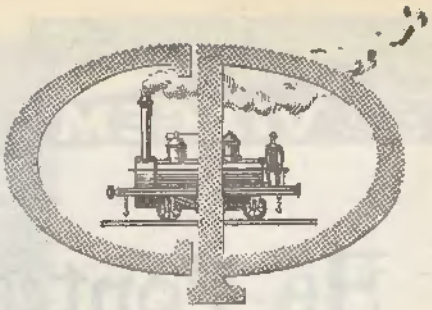
BOLETIM DA C.P.



NUMERO 399 • SETEMBRO DE 1962

Boletim da



N.º 399 ▪ SETEMBRO 1962 ▪ ANO XXXIV ▪ PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVÁRO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

COMBOIOS «AUTO-COUCHETTES»

A organização generalizada, nos países evoluídos da Europa, de comboios «auto-couchettes», isto é, de composições que possibilitam o transporte simultâneo de automóveis e respectivos acompanhantes, constitui um dos maiores e mais apreciados serviços prestados pelos caminhos de ferro ao turismo hodierno.

O velho dilema «automóvel ou comboio?» para quem, antes, pretendia viajar rápida e confortàvelmente, está resolvido!

O automobilista, hoje-em-dia, limita-se a conduzir até à estação mais próxima, onde confia o seu carro ao caminho de ferro. Feita a entrega das suas bagagens e pago o seu bilhete, a preço reduzido, deita-se còmodamente numa carruagem do mesmo comboio. Após o sono normal, igual ao de todas as noites — enquanto o comboio venceu 700 a 900 km. de percurso — o automobilista retoma, no dia seguinte, fresco e bem disposto, o volante do seu carro.

Um dia de férias ganho à partida, como o poderá ser igualmente no regresso. É este o milagre dos comboios «auto-couchettes», nova e eficaz fórmula de colaboração entre a via férrea e a estrada — e em que nenhum dos dois meios de transporte fica a desmerecer do outro.

Que sucesso não obteria um serviço destes, por exemplo, entre Lisboa e Irun?

As fontes da Villa d'Este, em Tívoli

Por ARMINDA GONÇALVES

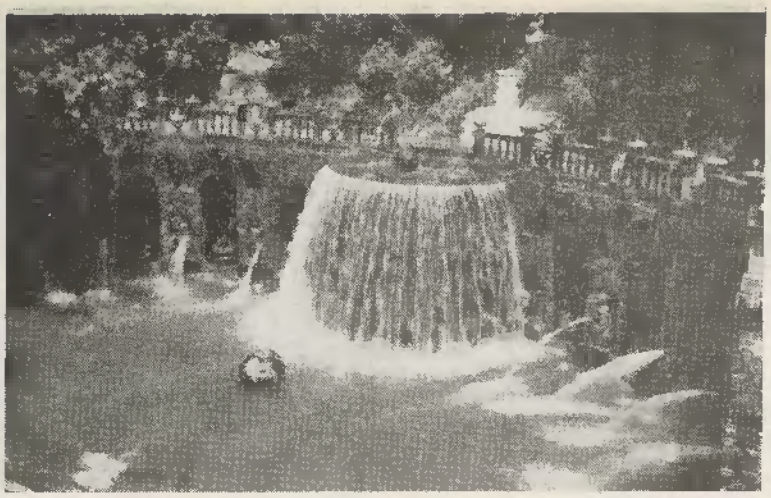
PARA descer pelos meandros dos belíssimos jardins da Villa d'Este, forçoso é passar pelo velho e elegante palácio Renascença maltratado pelo tempo, que outrora foi residência de Verão de príncipes poderosos. Em algumas das suas salas conserva-se o mobiliário da época, onde os séculos deixaram a sua marca. A vida passada, cheia de requintes e de esplendor, toma formas concretas na reminiscência que a nossa compreensão ou a nossa fantasia lhe empresta. Gerações antigas com sua sobranceria e suas ambições, seus prazeres e angústias, suas glórias efémeras ou duradoiras, seus sonhos e suas decepções, suas alegrias e suas tristezas, pisaram e gastaram os ladrilhos e a madeira do chão. Das janelas abertas sobre a colina arborizada, gozaram a maravilha dos rasgados horizontes.

A vida apetecia ser vivida. Mas para alimentar essa glória e essa opulência dos senhores da terra, havia os que o anonimato enterrava ao fim de uma existência laboriosa.

O velho Palácio da Villa D'Este, de estilo Renascença

Não sabemos quem foram: deles não ficou memória; sabemos apenas que não partilharam da graça e do encanto que a nós agora, ainda que transitòriamente, nos é dado admirar e sentir.

Na realidade, os homens que imaginaram e gizaram o parque estupendo tinham que ser estetas, verdadeiros artistas para se rodearem de tanta beleza, de tão aliciante sortilégio.



A Rainha das Fontes do maravilhoso parque

O tempo tinha vagares e subtilezas que os homens de agora desconhecem. Não havia pressas: a existência era pausada e vagarosa. E, quando esses homens duma época distante atingiam a meta que o destino lhes reservava, quando os olhos fechados para sempre lhes marcavam o termo, eles não tinham conhecido os cansaços e as ansiedades da nossa era.

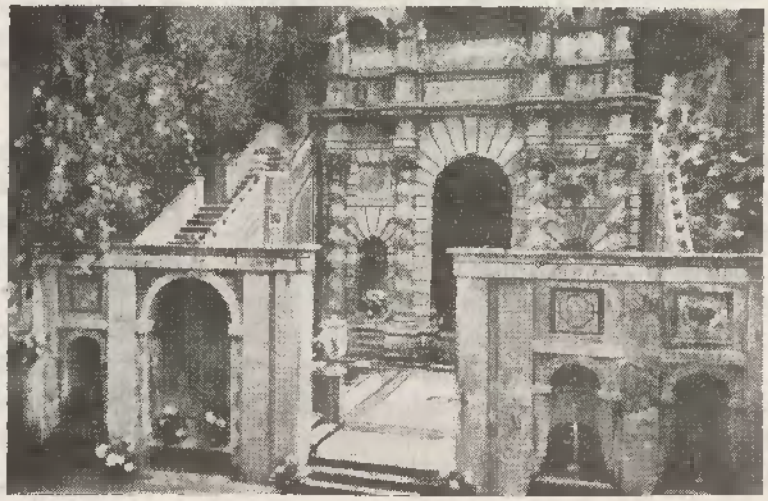
Aqueles que tinham privilégios então, não poderiam sonhar com as descobertas da ciência e da técnica que revolucionaram o mundo: e as suas conquistas, dentro da comodidade e do bem-estar, resumiam-se numa procura constante de coisas belas, serenas, persuasivas, acalentadoras e envolventes, que os homens actuais, apressados e desorientados, vítimas das complicações e das indecisões do momento, não sabem ou não querem compreender.

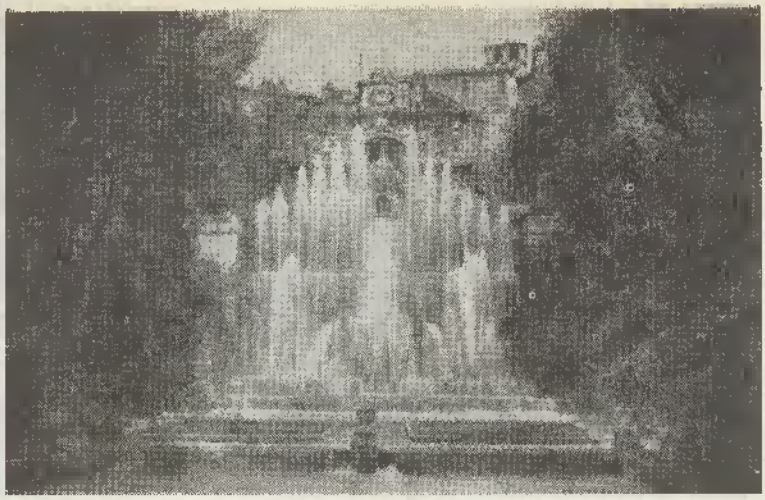
Pelas compridas ou ziguezagueantes áleas sombreadas de ciprestes, de loureiros e de pinheiros de grandes copas redondas à semelhança de enormes chapéus, espreitavam os ardentes raios solares formando arabescos na areia molhada.

Antes de mim, quantas pessoas ali passaram!? Antes das vagas de turistas, antes dos enamorados da Beleza, o parque com suas árvores, seus arbustos, seus lagos e seus jogos de água só deleitou a vista e o espírito de uns tantos.

Os meus passos são vagarosos. O tempo recua e parece dar-me uma segurança desconhecida do presente. Porquê esta segurança, se no passado também houve egoísmos e ambições, cinismo e vilanias? A existência era tão circunscrita! Mas, talvez por isso, o pensamento não tinha as solicitações de agora e era possível viver-se contemplativamente, criar-se um mundo à parte, beber a seiva do Universo inteiro, no universo pessoal de cada um.

Esta é a Fonte de Proserpina...





*

Escutamos o órgão hidráulico...

*

Renques de repuxos cristalinos abrem alas à minha passagem. Elevam-se verticais no ar cálido e descem tão brancas, tão translúcidas que se diriam imateriais. São minúsculas e infinitas gotas voláteis.

Os meus passos continuam a soar na areia molhada. Carrancas dispostas em círculo vomitam água formando pequenos lagos. Proserpina, a deusa dos Infernos, filha de Júpiter e de Ceres, que Plutão raptou e fez sua mulher, tem uma linda fonte com o seu nome. (Lembro-me da Proserpina a debater-se nas mãos de Plutão, que vi na Galeria Borghese, em Roma. O genial Bernini dá-nos a ilusão da carne em cujas veias lateja o sangue, nesse grupo escultórico de mármore branco e frio).

Desço e subo degraus de pedra e de terra e de toda a parte a água escorre em catadupas ou em fios subtis e cantantes. Um maravilhoso órgão hidráulico soa no meio de toda esta fantasmagoria verde e húmida. A alameda das cem fontes tem a cobri-la quase completamente, formando túnel, a espessa ramaria das árvores pujantes de seiva. Meio ocultas pela folhagem mais rasteira ou pelas curvas em declive, outras fontes e outros lagos surgem aqui e além. Nos lagos de águas trémulas e cintilantes ou manchadas de sombras verdes, os dragões, os golfinhos, os tritões e as náiades de seios nus espreitam as suas imagens submersas. As águas caem orgíacas e musicais. Inspiraram Liszt. Há delas ressonâncias nas «Estações» de Vivaldi e nas «Fontes de Roma» de Respighi. E na «Sinfonia Pastoral» de Beethoven.

Concentro-me e escuto-as. E penso que este parque e as suas fontes são um éden, se ainda há édens nesta assombrada e desorientada terra em que vivemos. Nada sinto do presente para além do feitiço que me retém e absorve; sinto apenas estes prelúdios orquestrais que ecoam na atmosfera e tudo transformam numa irrealidade criadora de mitos e de sonhos.

PALAVRAS CRUZADAS

Solução do problema n.º 21 da pág. 10

HORIZONTAIS:

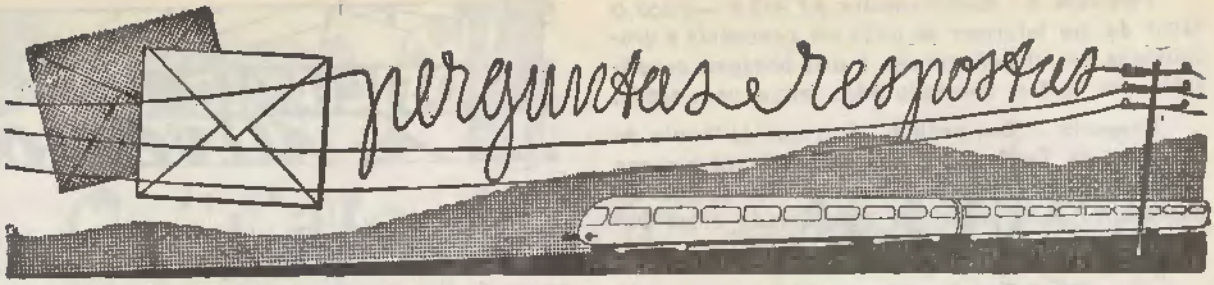
1 — Gatos; Palar. 2 — As; Sobas; Sé. 3 — Til. 4 — Ut; Pá; Ar; Co. 5 — Pira; Enes. 6 — Amora; Ápode. 7 — Doma; Ater. 8 — Arada; Arara. 9 — Nos; Lav. 10 — Oxidava. 11 — Sor.; Sãs.

VERTICAIS:

1 — Garupada. 2 — As; Timor. 3 — Romanos. 4 — Os; Paradoxo. 5 — Sota; Asir. 6 — Bi. 7 — Pala; Alas. 8 — Us; Reparava. 9 — Notavas. 10 — As; Ceder. 11 — Recosera.

A falta de cordura e de correcção invalida esforços próprios e alheios, enquanto que a aplicação de tais predicados faz escurecer aos olhos dos outros algumas deficiências que ocorreram no serviço.

Dentre as armas a utilizar por quem serve o público, nenhuma há tão eficaz como a delicadeza: conquista até os impertinentes.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2235/Consulta n.º 410-F — P. V. — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Coimbra para Vila Real
1 bidão com diluente, 181 kgs.
Distância 251 quilómetros
Tarifa Geral 1.ª classe

Preço 217$20 × 0,19	=	41$27
Manutenção { 23$00 × 0,19	=	4$37
Manutenção { Trasbordo 16$00 × 0,19	=	3$04
Registo		3$00
Aviso de chegada		1$00
Arredondamento		$02
Total		52$70

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentada. Segue descriminação conforme corresponde:

Distância 251 quilómetros
Tarifa Especial n.º 1 — P. V., Capítulo II, tabela n.º 5

Preço de transporte 331$50 × 0,19	=	62$99
Manutenção { 23$00 × 0,19	=	4$37
Manutenção { Trasbordo 16$00 × 0,19	=	3$04
Registo		3$00
Aviso de chegada		1$00
Total		74$40

Esclarece-se o consulente que embora o produto de que se trata não esteja indicado na C. G. M. é, por assimilação, considerado incluído na rubrica «acetona».

///

Pergunta n.º 2236/Consulta n.º 411-F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada. P. V..

De Carregal do Sal para Vendas Novas
25 garrafões com vinho de pasto nacional 175 kgs.
1 barril com vinho de pasto nacional 25 kgs.
Distância 295 quilómetros
Tarifa Geral 2.ª e 4.ª classes, respectivamente.

230$15 × 0,18	=	41$43
191$80 × 0,03	=	5$76
Manutenção { 23$00 × 0,18		4$14
Manutenção { 23$00 × 0,03		$69
Registo e aviso		4$00
Arredondamento		$08
Total		56$10

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

Distância 295 quilómetros
Garrafões — Aviso ao Público, B. n.º 268 por 300 kgs. e 300 quilómetros.
Barril — Tarifa Geral 4.ª classe, distância efectiva.

Preço { 300 × $35 × 0,50	=	31$50
Preço { 191$80 × 0,03	=	5$76
Manutenção { 23$00 × 0,30		6$90
Manutenção { 23$00 × 0,03		$69
Registo		3$00
Aviso de chegada		1$00
Arredondamento		$05
		48$90

///

Pergunta n.º 2237/Consulta n.º 412-F — Tendo dúvidas sobre o estabelecimento de bilhetes e por que via deve ser processada a taxa ao portador de um livrete quilométrico, em 3.ª classe, que apresenta senhas para 75 quilómetros, na bilheteira de Lisboa (T. Paço) e deseja bilhete para Faro, na mesma classe, utilizando os comboios 8111/9021 até destino, peço dizer-me se deve ser estabelecido bilhete ao abrigo da Tarifa Especial n.º 2-P, para a estação dentro do percurso da linha do Sul (ou seja Cabrela), e estabelecido mod. F 17 para o excesso de percurso, mas apenas com a diferença de preços entre os quilómetros destacados do livrete e os quilómetros de Lisboa (T. Paço) a Faro (via Sado).

Exemplo:

Lisboa-Barreiro	10	kms.
Barreiro a Faro (via Sado)	288	»
	298	»
A deduzir	75	
	223	

223 × $30 = 66$90

Resposta — A taxa apresentada está certa.

Pergunta n.º 2238/Consulta n.º 413-F — Peço o favor de me informar se pode ser concedida a gratuitidade de 30 quilogramas a uma bagagem constituída por cestos, contendo fatos feitos, para venda.

Resposta — Sim, senhor, visto que da leitura do Art.º 21.º da Tarifa Geral não se infere que a roupa contida nos cestos tenha de ser de uso pessoal do passageiro, para poder ser considerada como bagagem.

Divisão da Via e Obras

Pergunta n.º 2239 — Quais as pessoas que têm preferência na admissão para substitutas de guardas de P. N.?

Resposta — A ordem de preferência é a seguinte:

1.º — Mulheres que vivam em comum com as guardas titulares e destas sejam parentes até o 3.º grau;

2.º — Esposas dos agentes do quadro da conservação;

3.º — Filhas dos agentes do quadro da conservação;

4.º — Viúvas de agentes da Companhia que ao falecerem, as deixaram em precárias circunstâncias (sem pensão ou com pensão diminuta);

5.º — Demais viúvas de agentes da Companhia, do activo ou reformados;

6.º — Filhas de agentes falecidos do activo ou reformados, que não sejam casadas (as casadas serão consideradas no 11.º Grupo);

7.º — Esposas de reformados;

8.º — Filhas de reformados que não sejam casadas (as casadas serão consideradas no 11.º Grupo);

9.º — Esposas de outros agentes do activo, além dos referidos no n.º 2.º;

10.º — Filhas de outros agentes do activo, além dos referidos no n.º 3.º;

11.º — Parentes até o 3.º grau de agentes do activo, reformados ou falecidos, que não estejam nas condições do n.º 1.º;

12.º — Estranhas ao caminho de ferro.

Só em casos especiais, submetidos a resolução da Divisão, podem ser alteradas as regras mencionadas.

///

Pergunta n.º 2240 — Qual o agente, nos distritos, que deve ser encarregado de levar o V. 77 à estação, na apresentação da manhã de cada dia?

Resposta — Deve ser o agente que habitar mais perto da estação no lado oposto ao local em que o distrito iniciar o trabalho do dia.

Se nenhum agente habitar no lado oposto acima referido, então o V. 77 será apresentado por aquele que habitar mais próximo da estação.

///

Pergunta n.º 2241 — Se um agente do quadro der baixa por doença no dia 29 de qualquer mês de 31 dias, e tiver alta para retomar o serviço no dia 1 do mês seguinte, qual o número de dias a descontar nas férias, pois, como suponho, o dia 31 não deve contar para efeito de abono?

Resposta — Para efeitos do que dispõe o § 4.º da cláusula 40.ª do A. C. T. (descontos nas férias), é condesirado, nos meses de 31 dias, o dia 31.

■ *Em sessão do Conselho de Administração da C. P. efectuada em 12 de Junho findo, foram reconduzidos nos cargos de Vice-Presidente e Administrador-Delegado da Companhia os Srs. Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira e Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa, respectivamente.*

■ Organizado pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial, encerrou-se, em 29 de Junho último, o 100.º curso de Formação em técnicas de organização e de administração de empresas, que foi dirigido pelo professor francês Dr. Meyer e no qual a C. P. se fez representar.

O tema desenvolvido neste curso foi o de «Gestão Orçamental» encarada, sucessivamente, sob o ângulo concreto dos orçamentos de vendas, de distribuição, de aprovisionamento, de produção, de investimentos e de tesouraria.

■ *No dia 7 de Julho passado, no Barreiro, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste encerrou o ano escolar com uma interessante festa recreativa, que intitulou de «II Comboio Musical de Graça» e na qual actuaram as crianças internadas naquela benemérita Instituição.*

Antes do início da sessão falou o Sr. Aníbal Pereira Fernandes, que se referiu à meritória acção do Instituto, lamentando, ao mesmo tempo, que a sua actividade não seja mais conhecida e apreciada pela população daquela vila.

■ A representação da C. P. à conferência Europeia de Horários que este ano se realiza em Copenhague, de 26 de Setembro a 2 de Outubro é constituída pelos srs. Eng. Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração, Eng. Adriano Baptista, Chefe do Serviço do Movimento e Dr. Carlos Albuquerque, Chefe do serviço do Tráfego.

■ *Realiza-se em Sjöviк, na Noruega, em 10 e 11 de Setembro corrente, a 21.ª Assembleia Geral da União dos Serviços Rodoviários do Caminho de Ferro Europeu (U. R. F.). A C. P. será representada pelo sr. Dr. Torroais Valente, Economista do Serviço do Tráfego.*

O "Calculador" MATISA

Pelo Eng.º ALVES RIBEIRO

No n.º 329, Novembro de 1956, do «Boletim da C. P.», escreveu-se:

«Destinado à regularização e rectificação do traçado de curvas pelo método das flechas, dispõe há já alguns anos a nossa Companhia do chamado «calculador» MATISA. Trata-se de uma máquina que permite «estudar» o traçado de uma curva sem necessidade de recorrer nem a cálculos nem ao desenho de diagramas, trabalho sempre demorado».

Com o fim de melhorar as condições do estudo de regularização do traçado de curvas, adquiriu recentemente a nossa Companhia mais dois «calculadores» MATISA.

Porque se trata de unidades de novo tipo e com nova apresentação, achou-se interessante dar a conhecer aos leitores do «Boletim da C. P.», embora resumidamente, as suas principais características. Naturalmente, mantêm-se os princípios ou a técnica de regularização já referida no n.º 329 do «Boletim».

Vejamos, então, as características principais apresentadas pelo novo modelo:

1 — O diagrama das flechas medidas materializa-se por meio de índices triangulares plásticos de cor amarela.

A «colocação em flecha» destes índices amarelos é feita manualmente; no modelo antigo, essa colocação faz-se por meio dos manipuladores correspondentes.

2 — No modelo antigo, a leitura das ripagens efectua-se em contadores marginais; no novo modelo, os valores das ripagens são medidos ou lidos em relação à posição ocupada pelos índices triangulares plásticos de cor vermelha.

3 — É sugestivo o contraste de cores apresentado pelo novo «calculador»: flechas a amarelo e ripagens a vermelho, em fundo preto.

No modelo antigo, o fundo é verde e os índices ou indicadores das flechas, os únicos existentes, são amarelos.

4 — Temos, assim, em relação a qualquer ponto ou estaca da curva em estudo dois índices triangulares a considerar:

O da flecha, amarelo, com o vértice do triângulo voltado para a direita, e o da ripagem, vermelho, com o vértice do triângulo voltado para a esquerda.

5 — A colocação dos índices amarelos das flechas em face da graduação respeitante ao seu valor faz-se, como se disse em 1 —, manualmente.

6 — Antes de se iniciar o estudo por meio do «calculador», os índices vermelhos das ripagens deverão ser colocados em «zero», também manualmente.

7 — A regularização do traçado que, no modelo antigo, se efectua por meio dos manipuladores respectivos, actuando de um lado e do outro do «calculador», executa-se no novo modelo por meio de um único manipulador ou cursor móvel, com deslocação transversal e a posição indicada na fig. 1.

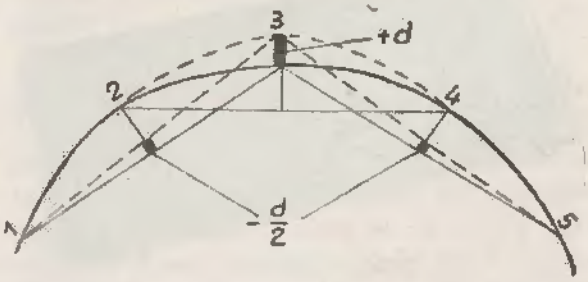


Fig. 1

8 — As leituras do diagrama de flechas regularizado e das ripagens fazem-se nas

escalas correspondentes, tendo em atenção a posição dos seus índices (fig. 2).

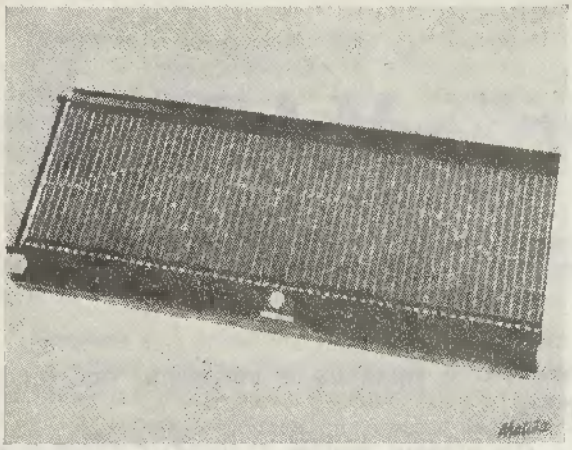


Fig. 2

9 — No novo modelo é possível, por meio de ligação lado a lado de várias unidades (figs. 3 e 4) fazer o estudo por uma só vez

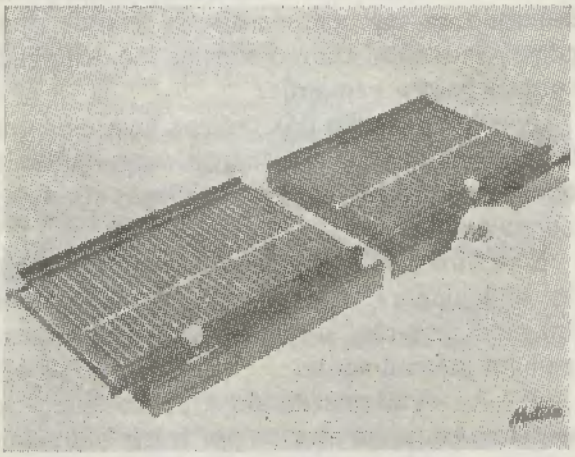


Fig. 3

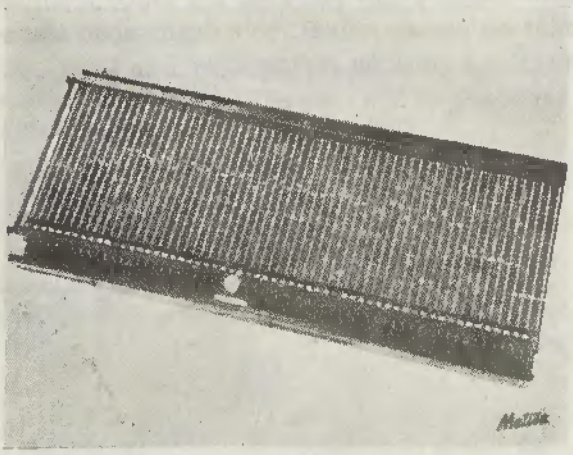


Fig. 4

de curvas de grande desenvolvimento ou com um grande número de estacas ou pontos.

E é o que se pode dizer, resumidamente, sobre o novo modelo do «calculador».

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

5.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 273 de 3-7-962 — Armazém de Víveres de Faro.

II — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Circular n.º 1144 de 30-6-962 — Divisão da rede para efeitos da distribuição de material.

Comunicação-Circular n.º 905 de 9-7-962 — Encerados afectos ao transporte de adubos.

Cumunicação-Circular n.º 906 de 18-7-962 — Limpeza de vagões utilizados no transporte de drogas e cianamida cálcica.

Ordens de Serviço da série M de n.º 1839 de 4-7-962 ao *n.º 1870* de 26-7-962.

Instrução n.º 2781 de 2-7-962 — Sinalização da estação de Campo.

Instrução n.º 2782 de 2-7-962 — Sinalização do atravessamento da linha de Cascais, em Alcântara-Mar, pelo Ramal de Alcântara.

Instrução n.º 2783 de 2-7-962 — Sinalização da estação de Tua.

Instrução n.º 2784 de 14-7-962 — Sinalização da estação de Freineda.

Instrução n.º 2785 de 14-7-962 — Sinalização da estação de Vila Fernando.

Instrução n.º 2786 de 14-7-962 — Sinalização da estação de Noémi.

1.º aditamento à Instrução n.º 2078 de 2-7-962 — Sinalização da Estação de Alfarelos (Lado de Verride).

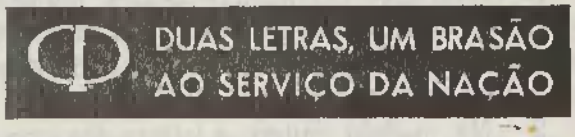
B) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B n.º 330 de 13-7-962 — Cedência de utensílios existentes nas estações.

1.º aditamento à Tarifa Especial n.º 4 de 6-7-962 — Bilhetes de Assinatura — via a seguir.

3.º aditamento às Disposições Complementares Uniformes da C. I. M.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem — Alterações e ampliações de 1 a 31-7-962.



A "História" de um louvor

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.ª classe de Lisboa-P

ENTRE os nossos apontamentos relemos há dias um recorte publicado nos jornais, que ainda não está amarelecido pelo tempo, e cuja matéria achamos merecedora de figurar num manual ferroviário.

Por certo que o assunto que nos despertou tanta curiosidade não passou, também, despercebido ao leitor. Em todo o caso, vale a pena resumi-lo. Trata-se do «incidente» ocorrido entre dois funcionários dos Caminhos de Ferro ingleses — o Dr. Beeching, director dos mesmos, e o revisor, John Hogan.

O Dr. Beeching, «apanhado» a viajar sem o seu passe, não teve outro remédio, apesar do alto cargo que desempenhava, ante a irredutibilidade do revisor Hogan, senão pagar o bilhete como qualquer simples passageiro.

Mas se o caso, no tom original em que é posto, envolve inegável surpresa, o seu desfecho assume feição ainda mais espectacular: o Dr. Beeching, logo que entrou no seu gabinete de trabalho, a primeira coisa que fez foi traçar um louvor àquele modelar agente!

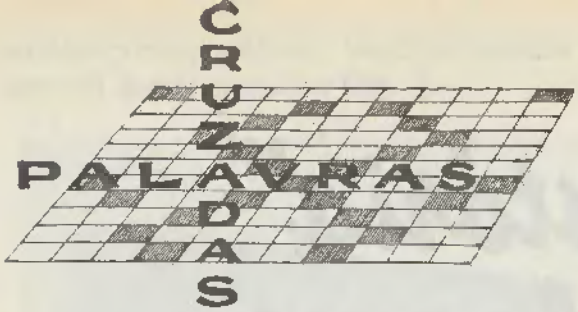
Os jornais relataram o facto com tintas imbuídas de sensação, apresentando-o como nótula alegre a quebrar a monotonia das suas informações quotidianas. Se nos detivermos, porém, numa análise aturada, deduziremos imediatamente, sem grande esforço, que um caso, cujo âmbito deveria cingir-se apenas à disciplina interna dos Caminhos de Ferro ingleses, foi «atirado» para a rua, acompanhado de fotografias e algum aparato, com uma intenção diferente daquela que as gazetas parecem conferir-lhe.

Qual?

CREMOS que, embora veladamente, apenas com o objectivo publicitário. E se assim aconteceu não se pode dizer que a ideia haja sido mal preparada. Pelo contrário. Há nela um recorte de audácia, de originalidade. Porque hoje, ainda que se afigure vulgar, fazer publicidade é uma arte difícil, que transcende o espírito rotineiro de certa gente.

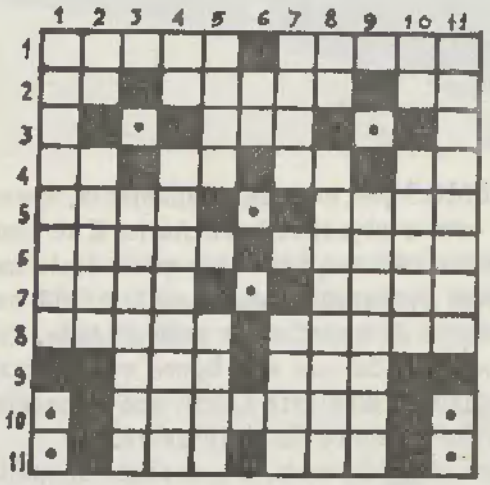
Para além do mais, a expressão simpática e prazenteira do revisor e o aspecto tranquilo e obediente do Dr. Beeching constituem atraente cartaz, seja qual for o ângulo por que se queira observar. Está ali patente a dignidade de uma Organização que não usa destrinças na convivência com o público, mostrando que se encontra ao serviço da grei, na rapidez e comodidades que proporciona, no culto da gentileza de que os seus empregados fazem gala, no surto de inovações destinado a aumentar o bem-estar dos passageiros, mas que, em contrapartida, condiciona estas regalias a um dever, do cumprimento do qual nem o próprio director, «como se demonstra», pode eximir-se: o de qualquer cidadão precisar de se munir de bilhete para viajar.

NA «C. P.», se acaso se adoptasse cartaz de igual ressonância como alavanca de propaganda, haveria ainda outra vantagem na sua divulgação: a de contribuir para convencer quem utilizava o comboio de que o revisor não é seu «inimigo», mas mero empregado da fiscalização, atento aos interesses da Empresa, sem a face policial e dura com que às vezes o imaginam e, portanto, destinado a



Problema n.º 21

Por RUI L. SANCHES



HORIZONTAIS:

1 — Animal doméstico (pl.); Saltar. 2 — Campeão; Régulos; Catedral. 3 — Sinal ortográfico. 4 — Antiga nota de música; Utensílio; Fluído transparente e invisível que forma a atmosfera; Prefixo que designa cooperação. 5 — Fogueira onde se queimavam cadáveres; Nome de letra (pl.). 6 — Nome de um fruto; Que não tem pés. 7 — Domestica; Habituar. 8 — Lavoura; Ave trepadeira semelhante ao papagaio; 9 — Pronome pessoal; Espécie de cheque (inv.). 10 — Combinava com oxigénio. 11 — Afluente do Tejo; Puras.

VERTICAIS:

1 — Salto dado pela cavalgadura sem mostrar as ferraduras. 2 — Carta de jogar; Província portuguesa. 3 — Habitante de Roma (pl.). 4 — Artigo; Asneira. 5 — Carta de jogar; Empunhar. 6 — Prefixo de repetição. 7 — Embarcação asiática; Fileiras. 8 — Vogal (pl.); Anotava. 9 — Apontavas. 10 — Artigo; Conceder. 11 — Cosera de novo.

(Ver solução na pág. 4)

Se a todo o instante procuras o aperfeiçoamento, és um homem. Se te conformas em ficar como és, deixaste-te converter em máquina e vales por isso cada vez menos.

---

missão da qual faz parte a segurança do passageiro e uma assistência pronta para os esclarecimentos necessários, e nunca para arranjar entraves que se não justificam.

Na fisionomia risonha e confiante do revisor, seguindo o estilo da estampa que nos veio de Inglaterra, ver-se-ia que esse solícito agente é antes o guia, o acompanhante útil e prestável — e jamais o «cara de ferro», ou o papão que os nossos avós ainda inventam para amedrontar as crianças rabugentas.

FEITO este desvio, idealizando possíveis caminhos publicitários, resta-nos interrogar: por que motivo teria o Dr. Beeching louvado o revisor Hogan? Só por este se mostrar intransigente no cumprimento do seu dever?

Admitimos que não. O dever é uma coisa sagrada, que faz parte da lei do trabalho. Não parece, pois, em causa. O que decerto influiu na decisão foi a maneira como o zeloso ferroviário deu conta da sua obrigação. Hogan exibiu um polimento, urbanidade e poder de persuasão tão convincentes diante do Dr. Beeching, que este não pagou apenas o bilhete de boa vontade. Mais: rendeu-se em face da capacidade de trabalho e competência do seu subordinado, estimulando-o com um louvor, em cuja transparência ganha vulto o exemplo a seguir por todos aqueles que exercem a sua função em contacto com o público.

Eis o que importa também sabermos aproveitar desta «história» exportada pelos Caminhos de Ferro da velha Álbion. Uma «história» que assenta, no nosso caso, como uma luva...

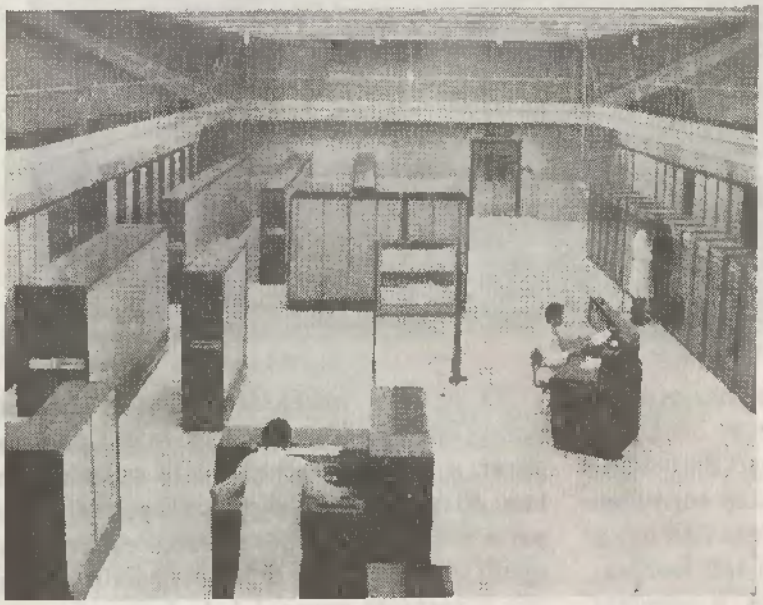
Cérebro Gigante Electrónico ao Serviço do Caminho de Ferro

Artigo de ROBERT ARON

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, abreviadamente S. N. C. F., é uma das empresas mais importantes e mais aperfeiçoadas da Europa e talvez mesmo do mundo e uma daquelas cuja direcção levanta os mais complicados problemas. Com efeito, não dispõe a S. N. C. F. de um pessoal de 350 000 homens e mulheres, divididos pelo conjunto do território, dos quais todos os gestos devem ser estritamente coordenados a fim de realizarem esses prodígios quotidianos de exactidão e velocidade, dos quais a sua rede se orgulha?

Pode dizer-se que efectivos tão gigantescos levantam questões de administração e direcção, como raramente se vêem noutra parte. É preciso pagar ao pessoal, fixar o montante dos seguros sociais, pagar as pensões de reforma. É preciso também estabelecer a estatística do tráfego quer de passageiros quer de mercadorias. É preciso, enfim, prever e regular os pedidos do Serviço de Abastecimentos e mesmo, em certos casos, fornecer elementos aos diversos escritórios de estudos, que procuram a cada instante melhorar o funcionamento das redes.

Tudo isso levanta problemas de cálculo que, até há pouco tempo, eram feitos nos escritórios dispersos por todo o país e que organismos centrais deviam verificar e coordenar. Pode imaginar-se quanto papel escrito, quanto tempo gasto para obter este resultado. Pensemos também que, na nossa época de intensa mecanização, a S. N. C. F. não podia contentar-se por muito tempo com processos tão rudimentares.



Conjunto electrónico de gestão

O primeiro progresso consistiu, para recolher as informações e para as concentrar em Paris, em utilizar os meios da mecanografia clássica, isto é, mais precisamente, dos cartões perfurados, cujos furos permitem efectuar a totalização dos esclarecimentos: a S. N. C. F. tem em actividade, actualmente, 12 oficinas de mecanografia, todas situadas em

Paris, que trabalham cerca de 200 milhões de cartões perfurados.

Duzentos milhões de cartões perfurados! Quantos cérebros humanos seriam necessários para, uma vez reunidos estes cartões, os registar e deles extrair as deduções! É então que intervém o último aperfeiçoamento, o mais sensacional, de que se orgulha actualmente a Administração dos Caminhos de Ferro Franceses.

Consiste em utilizar conjuntos electrónicos de gestão, compreendendo calculadoras electrónicas de grande capacidade, como as que funcionaram nos Estados Unidos para ocorrer às suas necessidades de defesa nacional, durante a última guerra. Trata-se de máquinas que, empregando a técnica das correntes fracas (produzidas por tubos electrónicos) e dos semicondutores (transistores) são isentas, ou quase, de órgãos mecânicos e atingem velocidades de trabalho que, até hoje, não foram igualadas.

Foi em 1957 que a S. N. C. F. lançou uma vasta consulta internacional para a compra de uma dessas máquinas: a escolha recaiu sobre uma máquina de concepção e realização francesas, cuja entrega se efectuou nos fins de 1960.

Entre os órgãos desta máquina, que não podemos enumerar na totalidade, citamos uma «Memória rápida» por onde passam todas as informações provenientes do exterior e cuja capacidade é de 98.304 algarismos ou de 65.536 letras. Esta «Memória rápida» é completada com outros elementos de memória, tais como dois tambores magnéticos que podem recolher 204.800 letras ou 307.200 algarismos, 18 carretos de fitas magnéticas, dos quais cada fita, com o comprimento de 1.100 metros, pode registar 7 200 000 letras ou 10 milhões de algarismos.

Uma vez efectuado este imenso armazenamento de algarismos, outros órgãos da máquina executam os cálculos essenciais tais como: somas, subtracções, multiplicações e divisões, todas executadas a velocidade acelerada calculável em fracções de segundo.

Calculadores centrais de «Memória»

O pessoal necessário a este conjunto é notàvelmente reduzido. No total, para assegurar o funcionamento deste «cérebro» bastam 40 pessoas, das quais apenas a menor parte é constituída por pessoal especializado, tendo frequentado estudos especiais, enquanto que o restante pessoal é de formação vulgar.

Tudo isto é maravilhoso, mas também assustador. Ou antes, sê-lo-ia se este cérebro electrónico tivesse a pretensão de ser um verdadeiro cérebro. Na realidade, apenas efectua operações mecânicas. As suas máquinas não têm, de maneira nenhuma, a faculdade de pensar; são antes extraordinários «operários mentais» que resolvem, com muita exactidão e a enorme velocidade, os problemas que lhes são ditados.

A última palavra pertence ao cérebro humano, que toma as iniciativas e assegura a direcção.

Apontamentos FEMININOS
notas e modas

Por CAROLINA ALVES

O Baptismo

O Baptismo é o Sacramento que nos torna filhos verdadeiros de Deus e membros da Igreja. O Baptismo é veste branca que nos purifica a alma, é Graça que nos liberta do pecado, é Luz divina que penetra nas trevas, é porta celeste que se nos abre para a felicidade eterna.

Apesar da descristianização que vai pelo mundo, sempre que nasce um bebé, os pais consideram como uma obrigação baptiza-lo, sejam eles praticantes ou não.

Tomam, assim, automaticamente a responsabilidade de o educar, de o orientar dentro dos princípios cristãos. Saberão os pais o compromisso que assumem no baptismo de seus filhos? Terão eles a consciência da realeza do Sacramento que torna seus filhos, verdadeiros filhos de Deus? E saberão os pais também que ser filho de Deus é a suprema ventura dos mortais? Talvez não!... É necessário esclarecer que o Baptismo traz-nos à alma a plenitude da Vida Divina, a centelha da Fé e a presença da Santíssima Trindade. Mas não basta baptizar os filhos ... é indispensável encaminhá-los na vida, à medida que vão crescendo, dentro dos sagrados princípios, fazendo-os cumprir os mandamentos, ensinando-lhes a respeitar o próximo, e a amar a Deus sobre todas as coisas.

Se quando nasce um bebé a sua vida periga, mesmo em casa poderá ser baptizado, para se libertar do pecado original e poder entrar no Céu. Isto, na impossibilidade de ser levado à igreja. Qualquer pessoa o torna cristão. Nunca se deve descurar o Baptismo duma criança. O próprio Cristo quis ser Baptizado. E lá nas margens do Jordão, Jesus se refugiara para que São João Lhe lançasse sobre a sua Divina cabeça, as águas cristalinas do rio como símbolo da purificação da alma. Não porque Jesus tivesse culpas, porque nem o pecado original podia ter manchado a Sua vida, mas, para nos dar o exemplo a todos nós.

Portanto, o Sacramento do Baptismo é indispensável para a nossa integração na vida eterna, para nos libertar do pecado e trazer-nos a alegria de gozarmos a glória do Céu.

Mas, enquanto a criança não tiver a noção dos seus deveres para com Deus, são os pais ou os padrinhos que devem responder por ela. Por isso a escolha dos padrinhos é muito importante, porque eles são os fiadores das promessas feitas, em nome da criança, comprometendo-se a renunciar ao Demónio e a seguir a Cristo, tornando-se, assim, responsáveis pela sua educação cristã.

Quanto à escolha do nome é vulgar ser feita pelos pais, de comum acordo com os padrinhos, porque o nome imposto pelo Baptismo será o nome do seu filho no Céu. Deverá também escolher-se-lhe um Santo protector para a sua passagem pela terra.

Vestido de tecido estampado, original e fresco

Nos mosteiros beneditinos, no dia da festa do Santo Patrono de um monge, o seu lugar à mesa estava assinalado com flores, o que acho interessante para seguir-se em nossas casas.

A criança deveria celebrar, também, o dia do seu baptismo, revendo o seu vestido branco e, junto da pia baptismal, lembrar as palavras do sacerdote: «Recebe a veste branca e leva-a sem mancha ao tribunal de Nosso Senhor Jesus Cristo para teres a vida eterna».

Assim como se devia conservar a vela onde está gravado o nome da criança e a data do seu Baptismo, por ser o símbolo da Fé acesa na sua alma e que levará na sua Profissão de Fé, quando, absolutamente consciente dos deveres de cristão, chamar a si as promessas feitas por seus Padrinhos. E mais tarde, essa mesma vela ser-lhe-á posta na sua mão moribunda e a prova mais evidente de que guardou, durante toda a sua vida, a Fé no sacrário precioso do seu coração.

Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Conforme temos noticiado, vai realizar-se, na capital da Áustria, de 9 a 12 de Novembro próximo, a II Exposição Internacional dos Filatelistas Ferroviários. A anterior teve lugar em França, o ano passado.

Por amabilidade do nosso colega António Nascimento Pinto, que contactou com os organizadores, é-nos possível fornecer alguns elementos referentes a este certame, que podem interessar aos leitores que queiram inscrever-se no mesmo. Assim, informamos:

— Por incumbência da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), coube ao Comité Cultural dos Ferroviários Austríacos promover a Exposição deste ano. O local escolhido para o efeito foi o Salão de Festas da Estação de Viena-Oeste.

— Apesar de Portugal, não estar filiado na FISAIC serão aceites as inscrições dos filatelistas ferroviários portugueses que o desejem.

— No dia de abertura da Exposição será posto a circular um selo comemorativo do 125.º aniversário dos Caminhos de Ferro Austríacos.

— Os quadros têm as dimensões de 70 x 60 cm. e cada um deles comporta 12 folhas de 35 x 25 cm.

— As colecções serão aceites e classificadas dentro das seguintes classes:

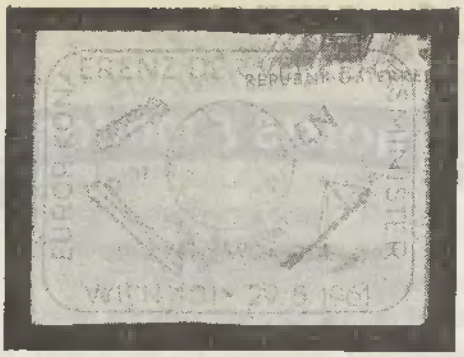
I — Colecções de Áustria.
II — » » outros países.
III — » » temáticas.
IV — » » da temática de Caminhos de Ferro.

— O júri será presidido por um austríaco, coadjuvado por um alemão, um francês, um suíço e outro austríaco, sendo suplentes um holandês e um sueco.

— É obrigatório o transporte das participações por Caminho de Ferro, dirigidas ao Secretário-Geral do Comité Cultural dos Ferroviários Austríacos — Neubaugürtel 1 — VIENA (XVe). A entrega das colecções tem de ser feita até 5 de Novembro.

Marcofilia

Carimbo aposto em Viena de Áustria (29 de Maio de 1961) no primeiro dia de circulação do selo comemorativo da Conferência Europeia de Ministros de Transportes.



Temática de Caminhos de Ferro

Para circular na Rodésia e Niassalândia foi emitido um selo em que se vêm dois comboios, rebocados respectivamente, por uma locomotiva Diesel e por uma a vapor.

A Bélgica pôs em circulação um selo para encomendas postais, no qual é reproduzida a fachada da estação ferroviária de Bruxelas (Midi).

Por ocasião da 2.ª Conferência dos Ministros de Transportes dos Países Socialistas, realizada em Budapeste, a Hungria emitiu uma série de 3 selos, apresentando: — Stephenson, o criador da locomotiva; diversos símbolos, entre eles um rodado, o Eng.º Lander Jeño, técnico ferroviário húngaro.

Sentimento Profissional

Por
FIRMO NOGUEIRA SOARES
Agente de Tráfego

NA minha maneira de encarar as coisas da vida, sinto ser o trabalho a manifestação mais bela da valorização do homem. É por ele, e nele, que melhor podemos exprimir tudo o que somos, tanto do ponto de vista intelectual como de habilidade de execução, sentido de convivência e espírito de solidariedade.

A maneira como na execução das tarefas que nos forem confiadas nos desempenharmos das nossas obrigações é que traduz o nosso sentimento profissional.

Cada um dos integrantes de qualquer profissão responderá tanto melhor à requisição dos seus deveres quanto melhor observar as normas a que a sua actividade se subordine.

No desempenho de qualquer actividade, as normas primaciais que teremos de ter sempre em mente quando actuarmos em conjunto ou em dependência uns dos outros, são as que nos fazem obedecer à boa convivência e colaboração, e esta boa convivência e espírito colaborante traduzirão sempre, em todas as circunstâncias, o sentimento que nos prende à nossa profissão e irradia de nós próprios para o meio em que vivemos a nossa vida de trabalho.

Se estamos bem convictos de pretender colocar acima de nós próprios o valor colectivo do agregado de que fazemos parte, e não nos esquecermos de que o triunfo ou o fracasso de cada um, numa parte do todo em que estamos investidos, se reflecte no conjunto e dá satisfação ou aborrece a todos por igual, estaremos por certo possuídos do melhor sentimento profissional.

É certo que nem todos possuem faculdades, e ainda bem, pois sendo vários os misteres a desempenhar, necessàriamente que várias terão de ser as qualidades exigidas para a sua efectivação, e assim se poderá colocar cada um no lugar mais do seu agrado e de melhor rendimento, sem que uns possam sentir-se diminuídos e outros exalçados, visto que todo o esforço individual será útil ao conjunto, que não poderá viver, sem a aglutinação das pequenas parcelas. E nem assim se destruirá o princípio de que a mais valiosa faculdade do homem reside justamente no poder de apreciação e discernimento, e que por isso mesmo, na sociedade em que viva, cada indivíduo se impõe à consideração do seu semelhante em grau tão mais elevado quanto maior for o seu poder de apreciar e avaliar na mais exacta medida as coisas e as pessoas postas ao seu julgamento, porque lògicamente, o caso a julgar subirá de justeza e perfeição na medida em que melhor se enquadre na preferência inacta do indivíduo, não havendo por isso lugar a melindre na distribuição de tarefas desde que elas se ajustem da melhor maneira às possibilidades daqueles a quem as competir executar.

É na vida em comunidade que melhor nos podemos apreciar uns aos outros e pautar os nossos actos para uma vivência tendente ao pleno entendimento e conducente ao estado de espírito propício às boas maneiras de trato e compreensão. Importa acima de tudo, para este objectivo, que nos esforcemos por nos conhecermos mùtuamente sem reserva ou sentido escuso, e tenhamos sempre na mente a prática do melhor sem ofensa ao nosso semelhante, de modo a que o respeito que desejamos para os nossos direitos seja o respeito que concedemos aos direitos dos outros. Até mesmo nos casos em que o modo de ver e apreciar as coisas ou as pessoas não é coincidente, deveremos enveredar por caminho que leve ao desentendimento, pois melhor ficará, em tal caso, o respeito mútuo pela opinião alheia, conservando cada um para si a sua própria opinião, pois se em toda e qualquer circunstância o bom entendimento é alavanca fundamental para elevar o nível do trato em comum e propiciar o clima de tranquilidade necessário à paz de consciência que é apanágio de todo o homem bem formado, ele reveste-se, todavia, de importância relevante nas relações que necessàriamente nos são impostas no desempenho da nossa actividade profissional.

Sem perda da posição que a hierarquia exige, a prática do auxílio e bom entendimento deve verificar-se sem ter em conta a posição na escala de valores, considerando-se

o conjunto um todo colaborante em que a cada qual é permitido apresentar e defender sugestões tendentes à valorização, pelo melhoramento dos serviços.

Se o chefe se considerar a si próprio e agir apenas como agente mais qualificado que desempenha funções coordenadoras do esforço de todos, sem nunca tomar ares de ente superior inacessível aos anseios dos outros, considerando-os sòmente colaboradores e amigos, aceitando-lhes e estimulando até a apresentação de novas ideias, respeitando-os por igual e sem nenhuma excepção, estará por certo dentro do melhor sentimento profissional.

O sentimento profissional do chefe deverá abranger, a meu ver, não só tentar o desenvolvimento das qualidades de trabalho dos seus colaboradores, mas também a sua valorização como pessoas humanas, tanto intelectualmente como do ponto de vista educativo e convivência em sociedade, para que o aglomerado não deixe nunca de constituir um todo harmónico que age dentro do mesmo espírito de acção e entendimento.

No caso de um agente colaborante apresentar ao seu chefe uma nova ideia tendente ao melhoramento na execução do serviço e ela puder ter efectivação, o chefe estará dentro do melhor sentimento profissional aceitando-a com manifestações laudatórias ao seu apresentante. Ao invés, se essa ideia não puder ter aceitação aproveitável o chefe continuará dentro do melhor sentimento profissional se não se esquecer de, do mesmo modo, agradecer ao seu colaborador o interesse manifestado e explicando-lhe amplamente as razões por que não pode a sua sugestão ser adoptada, exprimindo-lhe a esperança de que noutra circunstância mais feliz venha a ser melhor sucedido.

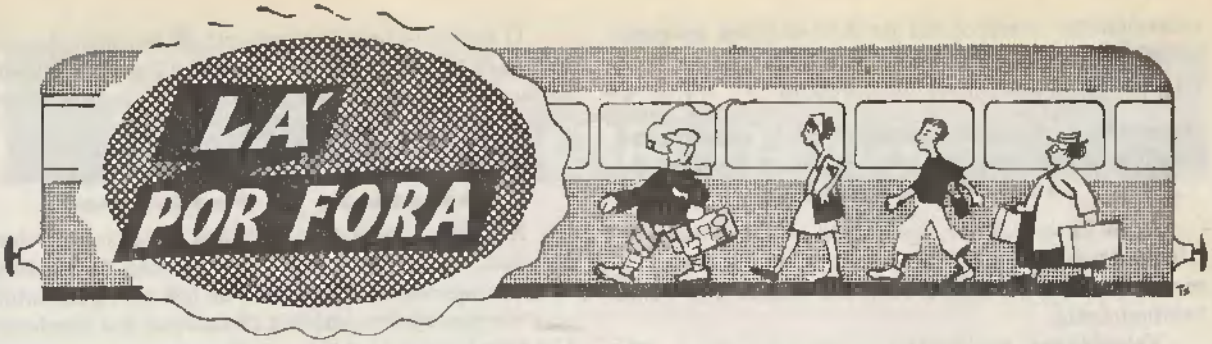
Com o procedimento que nos parece ser de seguir por parte do chefe, nunca os seus colaboradores poderão sentir-se diminuídos ou apoucados perante ele, e estarão sempre em condições de, livremente e no melhor espírito de colaboração e amizade, lhe prestarem a assistência que estiver ao seu alcance.

O sentimento profissional por parte dos agentes colaborantes do chefe, pode, e deve, manifestar-se pelo zelo posto no desempenho das funções que lhe forem distribuídas, cumprindo-lhes mesmo, nos casos em que os seus pontos de vista na execução dessas funções sejam diferentes das do chefe, fazer o possível por se integrarem no ponto de vista do chefe depois deste os ter ouvido e resolvido de forma diferente que a esses agentes parecia ser a mais adequada, até mesmo porque o chefe, em geral, está em ângulo diferente para apreciação dos assuntos, ou terá até, muitas vezes, razões de procedimento que não pode dar a conhecer.

Os homens não nascem todos com as mesmas faculdades e é durante a vida que cada um vai desenvolvendo as de que foi portador ao desabrochar. Seja por efeito dos conhecimentos adquiridos na escola, na leitura ou na prática quotidiana, o aperfeiçoamento de nós mesmos terá de reflectir a nossa ânsia de saber e de ser útil à sociedade e verifica-se pelo estudo que continuamente devemos praticar, mantendo sempre vivo no nosso espírito o desejo de progresso.

Porque só muito dificilmente se reúnem no mesmo homem todas as faculdades de igual alto valor, é que se verifica a especialização, e, sem embargo de no seu conjunto elas constituírem somatório de possibilidades, acontece, muito frequentemente, que cada indivíduo tem tendência a melhor desempenhar determinada tarefa. Por isso não será de estranhar que, em algum caso, certo agente colaborante do chefe seja portador de qualidades que propiciam, quanto a especial assunto, melhor apreciação e discernimento do que as de que o chefe é possuidor. Quando tal facto se verifique, o agente colaborador estará dentro do melhor sentimento profissional se usar da maior discrição, fugindo de ostentar a sua supremacia, sem contudo deixar, sempre que se lhe ofereça oportunidade, de colocar à disposição do chefe os seus mais vastos conhecimentos por forma que, a este, não seja dado tomá-los como manifestação afrontosa.

Todo aquele que na convivência com o seu semelhante mantiver no trabalho as suas atitudes e palavras subordinadas ao princípio do respeito e espírito de colaboração, estará, por certo, dentro do melhor sentimento profissional que aqui pretendi evidenciar e ofereço à meditação de todas as pessoas de consciência recta e intenção pura.



ALEMANHA

Aumento da velocidade comercial dos comboios alemães

A partir do Verão do ano corrente, a velocidade máxima do novo comboio «Ouro do Reno» será aumentada para 160 km/h, na linha internacional do Reno.

O Caminho de Ferro Federal Alemão (D. B.) espera poder aumentar também a velocidade dos comboios em outros percursos longos, mas isso dependerá menos da potência das locomotivas e automotoras do que de outros factores técnicos, determinados em marchas de ensaio a 180 km/h, no comportamento das carruagens em movimento, no desgaste das rodas e dos carris, na duração dos tempos de frenagem, na pressão do ar nos túneis e inscrição nas curvas, etc., etc.

Travessas de betão

Até ao fim de 1961, encontravam-se colocados 15 milhões de travessas de betão nas linhas do Caminho de Ferro Federal. Constrói-se agora cerca de milhão e meio delas, por ano. As travessas de betão são utilizadas quase exclusivamente nas linhas de grande circulação.

Novo processo de construção de passagens sob a via férrea

O Caminho de Ferro Federal Alemão começou recentemente a aplicar novo método de construção de uma estrada sob uma linha de caminho de ferro, de circulação muito intensa.

A obra em betão é pré-fabricada ao lado do talude do caminho de ferro, depois ripada sob a via em duas partes, de duzentas toneladas cada; são precisos doze minutos para pôr cada metade no seu lugar, à velocidade de 12 cm. por segundo.

Depois das duas metades de ponte estarem ligadas, dispõe-se de uma passagem sob a via, de 25 metros de comprimento, 4 metros de largura e 4 metros de altura.

Melhoramento do tráfego internacional das mercadorias; aceleração e simplificação das operações de alfândega

Nos seus esforços tendentes a melhorar o tráfego internacional de mercadorias, o Caminho de Ferro Federal Alemão alcançou novos sucessos.

Chamado a participar na elaboração de uma nova lei sobre as alfândegas da República federal, em aplicação desde os princípios do corrente ano, obteve a simplificação e aceleração das operações alfandegárias.

Os serviços ferroviários encarregam-se, de futuro, da preparação do trabalho da alfândega, facilitando, assim, o dos funcionários alfandegários, que poupam tempo. Por esse facto, o tempo de paragem das mercadorias em trânsito, principalmente das destinadas à Áustria e Suíça, foi sensivelmente reduzido.

FRANÇA

Actividade da frota da S. N. C. F. da travessia da Mancha, em 1961

Oito navios da S. N. C. F. asseguram, em colaboração com os dos Caminhos de Ferro britânicos, as relações marítimas através da Mancha, em ligação com os serviços ferroviários.

Esta frota transportou, durante o ano de 1961, 2 654 573 passageiros, 245 476 automóveis e 449 594 toneladas de mercadorias.

Estes números apresentam um aumento sensível sobre os de 1960, que foram de 2 527 810 passageiros, 199 059 automóveis e 387 253 toneladas de mercadorias.

Actividade da S. N. C. F. durante o ano de 1961 e seu rendimento

Segundo as primeiras avaliações, a S. N. C. F. transportou, em 1961, 230 milhões de toneladas de mercadoria (227 em 1960), o que representa um tráfego de 58,7 biliões de toneladas-km, ou seja um aumento de 3,2 % em relação a 1960.

O número de passageiros está em ligeiro aumento: 572 milhões (contra 570 em 1960), dos quais 319 milhões para os arredores de Paris (contra 318 em 1960). Avaliado em passageiros-km., o tráfego aumentou em 4,4 %: 33,4 biliões de passageiros-km., contra 32 em 1960.

O total de passageiros-km. e de toneladas-km. foi de 92,1 biliões (3,6 % a mais do que em 1960).

A produtividade da S. N. C. F. continua a aumentar. Os efectivos de pessoal passaram de 354 200 em 1960, para 349 600. O parque de engenhos motores (a vapor, eléctricos e diesel) diminuiu: 7 440 contra 7 590 em 1960, bem como o consumo de carvão (— 11 %), ao mesmo tempo que a energia eléctrica aumentou 6,4 %. O consumo de energia (medida em

equivalência — carvão) foi de 5,62 milhões de toneladas, contra 5,88 milhões em 1960, ou seja menos 4,4 % apesar do aumento de tráfego.

Aumento da velocidade dos comboios com a terminação da electrificação da linha Paris-Marselha

A partir de 27 de Maio próximo a velocidade atingida pelo «Mistral» no trajecto Paris-Marselha será de 120 quilómetros à hora em vez de 115, como habitualmente.

Velocidades aceleradas, comboios mais numerosos, horários mais cómodos, serão os melhoramentos introduzidos pela S. N. C. F. por ocasião da electrificação integral da linha Paris-Marselha, que será completada no decorrer do Verão do ano corrente. O «Mistral» ganhará 23 minutos entre Lião e Marselha e manterá este avanço até Nice. Os comboios n.os 54 de Marselha a Paris e 52, de Nice a Paris, chegarão, respectivamente, vinte e cinquenta minutos mais cedo.

No sentido Paris-Provença um novo comboio, o n.º 25, circulará todo o ano entre Paris e Marselha e será prolongado no Verão até Nice (Paris 7,45, Marselha 16,10, Nice 20,4).

O «Mistral» conservará o seu horário actual entre Paris (partida às 13,10), Dijon e Lião, mas será acelerado no final do percurso. Efectuará os trajectos Paris-Marselha, à média horária de 120 quilómetros e Paris-Nice a perto de 106 quilómetros.

HOLANDA

Aumento da segurança nas passagens de nível

Os caminhos de ferro holandeses começaram recentemente a executar um programa decenal prevendo o aumento da segurança em quase todas as passagens de nível da Holanda.

Durante este período serão instalados, com efeito, sinais ópticos em 450 passagens de nível.

O Governo toma a seu cargo cerca de 70 % das despesas de instalação, enquanto que os Caminhos de ferro holandeses se encarregam do resto, bem como do custo da energia eléctrica, despesas de conservação e de eventual renovação.

Nos últimos quinze anos, só 137 passagens de nível foram apetrechadas com condições de segurança particulares. A circulação por estrada aumentou consideràvelmente e foi por isso necessário acelerar o programa de transformação.

Em 1 de Janeiro do corrente ano, estavam em serviço 301 instalações de sinais ópticos.

INGLATERRA

A electrónica ao serviço da sinalização

A primeira engrenagem electrónica do mundo acaba de ser construída em Henley-on-Thames, estação da região Oeste.

É utilizada para todas as operações ordinárias: comando de sinais e agulhas, afastamento dos comboios, etc..

O aparelho permitirá reduzir as despesas de conservação e de troca de peças. Ocupando menos espaço que uma instalação ordinária, pode ser alojado numa pequena construção.

Aparelho de televisão para anúncios na estação de Paddington

A Região Oeste dos Caminhos de ferro britânicos instalou, no grande vestíbulo da estação de Paddington, um aparelho de televisão de 685 mm. para informar os passageiros sobre a circulação dos comboios. Um tele-impressor ligado a este aparelho transmitirá, ulteriormente, o anúncio simultâneo das mesmas informações nas estações mais importantes dos arredores, como Ealing, Broadway, Slough, Maidenhead, Reading, Didcot, Oxford e Newbury.

ITÁLIA

Comunicações marítimas entre a Itália e a Sardenha

Dois barcos iguais, o «Tyrsus» e o «Hermaea» fazem agora, regularmente, a travessia entre Civitavecchia e Golfo Aranci. Destinam-se ao transporte de passageiros, automóveis e mercadorias (sobretudo géneros frescos), carregadas em vagões ou camiões.

Os dois navios fazem cada um duas travessias diárias nos dois sentidos. A distância de 115 milhas é coberta em oito horas. Este serviço deve facilitar o escoamento dos produtos agrícolas da Sardenha, que serão de futuro transportados para os centros de consumo tão ràpidamente como os dos outros países.

A estação central de Milão possui um cinema

Um local situado perto da entrada do vestíbulo das bilheteiras da estação central de Milão, acaba de ser adaptado a cinema.

Tem 296 lugares sentados. Possui ar condicionado. São projectados filmes de 35 e 16 mm. num écran normal que pode ser ampliado para cinemascope. Dois relógios luminosos lembram a hora ao público. Os programas compreendem curtas metragens, desenhos animados, actualidades, documentários desportivos e variedades. A duração de cada espectáculo é de 1h.15. O programa funciona continuamente, das 10.00 h. à meia-noite.

SUÍÇA

Comboios de mercadorias dotados de aparelhos de rádio

Desde 1 de Março do ano corrente começaram a ser feitos ensaios em grande escala, na linha Saint Gothard, onde certos comboios de mercadorias serão dotados de aparelhos emissores de rádio e receptores. Estes aparelhos, que são portáteis, serão utilizados, ficando um em poder do maquinista, outro de um agente do comboio, para dar ordens de ensaio dos freios, anunciar a preparação do comboio para a partida, transmitir ordens de manobra e, de uma maneira geral, facilitar o contacto entre o pessoal da locomotiva e os agentes do comboio, em caso de eventuais irregularidades.

DELEGAÇÃO Turística dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferroviários estrangeiros em Portugal

Recebemos, no passado mês de Julho, um grupo de colegas franceses do Secretariado Geral, que viajavam acompanhados por Monsieur Lalance.

O novo programa de visitas agradou plenamente a todos os participantes, permitindo-lhes uma interessante digressão por importantes centros turísticos portugueses.

A estadia no nosso país culminou com a assistência a uma exibição folclórica, em Salvaterra de Magos. Os cadenciados movimentos dos campinos nos seus trajes garridos, as harmoniosas marcações, o ambiente alegre e festivo cativaram grandemente os excursionistas nesta manifestação do rico folclore português.

Excursão à Beira Alta

A 28 e 29 do passado mês de Julho realizou-se a anunciada excursão à Beira Alta.

Viseu, primeira paragem do trajecto em autocarro, ofereceu aos excursionistas alguns agradáveis momentos e a apreciação de interesses locais como sejam a Sé — onde avultam o belo claustro da Renascença e abóbada dos nós — e o Museu Grão Vasco, valioso pelas obras-primas de pintura que encerra.

Ao longo das belas terras da Beira Alta, seguiu-se para Gouveia, a típica vila de montanha que é, ao mesmo tempo, um centro industrial.

Aqui ficou instalado o grupo para, no dia seguinte, prosseguir através da Serra da Estrela.

A subida aos nossos históricos Montes Herminios, patenteando um surpreendente e majestoso espectáculo da Natureza, foi um dos momentos mais agradáveis do passeio.

Algumas paragens se impuseram no caminho para as Penhas Douradas: na «cabeça do Velho» para fotografias; na nascente do Mondeguinho para mitigar seguras e no Vale das águas para contemplar em êxtase o deslumbrante panorama.

Depois do almoço, servido ao ar livre nas Penhas Douradas, graças à amável colaboração do Gouveia Hotel, fez-se o seguimento pela estrada de Manteigas à Guarda, que percorre um dos trechos mais pitorescos da Serra.

Aqui terminou mais uma excursão dedicada à linda e variada terra portuguesa.

Excursão a Paris

Mais uma vez os ferroviários portugueses visitaram Paris, centro fulgurante da civilização europeia e cidade dos mil atractivos.

A chegada à urbe parisiense teve lugar na noite de 13 de Julho, véspera da festa nacional francesa. Pelas ruas já se viam as tradicionais danças, antecipação das festividades que marcam essa histórica data.

Na manhã seguinte, puderam os excursionistas assistir à parada militar, início oficial das manifestações do «14 Juillet».. O colorido e espectacular desfile ao longo dos Champs Élysées impressionou sobretudo pelo poderoso potencial bélico, uma verdadeira revelação da extraordinária evolução do armamento moderno.

Nessa mesma tarde foi feita a visita de Paris Moderno, cabendo no dia seguinte a vez do Paris Histórico. Assim começou um desbobinar de belezas e preciosidades que se iria prolongar até ao final da estadia.

É difícil fixar os melhores momentos da excursão. Apontamos, no entanto, alguns que nos parece figurarem entre as mais agradáveis recordações da viagem.

O jantar no alegre restaurante de Montmarte «Le Consulat» em que todos os participantes viveram horas de alegre convívio numa verdadeira soirée «montmartroise».

A sessão no cinerama que proporcionou uma grata surpresa. O filme levava o espectador a participar num cruzeiro de cadetes noruegueses ao Mar das Antilhas. Primeira escala: a Ilha da Madeira! Durante uns 20 minutos os ferroviários portugueses viram ser apreciado esse belo rincão português, a paradisíaca Madeira, os seus costumes, suas danças e falares.

Outra recordação inesquecível: a visita ao aero-

Excursão a Paris — O grupo fotografado em Versalhes

porto de Orly, condigno fecho do programa, que permitiu aos excursionistas apreciarem as grandes transformações e aperfeiçoamentos deste vasto aeroporto, actualmente o mais moderno da Europa.

A instalação foi mais uma vez feita no «Foyer des Lycéennes» que oferece condições verdadeiramente excepcionais para estas viagens de carácter económico.

Como nos anos anteriores, a recepção do grupo em Paris esteve a cargo de Madame Louis Foursaud, uma das dirigentes da Association Nationale d'Accueil et de Tourisme Culturels, que, de há muito, nos vem prestando valiosa colaboração.

Pelo agrado com que esta excursão foi mais uma vez realizada, cremos que a tradição de uma viagem a Paris de ferroviários portugueses será continuada nos próximos anos.

Viagem internacional à Grécia em 1963

Acabamos de receber a documentação respeitante a uma viagem internacional ferroviária à Grécia, no próximo ano.

Do cativante programa, criteriosamente elaborado para uma perfeita visão da Grécia, destacamos as visitas a Patras, Corfou, Atenas e Rhodos.

Qualquer informe sobre as condições de participação nesta viagem pode ser pedido a esta Delegação Turística.

Praias de Portugal

Desde o Algarve ao Minho é Portugal
Um formoso jardim à beira-mar;
Onde há praias bonitas, de encantar,
Bordadas com areias de cristal.

— Praias que são florido roseiral
Que as oceânicas ninfas vêm beijar,
Em cânticos de Sol e de luar,
Num sonho de noivado virginal.

— Praias de Portugal — Céu de beleza,
Conjunto de formosas aguarelas
Pintadas pela mão da Natureza.

— Praias de Portugal — belos padrões,
Mostrais ao Mundo inteiro, em lindas telas,
Os encantos da pátria de Camões!

CASTRO REIS

PESSOAL

PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os de 4.ª classe, Grupo B, das Oficinas de Tracção, António Gonçalves, António Maria L. Graça, Joaquim Monteiro, Joaquim Gonçalves Curado, Joaquim Duarte, Joaquim Mendes, Manuel Simão Nogueira, Manuel Rosa Marques, José Gonçalves, Alexandre Azedo, Gabriel Marques, Leonel Pocinho, Joaquim Baptista Lima, José Lopes Pereira, João dos Santos Fradinho, Manuel Diogo, Manuel Marques Rabaça, Liberto Valente da Silva, Agostinho Dias Dinis, Joaquim Esteves Nunes, Manuel Gameiro Lopes, Francisco António Barbosa, José Artur S. Cardoso, Augusto Gertrudes Guerreiro, José Augusto A. Fernandes, Matias Alves, Manuel Rei, Lúcio da Graça Correia, Manuel Marques Rocha, Joaquim Manuel Condeço, Francisco G. Galo Louro, Domingos F. S. Oliveira, Victor Conceição Fernandes, Ludgero Felício Luiz, Joaquim António M. Pola, Manuel Tavares de Matos, José Martinho Coelho, Armindo Rodrigues da Silva, Américo Duque, Mário da Silva, Joaquim Varela Bechirra, Eliseu António O. Dias, Serafim Cristóvam Jesus, José Marques Daniel, António José S. S. Braga, Luiz Vieira Cardoso, José Fernandes Morgado, Manuel Roberto A. Silva, José Narciso J. Gonçalves, Joaquim António Palmelão, José Cabelo Pimentel, Carlos Manuel J. Migas, João Bonacho Miranda, Manuel Cabrita Caetano, José Augusto da Silva, Francisco João da Silva, Raul Azevedo, Luiz Augusto do Amaral, Manuel Peixoto, Abílio Ermitão, Adelino da Silva, Emídio Sirgado, João Alves, António Vieira, António da Costa Moço, Joaquim Rafael da Silva, Manuel Jorge R. Neves, António Fernandes, João Nunes Bernardino, António Jerónimo, Cristóvam Correia Cardoso, António Mota Forte, António Joaquim, Isaías Madeira Mendes, Humberto Rosa Gerardo, Manuel Alves de Oliveira, Júlio Fernandes, Joaquim Dias, Armando Esteves Rodrigues, Manuel Maria Samouco, Júlio Lôpes Carvalheiro e António Rocha Pereira.

A Operários de 4.ª classe do Grupo B — os Operários eventuais e Serventes das Oficinas de Tracção, Hermínio S. Domingos, Orlando dos Santos Canhoto, António Marques Simões, Álvaro da Silva Coelho, Joaquim de Oliveira Santa, Carlos Alberto N. Matos, Salvador Bernardo M. Ponte, Diamantino Pascoal, João Fialho Coentro, António Raposo L. Grilo, Mário Franco da Costa, António Dores Sobreira, Noé Pereira Mendes Pires, José Simões dos Reis, Bento Justino Morgado, José da Graça Correia, Mário Sousa Costa, Afonso Moreira S. Moura, Américo Gaspar dos Reis, Luiz de Sousa Soares, Álvaro Ferreira Pinto, Arlindo Cardoso, José de Jesus Maia, Jorge Marques M. Grilo, António Dias dos Santos, Carlos Gonçalves Tomaz, António Rama Barriga, Hermínio Rodrigues, Raul Maria F. Bagina, Casimiro Marques T. Pires, José Pereira A. Canito, António da Silva Felgueiras, Francisco Diogo S. Moedas, Manuel José C. Viana, José Pinto Vigo, Manuel Lemos Girão, António de Freitas, Aníbal Ferreira Lázaro, Abílio Augusto F. Nunes, Fernando Lopes Pépio, Jacinto da Silva Tavares, Inácio Baptista Triguinho, Amândio Santos Sebastião, António Rosa S. Patinho, Abílio da Cunha Mendes, Mamede Rosa da Silva, Eduardo Santos Andrade, Manuel Duque Dias, Marcelino Antunes Gavado, Carlos Neves Gonçalves, Francisco da Silva Reis, José Leite Vieira, Fernando Carvalho Abrantes, António Pires Jorge, Luiz da Silva Grilo, Eduardo Duarte Cruz, António Ramos Tarrafa, José Lopes, José Serras, Manuel Simões, Francisco António Batalha, Raimundo Rodrigues Narciso, Manuel Eugénio L. Grilo, José Gonçalves Costa, António Lucas Dias Amaro, João da Costa Vilaça, António de Matos Martinho, António Baptista Carvalho, António Espadinha Dias, Abílio Martins, Celso Alves Ferreira, Raul Heitor M. Claro, António Francisco Conceição, Álvaro Gil Barbado, António Pereira Vilas Boas, Fernando Ribeiro Roque, António de Sousa, Manuel Duarte de Oliveira, Manuel Gameiro, Artur Ferreira, António de Oliveira Dias, Adelino Lisboa, Júlio da Cunha Dias, Adelino Rodrigues Alexandre e Joaquim Marques dos Santos.

A Inspectores de Receitas de 2.ª classe — os Verificadores de Receitas, Álvaro Pereira da Rosa e José Ferreira Lopes.

A Verificadores de Receitas — os Factores de 1.ª classe, José Baptista, Leandro da Cruz, David Ferreira Pinto Júnior, Joaquim Marques, Luís Gregório Velez, José Gomes Simões Torres e Francisco Mariano das Neves.

A Chefes de estação de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Francisco Moita, Joaquim Duarte Esmerado, José Nunes Cardoso, Frederico Gonçalves da Silveira, Teodósio Mendes, João Marques, Arnaldo Augusto Pereira e Antonino Alves de Carvalho.

A Chefes de estação de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Joaquim Gomes de Sousa, António Gomes Botão, Luís Artur Rodrigues, António Jacob Urbano, Orlando Henriques de Almeida, João Baptista Meira, Joaquim Fernandes Maçaroco, Manuel Cadete Quinas, António Luís Andrade, Jacinto Alves Raposo, António Vicente e Carmindo Pinto Botelho.

A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, Eduardo Pires Rito, Júlio Fernandes

da Cruz, José Miranda Figueiredo, Raul Cunha, Mário Dias da Silva, José Casimiro, António Amaral, Armindo Rodrigues Samouco, José Maria da Fonseca, Francisco Vicente da Silva, Octávio Pinto Rechena, Pedro Romero Vila, José Figueiras, Manuel Gonçalves Soares, Gonçalo Correia, Luís Ferreira, Júnior, Carlos Martins, Manuel José de Carvalho, José Joaquim Silvestre, Álvaro Rodrigues Soares e Joaquim Dias Leitão.

A Factores de 1.ª classe — os de 2.ª classe: Mário de Oliveira Paquim, Herculano José dos Santos, Dinis Bolacho Maçaroco, Hilário Gomes Rodrigues, Armando Rebola Veloso, Joaquim Pimentel Ferraz, João Ferro Alves, Agostinho Roque dos Santos, José da Silva Leitão, Ernesto das Dores Mareco, João Lopes, José Pires Miguel, Fernando da Silva, Luís da Graça, Hermínio Jerónimo Pereira, Adriano Fernando da Silva, Ildefonso Duarte, Bernardino do Rosário, João da Conceição Galacho, António Dias e José Mateus Ferreira.

A Factores de 2.ª classe — os de 3.ª classe: José Mendes da Conceição, Francisco Velez Velhinho de Moura, Raul de Matos Cordeiro, Manuel Ermelindo Rodrigues, Abílio da Graça Mendes, António da Silva Pereira, Luís Dias Batoque, António Marques Rainho, Feliciano da Silva Zorro, António Valentim Faria, João Antunes Louro, Vicente Martins Neto Vidigal, Acácio Cabrita Godinho, Joaquim Barbosa Alves e José Júlio da Silva Cruz.

A Fiéis de cais — os conferentes de 1.ª classe: Joaquim Coelho Cabanita, Francisco de Oliveira Lima e Joaquim Soares de Oliveira.

A Conferentes de 1.ª classe — os de 2.ª classe: António Alves Pereira, Mário Rebelo, Joaquim Teixeira Cerejo, Daniel Soares e António Gonçalves da Silva.

A Conferentes de 2.ª classe — os Agulheiros, Serventes e Guarda-freios: Sebastião Pedro, Pedro Salvador Coutinho de Oliveira, José Baleiras, João Folgado, Torcato Carlos de Magalhães, Manuel Ataíde Vicente, António da Costa Simões, António Pereira Valente, José Gomes de Oliveira, António Pinto, José Mendes Sousa, Eurico Fernandes Frade e António Lourenço Gomes.

A Bilheteiras principais — as de 1.ª classe: Maria Ana Ferreira e Luélia Lucas Gameiro.

A Bilheteiras de 1.ª classe — as de 2.ª classe: Idalina de Matos e Maria Mesilha Martins Galego da Silva.

A Condutores de 1.ª classe — os de 2.ª classe: Augusto Pereira dos Santos, Joaquim António, Manuel António Jaca Júnior, José Gonçalves, Guilherme Semedo, João Pereira Marques e Francisco Manuel Raquel.

A Condutores de 2.ª classe — os Guarda-freios, de 1.ª classe: António Pereira, Custódio Ramos Alves, José de Sousa, António Teixeira Pereira, Raul Pires, Joaquim da Costa Pardal, Joaquim Lopes Esteves, Firmino Gomes de Araújo, Américo de Sousa Freitas e Dionísio de Sousa Pinheiro.

A Guarda-freios de 1.ª classe — os de 2.ª classe: Domingos Alves Ferreira, Manuel Ferreira da Silva Ramos, Francisco Pereira, José Gonçalves, Silvino Gomes, José da Silva Henriques, Ernesto Abrantes, Alfredo Marques de Lemos, Manuel Francisco Piteira e Victorino Fernandes Otero.

A Guarda-freios de 2.ª classe — os Conferentes e Serventes: Augusto José Moreira, Francisco dos Santos Patrício, Eduardo da Silva Esteves, José Maria Gonçalves, Manuel Pereira, Manuel Belchior, Agostinho Maria Castanheiro, José Pereira Lopes e Firmino de Sousa Duarte.

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe — os de 2.ª classe: José Maria Tomé e José Valentim de Paula.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os de 3.ª classe: António Alberto Garcia, Zeferino Augusto de Barros Archer, Alfredo Augusto Figueiredo Marques dos Santos e Plácido da Mota.

A Revisores de bilhetes de 3.ª classe — os Guarda-freios, Conferentes e Serventes: Júlio Gomes Maduro Júnior, Joaquim Manuel Fino Pires Maduro, Fernando Henriques Marques, José Machado Ribeiro, António Maria Soares Cardoso, António Branco, Francisco Bernardo, Rogério Augusto Pão Mole, Manuel Garrido Veloso, António Fatela Baltazar, Guilherme Faria Marques, Joaquim Vieira Maia, Manuel da Silva Freire, António Félix Peralta, Germano de Matos, Luís Fernando Gonçalves Ribeiro, Augusto Feliciano da Silva, José Raposo Vilhena, Manuel Pereira da Mota, Manuel Rodrigues Constantino, Manuel Joaquim, António Martinho Moreira, António Alexandre, Adérito das Neves Pardal, José Maria Rainho, Manuel António Martins, João Tomaz Caldoneiro, José Dias Lopes, Simão Eduardo, Joaquim de Matos Mariquitos, Aníbal José Valério, José Pimentel Ferrás, Magno Martinho de Figueiredo, António de Sales Filipe, Manuel Pereira Marques, Joaquim Fernando Teodoro da Fonseca, Domingos Pires Jorge, Adriano Silvério Vermelho, Francisco Custódio Fernandes, João Monteiro da Silva, José Belarmino dos Mártires Costa, Joaquim Oliveira Faria, José Ribeiro, Ilídio Lopes de Oliveira, Joaquim António Trindade de Madureira, António de Jesus Pinto, Júlio Ferreira Ramos, João Gaspar Pedro e José Maria Corexo.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os de 2.ª classe: Valentim de Oliveira e António Moreira.

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe: António Agostinho, Joaquim Ferreira, Jaime Luzio e Manuel da Graça.

A Agulheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe: Afonso da Silva Carvalho e Manuel Mestre dos Santos.

A Porteiros de estação — os Serventes de 1.ª classe: Adelino de Azevedo Vilas Boas, Abílio Miranda Carvalheira, Isaac de Oliveira e Francisco Vieira do Couto.

A Electricistas de Telecomunicações de 3.ª classe — o Guarda-fios de 2.ª classe: Joaquim Andrade Nave e o Operário eventual, Álvaro Maria Loução.

A Operário de 1.ª classe do Grupo B — o Operário de 2.ª classe do Grupo B de Telecomunicações, António Marques de Aquino.

A Operário de 2.ª classe do Grupo B — o Operário de 3.ª classe do Grupo B de Telecomunicações: Mário Matos.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os Operários de 4.ª classe do Grupo B de Telecomunições: Camilo Augusto Fernandes, Manuel Duarte Frazão, Martiniano Almas Figueiredo, Manuel Pires Branquinho, João Tiago da Graça Martins, José Lucas Baptista Sebastião, Alexandre da Silva e José Sequeira da Cunha Casado.

A Operários de 4.ª classe do Grupo B de Telecomunicações — os Operários eventuais e Serventes de 2.ª e 3.ª classes: José de Sousa Farias, António Pinto de Faria, José Ferreira Gonçalves, Joaquim Vaz Afonso e Virgílio Vaz Serra Feliciano.

A Factores de 3.ª classe — os Praticantes de factor: Fernando Margato, Gilberto Ferreira Leal, Mário José Ferreira Machado, Mário Salgueiro Grácio, João Manuel Raimundo, Manuel Guedes Luís, Plácido Augusto de Carvalho, António da Silva Antunes, António Manuel Amaro Cochilha, Amadeu Ferreira Alves, António Alberto Arzileiro de Carvalho, José da Ponte Claro, Pedro Alberto Custódio, João Armando Barros Lagarto, Raul de Matos Alves Latada, Diogo Duarte Moreno, José Lopes da Silva, Carlos António de Oliveira Castro, João da Silva Matos da Cunha, Afonso dos Prazeres Soares Bartolomeu, Martinho Joaquim Lamego, José Ricardo Setúbal, Carlos Augusto Pinheiro Travassos, Leonel Alves Branco, Manuel António Xarepe Bicho, Agostinho Pereira da Cunha Martins, Mário Fortunato Costa, Manuel Lopes Rosa, Joaquim da Ascenção Marques, Rafael Montalvo Ribeiro, Francisco Maria Martins, Francisco Armando Cordeiro Barradas, Ramiro de Sousa Costa, Aires Lopes, Ezequiel Santana Cadete, António Gonçalves Rodrigues, Artur Pereira de Sousa, Manuel Vicente Barradas Pereira, Manuel Augusto de Campos Gomes Cavaleiro, Fernando Alberto Ramos, Vitor Manuel Boim Ribeiro, Graciano José Carola, Manuel Mendes Lourenço, Joaquim Manuel Coelho Amaral, Manuel Alberto Alves Fernandes, Carlos dos Anjos Oliveira, José Maria Chambel Esteves, Manuel de Brito Monteiro, José Feliciano Regouga, Américo Ferreira, António Nunes Costa, José Carrilho Raposo, José Tibúrcio Arcângelo, Francisco de Matos, Vitor de Almeida da Silva Carvalho, Joaquim Rocha da Silva, Albano Bastos Cardoso, Manuel Sá Tinoco de Carvalho, Raul Crespo Mota, António Manuel Rito, Adriano Pereira Bíqueira, Armando da Silva Simão, Valdemar Duarte Cipriano, Francisco dos Santos Dias, Eduardo Almeida da Graça, Joaquim Eduardo Castro da Mota, Aurélio Alves Lopes Caetano, António Lúcio de Matos, Francisco Inácio Capela Grilo, José Mendes Matos, Rogério Augusto Guimarães Lages, Manuel dos Santos Alves, Rogério Engrácio Lajinha, José das Dores Joaquim, Francisco Boavida de Deus, António Flamino Cinco Reis, Matias de Alegria Branja, António da Costa Fernandes, António Taveira Claudino, Júlio de Sá Vitorino, Eduardo Alcino Soares, Camilo Taveira Correia, Edmundo Rodrigues de Jesus, Abílio de Oliveira Branco, Manuel Poupino Sousa, António João Sadio Catita, José Rato Serra, Avelino Ferreira da Silva, Manuel da Costa Cardoso, José Monteiro Redondo, José Rodrigues Miranda, Abílio José Rodrigues, Nuno Alves Pereira, António Joaquim Cabaça de Carvalho, Albino Carmona Corga, António da Costa Claudio, Joaquim Pinto Soares Monteiro, João Abrunheiro Gaspar Monteiro, José António Galhofas Carvoeiro, Luís de Matos Oliveira, Aurélio Martins Pontes, Manuel Marques Catarré, Francisco Caldeira Belo Basso, Manuel Alves Monteiro, Virgílio Cândido da Cruz, António Maria Jorge, José Nunes, Zacarias Raimundo Ventura, Francisco Augusto Branco, Fernando Veríssimo Ferreira, Américo Joaquim Faiais, Joaquim Oliveira Dias, Manuel das Neves Martinho, Carlos Pereira Marques Moura, Dimas Lopes dos Santos Canteiro, Francisco Pires Nascimento, Raul Neves Branco, Carlos Belo Tomé, Joaquim Boavida Salvado, Daniel Alves da Preta, José Monteiro Gomes, Amadeu de Carvalho da Cunha Coutinho, Joaquim Adoindo da Conceição Barracas, António da Silva Ladeiro, António de Matos Lourenço, João Gomes Simões, João de Matos Marques, Augusto de Matos Bento, António Peralta, António Maria Rodrigues, Custódio Fernandes Dias, Jaime Lopes Pires, Manuel Veiga, Artur Potoleia, António Joaquim Caleiro Saisinha, Horácio Simões, Fernando de Sousa Pereira Peiriça, Amândio José Afonso Martins, Joaquim de Matos Rodrigues, Darvim de Jesus Garcia, Emídio de Jesus Veiga, António Fernandes Monteiro da Silva, António Roberto de Matos, Alexandre das Dores Sobreira, António Grilo Marques, José António Pires, Manuel Lopes, António Marques João, João da Costa Nunes, Avelino Gomes Cardoso, Joaquim Jorge de Sousa Pedro, João Marques Gueifão Belo, Alcino de Jesus da Silva, António Marques Pereira, José Augusto Sarzedas Miranda, João António Martins Guedelha, José da Silva Sequeira, Aurélio Gaspar, Hipólito da Rosa Farias, Jaime Pinto Simões, Manuel João Maia Gaspar, Tristão Ferreira, Manuel Gonçalves, José Barbosa, Francisco Vieira Fernandes, Francisco Garcia Bento, António André Pinto de Oliveira, Armando Gomes Broega, Manuel Marques Pio, António Guerreiro Correia, José Figueira Branco, António Pires Branco, António Moreira Pinto e Vasco Abreu dos Santos.

A Serventes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Joaquim António, Ilídio de Alcobia, Benedito Gomes da Costa e Silva, Francisco Libânio Gonçalves, Joaquim de Sousa Vieira, Diamantino Gonçalves Belo, António Tavares de Oliveira, José Ferreira, Manuel da Silva Rodrigues, Manuel Adão Figueira Agra, António Joaquim Gonçalves Ribeiro, Francisco dos Anjos Monteiro, João Ribeiro da Silva Miranda, Serafim Parente Magalhães, Joaquim Bento Aguiar de Almeida, José Carvalho Rodrigues Coelho, José Pires de Sousa, Joaquim dos Santos Ferreira, Domingos Leal Lourenço, Jorge Vicente Ferreira, António do Espírito Santo Tavares, Diamantino Boavida Afonso, Álvaro Cordeiro Abreu da Costa, Horácio da Conceição Martins Costa, Libertário António Rito, José Lopes de Carvalho, Manuel da Costa Farinha, Arménio José Tobias, Francisco Couto dos Santos, Manuel Lourenço Nogueira Fernandes, António Simão, Armando Luís Faustino, José António Baptista Coelho,

Américo Nunes Nogueira, João Ferreira Valada, João Carmona Ribeiro, Manuel da Cunha Teixeira de Matos, José Domingues de Oliveira, Manuel de Sousa Pinto de Barros, Manuel de Sousa Teixeira, Fernando dos Santos Azevedo, José Ribeiro, Ricardo Pinto Soares, Nascimento Gregório, José Lopes Bispo, Joaquim de Pina Cabral, Jerónimo Pinto Moçães, Alberto Roque, Ângelo Gois Ferreira, José Carvalho da Silva, Luís Gonzaga Silva Miranda, Manuel Maria Rodrigues, José Adelino Ferreira, Henrique Martins Mealha, Luciano Augusto Pego, Joaquim de Araújo, João Ribeiro, Joaquim de Sousa Mendes, Manuel Correia Pinto, Mário da Encarnação Pereira, Manuel Rainho da Cruz, Joaquim Ferreira Vieira, António Maria Cabaça Baptista, João Gomes Ferreira Júnior, Francisco Fernandes Vinagre, Manuel Gonçalves de Araújo, Heliodoro Joaquim Coelho, Mário Idanho Pires, João António Samora, David dos Santos Agulha, José da Silva Ribeiro, José da Paz Segurado, José Vieira Coelho, António Violante Vieira, Alexandre Paulo, António de Oliveira Coutinho, José de Freitas, António Martins Cação, José Ramos Alfaiate, Tomé dos Santos Grilo do Cabo, Américo Mendes Ribeiro, José Lopes Duarte de Carvalho, Elias dos Reis Paulino, José Ribeiro Monteiro, Francisco Capão Trindade, Manuel Rodrigues Gomes, Arnaldo Oliveira Miranda Meneses, António Almeida Júnior, António Cláudio Cabrita, Lino de Oliveira Gomes, Agostinho Mota Pinto, Joaquim dos Reis Baptista Catita, Manuel Palma Gomes, José Nogueira, Manuel Martins dos Ramos, Florêncio Coelho Cigano, Eugénio Gomes Pereira, José das Dores Neves, Armando Bento Condeixa, José Freitas Brás, Francisco António, José Geraldo Vaz, Paulo Dias dos Reis, José Pereira Gomes, José Neves Lourenço, Manuel Tomé Dias, Máximo Pinto Monteiro, Leonídio Ferreira Ramos, Jorge Possantes Monteiro, José Miranda Ventura, Apolinário Dias Filipe Catarino, Mário de Matos Heitor, João Gil Baltasar, António Morgado Vicente, Alberto Ferreira de Sousa, José Augusto Fernandes Gandarez, Manuel Abreu da Costa Júnior, Joaquim da Costa Gonçalves, Ricardo Maria de Oliveira, Manuel Tapadas Félix, Eduardo Ferreira, António Miguel Antunes, Augusto Marques, Mário Saraiva de Carvalho, José Duarte Grácio, Bento Ribeiro Soares, José Maria de Carvalho, Manuel Carneiro Ruivo Gonçalves, Júlio da Silva Faria, José Vitorino, João Lourenço Lopes Vasco, Augusto José Palmeiro, António Delgado Testas, Joaquim Gonçalves Mesquita, Elviro José da Conceiçoo Trindade, António Augusto Mendo Macias, António de Azevedo Franco, Sebastião Calqueiro de Sousa, António Moita Mariano, José Joaquim Alves, João de Azevedo Pereira de Castro, César Pereira, Isidro dos Santos Cravo, José Amilcar das Dores Vicente, José Lopes Pinheiro, Arlindo Fernandes da Conceição, Laurindo da Silva Geraldo, António Vilhena Faustino, Lutário Ribeiro, José Correia Neto, Alberto da Silva Ferreira, Teodoro de Sousa Baião, Joaquim Dias Branco, Joaquim Taveira Vilela, Agostinho Jorge Rodrigues, Manuel Mendes dos Santos, António de Jesus, João Gonçalves da Costa, Joaquim Amaral, Abílio Ribeiro, Custódio Joaquim Belo Chora Lavado, Manuel Luís Paulino, Manuel Augusto Valente, Joaquim Barbosa Simões, Agostinho Lopes Chambel, Flávio Simões Basílio, Dionísio de Figueiredo, José Pais Martinho, José Rodrigues Neves, José Luís, João dos Santos Dias, Dionísio Escudeiro, Joaquim Gralha Fiens e José Ambrósio.

A Fogueiros de 2.ª classe — os Operários e Serventes, António Bartolomeu Romão, António Lopes Rodrigues, Manuel Augusto Campos, Manuel Gonçalves Ascenção, Luís António Boleto, António Martinho, António da Ponte Fernandes, Horácio Bento Soares, José Rolim Monteiro, Adão Albino Sousa Ferreira, José Gonçalves Casa Nova, António Matos Guerreiro, Joaquim Garrafa, Manuel Gomes da Costa, Ricardo da Silva Zorro, Natal Inácio Orvalho, Manuel Monteiro Andrade, Edmundo Cabrita Coelho, Mário Monteiro, Acácio Santos Fernandes, Francisco de Paiva, Manuel Mendonça da Ponte, Constantino Gonçalves Sol, Adelino António O. Ceriz, António Cândido Grenha, José Augusto Magalhães, Fernando Monteiro Peixoto, Amilcar Jacinto Albino, João Manuel Soares, Fernando António Guerreiro, Artur Cardoso Duarte, Adelino Teixeira, António Ambrósio Cordeiro, Florentino Anjos Serra Cabo, Francisco Mascimento Ramos Freixo, José Ferreira, António Rosa Borges, António Inácio Elias, Joaquim Caetano Alves, António Dias Lopes, Joaquim Guerreiro Durão Silva, João Maria Brito Joaquim, António José Coimbra Caixinha, Armando Gomes Nunes, Lourenço Pereira, José Lourenço Furtado, José dos Santos Mota Ferreira, Luís Amândio Conceição Galvão, Lino Ferreira de Castro, Artur Lopes Soares, José Inácio Santos Trejeira, Francisco Carmo Amoedo Caixeiro, Feliciano Maria de Matos, Leandro Nunes Gonçalves, Francelino Simões Bugalho, José Maria Marques, Alfredo de Sousa Soares, Manuel Braz N. Revez Dias, João Pires Cristina, Joaquim Fernandes, António A. Boteta Grilo, Henrique da Costa Soares, António Ferreira, Manuel da Silva, António Gomes Borrêgo, Domingos Larangeira Silva, Bernardino Ventura Gonçalves, Adelino dos Santos, Joaquim Ribeiro Monteiro, João da Silva Oliveira, Joaquim Pereira Correia, Raul Cruz Barroso Sousa, Hilário Viana Ferreira e Anibal de Sousa Afonso.

NA CAPA:

Posto de sinalização de Santa Apolónia