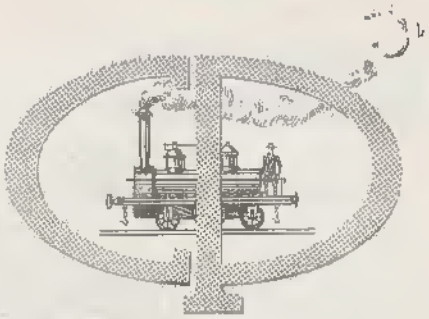
Boletim da C. P.

Número 452

Fevereiro de 1967

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 452 • FEVEREIRO 1967 • ANO XXXIX • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

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

Actualização do Parque Tractor

Em princípios de Janeiro pretérito desembarcou no entreposto de Alcântara, procedente de Liverpool, a primeira de uma série de 50 locomotivas diesel encomendadas pela C. P. à English Electric, de Londres.

Como oportunamente noticiámos, 10 dessas unidades, de grande linha (1400 CV), serão directamente fornecidas pelo mercado britânico; as restantes 40, de tipo igual, serão montadas no País, pela Sorefame.

A renovação de material tractor que tão importante aquisição vai permitir, generalizando mais a dieselização lado a lado com a electrificação, além da substancial economia de exploração daí resultante — reduzindo a 15 % ou talvez mais a quilometragem da obsoleta tracção a vapor — trará para a C. P. a necessária e precisa mise au jour *do seu parque, por modo a melhor servir o Público e os mais diversos sectores da vida nacional. Expressa, por outro lado, o espírito decisivo e a vontade firme da Empresa em cumprir a sua missão, como elemento básico e de vanguarda da riqueza do País, adentro da nova e progressiva estruturação laboral que rege os destinos da Nação, no caminho de realizações cada vez mais vastas e responsáveis.*

REFORMAS

ENGENHEIRO *Borges de Almeida*

O engenheiro subchefe do Departamento da Via e Obras, Augusto Borges de Almeida Ferreira, que no dia 1 de Janeiro passou à situação de reforma, foi sempre um elemento de grande valia na organização ferroviária.

Admitido ao serviço, nos extintos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), em 15 de Outubro de 1923, a sua carreira ascensional ficou assinalada por destacadas referências, que atestam as suas apreciáveis qualidades de trabalho, inteligência e dedicação pelo serviço.

Após a sua admissão, foi contratado, ainda nos C. F. E., em 1924, acabando por entrar no quadro, já na C. P., para onde transitou em 1927, como engenheiro adjunto do Serviço de Conservação. Deste Serviço passou, em 1937, ao de Obras Metálicas, no qual foi promovido a subchefe em 1947.

Em 1956 foi colocado como engenheiro chefe na então 2.ª Zona da Via e Obras, onde se encontrava quando em 1959 ascendeu a engenheiro de 1.ª classe.

Transferido em 1962 para o Serviço da Via, assumiu a sua chefia em 1963. Finalmente, em 1966, foi promovido a subchefe da Divisão da Via e Obras.

Da matrícula de tão distinto engenheiro constam as seguintes citações:

— Louvor da Comissão Executiva pela colaboração que prestou ao estudo e elaboração do projecto das Oficinas do Barreiro.

— Louvor da Comissão Executiva pela competência, decisão e dedicação com que dirigiu os trabalhos de reparação das graves avarias produzidas por temporais na linha da Beira Baixa.

— Louvor do Conselho de Administração pelo zelo e dedicação com que orientou os trabalhos do restabelecimento da circulação na ponte de Santana.

— Gratificação pelo Conselho de Administração pela maneira dedicada como orientou e dirigiu os trabalhos de reparação da via e de pontes na linha da Beira Baixa, ocasionados por um descarrilamento.

— Louvor da Direcção-Geral pelos bons serviços que prestou no alteamento da ponte da Ribeira das Eiras e de um troço da linha da Beira Baixa, a fim de não serem atingidas pelo regolfo da barragem do Tejo, em Belver.

— Louvor da Direcção-Geral por ter concebido e posto ao serviço da Companhia dispositivos de talonamentos de agulhas que satisfizeram plenamente no que se refere a encravamentos.

— Louvor da Direcção-Geral pelo esforço que desenvolveu na tarefa que lhe foi cometida da adaptação ao serviço das estações de Lisboa-P e apeadeiros de Sete Rios e Rego, por motivo do encerramento do túnel de Lisboa-R.

— Louvor do Conselho de Administração por se ter distinguido nos trabalhos relativos às comemorações do centenário dos caminhos de ferro em Portugal.

Aliando às suas qualidades profissionais dotes de simpatia, o sr. eng. Borges de Almeida conquistou o respeito e a admiração de todo o pessoal que com ele privava, justificando a homenagem que lhe foi prestada pelos seus colaboradores com a oferta de uma obra de arte durante um almoço, ao qual assistiram os funcionários mais representativos do Departamento da Via e Obras.

RUMO A BARCELONA

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

VIAJAR é uma ciência, mas também uma arte. E é assim porque o viajar exige estudo e vontade, implica inspiração e entusiasmo.

É uma ciência tão aliciante, que toda a gente gosta de a possuir; é uma arte tão requintada, que todos têm prazer de a cultivar.

Viajar é ver terras que não conhecemos ou só superficialmente as conhecemos; é conviver com gente que regra geral nos é simpática, mas com quem não estamos ligados no nosso dia a dia.

Viajar é conhecer novos cenários, viver outras épocas, é apercebermo-nos de que há pessoas que não têm os nossos hábitos, nem no campo social nem nos domínios do trabalho.

Por mim e sempre que posso, cultivo com agrado o gosto de viajar, e algo tenho aprendido nas minhas pequenas andanças, quer na casa lusitana quer quando da mesma me ausento. Viajar torna as pessoas mais compreensivas, mais fraternas, mais tolerantes, e porque, quem viaja verifica que o centro das atenções não está — nem pode estar — em nós próprios, dado que nos igualamos aos outros, a alguns que não falam a nossa língua nem têm a cor da nossa pele.

Quem viaja cultiva um sentimento comum a todos os viajantes, e que é o de conviver em boa paz, tirando partido das várias situações que a vida nos oferece para que, assim, ela se torne melhor.

As viagens são o convívio fraterno da humanidade, e se todos os homens se dedicassem a viajar nas horas vagas do labor profissional, por certo não haveria tantas guerras, dado que as fronteiras seriam mais linhas teóricas, que pontos de fricção bélica. Toda a humanidade se entenderia melhor, pois o objectivo supremo do homem seria, depois de trabalhar para viver — o de conviver com o seu semelhante.

★

Já estou divagando de mais, e não foi para isso que lancei mão da caneta.

Desde há muito que desejava visitar a Catalunha, e tal ideia deve-me ter sido insuflada ainda, na Escola Primária, quando aos rapazinhos de então, era explicada a razão porque puderam os Portugueses de 1640 ter a sua arrancada gloriosa, na fria manhã do dia 1.º de Dezembro. Barcelona estava assim, como capital dessa Catalunha que eu sabia heróica, no programa dos meus desejos constantes, e a ocasião proporcionou-se, há pouco.

Em Madrid embarquei no *Talgo* — o magnífico comboio articulado do país vizinho — e reparei na saída, então, que a capital espanhola se prolongava para Leste, em bairros e mais bairros, fábricas e mais fábricas, parques e mais parques. Madrid tem hoje três milhões de habitantes, e neste caminhar audacioso e progressivo, num futuro próximo será uma cidade incomensurável.

Dos comboios da Espanha de hoje já se não pode dizer *lhegam quando lhegam*. Belíssimos caminhos de ferro, óptimas linhas, amplas estações, confortáveis comboios. O *Talgo* em que viajei, por exemplo, não pára num percurso de 341 quilómetros, que é a distância entre a estação de Atocha e a de Saragoça. Passada esta grande cidade, a linha segue pelo Vale do Ebro durante muito tempo, e o comboio poucas paragens mais tem, até Tarragona, cidade à beira do Mediterrâneo e que se adivinha ser encantadora. Segue-se depois pela beira-mar até Barcelona, e o serviço que o restaurante do comboio faculta é impecável, embora um pouco caro... para portugueses.

O comboio, sempre à tabela, chega já de noite a Barcelona. A capital da Catalunha esmaga-nos desde logo pela grandeza dos seus prédios, mas cativa-nos pela profusão de luzes. Antes de irmos para o hotel foi-nos proporcionado um passeio de autocarro, pela cidade maravilhosa. As *Ramblas* regorgitavam de gente, os automóveis faiscavam em todas as direcções, sempre apressados, numa ma-

A célebre catedral da «Sagrada Família», em Barcelona
(Por gentileza do Turismo Espanhol em Lisboa)

nifestação de que precisavam chegar cedo a destino. Julgamos que fosse por ser sábado tal movimento e profusão de luzes, mas logo a gentil cicerone da A. T. C. nos informou que era assim todas as noites.

As fontes luminosas deslumbram, e sobretudo aquela que se situa no parque de Montjuich, na frente do Palácio Nacional.

★

Disse que Barcelona nos esmagava pela sua grandeza, e disse bem.

Avenidas colossais pela extensão e pela largura; ruas enormes que noutras cidades poderiam considerar-se avenidas; palácios e muralhas de grande porte; igrejas que são monumentos, até nos seus variados detalhes; um porto de mar de vastíssima grandeza; uma catedral imensa que se impõe pela arquitectura, pela história, pela elegância, pelo bom estado de conservação, pela religiosidade que inspira.

A cidade antiga que eu pretendi ver numa manhã livre e na ânsia de não me sentir tão pequenino nas suas ruas, até essa esmaga quem por ali passa. As artérias são estreitas não há dúvida, mas todas as casas monumentais. No meio dum labirinto de ruas, uma igreja altíssima e muito grande, ladeada de edifícios soberbos.

Estes são muito altos, mas a igreja domina-nos inteiramente, apesar disso. É um grande monumento, e a sua arquitectura sensibiliza o mais prosáico. Trata-se do templo em honra de Santa Maria do Mar, onde a arte interior se admira através da luz coada por vitráis. A sua grandeza e o ambiente de penumbra que se respira lá dentro convida ao recolhimento.

Mas Barcelona não é apenas a grande cidade de dois milhões e tal de habitantes. São os arredores imensos, florestas de chaminés, arranha-céus por todos os lados, blocos residenciais em profusão.

Partimos um dia de manhã para Barcelona e Mataró, também importantes cidades industriais, e que ficam no caminho para a fronteira francesa de Cerbère.

Entre a estrada que seguíamos e o mar, um caminho de ferro de via dupla onde velozes comboios eléctricos, passavam cheios de gente. É a linha da Costa Brava, que em Gerona se vai ligar àquela que segue para França, pelo litoral.

Loret do Mar e Tossa do Mar são praias relativamente próximas, bastante além de Mataró, e têm ambiente de pleno sabor internacional. Nesta última e no Restaurante Capri, de grande categoria cosmopolita, almoçámos, com todos os companheiros da viagem. O vastíssimo e elegante salão, decorado com muito gosto e aberto em frente de uma baía de sonho, dada a harmonia dos contornos e ainda pelo marulho das águas e pelo azul dum céu sem mácula, o vastíssimo salão, dizia, era restaurante modernissimo, casa de chá requintada, *snack-bar* e, também, exposição de graciosos *bikinis*...

★

A meio da tarde regressámos a Barcelona, encantados com o passeio que fizemos e desejosos, agora, de nos vingarmos um pouco do esmagamento a que nos sujeitou a capital catalã. Se o tamanho dos edifícios nos esmagava, nós quisemos dominar todos esses edifícios, num só golpe de vista. Subimos então, por uma coleante e arborizada estrada, até ao alto da serra, e para visitarmos El Tibidabo, que é considerado «o paraíso de *los niños*».

Com efeito, em volta de um templo majestoso, espécie do Sacré-Coeur de Paris, as diversões para crianças, e também para os adultos, são variadíssimas e muito numerosas e engraçadas.

Barcelona, então, do alto da serra, domina-se totalmente. Mas não temos aos pés a grande metrópole que julgávamos ver, mas apenas manchas de casario interminável, que as largas avenidas riscavam em várias direcções.

Ao longe, o Mediterrâneo azul, também era uma mancha diluída na imensidão...

REFORMAS

ENGENHEIRO *Pereira de Magalhães*

Reformou-se, em 1 de Janeiro, o eng. Guilherme Ramos Pereira de Magalhães, cuja acção nos caminhos de ferro, tornando-o credor do apreço geral, justifica os dois louvores que na sua matrícula estão averbados.

Um, da Divisão da Via e Obras, pelo interesse e dedicação demonstrados pelos trabalhos da Oficina de Obras Metálicas, em Ovar, onde nunca deixou de colaborar apesar da sua doença grave e prolongada, o que fez com manifesto sacrifício. Outro, da Direcção-Geral, pela dedicação, boa vontade e acerto com que resolveu todas as dificuldades para o pronto restabelecimento da circulação dos comboios, interrompida por um descarrilamento que provocou avarias na ponte de Maçainhas.

O eng. Pereira de Magalhães foi admitido, como engenheiro praticante, em 1922, nos C. F. E. (Minho e Douro), e colocado na Via e Obras. Ingressou no quadro no ano seguinte.

Sucessivamente passou pelas seguintes situações:

1925 — engenheiro chefe de secção contratado do Serviço de Estudos e Construções
1926 — chefe da 1.ª Secção da Via e Obras
1931 — chefe da 8.ª Secção da Via e Obras
1936 — engenheiro adjunto das Obras Metálicas (colocado na Oficina de Ovar)
1949 — subchefe de Serviço
1958 — chefe da 1.ª Zona da Via e Obras
1959 — engenheiro de 1.ª classe
1966 — engenheiro principal e chefe do Sector da Via e Obras da Região Norte.

O sr. eng. Pereira de Magalhães desfrutava de gerais simpatias pelo seu trato sempre afável.

MINISTÉRIOS DAS COMUNICAÇÕES E DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro

DECRETO N.º 47 472

(*Diário do Governo*, I Série, n.º 303, de 31 de Dezembro de 1966)

1. O Decreto-Lei n.º 47 032, de 27 de Maio de 1966, que instituiu a nova regulamentação jurídica de contrato individual de trabalho, estabelece no artigo 131.º, n.º 2 que esse regime se aplicará igualmente às empresas concessionárias de serviço público, podendo vir a sofrer as adaptações exigidas pelas características do serviço concessionado, mediante decretos regulamentares referendados pelo Ministro das Corporações e Previdência Social e pelos Ministros competentes.

2. Posteriormente, foi determinado pelo Decreto-Lei n.º 47 212, de 23 de Setembro, que nas empresas concessionárias de serviços públicos de transportes terrestres e aéreos e de telecomunicações se continuasse a observar, em matéria de contrato individual de trabalho, o regime ao tempo em vigor, até publicação dos citados decretos regulamentares, acrescentando-se que estes deveriam ser publicados até 31 de Dezembro do corrente ano, data a partir da qual, na sua falta, se aplicaria o regime geral do Decreto-Lei n.º 47 032.

3. Estudados os problemas em causa à luz das disposições atrás referidas, concluiu-se pela necessidade de regulamentação especial, com as adaptações impostas pelas características peculiares das respectivas actividades, nos seguintes tipos de empresas concessionárias de serviço público:

Transportes ferroviários;
Transportes rodoviários;
Transportes colectivos urbanos;
Transportes aéreos;
Telecomunicações.

A esta finalidade se destinam os cinco decretos que a seguir se publicam.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º — As disposições do Decreto-Lei n.º 47 032, de 27 de Maio de 1966, serão aplicadas à empresa concessionária do serviço público dos transportes ferroviários com as adaptações constantes dos artigos do presente diploma.

Artigo 2.º — A admissão nas categorias dos quadros permanentes da empresa, para que se exija qualificação ou preparação técnicas, pode ficar dependente de estágio prévio, não superior a dois anos.

Artigo 3.º — Os trabalhadores admitidos com carácter eventual adquirem a qualidade de agentes dos quadros permanentes, nas seguintes condições:

1.ª — Os admitidos de 1 de Janeiro de 1967 a 31 de Dezembro de 1968, logo que completem dois anos de serviço ininterrupto;

2.ª — Os admitidos desde 1 de Janeiro de 1969, logo que completem um ano de serviço ininterrupto;

3.ª — Transitòriamente e a fim de resolver a situação dos actuais trabalhadores eventuais, devem observar-se as normas seguintes:

a) — Todos os trabalhadores eventuais que completaram cinco anos de serviço em 1 de Fevereiro de 1966 têm de ser integrados no quadro permanente até 1 de Agosto de 1967;

b) — Todos os admitidos antes de 1 de Janeiro de 1967 e não abrangidos pela alínea anterior ingressarão no quadro permanente nunca antes de 1 de Agosto de 1967 nem depois de 1 de Janeiro de 1969, desde que completem cinco anos de serviço ininterrupto.

§ 1.º — Em qualquer caso, a admissão nos quadros permanentes da empresa e durante o período transitório deverá respeitar sempre a antiguidade do trabalhador, observadas todas as demais condições de acesso aos referidos quadros.

§ 2.º — Para efeitos do disposto neste artigo, não se contam as interrupções inferiores a 60 dias em cada ano.

Artigo 4.º — A empresa pode utilizar para as substituições das guardas de passagens de nível, nos seus descansos semanais, pessoal feminino contratado diàriamente para o efeito.

Artigo 5.º — Os agentes devem obediência à entidade patronal em tudo o que respeita ao trabalho e à disciplina.

Artigo 6.º — A empresa pode transferir e deslocar os agentes de harmonia com as necessidades do serviço, devendo atender, sempre que possível às conveniências daqueles.

§ 1.º — Os agentes têm direito a rescindir o contrato desde que provem que a transferência lhes causa grave prejuízo funcional.

Os agentes nestas condições, têm direito à indemnização equivalente a 50 por cento da que teriam se houvesse despedimento sem justa causa.

§ 2.º — A transferência ou deslocação dos agentes dá-lhes direito à utilização dos meios de transporte da entidade patronal, sem prejuízo de outras regalias aos mesmos concedidas.

Artigo 7.º — Quando as necessidades do serviço o imponham, pode o agente de categoria superior ocupar outra inferior pelo tempo estritamente necessário, sem perda da retribuição inerente à sua categoria.

Artigo 8.º — As sanções disciplinares aplicáveis aos agentes são as seguintes:

a) — Advertência;
b) — Repreensão simples;
c) — Repreensão registada;
d) — Multa até meio dia de retribuição diária;
e) — Multa de 1 a 5 dias de retribuição;
f) — Multa de 6 a 10 dias de retribuição;
g) — Suspensão de trabalho com perda de retribuição e antiguidade, de 10 a 15 dias;
h) — Suspensão de trabalho com perda de retribuição e antiguidade, de 16 a 30 dias;
i) — Retrocesso a categoria inferior do mesmo ou de outro quadro, de um a cinco anos, acompanhado ou não de transferência;
j) — Despedimento.

§ único. — As sanções disciplinares de multa e suspensão de trabalho com perda de retribuição e antiguidade não podem exceder em cada ano civil 10 dias de multa, e 30 dias de suspensão.

Artigo 9.º — As multas aplicadas com sanções disciplinares reverterão exclusivamente para o património da Caixa de Previdência dos Ferroviários.

Artigo 10.º — O registo das sanções disciplinares aplicadas aos agentes constará das respectivas matrículas, que podem ser examinadas pelas entidades competentes, sempre que estas o requeiram.

Artigo 11.º — Serão considerados períodos experimentais de trabalho todos os estágios exigidos para admissão do pessoal ferroviário, de harmonia com o respectivo acordo colectivo de trabalho.

Artigo 12.º — Só se considera trabalho extraordinário do pessoal das estações o que for prestado fora das horas normais do serviço, e como tal não será considerado o que não exceda oito horas de trabalho diário efectivo na totalidade.

Artigo 13.º — Os agentes são obrigados a prestar o trabalho extraordinário que for imposto pelas necessidades do serviço público em que colaboram, a menos que sejam superiormente dispensados por motivos atendíveis.

Artigo 14.º — O serviço ferroviário é considerado de laboração contínua, excepto para o pessoal de escritório, e o trabalho nocturno não dá direito a retribuição extraordinária, quando tenha carácter normal e não represente agravamento excepcional do esforço exigido aos agentes que o executam.

Artigo 15.º — Os agentes que, pela função que exercem, não podem estar sujeitos a períodos determinados de trabalho não têm direito a retribuição especial por esse facto.

Artigo 16.º — 1. O trabalho extraordinário será retribuído, transitòriamente e até 1 de Janeiro de 1969, pela forma seguinte:

a) — Durante o ano de 1967 as horas extraordinárias serão retribuídas com o acréscimo de 10 por cento sobre a retribuição horária normal e o trabalho prestado em dias de descanso com o acréscimo de 20 por cento sobre a retribuição diária normal;
b) — Durante o ano de 1968 as percentagens fixadas na alínea anterior são elevadas, respectivamente, para 15 e 30 por cento;
c) — A partir de 1 de Janeiro de 1969 as percentagens referidas nas alíneas anteriores fixar-se-ão em 25 e 50 por cento, respectivamente.

2. As percentagens fixadas não são passíveis de desconto para o Fundo Nacional do Abono de Família e revertem integralmente a favor dos agentes.

Artigo 17.º — 1. Todos os agentes do quadro permanente têm direito a vinte dias de férias retribuídas por cada ano de bom e efectivo serviço.

2. As férias, concedidas de harmonia com as conveniências do serviço, devem ser gozadas durante todo o ano civil respectivo, podendo em casos excepcionais ser transferidas para o 1.º trimestre do ano seguinte.

3. As férias podem ser gozadas interpoladamente, a pedido dos agentes e sem prejuízo do serviço, devendo ser seguidas, pelo menos, durante seis dias.

Artigo 18.º — Os praticantes de factor, marçanos dos armazéns de víveres e quaisquer estagiários no primeiro ano em que estiverem nessa situação não têm direito a gozo de férias, sendo maiores.

§ único. — Ultrapassado o período de um ano, têm direito às férias fixadas na lei geral.

Artigo 19.º — O regime das faltas ao serviço, justificadas ou não, e suas consequências, será apenas o fixado no respectivo acordo colectivo de trabalho.

Artigo 20.º — A empresa concessionária pode sempre despedir os agentes, mas deve pagar-lhes a indemnização legal, quando o faça sem justa causa, salvo o disposto nos artigos 32.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 47 032, na parte em que não contrariem o presente diploma.

Artigo 21.º — Os certificados passados pela empresa concessionária, a pedido dos agentes, regular-se-ão pelo disposto no acordo colectivo de trabalho.

Artigo 22.º — Os agentes femininos terão os acessos

O Eng. Erik Upmark é o novo presidente da U. I. C.

Foi eleito pela Assembleia Geral da União Internacional de Caminhos de Ferro para assumir a presidência desta importante organização ferroviária europeia, no biénio 1967-1968, o eng. Erik Upmark que assumiu oficialmente tais funções em 14 de Dezembro pretérito.

Director-geral e presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado da Suécia, o eng. Upmark é uma figura marcante e de prestígio internacional no sector ferroviário. Sucede no cargo ao eng. Tarantowicz, subsecretário de Estado do Ministério das Comunicações da Polónia, que esteve à frente dos destinos da U. I. C. nos anos de 1965 e 1966.

ANUNCIADOS os seguintes concursos internacionais: PINTURA E ESCULTURA (Alemanha), BANDAS FERROVIÁRIAS (França) e FILMES DE AMADORES (Áustria)

CONFORME em número de Novembro findo noticiámos, ao publicarmos o calendário das principais manifestações da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), em que todos os ferroviários portugueses estão filiados através do *Boletim da C. P.*, vão realizar-se este ano, além de outros, os três certames referidos em título.

O salão de pintura e escultura, terá lugar, em Karlsruhe, na Alemanha, de 1 a 15 de Junho; o concurso de Bandas ferroviárias (com elementos fardados), terá realização em Nancy, na França, de 10 a 12 de Junho e o festival de cinema amador (formato reduzido), fixou-se em Linz, na Áustria, para meados de Maio.

Os organizadores destes certames acabam de confirmar a sua efectivação, nas datas previstas e estão divulgando os respectivos regulamentos para conhecimento dos interessados.

O *Boletim da C. P.*, em estreita colaboração com o «Clube Ferroviário de Portugal» convida os colegas interessados em concorrer, tanto ao salão de pintura e escultura como ao festival do filme, a dirigir, com a brevidade possível, as suas candidaturas à Revista ou ao Clube. O concurso é gracioso para os participantes e o material a expôr seguirá, em serviço ferroviário, cuidadosamente embalado e seguro contra todos os riscos, sem encargo para os seus proprietários.

Relativamente ao festival de música de Nancy, sabemos estar o «Clube Ferroviário de Portugal» diligenciando promover superiormente a presença dos 50 elementos da sua magnífica Banda e a resolução do encargo financeiro dela resultante — na certeza que a participação dos nossos músicos, em tão importante jornada internacional, pelo seu aprumo e valia, serviria bem, a dignidade do nosso Caminho de Ferro — e o prestígio do próprio País.

---

inerentes aos quadros a que pertençam, com as excepções estabelecidas resultantes da disciplina e natureza do trabalho.

Artigo 23.º — As multas em que incorrer a empresa concessionária, de harmonia com o estabelecido na lei geral, entender-se-ão sempre aplicadas por cada trabalhador em relação ao qual se verifique a infracção.

Artigo 24.º — A empresa concessionária pode descontar na retribuição mensal devida aos seus agentes quaisquer empréstimos solicitados ou o valor de fornecimentos de géneros e combustíveis requisitados pelos interessados.

§ único. — A empresa deverá fixar para cada nível de retribuição as requisições e os empréstimos máximos autorizados.

Artigo 25.º — É extinta a categoria de guarda de passagem de nível (homens), devendo a C. P., dentro do prazo de um ano, colocar noutra categoria os agentes que naquela se encontram actualmente, sem prejuízo da remuneração que auferem.

Artigo 26.º — As disposições do presente diploma aplicam-se às Empresas subconcessionárias ou arrendatárias em tudo o que não for contrário às respectivas convenções colectivas de trabalho.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 31 de Dezembro de 1966. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença.

Balanço de um ano de actividade

No dealbar de Novo Ano parece-nos oportuno fazer um balanço sumário da actividade desenvolvida em 1966 por esta Delegação Turística.

Conforme se verificará adiante, o labor da ATC nacional prossegue em bom ritmo, tanto no capítulo de organização de excursões dos nossos ferroviários — no País e ao estrangeiro — como na recepção de colegas estrangeiros que escolhem Portugal para aqui passar os seus períodos de férias.

No quadro seguinte damos nota das excursões levadas a efeito no País:

Datas	Destinos	Número de excursionistas
12 e 13 de Março	Serra da Estrela	27
3, 4 e 5 de Abril	Algarve	42
1 de Maio	Penacova e Buçaco	40
8, 9 e 10 de Maio	Vale do Vouga	38
15, 16 e 17 de Maio	Vale do Vouga	38
19 de Junho	Vale do Zêzere	43
24, 25 e 26 de Junho	Minho e Trás-os-Montes	25
26 de Junho	Vale do Zêzere	43
28 de Agosto	Santiago do Cacém, Sines e Lagoa de Santo André	43

Um dos numerosos grupos de ferroviários estrangeiros que nos visitaram no passado ano — este procedente do país vizinho

Mercê destas iniciativas foi possível a mais de três centenas de ferroviários portugueses e seus familiares, realizarem viagens que lhes permitiram conhecer as belezas de várias regiões do País, tanto as paisagens rudes e abruptas da Serra da Estrela, como as praias inigualáveis do Algarve, o pitoresco do Buçaco e do Luso, os deslumbrantes panoramas do Vale do Vouga e do Vale do Zêzere, ou o encanto do Minho e a beleza característica de Trás-os-Montes, assim como algo desse Alentejo imenso, dos ceifeiros e dos trigueirais.

No que se refere a excursões de ferroviários portugueses ao estrangeiro, promoveram-se:

Datas	Destinos	Número de excursionistas
31 de Março a 4 de Abril	Sevilha	18
5 a 9 de Junho	Galiza	42
25 de Junho a 7 de Julho	Holanda e Bélgica	28
9 a 20 de Julho	Paris	18
13 de Agosto a 1 de Setembro	Escandinávia	28
30 de Setembro a 6 de Outubro	Madrid e Barcelona	19

Destas seis excursões ao estrangeiro, que registaram a inscrição de 153 participantes, merece uma especial referência a que teve por objectivo visitar os países escandinavos. Mas não ficou por aqui a actividade desenvolvida pela Delegação Turística no seu X ano de existência, no decurso do qual lhe cumpriu organizar o Congresso anual da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários.

A seguir referimos, em síntese, o curso deste movimento turístico nas várias épocas do ano pretérito:

FEVEREIRO — Um programa fora de estação, tendo como centro de interesse o «Carnaval no Estoril» proporcionou a visita de numerosos ferroviários espanhóis (55 pessoas), provenientes de Madrid. Embora o tempo irregular prejudicasse, um tanto, o brilhantismo das festas, todos regressaram com agradáveis impressões. O êxito desta iniciativa vai determinar a repetição deste programa em 1967.

ABRIL — A época turística iniciou-se com intensa actividade. Foram recebidos 7 grupos com um total de 220 pessoas. Em alguns dias de Abril chegaram a estar, entre nós, 3 e 4 grupos simultâneamente, o que motivou, òbviamente, diligências redobradas dos serviços de recepção. Neste movimento excepcional figuraram em primeiro lugar os ferroviários franceses (106), seguidos de perto pelos de nacionalidade alemã (78). Anote-se ainda a presença de um grupo espanhol constituído por 36 pessoas.

Muitos destes visitantes dirigiram-se ao Algarve, efectuando os alemães larga estadia na Colónia de Férias da FNAT, em Albufeira.

Cumpre ainda assinalar um circuito curioso (inédito), realizado por ferroviários franceses, que partindo de Lisboa em autocarro percorreram o oeste alentejano, todo o litoral algarvio e regressaram por terras do interior, visitando Beja e Évora.

MAIO — Continuou neste mês a intensa actividade da D. T. F., não só devido ao número de excursões recebidas (6 grupos) mas também por se ter efectuado em Lisboa, de 22 a 29, o XX Congresso da FIATC. De um modo geral as excursões foram realizadas conforme programas já de há anos consagrados que incluem visitas a Lisboa e seus arredores, Porto, Coimbra, ao Minho, e à região turística de Leiria.

Uma referência especial: pela décima vez, é organizada uma excursão de ferroviários franceses com programa que compreende assistência ao Cortejo da Queima das Fitas, em Coimbra. A notar ainda a presença, pela primeira vez, de um grupo suíço na Colónia de Férias de Albufeira.

O balanço de Maio acusa um total de 170 visitantes. Por seu turno o Congresso FIATC determinou uma importante repercussão internacional do nosso Caminho de Ferro e do nosso País, por estarem presentes delegados de quase todas as redes ferroviárias do Velho Continente.

JUNHO — As dificuldades de alojamentos, originam sempre neste sector de «turismo social» um acentuado afrouxamento de visitantes à aproximação da grande estação. Assim, regista-se apenas a entrada de duas excursões austríacas (58 pessoas) e de uma francesa (45 pessoas). Um dos grupos austríacos optou por estadia na praia da Figueira da Foz. Sabemos terem sido férias aprazíveis as suas, gozadas à beira-mar, justificando as suas entusiásticas impressões a repetição deste programa no ano em curso.

JULHO / AGOSTO — Durante o período do grande turismo poucas são as ATCC que aceitam assumir responsabilidades de viagens organizadas, a preços económicos. É pois um período de pausa, aproveitado por muitos para férias individuais à beira-mar ou noutros locais aprazíveis. Obtivemos, no entanto, o seguinte movimento: um grupo em Julho e outro em Agosto, ambos de nacionalidade francesa, compreendendo um total de 54 pessoas. De notar, a persistência com que a ATC francesa (Região Oeste), envia anualmente um grupo para assistir às Festas da Agonia, em Viana do Castelo. É já uma tradição que se vem cumprindo desde 1959.

SETEMBRO — Mês de transição, da época estival para o turismo outonal — menos propício à vida de trabalho — regista habitualmente um grande afluxo de visitantes, aproveitando agora facilidades que antes não puderam ser facultadas. Não é assim de estranhar que os nossos serviços de recepção acusassem forte incremento: 5 grupos com um total de 152 pessoas. Foram mais numerosos os ferroviários franceses (48), seguindo-se, por ordem decrescente, os das seguintes nacionalidades: suíços (42), italianos (35) e alemães (27).

Como já vem sucedendo nos últimos 4 anos, os ferroviários suíços seguiram um programa deveras aliciante que teve como motivo essencial as «vindimas em Portugal». Aos visitantes foi proporcionada completa apreciação da faina vinícola e das manifestações folclóricas na região do Douro e da Bairrada. Por outro lado, grato será registar o interesse crescente dos nossos colegas italianos por Portugal, comprovado, quer por alargamentos sucessivos do programa (mais dias de permanência em Portugal), quer pelo maior afluxo de participantes transalpinos.

OUTUBRO — Finalmente, como despedida de um ano turístico que marca um surto importante no processo evolutivo da ATC portuguesa, consigne-se o prazer de termos recebido como derradeiro grupo, um grupo espanhol, proveniente de Madrid. Devemos aos nossos colegas da RENFE atenções muito especiais que registamos com o maior apreço e simpatia. Estando os seus serviços turísticos em franca reorganização, os benéficos efeitos fizeram-se já sentir entre nós como podemos verificar pelo total de excursionistas recebidos em 1965 (116).

A este período de reorganização vai seguir-se, decerto, uma fase já estável de actividade que deve ser caracterizada por um forte intercâmbio entre os ferroviários portugueses e espanhóis — e a que não poderá ser estranho o Ano Turístico Internacional que 1967 consagra, principalmente no que se concerne às visitas mútuas entre os povos dos países vizinhos de todo o Mundo.

*
* *

A progressiva actividade dos serviços de recepção da D. T. F. pode ser plenamente comprovada através dos seguintes elementos:

Número de visitantes estrangeiros: 773, em 1964; 845, em 1965 e 825 em 1966, ou seja um total, neste triénio, de 2443, abrangendo um conjunto de 79 grupos e compreendendo 23 617 dias de permanência no País.

Se ao número de visitantes do ano de 1966 se adicionar o dos delegados ao Congresso FIATC e o dos portugueses participantes das nossas excursões, tanto internas como externas, apurar-se-á um total de 1400 pessoas — cifra bem significativa deste útil e valioso labor turístico — ao serviço dos ferroviários, como ao serviço da Empresa e do País.

● *O grande artista português Henrique Medina que há pouco concluiu o retrato a óleo do ministro das Obras Públicas sr. eng. Arantes e Oliveira, a este oferecido pelos seus colaboradores mais directos, vai pintar agora o retrato do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P.. O retrato destina-se a uma das salas do Palácio de S. Bento onde o muito ilustre homem público ocupa, há largos anos, o elevado cargo de presidente da Assembleia Nacional.*

● O *TER* (Tren Español Rápido) veio em 10 de Janeiro findo de Madrid a Lisboa, em viagem experimental com vista à fixação definitiva do novo horário de relações diurnas e quotidianas entre as duas capitais peninsulares. Este comboio automotor Fiat, de 1.ª e 2.ª classes, dotado de serviço de restaurante a servir no lugar do passageiro, parte cerca das 10 horas de cada estação terminal, vencendo a viagem em menos de 9 horas. É possível, mercê do bom entendimento patenteado nas reuniões havidas entre os técnicos da C. P. e os da Renfe, que este novo e importante serviço, se inicie, com carácter regular, em meados de Fevereiro corrente. Nome provável do comboio: Lisboa-Expresso (TER).

● *O Ano Internacional do Turismo que a Organização das Nações Unidas decidiu criar para 1967, sob os auspícios da União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo (UIOOT) e da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), visa o melhor conhecimento do Mundo e dos povos vizinhos situados «do outro lado da fronteira». Consagrando essa doutrina de melhor entendimento e aproximação vão ser estabelecidos, este ano, circuitos turísticos entre Portugal e a Espanha, tanto de carácter ferroviário como rodoviário. O primeiro deles, Salamanca-Porto, será em breve inaugurado pelo ministro das Obras Públicas de Espanha, a convite oficial do Governo português.*

O Conselho de Administração da C. P. determinou prioridade para a revisão de horários e condições de exploração na linha do Douro, por forma a assegurar-se, em boas condições, as ligações desta linha com a rede espanhola, por Barca de Alva, nomeando o administrador sr. eng. João de Brito e Cunha para organizar o programa oficial da importante visita ministerial e designando os srs. eng. Fernando Lopes Guerra e dr. Élio Cardoso para seus auxiliares.

● Comemora-se este ano o cinquentenário das Aparições de Fátima. Além de diversas festividades litúrgicas, realizar-se-á, na Cova da Iria, um Congresso Mariano. Dado o afluxo de passageiros que se estima neste Ano Jubilar de Fátima, foi designada uma comissão de trabalho, para organizar e superintender nos serviços de transportes ferroviários; dela fazem parte os srs. eng. Fernando Lopes Guerra, do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento, dr. António dos Reis Martins, do Serviço da Fiscalização das Receitas e dr. José Gonçalves de Pina, do Serviço Comercial e do Tráfego.

● *O* Boletim da C. P., *dentro da acção cultural que lhe incumbe, publicou recentemente uma separata ao seu número de Outubro pretérito, com o excelente artigo «A estação de S. Bento e os seus azulejos artísticos», profusamente ilustrado com todos os painéis de Mestre Jorge Colaço que decoram o átrio principal daquela estação. A separata, com esmerada apresentação gráfica e colorida, mereceu da imprensa diária elogiosas referências e suscitou, até, da parte de algumas entidades escolares, visitas de carácter pedagógico.*

● Realizou-se em 25 de Janeiro findo, em Paris, a reunião plenária do «Bureau International des Containers» (B. I. C.). Os assuntos tratados não justificaram o envio de delegados dos Serviços Centrais da Direcção da Exploração. A representação de presença da Companhia foi assegurada pelo sr. Frederico Pires, adido técnico principal, exercendo as funções de representante-geral da C. P. em Paris.

● *Foi aplicada à C. P., como empresa concessionária do serviço público de transportes ferroviários, as disposições do Decreto-lei n.º 47 032, de 27 de Maio de 1966, que instituiu a nova regulamentação jurídica de contrato individual de trabalho.*

● O Conselho de Administração designou os srs. eng. Mário Temudo Barata e dr. Joaquim Sargaço Júnior para frequentarem, este ano, em Paris, um Curso de Informação sobre a actividade ferroviária internacional, promovido pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.).

● *A estação de Porto-Campanhã continua a modernizar-se. Para servir a comodidade dos passageiros, foi superiormente autorizada a instalação naquela estação nortenha de uma secção de câmbios (a cargo do Banco Fonsecas, Santos & Vianna) e de um grupo de consignes automáticas, para arrecadação de bagagens de mão.*

● Os srs. dr. Rogério Torroais Valente e José de Castro Bizarro, respectivamente economista principal e agente de tráfego do Serviço Comercial e do Tráfego, estiveram em Berna (Suíça), de 17 a 19 de Janeiro pretérito, para prepararem o estabelecimento de uma tarifa de mercadorias directa entre Portugal e a Suíça.

● *A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário», cuja actividade é deveras significativa e prestimosa, entregou recentemente mais as seguintes casas a associados seus: ao sr. Agostinho Teixeira e esposa, sócios do 6.º escalão, uma vivenda no lugar de Casais de Mem-Martins, concelho de Sintra; à sr.ª D. Francisca Duarte Aranha e seu pai, sócios do 3.º e 4.º escalão, respectivamente, uma moradia em Pinhal Novo, concelho de Palmela.*

● No recente inquérito «Os mais elegantes da cidade», de 1966, promovido pelo *Diário Popular*, figura entre os seis «mais bem vestidos de Lisboa» o sr. dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, advogado, administrador da C. P. e da Companhia «Carris».

A selecção foi feita em relação ao mais requintado bom gosto e à extrema simplicidade do trajar, segundo declara aquele jornal, e tendo sobretudo em atenção a clientela dos mais afamados alfaiates, camiseiros e sapateiros da capital.

● *No II Curso de Especialização em betão armado que o Laboratório Nacional de Engenharia vai realizar, foram inscritos pela Companhia, para frequentarem aquele curso, o sr. eng. Luiz Arruda Pacheco, chefe do Serviço de Obras Metálicas, e ainda os srs. engs. de 3.ª classe Manuel Augusto Lopes, João Andrade Correia e António da Fonseca Jardim, do Departamento da Via e Obras.*

O custo total das inscrições foi de 12 000$00.

● Foi nomeado o sr. dr. José dos Santos Bessa para preencher a vaga de médico especialista de Pediatria em Coimbra, deixada, por passagem à reforma, pelo sr. dr. Lúcio Almeida.

Com a devida vénia, transcrevemos algumas editoriais da excelente publicação brasileira Revista Ferroviária, *abordando, com fina observação, temas da maior actualidade na política ferroviária do País-Irmão — e que retratam, nalguns aspectos, as dificuldades que igualmente assolam muitas redes europeias.*

Superestrutura deficiente

Nos diversos países europeus onde as estradas de ferro são nacionalizadas e operadas por entidades oficiais, observa-se que elas sofrem dos mesmos problemas que afligem as nossas: excesso de pessoal, em geral regulado por leis especiais, regime deficitário, pouca flexibilidade administrativa para enfrentar a concorrência e se adaptar às variações da economia, etc.

Nota-se entretanto que, devido à maturidade política, as influências das variações desta não têm as repercussões que se verificam nos países em desenvolvimento. Mas, por outro lado, este ponto é que desejamos realçar, as ferrovias «funcionam» e, as linhas em uso são boas e os trens podem correr e transportar pesadas cargas, facto este que não podemos, infelizmente, imitar.

Muitas linhas nossas, existem quase que para fins estatísticos de quilometragem e para figurarem nos mapas como ligações ferroviárias. Mesmo com traçado impróprio, uma linha, se sòlidamente lançada e bem tratada, poderia suportar um razoável tráfego, a velocidades aceitáveis.

*

Sem um padrão evoluído para manter a via permanente em condições, fazemos ainda percursos no mesmo tempo de 40 anos passados e não podemos atender o transporte a longas distâncias.

◆

Divulgação ferroviária

Um dos sectores que, em geral, tem merecido pequena atenção em nosso País, é o da divulgação das características de seus serviços ferroviários e dos transportes e obras realizados, divulgação essa com o objectivo de atrair maior clientela ou simplesmente manter o público informado de seus aspectos positivos.

Entretanto, qualquer empresa, para prosperar, precisa de uma propaganda agressiva para colocação de seus produtos.

Os acidentes e maus serviços, que têm propaganda gratuita e quase sempre escandalosa, precisam ser contrabalançados com a divulgação dos bons resultados que, apesar dos pesares, as nossas estradas férreas sempre oferecem.

Se há possibilidade da execução de determinado serviço ou existe capacidade ociosa de transporte, num certo trecho, porque não anunciar isto ao público, pelos meios disponíveis, oferecendo talvez, vantagens tarifárias, descontos, rapidez? Fotografias de uma possante locomotiva, de um belo trecho de linha, de um trabalho ferroviário, sempre interessam e deixam impressão favorável.

*

Numa época em que se internacionalizam as ferrovias e estas, em todo Mundo, suprem os meios de divulgação com custoso material técnico-comercial de propaganda, é forçoso reconhecer que nós, no Brasil, temos desprezado esse moderno processo de incrementar a produção de toneladas-quilómetro de transporte ferroviário.

◆

A máquina administrativa

Um dos pontos que mais precisam ser considerados, em qualquer estudo de planeamento ferroviário no nosso País, é o da máquina administrativa. Tudo no âmbito governamental, como na esfera das unidades de operação.

No primeiro, porque se não for encontrada uma solução para o tumultuado problema do pessoal, agravado pelas interferências políticas, pelo desestímulo, pelo nivelamento por baixo e por outras condições que, ao contrário do que se apregoa aí por fora, torna o ferroviário mais uma vítima do que detentor de odiosos privilégios.

Na segunda, porque se vem relegando a um plano secundário a importância que tem o funcionamento da máquina administrativa e burocrática. São pequenas alterações que poderiam ser feitas aqui e ali pelas próprias unidades, para dinamizar o serviço, é o reaparelhamento dos escritórios, é a modernização dos métodos de trabalho. Os proces-

sos arcaicos de suprimento de materiais, de contabilidade, de estatística (quando existe) e a deficiência de telecomunicações são exemplos gritantes da inoperância administrativa.

*

Não se tira o desejado proveito de pesados investimentos em obras e equipamentos de transporte, se não se aparelhar também com máquinas, métodos e pessoal adequados, os escritórios e serviços de administração, suprimentos e contrôle.

◆

Tarifas e custo de transporte

Muito se tem falado ùltimamente em «verdade tarifária» para, com isto, justificar fortes aumentos nos fretes e passagens das estradas de ferro. O assunto toma então aspecto polémico porque atinge a todos: produtores, consumidores, passageiros e autoridades governamentais, estas interessadas em evitar o aumento do custo de vida e os *déficits* de suas ferrovias.

O problema, muito complexo, precisa ser apresentado à opinião pública com muito tacto e estar equacionado em estudos de custos de transporte devidamente conduzidos e actualizados. É sobre este último ponto que se precisa atentar com todo cuidado, pois a margem de lucro que um produto ou grupo deles deve ter, está condicionada ao custo da produção e ao preço que pode obter no mercado. Não podemos aumentar tarifas indefinidamente, sob pena de pouco ficarmos com que transportar.

*

Impõe-se então um estudo detalhado, permanente, preciso, do transporte das principais cargas, em cada região, racionalizando os serviços correspondentes e parcelas que mais oneram seu custo, para que se tenham despesas de exploração razoáveis e se possa falar, de facto, em verdade tarifária.

50 ANOS DE SERVIÇO

INSPECTOR
Domingos Carlos da Silva

Completou 50 anos de serviço na C. P. o Inspector Principal de Exploração da Região Norte, sr. Domingos Carlos da Silva.

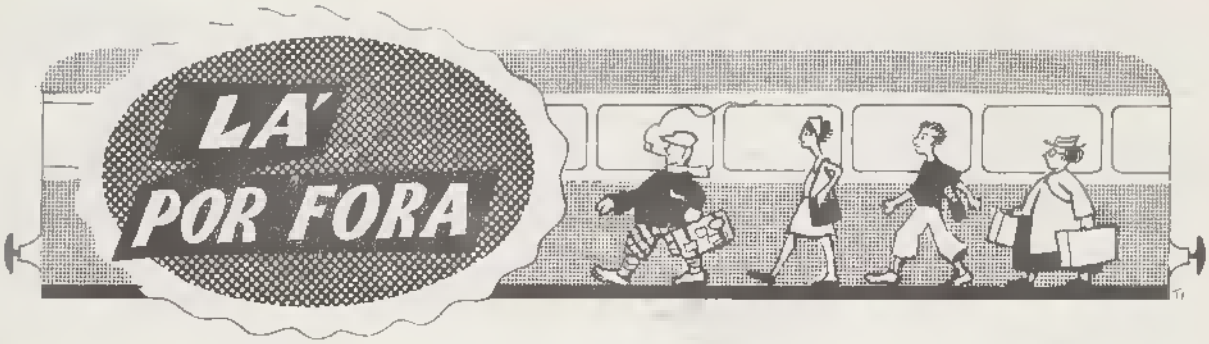
Registamos com o maior agrado mais este honroso aniversário profissional deste agente, admitido na Companhia em 19 de Setembro de 1916, e que no decorrer da sua longa carreira sempre se revelou um funcionário zeloso e competente, alcançando o actual posto por distinção.

Ao prestarmos homenagem à sua veterania, o *Boletim da C. P.* rende testemunho à experiência, aos conhecimentos profissionais de todos os agentes muito antigos — orgulho da Empresa que é servida e honra dos que nela servem, através de um exemplo tão raro de dedicação e fervor ao trabalho, de amor a um ideal comum, que assegura e mantém viva a tradição de prestígio do nosso caminho de ferro. São bem eles, pela sua acção dedicada, que ajudam a escrever as estrofes de uma epopeia imorredoira — que é a vida e a obra dos ferroviários em todo o Mundo.

Prémios "Governador-Geral de Angola" e "Governador da Guiné"

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: 2.º sargento Fernando Ferreira Venâncio, 1.º cabo João Manuel Ferreira de Sá e soldado António de Jesus Bento, aos quais foi atribuído o prémio «Governador-Geral de Angola»; 1.ºs cabos Diamantino Costa Leite e António Carneiro Almeida, contemplados com o prémio «Governador da Guiné».

A exemplo de outros casos anteriores, a Companhia forneceu a estes militares passes gratuitos a fim de visitarem os seus familiares.



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS
ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA

Novo *record* dos Caminhos de Ferro Federais

Quase meio milhão de trabalhadores estrangeiros utilizaram os Caminhos de Ferro Federais para passarem às férias de Natal nas suas pátrias.

Procurando satisfazer as aspirações dos seus passageiros, os D. B. — de colaboração com outras Administrações estrangeiras — elaboraram um programa que incluiu cerca de 191 comboios extraordinários. Para garantir ao maior número provável de passageiros o seu lugar assegurado, os Caminhos de Ferro Federais Alemães não concederam a grupos de passageiros — de 16 (a partir das 16 horas) a 17 de Dezembro (até às 24 horas), assim como de 22 (das 0 horas) a 24 de Dezembro (até às 24 horas) — qualquer redução nos comboios rápidos e de longo curso.

O emprego da televisão permitirá o reforço da segurança nas passagens de nível nos Caminhos de Ferro Federais Alemães (D. B.)

A conhecida P. N. situada na área da estação de Wixhausen, de Darmstadt (Alemanha), manobrada cerca de 200 vezes diàriamente, por um guarda, será de futuro comandada automàticamente à distância por um chefe de segurança. Desta maneira, o comando dos sinais, e, bem assim, a manobra de abertura e de encerramento daquela P. N. serão feitos por um só funcionário que, com a ajuda da televisão, poderá reconhecer os peões a uma certa distância e vigiar algumas centenas de metros do percurso perto da barreira.

Como se verifica, a aplicação da técnica moderna, com o auxílio de «câmeras» e «écrans» permitirá, por conseguinte, o reforço na segurança na abertura e no encerramento das passagens de nível, apenas com a utilização de botões eléctricos.

BÉLGICA

Locomotivas de quatro correntes

A partir do próximo Verão, as locomotivas da S. N. C. B. de quatro voltagens, rebocarão comboios à Alemanha, França e Holanda, utilizando quatro fornecimentos energéticos diferentes de tracção. São similares às locomotivas facultadas inicialmente à S. N. C. B. pelos serviços T. E. E., Paris-Amsterdão.

Extensão da rede ferroviária no porto de Antuérpia

A via férrea na zona portuária de Antuérpia tem uma extensão de mais de 700 km. Os Caminhos de Ferro Belgas que fazem continuamente esforços de modernização e adaptação, consignaram em 1966 um investimento de 500 milhões de francos belgas para a zona de Antuérpia.

BRASIL

Simpósio de Mecânica Ferroviária

Mais de oitenta engenheiros vinculados às diversas unidades de operação da Rede Ferroviária Federal participaram no III Simpósio de Mecânica Ferroviária, promovido pelo Departamento de Treino e Selecção de Empresas, na cidade de Porto Alegre. As indústrias brasileiras que fabricam equipamentos e materiais ferroviários, especialmente convidadas, enviaram representantes, muitos dos quais apresentaram sugestões interessantes para o maior rendimento dos serviços.

Após a realização desta reunião, os técnicos participantes realizaram uma visita colectiva às oficinas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre e na cidade de Santa Maria.

Comboios para Brasília

O DNEF já está fazendo um estudo dos horários dos comboios que farão o percurso entre Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Por outro lado, a ligação ferroviária de Brasília a Pires do Rio, a cargo do 29.º Batalhão Ferroviário, já está com 70 quilómetros de carris assentes em duas frentes de trabalho.

CANADÁ

Exposição Mundial de 1967

Durante a realização da Exposição Mundial de 1967 circulará diàriamente um segundo comboio transcontinental entre Vancouver e Montreal.

CHECOSLOVÁQUIA

Colocação ao serviço de um ordenador

Os Caminhos de Ferro do Estado da Checoslováquia puseram recentemente ao serviço um ordenador construído por uma firma britânica.

Uma das primeiras tarefas confiadas a este aparelho foi o controlo do movimento dos 20 000 vagões estran-

geiros circulando na rede checa e o cálculo do melhor itinerário de encaminhamento de cada um deles, a fim de reduzir as indemnizações do estacionamento referente aos vagões imobilizados mais de três dias.

O ordenador calcula igualmente as taxas de transporte aplicáveis a todas as mercadorias encaminhadas pelo caminho de ferro checo — ou seja à volta de 30 000 carregamentos por dia — e endereça a cada cliente uma factura impressa, nos dois dias seguintes à entrega.

Aquele aparelho fixa também a gestão de 100 000 artigos de abastecimentos e o cálculo dos ordenados dos agentes daquela rede, o que leva a estabelecer 80 000 boletins de vencimento em menos de cinco horas e meia.

Mais tarde, o ordenador será igualmente utilizado no estudo comparativo das marchas dos comboios que transportem diversos carregamentos e na elaboração das decisões regulando da melhor forma as condições de expedição e a fixação dos horários.

ESPANHA

I Congresso Nacional de Transportes

O Instituto de Engenheiros Civis está a fazer os preparativos para o I Congresso Nacional de Transportes que terá lugar em Madrid, na próxima Primavera, no qual serão estudados problemas económicos e técnicos, analisando-se também o problema básico da coordenação dos diferentes meios que se utilizam: terrestres, aéreos e marítimos.

Congresso Nacional de Amigos do Caminho de Ferro

O V Congresso Nacional Espanhol dos Amigos do Caminho de Ferro realizar-se-á em Sevilha nos dias 4 a 6 de Maio próximo.

Depósito para mercadorias em Irun para o tráfego internacional

Estão a construir-se em Irun, numa superfície de 30 000 metros quadrados, depósitos para mercadorias de tráfego comercial internacional.

No interior desses armazéns terão acesso os comboios de mercadorias por três vias de bitola francesa e por outras três de bitola ibérica. Também estarão ligados esses depósitos por estradas interiores e disporão de duas pontes — grua de 10 toneladas cada uma delas.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Carregamento mais valioso jamais embarcado em Chicago

O carregamento mais valioso jamais embarcado numa só vez, no porto de Chicago, foi uma expedição de 43 locomotivas Diesel eléctricas, encomendadas pelo Governo da China nacionalista à base de um financiamento do Banco Mundial.

Destinadas à ilha de Taiwan (antigamente conhecida por Formosa) permitirão duplicar a capacidade de transporte dos 4500 quilómetros que compõem a rede daquela ilha.

FINLÂNDIA

Novas linhas ferroviárias

Estão em construção presentemente na Finlândia cerca de 500 quilómetros de novas linhas de caminho de ferro. Uma destas linhas, com 100 km aproximadamente, prevê-se que esteja aberta ao tráfego em 1967; servirá para estabelecer uma comunicação directa entre a região oriental e meridional da Finlândia. As restantes linhas em construção estarão terminadas em 1968 e 1970. A de Jyväskylä a Jämsänkoski, de 53 km de extensão, será a de construção mais difícil dado que é necessário proceder à perfuração de seis túneis com um comprimento de 9,3 km, sendo o maior de 4,2 km.

Substituição da tracção a vapor

Os Caminhos de Ferro do Estado da Finlândia, como em todas as redes estrangeiras, substituem progressivamente as máquinas a vapor por locomotivas eléctricas e Diesel.

Actualmente 80 por cento dos comboios são rebocados por tracção Diesel.

FRANÇA

O tráfego dos comboios «auto-camas» duplicou em cinco anos

Os comboios denominados «auto-camas» que circularam, em 1966, em 26 trajectos da rede francesa, transportaram 89 130 automóveis e 228 095 passageiros, contra 76 601 e 195 865 em 1965 e 41 084 e 113 295 em 1961. Verifica-se, pois, que o tráfego destes comboios duplicou em cinco anos.

Experiências de alta velocidade

A S. N. C. F. é a única rede ferroviária do Mundo que vai na vanguarda no que se refere a *records* de velocidade.

Numerosas experiências efectuadas demonstraram que as circulações a mais de 200 km/h eram correntemente realizáveis, em condições de perfeita segurança, em certas linhas apropriadas para o efeito.

Poder-se-ia encarar em serviço comercial, desde já, tais circulações mediante certos ajustamentos na via férrea, apetrechamento de aparelhos de controlo automático e com o equipamento especial de sinalização.

União Internacional de Caminhos de Ferro

Para conhecimento dos possíveis interessados, abaixo publicamos um edital convocatório recebido da S. N. C. F., sobre um concurso, de âmbito internacional, para apresentação de projectos de eixos de bitola variável, para carruagens de passageiros.

Tais eixos deverão poder passar da bitola peninsular ibérica de 1,668 m para a internacional de 1,435 m, variando automàticamente a largura dos rodados, ao circularem com velocidade reduzida sobre uma linha de transição.

Um júri internacional, patrocinado pela U. I. C., fará o julgamento dos dispositivos que forem apresentados e poderá outorgar três prémios de 500 000, 750 000 e 1 250 000 pesetas, respectivamente.

Metade de cada valor será entregue por ocasião da escolha e a outra se forem satisfatórios os resultados dos ensaios.

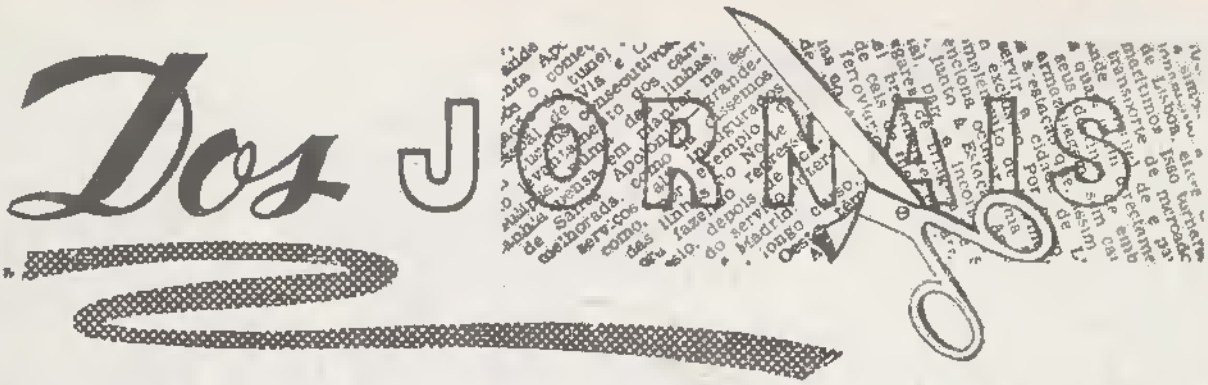
Os projectos deverão ser remetidos até 1 de Abril de 1967 para o endereço seguinte:

Secrétariat Général de l'U. I. C.
Rue Jean Rey
Paris — 15e

GRÃ-BRETANHA

Cães-polícias contra o vandalismo

Cães-polícias especialmente adestrados para combater os delinquentes, permitiram deter 200 infractores que praticaram actos de vandalismo contra o caminho de ferro durante o ano passado. Em consequência do resultado



UM TEMA DO NOSSO TEMPO: a ocupação dos ócios

O direito ao tempo livre, para recreio e para ocupações de gosto pessoal, é uma conquista irrevogável da civilização. Faz parte das conquistas sociais de maior significado humano na evolução histórica e vai ganhando crescente projecção na medida em que os progressos da técnica e da organização económica sob o signo da produtividade e da automação, abrem perspectivas cada vez mais largas à redução dos tempos de trabalho. No início do século XIX o dia laboral era de 14 a 16 horas; por volta de 1900 ainda se mantinha na ordem das 10 horas em quase todos os países da Europa; e, na actualidade, a semana de 40 horas de trabalho é já uma reivindicação vulgar, debatendo-se nos países mais adiantados, como os Estados Unidos, a possibilidade de reduzir para 30 horas a semana de trabalho em futuro próximo.

Sob este prisma, a ocupação dos ócios passou a constituir o tema de investigações e estudos económico-sociais de grande interesse. Na França, em 1936, chegou a constituir-se o «Ministère de Loisirs», com a finalidade expressa de se ocupar do preenchimento mais agradável e mais útil do tempo livre dos trabalhadores. Inúmeras empresas por toda a parte e também entre nós, patrocinam as actividades recreativas e sociais do seu pessoal. E a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho tem em Portugal, entre outras atribuições relevantes de interesse público, a missão de promover iniciativas dos mais diversos géneros para a ocupação dos ócios, em tempo de férias ou em tempo de trabalho. Os ócios, no entanto, constituem também uma realidade económica, em que as ocupações recreativas podem preencher importante papel como factor de rendimento colectivo — justificando o amplo lugar que lhes é consagrado no planeamento dos países evoluídos, como se verifica no V Plano Francês de Desenvolvimento.

A capacidade criadora da economia moderna tem aumentado em ritmo espectacular nos últimos decénios sem se traduzir em diminuição correlativa do tempo de trabalho. A verdade é que a produção por indivíduo activo aumenta, mas as necessidades de consumo têm vindo a dilatar-se em tal ritmo que a sua evolução crescente absorve em grande parte ou na totalidade o referido acréscimo. Prevê-se, no entanto, que os progressos da automação determinem nos anos próximos novas pressões no sentido de se reduzir a jornada de trabalho. O fenómeno será tanto mais sensível quanto mais se acentuar o grau de desenvolvimento de um país. E, como em Portugal se caminha para níveis progressivos de industrialização, também entre nós se chegará mais cedo ou mais tarde à reposição do horário laboral como problema de uma economia em crescimento. Nesse caso, o acesso a dilatados ócios de crescente número de trabalhadores virá a imprimir maior importância à orientação dos recreios e das ocupações de tempo livre, de cuja responsabilidade não podem desprender-se as entidades oficiais e privadas com missões expressas de bem-estar social.

Em França, segundo um estudo publicado na conhecida série *Textes et Notes*, tem-se procurado observar os reflexos económico-sociais de actividades como a pesca desportiva, a jardinagem e pequena horticultura, os artesanatos recreativos, o aperfeiçoamento cultural e profissional, que os trabalhadores escolhem segundo as tendências e interesses individuais para preencher o tempo livre. A contribuição de tais actividades para o rendimento colectivo não é menosprezável. E, especialmente no que respeita à melhoria cultural e profissional, recomenda-se com maior relevo que sejam impulsionadas as iniciativas ao serviço dessa finalidade, mantendo-lhes quanto possível o carácter recreativo e repousante depois do trabalho quotidiano normal. O tema é de manifesto interesse para economistas, sociólogos, agentes sociais de empresas, administradores, etc. E haveria vantagem, decerto, em que se fizessem também em Portugal os estudos que estão em curso noutros países.

(Do *Jornal do Comércio*)

---

obtido, o seu número vai ser elevado. Os B. R. possuem um local adequado e veterinários para o adestramento especial daqueles cães.

JAPÃO

Cursos por correspondência

Os Caminhos de Ferro Japoneses inauguraram em 1950 um método de ensino por correspondência em 30 escolas ferroviárias espalhadas pelo Japão com o objectivo de leccionar principalmente cursos técnicos. Actualmente, 81 mil funcionários seguem estes cursos.

Resultado do sistema electrónico para marcações de lugares

O sistema electrónico para reserva de lugares nos comboios dos Caminhos de Ferro Japoneses segue em progresso notável desde que foi posto em prática a partir de 1960. Actualmente, centraliza a maior parte da venda dos bilhetes de marcações daquela rede, fiscalizando já 72 por cento dos lugares reservados.

Comparação económica entre a electrificação e a dieselização do caminho de ferro

Os Caminhos de Ferro Japoneses têm feito investigações sobre o ponto crítico da rentabilidade da electrificação e da dieselização em relação com a densidade do tráfego, ou seja relativamente à quantidade de comboios em circulação.

Segundo os cálculos experimentais ùltimamente levados a efeito, chegaram à conclusão de que as linhas que têm mais de 80 trajectos diários em via única e as que possuem mais de 90 percursos em via dupla devem ser electrificadas.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO O CAMINHO DE FERRO "CONQUISTOU" O MUNDO...

POR VASCO CALLIXTO

VIMOS na última crónica, como se expandiu o caminho de ferro na Europa, desde que em 1830 se inaugurou em Inglaterra a primeira linha férrea. Natural será, portanto, que o leitor pretenda «seguir viagem» e deseje conhecer como «nasceu» o comboio nos restantes continentes. Também já centenária nessas longínquas paragens, a ferrovia que surgiu nas Américas, na Ásia, na Austrália e na África, ficou a dever-se à tenacidade dos nossos avós e ao desejo que os animava de levar o útil meio de transporte ao contacto com todos os povos.

Uma vez estabelecido o caminho de ferro nos Estados Unidos, onde a expansão ferroviária foi de tal ordem, que em 1861 já estavam ao serviço mais de 50 mil quilómetros de via férrea, a sua influência fez-se sentir no Canadá, se bem que o seu desenvolvimento fosse ali bastante mais lento. Aberta a primeira linha em 1836, entre Saint John e Laprairie, com tracção animal, que no ano seguinte foi substituída por tracção a vapor, a segunda linha canadiana só veio a ser inaugurada em 1848, nas vizinhanças de Montreal. Quebec teve o primeiro comboio em 1850 e Toronto em 1853, quando nesta última cidade se começaram a construir locomotivas.

Na América do Sul, onde foi difícil estabelecer as linhas férreas, devido à natureza do solo, montanhoso e pantanoso, foi o Chile o primeiro país a conhecer os benefícios do caminho de ferro. Um industrial americano construiu ali, em 1850, a linha de Copiapo a Caldera, a que se seguiu a de Valparaíso a Santiago.

O primeiro comboio que circulou no Brasil ligava o Rio de Janeiro a Petropolis. A pequena linha foi inaugurada em 1854 e uma grande rede lhe sucedeu, a partir de 1858. Foi o chamado «Caminho de Ferro de D. Pedro II», cuja primeira secção ia da capital a Queimadas, estabelecendo-se depois ramais até aos Estados de S. Paulo e de Minas Gerais. Ao mesmo tempo, inaugurou-se a linha de Pernambuco e, mais tarde, a da Baía.

Na Argentina, o caminho de ferro surgiu em 1861, quando se construiu a rede do Sul, a que se seguiu, em 1863, a de Rosário a Córdova e, dentro em pouco, a de Buenos Aires ao porto de La Ensenada. Uma linha de centena e meia de quilómetros, servindo as províncias do Oeste, foi inaugurada em 1866.

No Peru, a rede ferroviária estabeleceu-se em 1868, com as linhas de Mejia a Arequipa, de Pisco a Yca e a via mineira de Pasco. Em 1870 começou a construção dos troços de Callau a La Oroya e de Arequipa a Puno.

A travessia do istmo do Panamá em comboio foi uma realidade em 28 de Janeiro de 1855, ligando-se assim pelo sistema ferroviário o Atlântico ao Pacífico. Um percurso que se cobria primeiramente em 17 dias e que depois obrigava ainda a uma penosa jornada de três dias, não passou a exigir mais do que escassas seis horas, graças ao caminho de ferro.

A linha de Havana a Matanzas, cujos trabalhos começaram a intensificar-se a partir de 1834, constituiu a primeira ligação ferroviária de Cuba, onde em 1855 já havia 600 quilómetros de linha férrea. Por sua vez, o México inaugurou naquele ano o sistema ferroviário, com a construção do troço entre

a cidade do México e Vera Cruz, onde foram utilizadas locomotivas de dupla caldeira e doze rodas motrizes em dois grupos.

A Índia foi a primeira região da Ásia a possuir caminho de ferro, uma vez que a Grã-Bretanha sentiu necessidade de estabelecer ali uma grande rede ferroviária. As locomotivas foram enviadas para Bombaim em 1852 e em Abril de 1853 foi inaugurada a primeira linha indiana, entre aquela cidade e Thana, sob a designação de «Great Indian Peninsula Railway». Dois anos mais tarde, o «East Indian Railway» ligava Calcutá às minas de hulha de Raneegunge, prolongando-se depois este troço até Cawnpoore, num percurso de quase um milhar de quilómetros. Em 1858 foi aberta uma linha de montanha, sobre o maciço de Ghat, com locomotivas duplas.

Pela mesma época, circulou também na Austrália o primeiro comboio. Os trabalhos de assentamento da primeira linha, entre Sydney e Liverpool, numa extensão de 38 quilómetros, começaram em 1850, por iniciativa privada. Contudo, em 1855 o Governo tomou a seu cargo a construção do caminho de ferro, que se inaugurou em Setembro daquele ano. Em Vitória, a primeira via férrea foi posta ao serviço em 1856 e a Austrália do Sul recebeu o novo meio de transporte em 1859.

Na Ásia Menor, o caminho de ferro apareceu sob influência britânica, tendo em vista um possível enlace com a Índia. A primeira linha foi construída entre 1857 e 1859 e, mais tarde, discutiu-se um projecto bastante completo, que compreendia a ligação entre a Europa e o Extremo Oriente através da Turquia. Esta ideia, porém, apesar de muito apoiada por Napoleão III, não vingou.

O Japão foi o primeiro país do Extremo Oriente a estabelecer o sistema ferroviário, com a construção da linha entre Tóquio e Yokoama, cujos trabalhos foram iniciados em 1870, vindo o serviço a ser aberto em 1872. Num ano, este primeiro caminho de ferro japonês transportou mais de um milhão de passageiros.

Restará citar a África. O primeiro caminho de ferro africano foi construído no Egipto, por uma companhia inglesa, destinando-se a ligar o Cairo a Alexandria. A sua inauguração verificou-se em 1 de Janeiro de 1857, sendo esta linha prolongada pouco depois até Suez, para assegurar o serviço de ligação com os vapores da carreira da Índia. Bastante decoradas, as locomotivas que circulavam no Egipto apresentavam um aspecto muito curioso. Na Argélia, um decreto de 1857 mandou proceder à construção de linhas férreas entre as cidades mais importantes, começando o serviço ferroviário pela ligação Oran-Relizane, que foi posta ao serviço em 1868, não tardando a prolongar-se até Argel.

O CUMPRIMENTO DO DEVER

Por FELICIANO SANTOS

O Libório era aquilo a que pode chamar-se «um perfeito cavalheiro». Muito delicado, muito atencioso, se o guarda-nocturno lhe metia por baixo da porta um cartão a desejar-lhe as Boas-Festas, ele ia logo no dia seguinte a casa do guarda-nocturno, deixando-lhe também o seu cartão, a agradecer e a retribuir.

Ninguém o apanhava em falso nestas coisas de prognóstica e de etiqueta.

Foi assim que um dia lhe sucedeu um caso curioso, que teve uma grande influência na vida de Libório, mas em que os seus hábitos de homem cumpridor dos deveres de cortesia se evidenciaram com singular relevo.

Estava o Libório num belo dia, em sua casa, entretido a decorar o dicionário de Cândido de Figueiredo, trabalho em que já consumira alguns anos de vida sem sair da letra A, quando um moço já de idade, mas de fretes, lhe trouxe uma participação fúnebre, em que havia um anjo a verter lágrimas para dentro dum vaso e em que José Joaquim da Silva cumpria o doloroso dever de participar a Libório que fora Deus servido chamar à sua divina presença a sua muito querida e chorada esposa, D. Leopoldina da Assunção e Silva.

Libório conhecia pouco o Silva e ainda menos a sua defunta consorte, mas como homem de sociedade, praxista da etiqueta, apreciou aquela cortesia da participação e julgou cumprir o seu dever, dizendo polidamente, em voz alta:

— Pobre senhora!

Porém, a participação fúnebre ainda lhe impunha mais qualquer coisa, porque terminava com uma cruz, por baixo da qual se lia: «Orai por ela!»

Tratava-se de um pedido formal, que não admitia réplica e a que não poderia esquivar-se um homem educado e atencioso, como o Libório se prezava de ser. Ainda se a participação fúnebre dissesse: «Quere V. Ex.ª ter a bondade de orar por ela?», ou «Se não for muito incómodo, pode dar-se à maçada de orar por ela?», bem estava o Libório, porque com qualquer desculpa cortês se safaria do encargo, dizendo que estava constipado ou que tinha de ir à província.

Mas assim, por forma tão intimativa, era difícil esquivar-se, porque, enfim, o Silva contava que ele, Libório, lhe orasse pela esposa e seria duma descortesia imperdoável, seria faltar indecorosamente ao seu dever não orar pela defunta senhora, como o inconsolável viúvo, mais do que pedia, determinava.

Convencido com a sua argumentação interna, o Libório dispunha-se a orar pela falecida D. Leopoldina, quando se lembrou de que não sabia orar por ela ou por qualquer outra pessoa. Perante o dever social a cumprir, porém, Libório não hesitou e, pegando no chapéu e na bengala, dirigiu-se à igreja da sua freguesia.

Na sacristia encontrou o prior, que estava à descompostura ao andador das almas.

— Senhor prior — disse o Libório — o que é preciso para orar por uma pessoa?

— É preciso ter fé, meu filho!

— E para ter fé, o que é que a gente faz?

— É preciso crer em Deus, meu filho!

— E para crer em Deus, o que temos de fazer?

— Seguir e praticar a doutrina da Igreja.

Libório não se deteve um instante mais que fosse. Antes de mais nada, o cumprimento do dever para com o Silva! E começou a seguir a doutrina da Igreja, como seguiria uma mulher bonita: com persistência e grande entusiasmo. Mas ao fim de dois meses de catecismo, o Libório estava tão adiantado como no primeiro dia, não vendo meio de se desempenhar do encargo que lhe dera o Silva, de rezar pela sua defunta esposa.

Na convicção de que o seu espírito não cedia a estas formas exteriores da fé, Libório apelou para os estudos profundos e fechou-se em casa com duas toneladas de livros de teologia.

Levou dois anos a lê-los, à razão de uma tonelada por ano, e ao cabo de todo esse tempo viu que o seu trabalhinho resultara infrutífero, porque ainda não tinha fé e não estava, portanto, habilitado a orar por D. Leopoldina da Assunção e Silva.

Lembrou-se então do convento. O claustro, a cela, a meditação, os jejuns, haviam de o habilitar a cumprir o dever contraído para com o Silva. Quatro anos de convento foram tão inúteis como os dois meses de doutrina e os dois anos de teologia. Libório continuava a não estar apto para, conforme os ditames do prior da freguesia, orar pela D. Leopoldina.

Entretanto, nem pela cabeça lhe passou desistir do cumprimento do que ele considerava um indeclinável dever. Lembrou-lhe que o convívio com os missionários que vão para terras longínquas prègar a doutrina aos selvagens talvez lhe despertasse a tão ansiada fé, de que ele absolutamente necessitava para orar pela ex-mulher do Silva.

Se bem o pensou, melhor o fez, embarcando para a África, com um missionário que estava de abalada.

Uma vez no sertão, aconteceu a Libório um percalço. Apesar do exemplo do missionário seu companheiro, Libório converteu-se à religião dos pretos, adquirindo realmente uma fé, a do fetichismo. Abastecido com essa fé e com o seu manipanso, Libório regressou à Europa e mal desembarcou em Lisboa foi procurar o Silva. Já tinham passado sete anos sob o falecimento da D. Leopoldina, mas isso não era razão bastante para Libório deixar de dar cabal satisfação à participação fúnebre, que em tempos recebera.

— Amigo Silva — disse Libório, mal se avistou com o viúvo — desculpe-me só agora acusar a recepção da participação do falecimento de sua ex.ma esposa, D. Leopoldina da Assunção e Silva, mas andei à procura da fé que me faltava para orar por ela, conforme o amigo me pedia. Agora já tenho uma fé. Sou fetichista e todos os dias oro por ela, diante do meu manipanso.

— O sr. Libório é muito amável — retorquiu o Silva — mas eu devo dizer-lhe que já casei outra vez e que a Leopoldina não merecia tantos incómodos da sua parte, porque era uma cavalheira que não me guardava fidelidade nem me pregava os botões nas ceroulas, acrescendo que, por estas e outras razões, foi com prazer que a vi descer a escada, devidamente encaixotada numa urna de mogno do Magno, aos ombros de quatro gatos-pingados e a caminho das profundezas do inferno.

(De *Contos alegres portugueses*)

— Amigo Silva — disse Libório, mal se avistou com o viúvo — desculpe-me só agora acusar a recepção da participação do falecimento de sua Ex.ma esposa, mas andei à procura da fé que me faltava para orar por ela. Agora já tenho uma fé. Sou fetichista e todos os dias oro por ela, diante do meu manipanso.

TEMAS GERAIS

A mulher do autocarro

POR FRANCISCA GAMA

ESCRITURÁRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

ENCONTREI-TE há momentos no autocarro, olhei-te e vi que tentavas concentrar-te num livro, que me pareceu de bom escritor.

Por ironia, talvez, sorri. Sabes porque o fiz? Porque vi que te querias começar a elevar lendo obras de boa literatura, mas que o teu ar atrapalhado me revelou que não estavas a perceber nada...

Enganei-me? Não sei. Contudo, esse teu ar de mulher, sim, pois já não tinhas o tipo gaiato da jovem que se sentava um lugar à tua frente, pareceu-me que não me enganava nas minhas deduções.

Um pouco indiscreta — não seria mulher, se o não fosse — aproximei-me mais de ti e li: — «O Homem esse Desconhecido».

Tivestes bom gosto, é um bom livro. Um nadinha confuso para o teu cérebro desabituado dessa leitura *snob*, como lhe chamas.

Mas se pensarmos que há alguns anos, talvez, até no mesmo autocarro, fosses lendo um romance de amor da *colecção azul*, é para ficar radiante e dar-te os meus parabéns. Sim! Parabéns, pois à parte esse ar confuso, progredistes, e se perceberes tão bem esse livro como percebias o outro, felicito-te. Vi, que, embora parecesses cansada, começavas a compreender que poderias ler obras diferentes do romance de «cordel»... (perdoa-me o termo).

Tive a tentação de me sentar junto de ti e falar-te. Ver até que ponto tinhas o teu ideal elevado ou submerso na sombra da ignorância. Mas era ousadia, não te conhecia.

Tal obstáculo não me impediu, no entanto, de começar a pensar, que tinha encontrado uma alma que se tentava libertar de ideias patuscas, que tem tanto direito de ler bons livros, como qualquer pessoa. De se recordar que ser mulher, não é ser pedra bruta da montanha. Pedra sem direitos, insensível às transformações do tempo e do próprio meio.

Não, ser mulher, não é ser pedra, não é ser mineral à espera de lapidação. Nem comparação com tais matérias seria possível; pois se em certos países fazem uma ideia muito depreciativa da mulher, outros há que a elevam ao ponto de se servirem dela para defenderem os seus interesses políticos e até para as fazer ingressar nos seus exércitos.

Ao falar de ti, sem qualquer lógica, pensei nos minerais, mas até esses são fáceis de moldar, pois se não fosse assim, como se transformariam e progrediriam tantas e tantas nações? Grandes potências tem o Mundo, mas a seu lado se ergueram outras pequenas em extensão, mas grandes na sua obra. Nessas potências nem só o ser humano que se chama homem, triunfou. Esses seres que se erguem vaidosos num par de calças, não foram os únicos obreiros dessas nações. Seres, aos quais se chama, sem razão, «sexo fraco», lutaram e venceram.

Em França, porque não lembrar Marie Curie? Essa notável mulher que perdendo anos de sua vida, lutando com países em guerra, descobriu o rádio, maravilhoso metal que salvou a Humanidade. Curie morreu, mas o rádio continua a salvar milhares de humanos.

Recordar só Curie, não seria lógico. E médicas, escritoras, escultoras, monstros sagrados da arte e da ciência, de outros países?

Nem só de pão vive o homem. Por isso um país não vive só de engenhos atómicos, máquinas e construções. A arte é a fonte da vida, a leitura o regato que aumenta o rio.

Essas artistas, esses monstros sagrados, nasceram, viveram e como todas as coisas, também morreram. Mas a sua obra morreu? Não! A arte vence o tempo.

Piaff tinha voz de ouro, Pearl Buck inspiração de deusa, Catarina da Rússia personalidade forte, que fez dum país selvagem e atrasado, a grande potência. E neste torrãozinho querido, acaso te recordas de D. Antónia Bordalo Pinheiro? Das suas mãos de fada que teceram maravilhosas rendas e bordados, autênticos filigranas de linha, mais parecendo espuma do mar que obras de mãos humanas.

E Florbela Espanca? Quem melhor que ela descreveu o seu Alentejo, quem mais que ela foi tão ultrajada, tão incompreendida e tão poeta?

Recordando todas estas mulheres, sorriu ao imaginar a cara de espanto que fariam as jovens de há 50 anos, se vissem uma mulher que vestia saias como elas, que é mãe, esposa e dona de casa, entrar numa cápsula e gravitar no espaço? Que pensariam da mulher cosmonauta? Contudo, Valentina Tereshkova que é esposa, mãe e dona de casa, não precisou de ser homem, para entrar no segredo do espaço. Sim! Valentina provou-te que se pode ser tudo, desde mãe a cosmonauta.

Provou-te que ser mulher, não é ser escrava agarrada à mesa de passar-a-ferro ou ao lava-loiças e esperar resignada, porque dizem que aquele é o seu dever. Então o dever do homem não seria construir bombas para destruir o mundo. Ele o constrói, ele o destrói. É triste! Querer paz à custa de guerra, é um contra-senso próprio das suas mentalidades adiantadas. Serão?

Mas falemos de ti, mulher. O teu dever é outro. Assim o pensou Sheilla Scott ao dar a volta ao mundo num avião dum só motor. Que importava que o avião se despenhasse no céu, no mar ou na terra? Sheilla venceu.

Se os homens do século passado vissem mulheres paraquedistas (em Portugal também as há), flutuando em cogumelos de *nylon*, dar-lhes-ia uma síncope e voltariam para o túmulo aterrado com o Novo Mundo.

Que lição deram essas mulheres ao urbe! Que coragem e que domínio sobre o seu corpo!

Há dias na televisão, talvez visses (não te esqueças que eu falo inconscientemente contigo mulher do autocarro, que lias «O Homem esse Desconhecido»), uma mulher representar politicamente o seu país. Era a embaixatriz das Filipinas. Porque não escolheram para tal fim um homem? E vê que ela não foi ali para falar de modas ou de produtos de beleza. Falou politicamente de seu país como um dia Eva Péron o fez da Argentina.

Sabes que em Portugal também temos uma directora-

O GOSTO DE VIVER

VIVER é uma fatalidade, quer se viva com gosto quer se viva sem ele. Mas viver sem gosto não é viver. Com efectividade só vive, quem vive gostando da vida — da acção que é o seu corolário — da luz que é a sua mais visível testemunha — da reflexão que é a essência da própria vida. De resto as regras da vida aconselhadas pelas sabedorias e filosofias, e mesmo pelas religiões, evidenciam e comprovam esta asserção.

Exaltar o gosto de viver apresenta-se assim uma obrigação de todos, tanto dos que crêem num Deus personificado como dos que não crêem, para os primeiros tornando-se essa obrigação mais imperiosa, a vida sendo para eles uma Graça da Divindade.

Espectáculo estranho e que desde há muito vem prendendo a minha atenção, diz Teilhard de Chardin, este, «de ver milhares de engenheiros e economistas debruçados sobre as reservas mundiais de carvão, petróleo, urânio, etc. e não ver quase ninguém preocupada em incrementar nos homens o Gosto humano de viver».

Gosto de Viver! Não és tu que vens mantendo através de todo o passado, generoso e forte, o impulso vital? Não és tu o germe que torna a Evolução progressiva?

A vida, sabe-se bem, conduz inexoràvelmente à Morte e logo não pode Ela e menos ainda a apreensão que suscita, terem jús a desalentar o impulso vital. Mais razão de promover desânimos tem a falta de saúde física, mas nem a essa se podem reconhecer direitos de destruir o Gosto de Viver.

A generalização entre os homens do Gosto de Viver apresenta-se assim como condição vital da sobrevivência da humanidade; mal irá dela se os homens o perderem: a termo é a Morte Colectiva.

Para muitos a compreensão e progressiva posse do Universo que a ciência porporciona aos homens, criando neles o sentimento de se realizarem, é em si alimento suficiente para manter vigoroso o Gosto de Viver. Para estes basta portanto que incessantemente se incremente o Saber para que este Gosto não corra perigo de perder-se.

Para outros, porém, e muitos, isto não basta e o homem para sentir profundamente o Gosto de Viver tem necessidade vital de visualizar no seu entendimento, e à medida que em si cresça o Saber, um Deus sempre mais real e atraente no polo superior da humanidade.

Porventura são estes últimos que estão na razão. Como porém esta visão se não apoderou ainda de todos os homens, e entrementes isso se não dê, importa que, todos os responsáveis, crentes ou não, que todos os condutores de outros homens, que todos os dirigentes de empreendimentos, que todos os educadores, que todos enfim os que pela sua cultura, fortuna, posição social, poder ou experiência se elevem acima da média, se esforcem por estruturar as relações humanas de modo que no Mundo se incremente o Saber. Indiscutìvelmente a intelectualização que o Saber proporciona dignifica a pessoa humana e dignificando esta está aberto o caminho ao Amor entre os Homens, que se não é o grande alimento do Gosto de Viver é pelo menos um alimento sem o qual este não pode existir.

(Da revista *Electricidade*)

-geral de saúde? Uma mulher de grande valor que anda em autocarros como tu, faz compras como qualquer dona de casa e pára a ver as montras das ruas.

Meu Deus! Com todos estes pensamentos quase me esquecia que tenho de ir trabalhar. Não sabias? Sim! Eu também trabalho e, por isso, penso em ti e em tantas mulheres como tu, algumas minhas colegas, que continuam impávidas sem ambições. Porquê? Porque não tentam elevar-se no seu emprego e chegarem a desempenhar um papel preponderante? Será que têm medo de se igualar a essas que não foram apenas mulheres no sentido etimológico da palavra?

Será que só os homens poderão ocupar posições de relevo, enquanto que tu terás de ficar eternamente agarrada a preconceitos antiquados e esperar que chegue a reforma? Porque não poderás chegar a ocupar um lugar de chefe de escritório? Será que teu cérebro tem medo de pensar na noção da responsabilidade?

Não! Isso me garantiu a mulher do autocarro. Sorri ao lembrá-la e tive saudades daquele rosto cansado, que se tentava concentrar num livro um pouco confuso para o seu cérebro sobrecarregado de matemática doméstica.

Ela me prometeu que tudo se iria modificar, o sexo fraco igualar-se-ia ao forte, provar-lhe-ia que ser mulher não é ser pedra bruta da montanha...

Não! Pois se assim fosse, o que se diria de alguns homens, solos bravios onde o arado da sensatez e da modéstia não produziu senão sulcos estéreis e superficiais...?

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

RELAÇÕES DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO NA EMPRESA

(Continuação)

3 — A chefia de grupos

Conceitos de base

A direcção dum grupo humano traduz-se fundamentalmente através duma acção dinâmica que leve esse grupo, segundo as políticas estabelecidas, aos objectivos que lhe estejam fixados pela melhor conjugação dos meios, sem perder de vista a manutenção do espírito de equipa, premissa prévia e fundamental.

Numa outra perspectiva, chefiar é fundamentalmente:

— obter resultados através de outrem;
— ser responsável pela actuação, pelo trabalho, de outras pessoas.

Dirigir traduz-se, seguindo as concepções tradicionais, através das atitudes mentais seguintes:

Prever — perscrutar o futuro, ver antecipadamente de modo a permitir uma norma de acção.

Organizar — estabelecer os órgãos, os elementos dinâmicos, para a acção a realizar.

Comandar — fazer com que os executores, o pessoal, cumpra os programas definidos, trabalhando em quantidade e com a qualidade necessária.

Coordenar — acção para o estabelecimento de harmonia de esforços, colaboração de todos no mesmo sentido.

Controlar — verificar se as acções se vão processando conforme o determinado; comparar o que foi definido com os resultados obtidos.

As concepções mais actualizadas encaram esta questão mais em pormenor, enquadrando alguns conceitos mais modernos.

Dado o interesse que poderá ter, anotamos uma das possíveis sistematizações:

I — *Previsão*
— conhecimento sobre a situação actual e possível evolução dos factores internos e externos.

II — *Escolha dos objectivos*
— políticas ou orientações qualitativas.
— objectivos em valor e em tempo.

III — *Organização dos meios*
— programas—dispondo no tempo, homens, equipamentos, matérias, etc.
— orçamentos — tradução financeira dos programas.

IV — *Atribuição de responsabilidades de execução*
— delegação.
— coordenação de equipas.
— comunicação.

V — *Comando*
— escolha, aperfeiçoamento, motivação dos homens.

VI — *Controlo — relatórios*
— acção correctiva.

Pelo que foi dito se conclui imediatamente da vastidão dos problemas que se põem hoje ao dirigente moderno.

Dirigir, chefiar, tem hoje a sua técnica específica apoiada num processo científico ou numa aproximação científica que se desenvolve ràpidamente.

Dentro duma concepção simplista, mas objectiva, Bacon afirmava que a base do método científico se sintetiza nesta afirmação:

«para dominar a Natureza é preciso conhecer as suas leis»

Transpondo esta concepção para a vida empresarial:

«para dominar a Empresa é preciso conhecer as suas leis»

Assim, os diferentes problemas que se põem à Empresa na marcha em direcção aos seus objectivos podem e devem ser analisados dentro duma perspectiva objectiva e científica a partir da colheita dos elementos primários — os *factos*, passando ao seu *estudo*, o que permitirá formular as *hipóteses* prováveis. Nesta fase do problema há que escolher os *meios* necessários para se proceder à *experimentação*.

Na fase final há que tirar conclusões da experiência; há fundamentalmente que *controlar* os resultados.

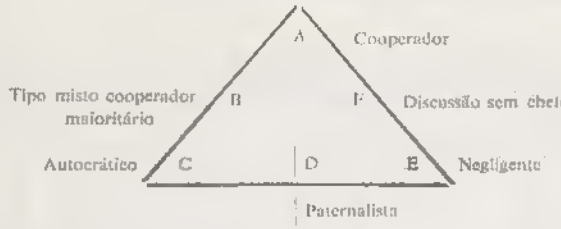
Trata-se, pois, de um processo de aproximação que estará na base do que modernamente se chama *Direcção científica* a que Fayol chamava, no seu tempo, «função administrativa».

Em síntese, trata-se pois:

1 — Procura (medida) dos factos
2 — Análise dos factos
3 — Formulação de hipóteses
4 — Escolha de meios
5 — Experimentação
6 — Controlo

Tipos e características de chefia

Vamos, para estudo desta questão, analisar o conhecido triângulo da autoridade e, seguidamente, mais em pormenor, os tipos fundamentais — autocrático, cooperador e negligente.



Os diferentes tipos de chefia diferenciam-se tendo em conta a *sede da autoridade* e o *nível das tomadas de decisão.*

A — *Cooperador* — a autoridade é atribuída ao grupo inteiro.

B — *Cooperador-Maioritário* — fica entre o tipo cooperador puro e o autocrático, porque permite simultâneamente a participação do grupo e o domínio da maioria sobre a minoria.

C — *Autocrático* — o chefe dispõe totalmente da autoridade.

D — *Paternalista* — é simultâneamente autocrático (o chefe toma as decisões) — e negligente na medida em que toma em consideração os desejos dos membros do grupo.

E — *Negligente («Laisser-Faire»)* — a autoridade é deixada a cada indivíduo.

F — *Discussão sem chefe* — compreende discussão sem visar uma acção organizada, podendo-se considerar intermédio dos sistemas negligente e cooperador.

(Continua)

◆

EXAMES

Satisfazendo o desejo de inúmeros agentes, especialmente de instrutores do pessoal graduado de estação, transcreve-se a seguir um grupo de 3 pontos escritos saídos recentemente nas provas de 3.ª Frequência de Praticantes de Factor:

Segurança da Circulação — Teoria

I

1 — O comboio n.º 1391 parou ao Km192,5 da linha da Beira Alta por excesso de carga. O maquinista informou o condutor de que a máquina só poderia rebocar o comboio em duas partes até à estação da frente. Tendo em atenção o que se acaba de expor, responda:

a) Entre que estações se deu a anormalidade?
b) Como procede o condutor após a informação do maquinista?
c) Em que condições é expedida, da estação da frente, a máquina para rebocar a 2.ª parte do comboio?

2 — Diga em que casos um cruzamento entre 2 comboios regulares é considerado extraordinário.

3 — Descreva o procedimento a adoptar pelo maquinista dum comboio que, nas linhas com cantonamento automático, encontre um sinal com luz vermelha fixa.

II

1 — Que indicações luminosas podem apresentar os sinais permissivos e qual o significado de cada uma delas?

2 — Considere uma estação protegida com os sinais avançados e principais previstos no novo Regulamento de Sinais e diga em que posição devem os mesmos ser colocados para receber um comboio nas seguintes condições:

a) Por linha directa, com paragem prescrita na estação;
b) Por linha desviada, com paragem prescrita na estação.

III

1 — Diga para que serve o modelo H 117.

IV

1 — Diga as linhas ou ramais que deve percorrer uma remessa despachada de Mirandela para Oliveira do Bairro.

V

1 — Numa estação equipada com aparelho de sinalização eléctrica, tipo «Siemens», diga em que casos o regime de Traçado Permanente deve ser substituído pelo de Itinerários Fraccionados.

Serviço Comercial — Teoria

I

1 — Sobre o transporte de passageiros conduzidos em maca ou cadeirinha, responda:

a) Quais os requisitos exigidos aos passageiros que viajam nestas condições?
b) É sempre obrigatório o pagamento de bilhetes por estes passageiros? Justifique a sua resposta.

2 — Como proceder para com os passageiros portadores de bilhetes fornecidos ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-C., quando se apresentem nas estações para regular a viagem de regresso, antes do prazo regulamentar?

3 — Indique as formalidades a cumprir pelos portadores de bilhetes de assinatura fornecidos nas condições do Capítulo II da Tarifa Especial n.º 5-P., quando no exercício das suas funções no recinto das estações.

4 — Diga por quantos Capítulos é constituída a Tarifa Especial n.º 6-P. e qual a finalidade de cada um deles.

5 — Indique os prazos de validade dos bilhetes vendidos ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8-P.

6 — Diga a cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete da Tarifa Especial n.º 10-P., quando seja encontrado a viajar fora do prazo de validade do seu bilhete.

II

1 — Indique os mínimos de cobrança por cada remessa, quando despachadas ao abrigo das bases 6.ª, 8.ª, 11.ª e 12.ª, respectivamente.

2 — No caso do expedidor pretender carregar no mesmo

O Conselho de Administração, na sua sessão de 23 de Dezembro último, ao tomar conhecimento da passagem à reforma, por ter atingido o limite de idade, do sr. tenente-coronel do S. A. M., Serafim Jacinto dos Santos «que durante muitos anos desempenhou o cargo de chefe do Serviço dos Armazéns de Víveres da Companhia, com a maior competência, zelo e dedicação», propôs, pela voz do seu presidente, sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, «que na acta da sessão ficasse exarado um voto de desgosto por se afastar do serviço activo um funcionário com tão destacadas qualidades». Igualmente foi proposto um voto de louvor «pela sua apreciada actuação ao serviço da Companhia».

A Comissão do Natal da Dactilografia de Santa Apolónia pede-nos que registemos o seu mais profundo reconhecimento às seguintes firmas que amàvelmente deram importante contributo material à organização dos festejos que aquela Comissão promoveu a favor de alguns filhos de ferroviários, na quadra última: *Vendor, Limitada; Fábrica de Papel do Almonda, L.da; Carlos Empis; CIN — Corporação Industrial do Norte, L.da; Sotex; Estabelecimentos J. B. Fernandes; E. Pinto Basto & C.º, L.da; Shell Portuguesa; Máquinas de Precisão; Sorval — Sociedade de Representações Vasconcelos, L.da; Fiat Portuguesa; Companhia Hanseática; Tomás dos Santos; Sociedade Michaellis de Vasconcelos; Protal — Sociedade Comercial de Siderurgia, L.da; Nunes dos Santos & C.º (Chiado); Nogueira, L.da; SOMIL — Sociedade Monumental Eléctrica, L.da; Sociedade de Electricidade Brown Boveri, L.da; Sogere* e *Alfredo Duarte, L.da*.

vagão diferentes espécies de animais, diga como deve ser feita a conversão das referidas espécies para cálculo da taxa de transporte.

3 — Enumere os diferentes modelos que se utilizam para avisar os consignatários da chegada das suas remessas às estações.

4 — Indique as condições em que a Companhia aluga os seus encerados aos expedidores e consignatários de remessas e quais as importâncias a cobrar pelo aluguer dos mesmos.

5 — Diga as remessas a que incumbe aos expedidores e consignatários fazer por sua conta e risco as operações de carga e descarga nas estações de procedência e destino.

6 — Por quem é feita a conservação e reparação dos vagões particulares inscritos na Companhia?

7 — Descreva as condições a que obedecem os pedidos para concessão de terrenos no recinto das estações.

III

1 — Explique os diferentes casos em que a revalidação dum bilhete é feita sem qualquer cobrança.

2 — Diga como devem proceder as estações de ligação, quando se verifique ter havido extravio de escrituração de remessas procedentes das centrais de camionagem.

3 — Qual o procedimento a adoptar quando seja recebida uma bagagem numa estação e se verifique que não foi feito o despacho definitivo?

Segurança da Circulação — Prática

1 — Na marcha do comboio n.º 1001 verificaram-se as seguintes alterações:

a) Cruzou em Fornos de Algodres com o comboio n.º 1212;
b) Ultrapassou em Celorico o comboio n.º 1391.

Indique os modelos de circulação a fornecer ao comboio n.º 1001 pelas estações interessadas.

2 — Calcule o peso frenado, manual e contínuo, exigido para um comboio de mercadorias com 460 t, à partida de Castelo Branco para Guarda, rebocado por máquina da classe III.

REFORMAS

Passaram à situação de reformados, desde o início do ano em curso, os seguintes funcionários superiores: engs. Augusto Borges de Almeida, subchefe do Departamento da Via e Obras; António Rebelo de Sousa Pires, chefe de Serviço do Gabinete de Estudos da Direcção-Geral; Guilherme Pereira de Magalhães, engenheiro principal da Região Norte (Via e Obras); dr. Miguel Pereira Coutinho, subchefe do Serviço da Fiscalização das Receitas e tenente-coronel Serafim dos Santos, chefe do Serviço dos Armazéns de Víveres.

O *Boletim da C. P.* publicará, como é da norma, notícia individual pormenorizada da reforma destes agentes superiores, à medida que forem sendo recebidos os seus elementos biográficos profissionais, solicitados em tempo oportuno aos Serviços.

Serviço Comercial — Prática

TAXAS

1 — G. V. — De Ovar para Amarante:

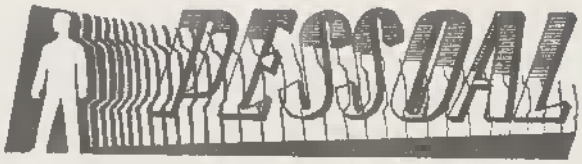
4 feixes de barras de aço em bruto, 250 kg.

2 — P. V. — De Caldas da Rainha para Alcântara-Terra:

4 caixas com louça de barro preto, 375 kg.

3 — P. V. — De Porto (Campanhã) para Valado:

2 caixas com latas de tinta líquida, 58 kg
3 latas com tinta líquida, 30 kg.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

MOVIMENTAÇÃO A CONTAR DE JANEIRO FINDO

A Engenheiro Subchefe de Departamento — o Engenheiro Chefe de Serviço, Óscar dos Santos Amorim.

A Engenheiro Chefe de Serviço — o Engenheiro Subchefe de Serviço, Luís Arruda Pacheco.

A Economistas principais — os Economistas Subchefes de Serviço, Rogério Alberto Torroais Valente, Vasco Tomás do Rio da Penha Coutinho, José Manuel Fialho Bertão e Hélio Ureña Prieto; e os Economistas de 1.ª classe, Joaquim Manuel Sargaço Júnior, Élio Augusto Coujol Cardoso e Fernando Manuel Lopes Pintão.

A Engenheiros principais — os Engenheiros Subchefes de Serviço, Basílio Alberto Lencastre da Veiga, José Valério Vicente Júnior, Fernando Soares Lopes Guerra, António Duarte da Silva e Jaime Júlio Henriques Menezes e Vasconcelos; e os Engenheiros de 1.ª classe, Zeferino Bernardes Pereira, António da Silva Abreu, Dílio da Veiga Camarate de Campos e António Moreira de Andrade.

A Economista de 1.ª classe — o Economista de 2.ª classe, Carlos Manuel Cabral Folque de Gouveia.

A Engenheiros de 1.ª classe — os Engenheiros de 2.ª classe, Abílio Gaspar Rodrigues, António Mateus Venceslau, Fernando André Gomes dos Santos e Luís Gabriel da Fonseca Cavaleiro.

A Economista de 2.ª classe — o Economista de 3.ª classe, José Gonçalves de Pina.

A Engenheiros de 2.ª classe — os Engenheiros de 3.ª classe, Abílio António de Campos Macedo, Corsínio Duarte Rocha Ferreira, João Carlos Marques Bela, Feliciano Augusto de Oliveira, Francisco António Carapinha, José Manuel Norton Cardoso de Menezes e Luís Manuel de Oliveira Santos.

A Chefes de Serviço — os Subchefes de Serviço, António Gonçalves Ribeiro e João de Ornellas Bruges de Oliveira.

A Subchefe de Serviço — o Chefe de escritório, Álvaro Martins Baptista.

A Engenheiro de 3.ª classe — o Engenheiro praticante, Rui Manuel Leitão Marques.

A Agentes Técnicos de Engenharia principais — os Agentes Técnicos de Engenharia de 1.ª classe, Gabriel Marques Campos, António Contente Vitório, João da Cunha Rego e Armando de Oliveira Jorge.

A Agentes Técnicos de Engenharia de 1.ª classe — os Agentes Técnicos de Engenharia de 2.ª classe, Adriano de Almeida Cavacas, Hernâni Fonseca da Cruz Barrosa e Eduardo da Costa Gaspar.

A Adido técnico de 2.ª classe — o Adido técnico de 3.ª classe, Joaquim da Silva Branco.

A Adidos técnicos de 3.ª classe — os Desenhadores principais, Henrique Graça e Henrique Walter Gomes Candeira.

A Desenhadores principais — os de 1.ª classe, Nestor Martins Timóteo e José Duarte Chaves.

A Desenhadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Filipe e Joaquim Roberto Alexandre.

A Desenhadores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, João Manuel Freire Vital e José João Cardoso.

A Enfermeiro principal — o de 1.ª classe, António Moita Júnior.

A Enfermeiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João Damasceno Murmelo.

A Chefes de escritório — os Subchefes de escritório, José Silva Dias, José Ferreira e José Gaspar Pinto Correia.

A Subchefes de escritório — os Chefes de secção, Manuel da Cruz, Fernando da Cunha Pedreira, Armindo Ribeiro e Silva, António Manuel Leitão e Ernesto Rodrigues Moreira Brito.

A Chefes de secção — os Escriturários de 1.ª classe, Mário Farinha, José Mendes da Silva, Alfredo Amorim de Sequeira Lopes, Lúcio José Marcelino, Manuel Carlos Lage, Rogério Baptista Alves Carneiro, Augusto de Miranda Mendes de Carvalho e Vitorino Gaspar Vieira.

A Escriturários de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Francisco Murta das Neves, Berard Dias Antunes, José Apolinário Pinheiro de Abreu, Eloi Caseiro Lopes, Manuel Joaquim Veiga Meira Torres, João Vieira Mendes, António Pires, Hilarião António Barbudo, Ivo Caseiro Nunes, Eduardo de Oliveira, Vitorino Pereira, José Loureiro das Neves, António da Silva Freitas, Manuel André das Dores Matias, Custódio Bastos, Ivone Maria dos Santos, Maria Carolina Policarpa Tavares, Maria Eduarda Chaves de Aguiar Siqueira e Brito e Joaquim Augusto Lopes.

A Escriturários de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Vítor Dias da Silva, Licínio do Nascimento Rocha, António dos Santos Esteves Andrade, Maria Luísa Simões Bonvalot Telheiro Condeço, Rui Araújo de Meneses, António Dias Belo Gonçalves, Fernando da Cruz Delgado, António do Nascimento Passeira, Fernando Durão de Oliveira, José Fernando

Rodrigues Miliciano, Bernardino Gonçalves Paulos, Maria José de Carvalho Proença Lacerda, Maria de Lourdes de Matos Alves, António Albino Carvalho da Cruz, Maria Ricardina Moreira das Neves, Francisco Esteves Correia, Armando Dias do Nascimento, José Júlio Ferreira Amado, Maria Manuela Ramos Simões Cuco, Mário de Oliveira, Jorge da Luz Telmo, Amílcar Augusto Marques, António Narciso, João Antunes da Guia, Martinho da Silva Abelho, Manuel de Sousa e Silva, Reinaldo Correia, Estefânia da Assunção Labourdette, Álvaro Moreira de Oliveira, José Manuel Pacheco Guimarães e Alice dos Prazeres Sancho Pires.

A Escriturários de 3.ª classe — os Auxiliares de escritório de 1.ª classe, Manuel Gomes Peres e José Vieira Leitão.

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José de Oliveira Marques, Fernando Lopes Francisco, Joaquim Morgado Gameiro, António Lopes Duarte, Octávio Pereira Gião, Amélia Gabriela Cabral Farinha, Joaquim Frade Cabrita, António Pereira Rodrigues, Joaquim Monteiro da Mota, José Augusto Vitória da Silva, António Gomes, Benjamim Matos Jeremias, Nazaré das Neves, Manuel Dias, José Marques Pinto da Conceição, Joaquim Gomes Gouveia, João António Courela Maurício e Jeremias de Matos Jeremias.

A Encarregado de armazém de víveres — o Subencarregado, António da Silva Gomes.

A Subencarregado de armazém de víveres — o Caixeiro principal, Alberto Mendes.

A Caixeiro principal — o de 1.ª classe, Aurélio de Almeida Marques.

A Caixeiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, José Abreu Oliveira.

A Caixeiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Manuel Vitorino da Silva, Feliciano Luís Paiva, Armando da Graça Ferreira e Manuel de Araújo Fernandes.

A Pagador — o Fiel de tesouraria de 1.ª classe, Daniel Teles Iglésias.

A Fiel de tesouraria de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Filipe Inácio Murta das Neves.

A Fiel de tesouraria de 2.ª classe — o escriturário de 1.ª classe, Eurico Ferreira.

A Chefe do pessoal menor — o Subchefe, Manuel Lopes Marques Claro.

A Subchefe do pessoal menor — o Contínuo de 1.ª classe, Sebastião Fernandes Júnior.

A Contínuos de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Jacinto Gonçalves, Francisco Nobre Luís, Francisco Parreira Romano e Jacinto António Serrano.

A Contínuos de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, José Cristino Martins, Álvaro da Conceição Fernandes e António da Silva Aparício.

A Fiel de armazém de 2.ª classe — o de 3.ª classe, António João Vítor.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — o Servente de 1.ª classe, José Martins Salvador; e o Servente de 2.ª classe, Adelino Pereira da Costa.

A Inspector de zona — o Inspector de tracção, Álvaro António Maia.

A Inspector de tracção — o Chefe de depósito, José António Rodrigues.

A Chefes de depósito — os Subchefes, Armindo Correia Santos, Carlos Augusto das Neves e Luís Rodrigues.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, José Alberto, José Jacinto Lopes Manito, António José Santos Correia, Artur José Pinto, Joaquim Rodrigues, Manuel Ribeiro Júnior, Alberto Nery Maria Sousa Parreira e Perfeito Correia Vieira.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Olindo Augusto Duarte Soares, Luís Pinheiro, Júlio de Oliveira Araújo, Amadeu Loureiro, Carlos Henrique Marques, Emídio Pereira de Sousa, Arlindo Carvalho Casaleiro, Zacarias da Silva Pereira, Sizenando Eduardo Costa e Jaime Alves.

A Maquinistas principais — os de 1.ª classe, Manuel da Conceição Horta, Alfredo Cruz, Miguel Calixto Duarte, José Joaquim Cipriano, Alberto Rodrigues Horta, Armando Messias Godinho e Avelino Gonçalves Lopes.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José do Nascimento Pereira, Joaquim António da Silva, Joaquim Maria Cardoso Saúde, Alfredo Marques, Augusto Gonçalves, Valentim Macedo da Silva, Joaquim Travasso Cera, Francisco Ponte Viegas, João Fernandes Craveiro, Manuel Marques, Francisco da Silva, Manuel Ferreira Sousa Carneiro, Francisco Correia Cardoso, José Carlos Nunes e Arlindo Duarte Caseiro.

A Maquinistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Bento, Francisco Maria Gaudêncio, José Maria Ferreira, Rodrigo Messias Condeço, Joaquim Marques Gonçalves, Jacinto António Costa Chaves, António Cabrita Duarte, Manuel Pereira da Silva, José Miranda de Carvalho, Joaquim António de Oliveira, Manuel de Brito Loição, Francisco António Jacinto, Manuel Gomes, António Rodrigues Serra, António Augusto Correia, António José de Araújo, Joaquim Alves Grácio, José da Costa, José de Araújo Matos, Amílcar Sebastião Aranda, Bernardino Pinto Moreira Barbosa, Luís Lopes Ribeiro, Augusto de Sousa, Octaviano Augusto da Costa, José Pinto Ribeiro Barbosa, Joaquim dos Santos, José Bernardino Guerreiro, António Gaspar Canais, Armindo da Costa e Sá, Dinis Ferreira Ribeiro, António Baptista Velez e Ernesto de Jesus Sousa Pereira.

A Maquinistas de 3.ª classe — os Fogueiros de 1.ª classe, António Guedes de Oliveira, Gil do Rosário Rente, Rodrigo José dos Reis Martins, Manuel Soares, António Cordeiro de Oliveira, António Bartolomeu Romão, Manuel dos Santos, António Farrajota do Carmo, Constantino Gonçalves Sol, Alberto da Conceição Nogueira, António Lopes Valério, António da Ponte Fernandes, João Fernandes Picão, Manuel de Sousa, Francisco de Paiva, José Pinto, João

Sérgio Ramos, Horácio Bento Soares, José Augusto Bianco, Lourenço António Ratinho, José Lopes de Oliveira, Manuel Dias Correia Henriques, José Carvalho Ribeiro, António Lopes Rodrigues, Manuel Maria Valadares, António Gonçalves Galinha, Manuel Gonçalves de Ascenção, Laurindo Teixeira Júlio, Fernando António da Silva Calado, Natal Inácio Quvalho, Alfredo Ferreira de Miranda, José Fontes Monteiro, António Cândido Grenha, Luís da Silva Rocha, José Boavida Bernardino, Florentino dos Anjos Serra Cabo, Manuel de Cruz Leonardo, António Domingues Romão, António da Fonseca Mendes, Francisco Salvado Cavaca, António Lopes Júnior, Luís António Boleto, Agostinho Ribeiro, Délio Alexandre de Madureira Barbosa, Manuel Monteiro de Andrade, Custódio da Silva, João Afonso, Amílcar Jacinto Albino, José Gonçalves Casa Nova, Joaquim Garrafa, Artur Cardoso Duarte, Edmundo Cabrita Coelho, Manuel Monteiro da Ponte, José Augusto de Magalhães, Adelino António Cabrita Ceriz, Fernando Monteiro Peixoto, Artur Lopes Soares, João Manuel Soares, Fernando António Guerreiro, José Lourenço Furtado, António Ambrósio Carneiro e José dos Santos Mota Ferreira.

A Fogueiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Fernando Joaquim Gravalho, Ernesto Cardoso Martins, José Maria Vieira Mendes, Américo da Silva Dámaso, Casimiro Alves Medeira, José Relado, Francisco Alves, Álvaro Joaquim Guerreiro, José Ferreira Lourenço, Aniceto António Teixeira Carvalho, Joaquim Nunes, Joaquim Amaro Trindade, José Gonçalves da Costa, Alexandre Margarido Vaqueiro, António Cândido Cabaço, Ezequiel de Jesus Lourenço Reis, Agílio Ribeiro de Matos, José Anjos Brás, Fernando Maria Botelho, Joaquim Nunes Lopes Rufino, Manuel Afonso Branco, José Emílio Pires, João Dias Martins, Manuel Maria Silva Cavaleiro, Orlando João Ferreira, Joaquim Aniceto Silvestre, Joaquim Calado Belo, João Vaz Bernardo, Manuel da Ponte, António Maria Ferreira Rocha, António Pereira Neto, Aluízio de Alegria Picado, José Gregório Dionísio, José Gonçalves Mendes, António de Almeida Mesquita, José da Costa Marinho, João Pires Marques, José de Oliveira Amorim, Joaquim Pereira Tavares, Manuel Martins Fians, Narciso de Matos Rainho, Joaquim da Cruz Vitorino, Rogério Soares, António Silva Romba, José Salvado Ferreira, Dionísio Cebolas Baptista, Florêncio Rosa David, António Viegas Guerreiro, José Lima Gonçalves, José de Oliveira Simões, José Faria da Cruz, José Silvestre, Silvano Alves Popino, Francisco Carrilho Pombo, Manuel Rodrigues, José Garizo Rodrigues e Francisco Simões da Silva.

A Maquinistas de via fluvial de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Mário Afonso da Silva, António Delgado Nunes, Tito Lívio Joaquim da Silva e Apolo Rodrigues Marta.

A Maquinista de via fluvial de 2.ª classe — o Fogueiro de via fluvial de 1.ª classe, Carlos António da Silva Vieira.

A Fogueiro de via fluvial de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João José Rodrigues.

A Fogueiros de via fluvial de 2.ª classe — os Marinheiros de 2.ª classe, José de Oliveira São Pedro, Manuel Neves de Jesus da Silva e Jaime Gomes Paulino.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, João Semedo Pires, António Manuel Fernandes Pereira, José Luís Sacoto Joaquim, António Correia de Almeida, Custódio de Oliveira Braço Forte, Joaquim de Oliveira Roldão, Manuel Ferreira Teixeira e José António Martins Guia.

A Serventes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Francisco da Silva, José Patrão Ramalho, Mário Correia Gonçalves, António Alves Ferreira, Manuel Ferreira Gomes, Augusto Mendanha Gonçalves, Francisco Moreira Bernardes, António da Costa, António Martins Daniel, António Cabete e Silva, José Vieira Justino, António Bento, António de Oliveira Primo, Manuel António de Cristo, António da Costa, José Pereira de Melo, Domingos de Sousa Ferreira, Veríssimo Rosa de Figueiredo e Sá, António Oliveira Lopes, Joaquim dos Santos Botelho, José dos Santos Gaitas, António Simões, José Martins da Costa, Manuel Matias, Manuel Nunes, José Maria de Magalhães Machado, José Ramos de Almeida, Agostinho de Sousa Rocha, Joaquim Ferreira, Manuel Taveira Lavinas, José Pinto da Costa, Júlio Rodrigues Limão, João Pires António, Manuel Moita Pós de Mina, António Máximo Jesus Pires, Valdemar Balancho Rosado, João José Valentim Carrilho, Manuel Guerreiro Serra, Agostinho António da Silva Ferreira, António Maria Roxo, José António Marques Curto, Joaquim Marques Antunes, Mário da Conceição Martins, Horácio Carrilho Pinto, Fernando de Jesus Rodrigues Gil, Alexandre Gaspar Gabriel, José Maria Cordeiro, Manuel Rodrigues Pires, Francisco Martins Cherondo e José Augusto Tojal.

A Serventes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Ferreira da Silva, Henrique da Conceição Marques, Joaquim Ferreira da Silva, José Manuel Cabrita da Ponte, Caetano Dias Moreira, Miguel Torres da Cunha, Luís de Oliveira Jorge, Casimiro Calado Dias, António Rogério da Silva Monteiro, Joaquim dos Santos Silva, António Policarpo Faria, Jorge Francisco Brito, José Francisco Charrua, Joaquim Melo Leandro, Artur Brás de Oliveira Araújo, João Augusto Marques Lima, Querido Gonçalves Ferreira, José Palma Baião, António Maria Gonçalves, Avelino Pinto Ferreira, Isaque Soares, José Maria das Neves Lucas, António Fernando Pinto, Domingos Ferreira de Almeida, António da Costa Rodrigues, João Francisco Marques, José Augusto Ferreira Pereira, Manuel António da Conceição Graça, Manuel Jacinto Gil, Fernando Augusto Cordeiro, Manuel Vilhena dos Reis, João Fernandes Adrião, António Joaquim Afonso Branco, Manuel Porfírio Aguiar Monteiro, Luís Maria Barbarroxa, José Ambrósio Catarino, Aurélio Dias, Celso Alves da Costa, António Ladeira Palos, David dos Santos Cruz, José da Costa Silva, Domingos Ramos Cavaco, António das Neves Mendes, Manuel António Maniés, Armando José Fragoso Carvalho, Amílcar Faustino Geraldo, Amável Mendes Dias, Ivandro Ribeiro, Manuel de Matos Dias, Manuel Lucas Ferreira, António Francisco Ramires, José Gomes Pires, Manuel Carlos Pereira, Fernando Pinto, José dos Santos Sousa, Joaquim António Galante Caneta, Manuel Pinto de Almeida Carvalho, António Manuel de Jesus Gonçalves, Augusto António Pires, Francisco Moreira Pinto, Armando Pinto Cardoso, António Augusto Rodrigues, José dos Santos Gaspar, Francisco Garcia, Fernando de Morais Pereira, João da Silva de Matos, Manuel Romão Neves, Amílcar Mendes dos Reis, Américo Dias Mendes Afonso, Manuel dos Santos Simões, Ramiro de Araújo da Costa, José Francisco Pereira, Joaquim Mendes Amaro, José Marques Lopes e João Carvalho Lopes.

A Serventes de 3.ª classe — os Eventuais, Manuel José Nunes, Manuel Figueiredo, Afonso Vicente da Silva, Manuel Soares Vieira, José Pedro Ramos Valente, Francisco Tapadinhas Anselmo, Luís Ribeiro Pires, António dos Anjos Baptista, Manuel Eduardo Pimentel Fontes, João António Xavier Damião, José Antunes de Sousa, Joaquim Lopes Pires, Joaquim José Carril, Francisco Gomes Figueiredo, Francisco Martins Miguel, José Maria, Francisco Fernandes, Joaquim Ramos da Cruz, José Ramos, António Brites Fradique, Ernesto de Melo, António Albino, José Maria Martins, Nicolau Pinto de Oliveira, João Pena Álvaro, David Vicente, Armindo da Silva Carneiro, Miguel de Sousa, José Pinto

Cardoso, Manuel Martinho, Abílio Sequeira, Fernando Correia, Amadeu Pinto da Silva, Augusto Albuquerque, Francisco de Oliveira, António Pereira, Joaquim da Silva Pombo, João Baptista Marques, Adelino Marques dos Santos, Vital Francisco, António Joaquim, João da Graça Pereira Vaz, António José Sebastião Martins, António Domingos, António Pires Gregório, João Monteiro, Rodrigo Pereira Anselmo, Armindo Castanheira Bento, Joaquim Gois Anjo, Manuel Maria Nunes, João Baptista, António Fernandes, Albano Simões, Joaquim Cândido da Costa, Manuel Monteiro, José da Silva Pimentel, Américo de Oliveira Cardona Bento, António dos Santos, Américo Augusto Paredes Baptista, Manuel Rodrigues Ferreira, Virgílio de Almeida, José Paulino Salvado, João Fernandes Borges, Agostinho Cambezes, Francisco Geraldes Baptista, Manuel Francisco Diogo, Luís Gomes, Eduardo de Oliveira, Joaquim Pereira Dias, Manuel Nascimento Júlio, Luís Martins Melo, Diamantino Rama Tinoco, José Augusto Azevedo Pinheiro, Augusto Rodrigues, Aníbal Nascimento de Almeida, António Mendes Gois, António Maria dos Reis, José Fernandes da Silva, Domingos José Capela Leal, Vitorino de Sousa, Carlos Rodrigues Carvalho, António da Silva Ângelo, Albertino Barroso, Manuel Domingos Prazeres Fé, Albino Pedro, João da Silva Fortunato, Justino Pereira de Sousa, Gabriel Carvalho, Manuel Guedes Carvalho, Manuel Barradas Chambel, Albino Pinto, Valdemar Teixeira Fonseca, Manuel Maria Cardoso, David Faustino, Honorato Mendes André, Manuel Maria Ramos Bernardes, Domingos das Neves Abrantes, António Maria Carvalho Pombo, António Gonçalves Monteiro, João Madeira Pereira, José Pires da Silva Vitoriano, Manuel António Alves, António Lopes, José Caldeira de Sousa, Francisco José Rua, Carlos Bastos, António Correia Guedes, João Martins Rodrigues, Delfim Soares Ramos e Amândio Joaquim de Sousa.

A Inspector de obras metálicas — o Contramestre de 1.ª classe, Eugénio Passos Diniz.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — os Operários, Manuel dos Ramos Martins e Francisco Coelho.

A Chefes de lanço principais — os de 1.ª classe, José Maria Martins Vaz e Manuel dos Santos.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Domingos Mestre e Manuel Mendes.

A Chefes de lanço de 2.ª classe — os Chefes de distrito, David Cardoso e Manuel Valente Júnior.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Joaquim Camilo Pinheiro dos Santos, Manuel Maria Lopes Costeira, Jesus António Pinto, António Augusto Pinheiro, Ventura Cabrita Belchior, José Maria, Joaquim António, Adérito de Jesus Pinto, António Aires de Oliveira, José Mendes e José de Oliveira.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Adriano Pereira, Olindo Lopes Grilo, Armando José Velez, Januário António Inverno, José Bouçada Rodrigues, José de Brito Calvário, Manuel Joaquim Capote, Vicente Soares, José Pinto, Jacinto Silvério Pereira, Joaquim Pires Duque, João António Fernandes, Ildefonso António Guerreiro, Adriano do Nascimento Almeida, Manuel Joaquim Rodrigues, Domingos Gonçalves Lopes, José Fernandes do Patrocínio, Feliciano Manuel Pestana, Feliz António de Almeida, Serafim Afonso Vicente, Claudino José Filipe Ramalho, António Joaquim Teixeira e Fernando da Silva Costa.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Simões Terceiro, João Rodrigues Lagarto, José Angélica Pereira, Uriel Mendes de Almeida, João José do Couto Baptista, Manuel Chasqueira Fradique, José Temudo Velez, António Augusto Meireles, Manuel das Dores Mendes, Manuel Ribeiro Pereira, Francisco Ribeiro das Neves, Artur Teixeira, José Augusto Pais Cabral, Luís de Sousa Matos, Joaquim Antunes, José Monteiro, Zica Figueiredo Lopes da Silva, José António Pinto, Manuel de Oliveira, Aníbal Sousa Martins, Joaquim Felicidade Caetano, Vasco Alberto do Nascimento, Mário Gonçalves, Gregório José Jacinto, Américo Valente da Silva, José das Dores Mendes, José dos Santos Costa, Francisco Manuel Calado, António João Agostinho, Manuel Luís Mendes, José Soares, António de Jesus Teixeira, Bernardo Monteiro, Fernando Joaquim Pereira, Domingos António da Silva Canastra, João Francisco dos Anjos Bolas, António Sebastião Ralha, Joaquim Gralha Lourenço, Alberto Monteiro, Elísio Augusto Matias, Saul Vicente e Luís Afonso Simão.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, José Maria de Oliveira, Francisco Maria Lourenço Soares, José António Fortalezas Ceroulas, Mário Saraiva Martins, Joaquim dos Santos do Nascimento, Carlos Carvalho da Silva, Álvaro Monteiro, José do Carmo Ferreira da Costa, António Boleto Ramalhete, Francisco Jerónimo Paulino, Camilo Teixeira da Costa Martins, Silvino da Silva, Manuel Eduardo de Queirós Pinheiro, Belmiro Branco, Henrique Correia, José Pereira Roque, António Teixeira de Carvalho, Vítor Joaquim Lavouras Anacleto, Ponciano Rodrigues dos Santos, Luís Soalheira, Manuel Carvalhinho, Domingos Pereira Faria, Manuel Lourenço Soares, Arnaldo Mendes de Carvalho, Aparício Garcias, Domingos Amaral Gil Bispo, Manuel António Inácio, Manuel Alves Cardoso, João dos Santos, Manuel Valente de Almeida, Manuel da Costa Araújo, Germano do Nascimento de Oliveira, João Pinto, Manuel Fernandes Adrião, Manuel Rodrigues, José Rodrigues Carlos, António Teixeira Assunção, André Teixeira, João Bento e José da Silva Júnior.

A soldador de fiadores de 2.ª classe — o Servente de 3.ª classe, Serafim Lopes da Cruz.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Ricardina da Conceição Duarte, Carmo Roxo Palheiro, Zelinda da Conceição Baptista, Maria de Alegria Joana Chambel, Elisa Júlia Martins, Ana Dias Lopes, Maria da Graça, Maria de Lourdes Trindade Pardo, Eva Virgínia Soares de Araújo, Carminda Gomes Teixeira, Rita Maria Pires, Maria Emília Moura, Zaida de Jesus Gabriel, Ana Parreira Senhorinha, Maria Inês Ferreira, Ana Pinheiro, Maria Ferreira, Maria Fernanda Vieira de Queiroz, Quitéria Maria Carvalho, Deolinda de Sales Filipe, Joana Maria, Matilde da Conceição Pais e Alice Augusta Ferreira.

A Inspector de secção de exploração — o Subinspector, José Francisco Rama.

A Verificadores de receitas — os Factores de 1.ª classe, António Machado Luís Forte, António Ventura Júnior, José Paulo, Francisco Bispo, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, António Martins Narciso, Alfredo Freire e Joaquim Ribeiro Matias Pires.

A Chefe de estação principal — o de 1.ª classe, Teodósio Mendes.

A Chefes de estação de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Augusto Esteves Carrilho, Hilário Correia Cabaço, António Crespo Costa, António Joaquim Alvares de Figueiredo Feio, Amadeu Lopes Raposo e Augusto Ferreira da Santa.

A Chefes de estação de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António da Silva Beja, Domingos Martinho Pereira Pires, Inácio Marques dos Reis, Luís da Silva, José António Raposeira, José Figueiras, António Rodrigues de Almeida, António da Silva Ferreira, João da Silva Antunes, António do Couto, António Rodrigues, Manuel Nunes, Manuel da Costa Cotafo e Carlos Vieira da Cunha.

A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, Ângelo Reis Sousa, Manuel Marques Serra, Hermilo José Nunes Júnior, Augusto Machado, Jacinto Simões, António da Costa Dias, Manuel André, André António Elias Ferreira, Serafim dos Santos Beco, José Felisberto Soares, Manuel António Escudeiro Júnior, Américo dos Santos Gomes, António de Jesus Antunes, Adelino Jorge, Francisco Teixeira de Sousa, Luís Ventura, Manuel Dias da Silva, José Ramos Pedro, José do Nascimento Alves, Francisco da Silva, Manuel Bernardo Júnior, Armando Marques, Joaquim Pinto Ferreira, Arnaldo Rodrigues Fernandes Silvano, Eduardo da Silva Henrique e Joaquim dos Santos.

A Factores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Adelino José Pinto, Ilídio Marques Grácio, Vitorino Alves Teixeira de Magalhães, Valdemar Alves Fernandes, Alberto Monteiro, José Cação, João da Cruz, José Luís da Costa Soares, António Augusto Pedro, Joaquim Gomes Belo, Firmino Duarte Ribeiro, Herculano Soares Pereira, Albino Rodrigues Baptista, Francisco Henriques Maia, Humberto Dias Pinto, Adérito Augusto Afonso, António de Matos Leitão, Miguel Arcanjo Pereira, Manuel Pereira, João Maria Gorgulho Lopes, Artur Vieira, Honorato do Carmo Neves, Faustino Veríssimo Ferreira, António Augusto Marques de Almeida, Virgílio Tomás, António Augusto Andrade, João José Anita Messias, José Ribeiro Cardoso, Manuel António, António Brites, Sertório Humberto Barbosa Ferreira, António João, Eduardo Lopes Farinha, João Barreiro Gaspar, António Pereira Transmontano, José Pires Botelheiro, Joaquim Nunes Niza, Manuel Gaspar Neto, Elísio Pires Cardoso, José Duarte Miguel e António Mesquita da Silveira.

A Factores de 2.ª classe — os de 3.ª classe, João Gomes Simões, Emídio de Jesus Veiga, Manuel João Maia Gaspar, José Barbosa, António André Pinto de Oliveira, António Pires Branco, António Dias Monteiro, Basílio do Nascimento Ramos Passeira, Alberto da Silva Claudino, Manuel da Luz Farto, José António Lança Pires, João Pinho da Cruz, Luís António Matos Lourenço Cadete, José Alberto Gomes de Carvalho, Manuel Gonçalves, Arnaldo dos Santos Mendes, Francisco Alves Fernandes, António da Conceição Magusto, Arsénio Teófilo Pinto Quintas, Vítor Manuel da Silva Martins, José Miranda de Faria, Joaquim Lopes Marques, José Paiva Gonçalves, Adelino Marques da Felícia, Horácio Augusto Correia, Manuel Rodrigo Santos Neto, Joaquim Geraldes Caramelo, João da Fonseca, Domingos Cabrita Matias, Manuel Joaquim Candeias Barbado, Francisco Rodrigues Tomás, José Marques Delfino Alves, António Rasteiro Ferreira, Idálio Malveiro dos Santos Lucas, António Manuel da Conceição Santos, José Maria Pereira, Adérito dos Santos Rabaça, Romeu Rombinha Franganito e Arnaldo Augusto Rodrigues Ribeiro.

A Factor de 3.ª classe — o Praticante de factor, Manuel António Alves de Jesus.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.ª classe, Sebastião das Dores do Cabo e Joaquim Mendes Fernandes.

A Conferentes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Armindo Cardoso, Manuel Gaspar, João Fernandes Abrantes, Manuel da Graça Coelho, Henrique Lopes de Miranda e João Alfaia dos Anjos.

A Condutores principais — os de 1.ª classe, António Gonçalves Ferreira, Pedro Lopes Velho, Joaquim António e Abílio Rosa Félix.

A Condutores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Vieira de Sousa Pinto, Adriano Araújo Gomes, César Lopes Antunes, José Tomás, António Dias Cabrita e Joaquim Lopes Gomes.

A Condutores de 2.ª classe — os Guarda-freios de 1.ª classe, Osvaldo Vieira, Manuel Carneiro Fernandes, João Coelho de Bastos, Albino da Costa Oliveira, António José Cesário, José Alves Simões de Figueiredo Duarte, António da Silva Torres, Alexandrino da Silva Mota, Manuel Fernandes Carreira e Luís Marques.

A Guarda-freios de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Duarte Silva, Joaquim António Figueira Bilro, António Rodrigues Neves, Vítor de Sousa Ramos, Manuel de Jesus Arvelos, Joaquim Oliveira dos Santos, Francelino Ramos Agosto, Alexandre Vieira, Luís Dias Pedro, Luís da Cruz Braço Forte, Jerónimo Teixeira, Alexandre Fradique Fiens e João dos Santos Viais.

A Fiscal do pessoal da revisão de bilhetes — o Revisor de bilhetes de 1.ª classe, Edmundo Mário Paiva.

A Revisores de bilhetes principais — os de 1.ª classe, Manuel Joaquim Cabrita e António Duarte.

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Mendes, António José de Araújo Silva, António Pereira Afonso Branco e Gonçalo de Oliveira.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Artur de Matos Maia, Manuel Francisco Cordeiro Foito, António Lopes da Cruz, António Soares Pinto, César Antunes Militão de Carvalho e José Baptista Ferreira.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Abel Rodrigues da Silva, Jacinto da Silva, João Manuel Fernandes, Luís de Figueiredo, António Martins, e Alexandre Almeida Pinto.

A Capatazes de manobras de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, Joaquim de Sousa, Carlos Martins dos Santos, Abílio Pinto de Sousa, Augusto Machado da Silva e João Isidro dos Santos.

A Agulheiros de 3.ª classe — os Serventes de 1.ª classe, José Paulo Capão e Claudino Urbano da Silva.

A Guarda-fios de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Manuel Oliveira Rosa.

A Guarda-fios de 2.ª classe — o Guarda-fios eventual, Fernando Carlos da Cruz.

40 ANOS DE SERVIÇO

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Altino Dias Pereira*, chefe de estação de 1.ª classe; *Bernardino do Nascimento Marcos*, chefe de estação de 2.ª classe; *Mariana dos Santos Machado Azevedo de Faria*, escriturário de 1.ª classe; *João Baptista Ribeiro*, chefe de brigada; *José Valente* e *António Bessa*, escriturários de 2.ª classe.

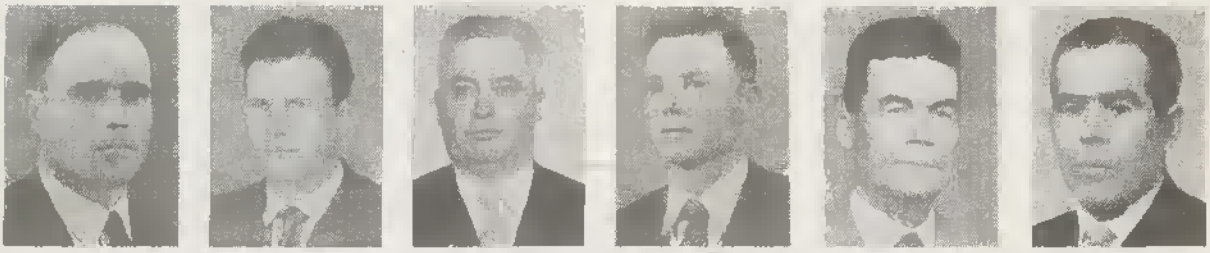
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Teodoro Póvoas*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes; *Manuel Seborro*, condutor principal; *João Baptista Rodrigues*, *Augusto Fernandes*, *Lúcio Pinto Fernandes* e *João Gaspar de Lemos Amorim*, operários de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Henrique Gomes*, operário de 1.ª classe; *Fernando Jorge*, revisor de bilhetes de 1.ª classe; *Hipólito Joaquim*, condutor de 1.ª classe; *António Pama*, fiel de cais; *António Maria Cristino* e *António Ribeiro Daniel*, operários de 2.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Cardoso Pinto Magalhães*, factor de 2.ª classe; *Fernando Pereira*, conferente de 1.ª classe; *José Pedro*, revisor de material de 2.ª classe; *Manuel Craveiro*, agulheiro de 1.ª classe; *Joaquim António Machado*, operário de 3.ª classe e *José Martins*, conferente de 2.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Eduardo Ribeiro*, subchefe de distrito; *Aníbal Matias Relvas*, agulheiro de 2.ª cl.; *Filipe da Silva Teixeira*, *Jaime da Costa Machado*, *Manuel Araújo Tristão* e *Manuel Girão Meco*, serventes de 1.ª classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João José Pereira, António Guerreiro Silvério, José Maria Areias, Manuel Agostinho, António de Sousa Franganito* e *Sebastião dos Santos*, chefes de distrito — gratificados pelo interesse, esforço despendido e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos do descarrilamento do comboio n.º 8081, ao Km 267,965 – Sul.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Mário Gomes de Almeida, José da Palma Correia, Luís Maria Marques, Francisco Manuel da Lança* e *Manuel João da Silva Bastos*, subchefes de distrito; e *Manuel Gomes Romeira*, assentador de 1.ª classe — gratificados pelo interesse, esforço despendido e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos do descarrilamento do comboio n.º 8081, ao Km 267,965 – Sul.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Lourenço Ferreira*, revisor de bilhetes de 2.ª classe — encontrou no comboio n.º 1 uma carteira com a quantia de 1670$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *Maria Ana Ferreira*, bilheteira principal — verificando que no balcão do postigo da bilheteira de Santa Apolónia onde fazia serviço, um passageiro deixara uma carteira — que continha a importância de 15 800$00 e um cheque no valor de 31 666$60 —, imediatamente foi fazer entrega do achado; *Fernando Ribeiro da Silva*, chefe de distrito e *Vicente Soares*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de ligação de um carril partido na linha n.º 1 da estação de Monção, quando estavam de folga e tiveram de deslocar-se em bicicleta; *João Caria Antunes*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências que tomou, ao ligar um carril partido ao Km 36,300 – Norte, estando de folga; e *Carlos José dos Santos*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 163,200 – Beira Alta.

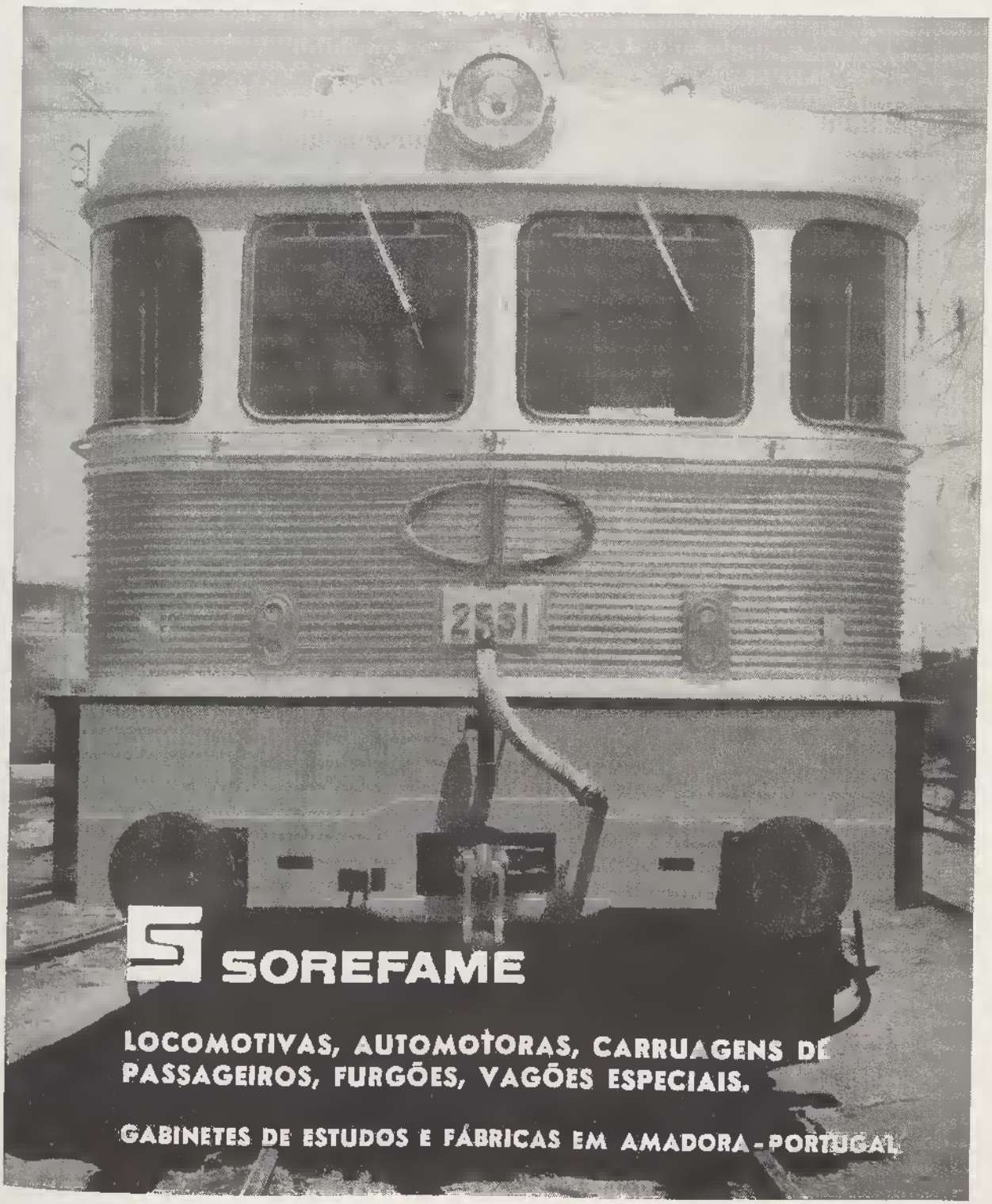
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Anibal Lúcio Alferes*, revisor de bilhetes de 3.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 2923 um porta-moedas com a importância de 1151$70, de que fez entrega; *Manuel Jacinto*, chefe de lanço de 2.ª classe, *Américo José*, subchefe de distrito, *Armindo Queiroz*, assentador de 1.ª classe e *Albino Pinto Ferreira*, assentador de 2.ª classe — elogiados, respectivamente, pelas providências tomadas, interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 100,600 – Douro, quando se encontravam de folga; e *Abílio Freitas da Mota*, servente de 3.ª classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 37,100 – Tâmega, pois estava de folga e apresentou-se espontâneamente ao serviço.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Domingos Martins Vitoriano, Francisco Inácio* e *Agostinho Rodrigues Lourenço*, assentadores de 1.ª classe; *Deodato Manuel Maria Elias, António Augusto Silvestre* e *José Maria Inácio*, assentadores de 2.ª classe — gratificados pelo interesse, esforço despendido e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos do descarrilamento do comboio n.º 8081, ao Km 267,965 – Sul.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim dos Santos Roxo*, chefe de lanço principal, *Vicente Marques Andrade*, chefe de distrito, *Gregório António Courela* e *José Bernardo dos Santos*, subchefes de distrito, *Fernando da Silva Domingues*, assentador de 1.ª classe e *Fernando Joaquim Pereira*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada, respectivamente na orientação e execução de trabalhos de desobstrução da via ao Km 45.485 – – Vendas Novas.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Manuel Vicente Delgado*, chefe de distrito, *Augusto Bernardo Dias*, assentador de 1.ª classe, *Manuel Lopes do Santos* e *Alberto Gil Faísca*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 186,132 – Beira Baixa, quando estavam de folga; *Joaquim Bernardino de Jesus Batalha*, assentador de 2.ª classe e *Maria Afonso*, guarda de P. N. de 1.ª classe — elogiados, respectivamente, pelo interesse, dedicação demonstrada e providências tomadas para a desobstrução da via ao Km 45.485 – Vendas Novas.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim Cruz da Conceição*, chefe de distrito e *José da Silva Ramalho*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 30,500 – R. Aveiro, quando estavam de folga; *Fernando Ribeiro da Silva*, chefe de distrito e *Vicente Soares*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido na linha n.º 1 da estação de Monção, estando ambos de folga e tendo de se dirigir ao local da ocorrência em bicicleta; *Joaquim Maria Custódio* e *José Rodrigues Maria*, eventuais (via) — gratificados pelo interesse, esforço despendido e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos do descarrilamento do comboio n.º 8081, ao Km 267,965 – Sul.

EM ESTREITA COLABORAÇÃO COM A C. P., A SOREFAME CONTRIBUI PARA A RENOVAÇÃO DO PARQUE NACIONAL DE MATERIAL CIRCULANTE