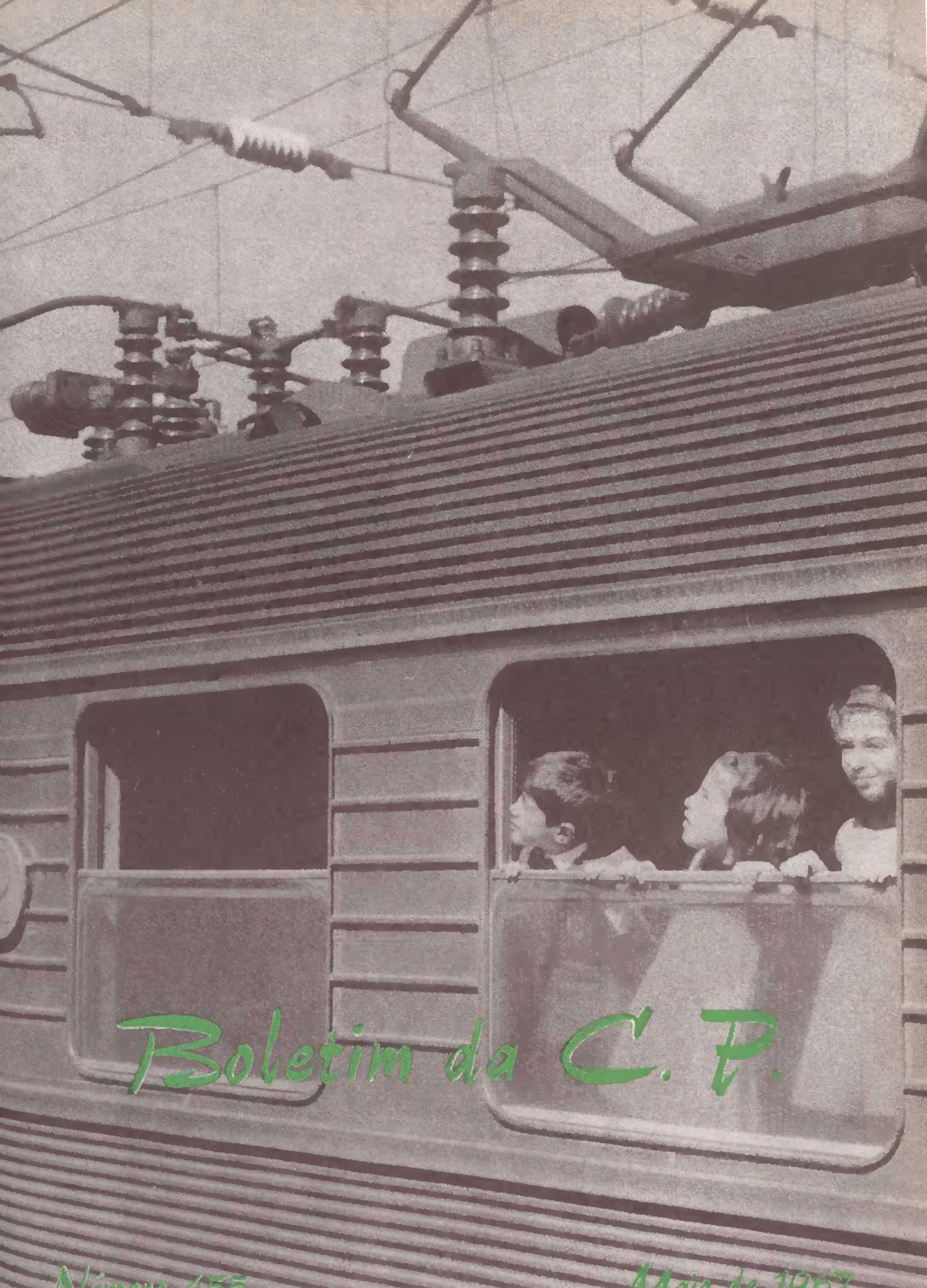
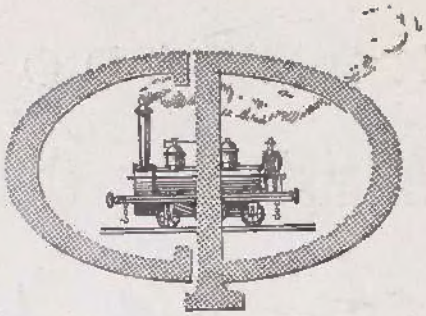


Boletim da C. P.

Número 455 Maio de 1967

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 455 • MAIO 1967 • ANO XXXVIII • 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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA-2

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

Electrificação Ermesinde-S. Romão

FESTA genuinamente popular, com a feição e o sabor característicos das grandes manifestações de regozijo do povo minhoto, foi esta a da inauguração do troço electrificado Ermesinde-S. Romão do Coronado, passo primeiro da penetração da tracção sob catenária na ridente província do Minho, neste momento orientada no rumo directo para Braga, como nos promete já o III Plano de Fomento.

Milhares de pessoas vibraram de entusiasmo com a passagem do comboio inaugural, saudando e aplaudindo a C. P. com vivas, flores, foguetes — e muitos sorrisos de simpatia. Prova eloquente da importância do caminho de ferro na vida nacional — e lenitivo reconfortante para o ferroviário na sua árdua faina ao serviço do público e da Nação.

NOMEADO

Ministro das Obras Públicas

o Eng. Machado Vaz

CONSULTOR TÉCNICO

DA COMPANHIA

NA recente remodelação ministerial operada no Ministério das Obras Públicas, foi escolhido para suceder ao sr. eng. Arantes e Oliveira, titular daquela pasta, o sr. eng. José Albino Machado Vaz, figura de grande destaque na vida nacional, particularmente no sector da engenharia electrotécnica, e que na C. P. ocupava o destacado cargo de Consultor Técnico da Companhia.

O ilustre engenheiro, que no início da sua brilhante carreira de técnico e de estudioso de assuntos económicos, serviu a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, de 1929 a 1940, na Figueira da Foz, revelou-se ali dirigente muito competente e entendido dos complexos problemas da tracção ferroviária, atingindo naquela antiga Companhia incorporada a categoria de chefe do Serviço do Material e Tracção, em 1931, ou seja sòmente após dois anos sobre a data da sua admissão como Engenheiro Inspector Principal.

Ingressou na C. P. em 1947, como Engenheiro Consultor Técnico. Na Companhia, assinale-se, foi notável a sua acção no campo da electrificação ferroviária, especialmente no grupo de trabalho de que fez parte, à data da constituição da primeira Comissão de Electrificação. Colaborou literàriamente, com muita autoridade, sobre temas ferroviários, em várias revistas técnicas da especialidade e recordamos, entre outros, o seu excelente artigo sobre a electrificação das nossas linhas — Bom Combate — *publicado no* Boletim da C. P. *comemorativo da introdução da tracção eléctrica na nossa Rede.*

Ao novo Ministro das Obras Públicas — distinto membro da grande família ferroviária e prezado colaborador desta Revista — apresenta o Boletim da C. P. *os seus mais respeitosos cumprimentos, com os votos das maiores felicidades na sua acção governativa — que antevemos auspiciosa em iniciativas e realizações válidas.*

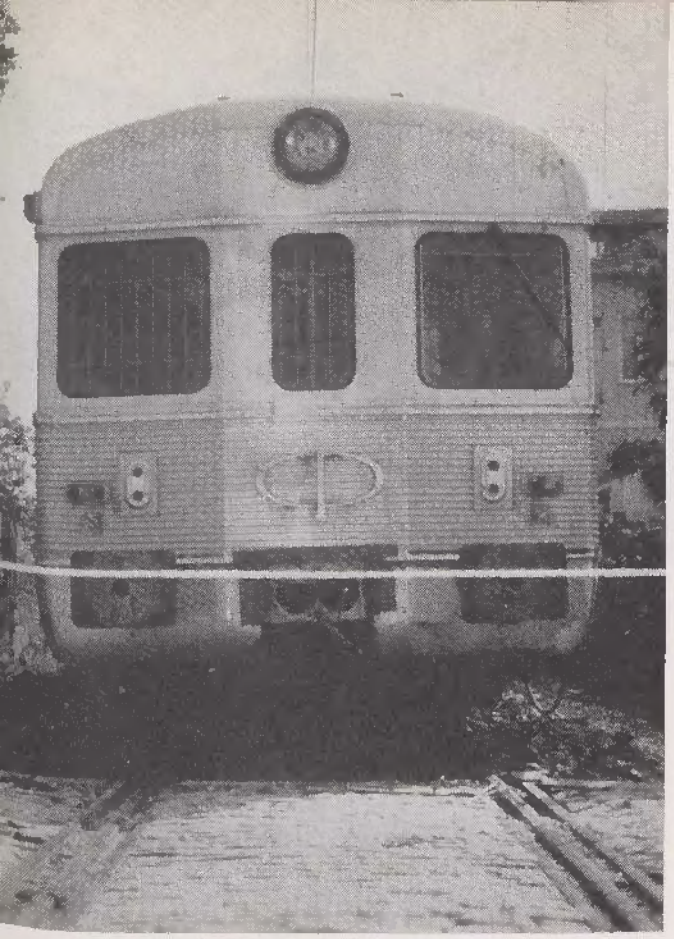
O sr. eng. José Albino Machado Vaz, antigo presidente da Câmara Municipal do Porto, e desde 1940 director dos Serviços Municipalizados de Gás e Electricidade do mesmo corpo administrativo, é natural de Mirandela, onde nasceu a 10 de Outubro de 1903. Diplomado em 1927 pelo Instituto Superior Técnico, exerceu primeiramente a sua actividade profissional na Companhia União Fabril, então superiormente administrada pelo industrial Alfredo da Silva, e, dois anos mais tarde, entrou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, onde se conservou até 1940.

Em 1940, a convite do então ministro das Obras Públicas, eng. Duarte Pacheco, o sr. eng. Machado Vaz assumiu a direcção dos serviços Municipalizados de Gás e Electricidade do Porto, no período delicado em que se começaram as experiências da introdução da electricidade nos usos domésticos naquela cidade. Dedicou-se entusiàsticamente a tão difícil tarefa e a sua obra, embora prejudicada pelas contingências resultantes da guerra, foi verdadeiramente notável e digna dos maiores elogios.

Em Fevereiro de 1953, tomou posse do cargo de presidente da Câmara Municipal da capital nortenha, exercendo um mandato de nove anos que ficou assinalado com empreendimentos do maior vulto, sobretudo nos sectores da habitação e da urbanização. Recorda-se que foi na sua presidência que se elaborou e pôs em execução o plano director da cidade e que se deu realidade à extinção das insalubres «ilhas».

Foi procurador à Câmara Corporativa enquanto desempenhou o lugar de presidente da edilidade portuense e vogal do Conselho Superior de Electricidade desde a sua instituição até 1965, e evidenciou, também, excepcionais qualidades no cargo de presidente da Comissão de Interligação das Centrais do Norte, durante os oito anos da sua existência. Foi a sua destacada e valiosa interferência que solucionou os problemas resultantes de uma longa e calamitosa estiagem verificada em 1943, evitando que se agravassem os prejuízos que o Norte do País sofreu nesse período aflitivo e permitindo que se extraíssem a máxima utilidade e rendimento dos reduzidos recursos disponíveis de energia.

Dedicado a assuntos económicos, o sr. eng. Machado Vaz é autor de vários estudos da sua especialidade e participou em reuniões internacionais (a Secção dos Produtores de Energia da Associação Industrial Portuguesa escolheu-o como seu representante num Congresso dos Produtores e Distribuidores de Energia Eléctrica, realizado em Roma, e no qual apresentou um trabalho que foi muito discutido e apreciado). Tem exercido cumulativamente os lugares de presidente dos conselhos de administração da Hidro-Eléctrica do Cávado, desde 1962, e da Hidro-Eléctrica do Douro, desde Outubro de 1966.



Uma moderna unidade tripla eléctrica (U. T. E.) inaugura, à saída das agulhas de Ermesinde, o novo troço sob catenária até S. Romão do Coronado

Inauguração da electrificação NO TROÇO ERMESINDE-S. ROMÃO

Milhares de pessoas em S. Romão do Coronado tornaram a festa ferroviária numa consagração pública do valor e do apreço em que é tido o caminho de ferro

FESTA genuìnamente popular, com a feição e o sabor característicos das grandes manifestações de regozijo do povo minhoto, foi esta a da inauguração do troço electrificado Ermesinde – – S. Romão do Coronado, passo primeiro da penetração da tracção eléctrica ferroviária na ridente província do Minho, neste momento orientada no rumo directo para Braga. A festiva inauguração teve lugar no passado domingo, dia 16 de Abril, pelas 16 horas, com a assistência de milhares de pessoas, a vibrarem de entusiasmo, a aplaudirem calorosamente o comboio — duas modernas Unidades Triplas Eléctricas acopladas—desde Ermesinde a S. Romão, na sua marcha de desfile triunfal, a testemunhar eloquentemente uma fase de progresso notável no historial ferroviário — cujos benefícios o povo local compreendia e sentia, intensamente. Ao longo dos poucos quilómetros do novo troço sob catenária, viveram-se os momentos festivos das ruidosas manifestações populares: foguetes em girândolas, morteiros, aplausos, flores, colchas nas janelas, bandeiras, arcos engalanados, bandas de música — e o povo, muito povo a ovacionar sempre o comboio no seu trajecto e a nele querer penetrar para ser protagonista dessa extraordinária *première* ferroviária... — pedra miliária na senda do progresso das gerações de hoje e de amanhã!

* * *

Para participar na inauguração do novo serviço, deslocou-se nesse dia de Lisboa ao Porto, o director-geral da Companhia, sr. eng. Espregueira Mendes, que se fazia acompanhar pelos srs. eng. Júlio dos Santos, dr. Carlos Albuquerque, eng. Valério Vicente, sr. Andrade Gil e dr. Élio Cardoso.

Em Campanhã, o director-geral da C. P. e sua comitiva, que eram aguardados por numeroso grupo de funcionários superiores da Companhia,

O pároco de Ermesinde, rev. padre Luiz dos Santos benze o novo traçado electrificado, na presença do administrador eng. Brito e Cunha, do director-geral eng. Espregueira Mendes e de todo o funcionalismo superior da C. P. ali presente

Curioso friso de freiras Franciscanas Hospitaleiras, do Colégio Missionário de Ermesinde, que não quiseram deixar de participar, com a assistência, do regozijo do povo local pelo importante melhoramento que se inaugurava

encontraram-se mais tarde com o administrador sr. eng. João de Brito e Cunha, seguindo todos no comboio inaugural, às 15 horas e 45 minutos com os convidados à festiva cerimónia que iria decorrer. Da Região Norte, estavam presentes os srs. engs. António Canavezes Júnior, Celso de Vasconcelos, Francisco Bernardo, Oliveira Santos, Martins Pinheiro, srs. Ginestal Machado, Américo Costa, Eduardo da Costa Gaspar, Rodrigues Coutinho, etc. Representando a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, estavam presentes os srs. engs. Ramalho Fontes, da Fiscalização de Via e Obras, e Manuel Ramos, da Fiscalização do Material e Tracção. A Empresa Geral de Transportes estava representada pelo seu subdirector no Porto, o sr. João Rodrigues. Embarcaram igualmente na U. T. E. os representantes dos órgãos da informação no Porto — jornalistas, operadores da TV e produtores de actualidades cinematográficas — e muitas pessoas de actividades ligadas ao caminho de ferro.

Mal o comboio saiu das agulhas da estação de Ermesinde — começava aí o novo troço electrificado — fez-se uma breve paragem, junto à P. N. ali existente. Uma fita de seda, antes cortada pelo administrador sr. eng. Brito e Cunha, impedia o prosseguimento da viagem. Em frente daquele ilustre administrador, do director-geral e de todo o funcionalismo superior da Companhia ali presente, o pároco de Ermesinde, reverendo padre Luiz dos Santos, benzeu o novo troço electrificado, enquanto estralejavam foguetes e o povo que ali afluiu, em grande número, lançava flores sobre os circunstantes e batia estrepitosas palmas.

Iguais manifestações de ruidoso júbilo se verificaram durante as paragens do comboio nos apeadeiros de Travagem, Leandro e S. Frutuoso onde escoltas de bombeiros faziam a guarda-de-honra aos altos dirigentes da C. P. e onde embarcaram, após os cumprimentos da praxe, as autoridades locais, civis e militares, de cada uma das regiões servidas por esses apeadeiros — e numeroso público que aproveitava a festa para viajar sem bilhete...

*
* *

A estação de S. Romão e as suas imediações estavam literalmente apinhadas de povo. À chegada da U. T. E., mais girândolas de foguetes, morteiros, silvos das locomotivas a vapor. Nas casas e nas ruas, muitas bandeiras, colchas e palmas. No cais, dezenas de raparigas com trajes regionais, lançavam pétalas de flores e papelinhos. Além os «Zés-Pereiras», e mais além uma Banda de Música a tocar — a de Trofa.

Encontravam-se já na estação, além do Governador Civil do Porto, sr. dr. Jorge da Fonseca Jorge, os três presidentes dos municípios beneficiados com o novo serviço electrificado, os srs. dr. Délio Santarém, do de Santo Tirso, coronel Carlos Moreira, do da Maia e eng. Armando Sousa Magalhães, do de Valongo, assim como o sr. Altamiro Ramos de Oliveira, o dinâmico presidente da Junta de Freguesia de S. Romão do Coronado, que teve a iniciativa de promover todos estes luzidos festejos que tão brilhantemente assinalaram esta auspiciosa inauguração ferroviária de histórico progresso.

Numa das dependências da estação erguia-se

Finda a bênção litúrgica, o director-geral da Companhia, eng. Espregueira Mendes, em nome dos ferroviários, cumprimenta o pároco de Ermesinde

Milhares de pessoas, ao longo de todo o trajecto inaugural, vibraram de entusiasmo e aplaudiram calorosamente o comboio e os seus passageiros. Este é um dos numerosos dísticos que se viam, de agradecimento à C. P.

uma tribuna, vistosamente engalanada, onde tomaram lugar as personalidades em destaque que já mencionámos, e a que presidiu o Governador Civil do Porto. Na sessão solene que se seguiu e a que assistiram milhares de pessoas que ali se juntaram, falou em primeiro lugar o rev. padre Guilherme de Oliveira que em nome da freguesia de S. Romão deu as boas-vindas às autoridades civis e aos dirigentes da C. P.. A propósito do notável benefício que a Companhia agora proporcionava aos povos locais, afirmou usar da palavra naquela sessão porque a *Igreja está sempre onde está o Progresso!* Falou depois o sr. António Marques Gomes, abastado proprietário daquela freguesia e representante nortenho na Corporação dos Transportes e Turismo, que em certo passo do seu discurso disse: *S. Romão vive um momento eufórico da sua vida de progresso com esta etapa da electrificação ferroviária — e que no entanto deve ir mais além. Senhores Administradores da C. P.: Para Braga, «ràpidamente e com força»!* Seguiu-se no uso da palavra o sr. Altamiro Ramos de Oliveira, presidente da Junta de Freguesia local que agradeceu à C. P. o grande melhoramento inaugurado. Fez um rasgado elogio aos srs. engs. administrador Brito e Cunha e director-geral Espregueira Mendes e afirmou que o caminho de ferro será sempre um transporte imprescindível na ordem presente e futura. *O caminho de ferro*, disse a terminar, *ajuda a celebrar o passado e a construir o futuro!* Falou ainda o sr. Feliciano Cruz, correspondente em Ermesinde do *Jornal de Notícias* do Porto, na qualidade de representante do povo de Travagem, que igualmente se congratulou com o novo serviço ferroviário.

Em nome da C. P., o administrador sr. eng. João de Brito e Cunha, falou a seguir. O antigo e prestigioso Governador Civil do Porto, que foi também distinto presidente da Câmara Municipal de Gaia, é um orador notável, de palavra fluente e vigorosa, que vive e sente, com patenteado ardor, todos os problemas que se referem ao Norte, particularmente os relacionados com a Cidade Invicta.

A estação de S. Romão, literalmente apinhada de gente, apresentava este grandioso e bem eloquente aspecto de quanto foi apreciada esta inauguração tão marcante no historial ferroviário

Recebido com uma prolongada salva de palmas, o ilustre administrador, iniciou o seu breve mas brilhante improviso, agradecendo, em nome da Companhia, a honrosa presença do Senhor Governador Civil do Porto àquela extraordinária manifestação dos povos de Ermesinde a S. Romão do Coronado. Pediu fosse transmitida ao Governo da Nação a gratidão da gente ali presente — *da boa gente portuguesa e nortenha, sempre reconhecida a tudo quanto por ela se faça!* Agradeceu, igualmente, a

Um aspecto do apeadeiro de Leandro, à chegada da U. T. E.. Numeroso público embarcou no comboio para ser protagonista dessa grande *première* ferroviária... — pedra miliária na senda do progresso das gerações de hoje e de amanhã

O administrador eng. João de Brito e Cunha — recebido com uma prolongada salva de palmas — numa passagem do seu brilhante discurso: *A Companhia ao procurar retomar o passo do que se poderia ter feito e se não fez, está hoje firmemente empenhada em que o Caminho de Ferro progrida — e corresponda plena e inteiramente às necessidades gerais da Nação!*

presença dos senhores presidentes dos municípios de Santo Tirso, Maia e Valongo e dos senhores presidentes das Juntas de Freguesia de Travagem, S. Frutuoso e S. Romão. Disse que no ano transacto se tinha procedido à solene inauguração da linha do Norte, em todo o seu integral trajecto de Santa Apolónia a Campanhã. E que não pareceu à Administração da Empresa que as curtas ligações até Ermesinde e posteriormente a S. Romão tivessem projecção que implicasse a efectivação de cerimónias especiais a promover pela C.P.. E mais adiante: *A Administração, a Direcção-Geral da Companhia e todos os seus agentes, agradecem e dizem-vos Bem-Hajam por estas manifestações de apreço, e pelo estímulo que elas representam para o nosso trabalho ao serviço do Público e do Bem Comum!* E noutra passagem: *Esta inauguração representa apenas uma parcela daquilo que irá fazer-se. A ligação até S. Romão não teria significado se não tivessemos em mente assegurar a ligação imediata até Braga, aliás já prevista e incluida no III Plano de Fomento. A Companhia ao procurar retomar o passo do que se poderia ter feito e se não fez, está hoje firmemente empenhada em que o Caminho de Ferro progrida — e corresponda plena e inteiramente às necessidades gerais da Nação!*

Seguidamente, após ter-se referido à actual programação de melhorias ferroviárias, salientando a renovação integral da via, na linha do Norte, e a criação, por descentralização orgânica, das Regiões, o sr. eng. Brito e Cunha afirmou não serem devidos agradecimentos à C. P. *Não fazemos,* sublinhou, *favor algum em servir o Público. A C. P. é uma Empresa industrial que vende bilhetes que o Público compra e paga à vista!* E a terminar, após referir-se aos novos horários que preveem comboios directos de S. Romão a Aveiro e vice-versa, disse: *A C. P. procura servir como é sua norma e obriga-*

O administrador eng. Brito e Cunha admira a artística salva de prata que o laborioso povo do concelho de Travagem ofereceu à C. P. como homenagem do seu apreço pela electrificação efectivada

O dr. Jorge da Fonseca Jorge, ilustre Governador Civil do Porto, no uso da palavra: *Esta assistência tão entusiástica e tão numerosa, marca bem o regozijo e a homenagem do povo ao magnífico trabalho da C. P. — dos seus técnicos e demais servidores!*

ção. E estas simpáticas e grandiosas festas, são o forte incentivo para apurarmos a responsabilidade que temos perante o Público — tarefa que procuraremos cumprir o melhor que pudermos e soubermos!

Antes que o Governador Civil do Porto encerrasse a sessão, algumas meninas ofereceram prendas e ramos de flores aos presentes. Um artístico cinzeiro, ao sr. dr. Jorge da Fonseca Jorge, uma salva de prata, do povo de Travagem, ao sr. eng. Brito e Cunha, uma placa de prata, da população

O eng. Espregueira Mendes, director-geral da C. P., recebe um ramo de flores que gentis meninas da família de ferroviários de S. Romão lhe entregam, em nome do povo local

de S. Frutuoso, ao sr. eng. Ramalho Fontes e um lindo ramo de flores ao sr. eng. Espregueira Mendes.

Fechando a sessão, falou o Governador Civil do Porto que disse estar com o povo no caloroso agradecimento dirigido à C. P. por tão notável

Um aspecto do nutrido beberete oferecido pela Junta de Freguesia de S. Romão aos seus numerosos convidados

melhoria. *Esta assistência tão entusiástica e tão numerosa, marca bem o regozijo e a homenagem do povo ao magnífico trabalho da C. P. — dos seus técnicos e demais servidores!* Enumerou os empreendimentos ingentes da Companhia, nos últimos anos, para servir a Nação. *Estão de parabéns,* acrescentou o ilustre homem público, *os Caminhos de Ferro Portugueses! Que não esmoreçam os seus dirigentes neste seu construtivo e diligente esforço, para que o País possa sempre contar com a C. P.!* Fez um largo elogio ao sr. eng. Brito e Cunha e a finalizar afirmou que todas estas realizações de progresso — só possíveis num País que trabalha em contínua tranquilidade de espírito e sossego de vidas — se devem, em última instância, ao estadista insigne que nos governa, com o patriotismo, saber e experiência que todos conhecemos.

*
* *

A festa inaugural terminou depois com um nutrido beberete oferecido pela Junta de Freguesia de S. Romão do Coronado aos seus numerosos convidados. O Governador Civil do Porto, dirigentes da C. P. e autoridades civis e militares dos concelhos e do distrito, regressaram a Campanhã, às 18 horas e 45 minutos, em comboio especial.

O Governador Civil do Porto, sr. dr. Jorge da Fonseca Jorge, despede-se em Campanhã do director-geral da C. P., a quem manifesta o seu apreço pelo excelente programa que a C. P. organizou

● *Vão efectuar-se na Figueira da Foz, de 14 a 18 de Junho, os Jogos Desportivos Ferroviários de 1967. Este ano, além dos diversos grupos desportivos da Companhia, conta-se com a participação do grupo desportivo da Sociedade «Estoril». É provável que o prestigioso presidente da União Desportiva Internacional dos Ferroviários (U. S. I. C.) — eng. Marc Pernot, antigo engenheiro-chefe da S. N. C. F. — assista a este importante torneio nacional.*

● Em Leon, Espanha, de 17 a 19 de Maio corrente, terá lugar a reunião anual da Conferência F. H. P. (França-Espanha-Portugal) de que a S. N. C. F. é administração gerente. A C. P. será representada pelos srs. engs. Adriano Baptista, subchefe de Departamento, Joyce Diniz, chefe do Serviço de Coordenação e Controle do Movimento e pelo economista de 2.ª classe do Serviço Comercial e do Tráfego dr. Gonçalves de Pina.

Estará presente, igualmente, o representante da Companhia, em Paris, inspector principal sr. João Frederico Pires.

● *Por acordo estabelecido entre a C. P. e a Renfe, estão a ser transportadas em comboios-blocos, em Portugal, com destino aos principais centros de moagem nacionais, 150 mil toneladas de trigo espanhol. Os transportes, assegurados por vagões especiais espanhóis, são escalonados por contingentes de 50 mil toneladas nos meses de Março, Maio e Julho. Ao todo, movimentar-se-ão cerca de 7500 vagões — o que constitui um dos maiores movimentos de transportes deste género feitos na rede peninsular.*

● Realiza-se em Estocolmo, de 23 de Maio a 1 de Junho, a reunião de estudos da U. I. C., da 4.ª, 5.ª e 7.ª Comissões, respectivamente de Exploração, Material e Tracção e Via e Obras e Sinalização.

A C. P. far-se-á representar pelos srs. engs. Júlio dos Santos, director da Exploração, Horta e Costa, chefe do Departamento de Material e Oficinas e Perestrelo Guimarães, chefe do Departamento da Via e Obras. Estarão ainda presentes os srs. engs. Belém Ferreira (como presidente da Subcomissão de Exploração Económica das linhas secundárias) e Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos, Previsão e Planeamento.

● *A S. N. C. F. anunciou para 28 de Maio corrente (início do horário de Verão), às 20 h. 49 m., um feito a registar nos anais dos caminhos de ferro: o comboio 1010 «Le Capitole», ao partir de Limoges para Paris, fará uma marcha regular a 200 km/hora. Será a primeira vez, que num serviço normal de passageiros, um comboio europeu passa a circular a tão elevada velocidade.*

● Vai realizar-se em Madrid, em 7 e 8 de Junho próximo, a XX reunião do Comité de Direcção das Relações Públicas do Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE). Representarão a C. P. os srs. dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia e João Frederico Pires, da Representação-Geral da C. P., em Paris.

● *Na reunião plenária da Conferência Eurail, a realizar em Copenhague, de 9 a 12 do corrente, participa como delegado da C. P. o sr. dr. Torroais Valente, economista principal do Serviço Comercial e do Tráfego. A reunião abrange assuntos do Eurailpass, Eurailtariff e Eurailgroupe — facilidades de transporte nas redes ferroviárias europeias de passageiros procedentes do continente americano.*

● A reunião da 1.ª, 2.ª e 3.ª Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro, respectivamente de tráfego de passageiros, tráfego de mercadorias e contabilidade, efectua-se, este ano, em Liubliana, na Jugoslávia, de 15 a 23 de Junho. Representarão a C. P. os srs. drs. Carlos Albuquerque e Gonçalves Henriques.

● *O Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã promoveu, em 9 de Abril findo, uma significativa homenagem ao sr. eng. António de Sousa Pires, recentemente reformado. Com a assistência de numerosos ferroviários, realizou-se um torneio de jogos, sessão de ginástica e descerramento de uma placa, com o nome do homenageado, no parque de jogos do Grupo. A simpática festa terminou com um almoço de confraternização.*

● O sr. eng. Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, esteve em Bruges, em 28 de Abril, a representar a C. P. na «Comission Centre» do Centro Europeu de Aperfeiçoamento do Pessoal dos Caminhos de Ferro.

● *Por proposta da Administração foram designados, dentro do sector de «Formação e Produtividade» para frequentarem diversos cursos do Instituto Nacional de Investigação Industrial (INII), os seguintes funcionários superiores: drs. Manuel da Fonseca e Sargaço Júnior, o curso «Estudo de rentabilidade a curto e longo prazo, com vista à escolha das estratégias de acção da Empresa»; dr. Hélio Ureña Prieto, «Alguns problemas de direito das Empresas»; eng. João Marques Bela, em «Gitagem e alimentação de peças vazadas em areia»; eng. Belém Ferreira e dr. José Fialho Bertão, em «A evolução de uma Empresa moderna e da sua direcção».*

● O XII Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro (U. I. M. C.) terá lugar este ano em Varsóvia, na Polónia, de 18 a 23 de Setembro. Temas a debater nesta importante reunião de alto prestígio que congraça médicos especialistas ferroviários de todo o continente europeu: «A alimentação e a diabetes» e «A profilaxia das afecções sazonárias».

● *No II Congresso Nacional da Fundição, que teve lugar de 20 a 22 de Abril findo, a C. P. foi representada pelo sr. eng. João Carlos Marques Bela, do 3.º Grupo de Material e Oficinas.*

● O agente de tráfego de 2.ª classe, Luiz da Costa Parente, esteve em Paris, de 12 a 27 de Abril findo, participando, na sede da S. N. C. F., num importante grupo de trabalho internacional para elaboração das tarifas directas de mercadorias Alemanha-Portugal e Suíça-Portugal. Estavam igualmente presentes, representantes das Administrações ferroviárias da Espanha, França, Suíça, Bélgica e Alemanha.

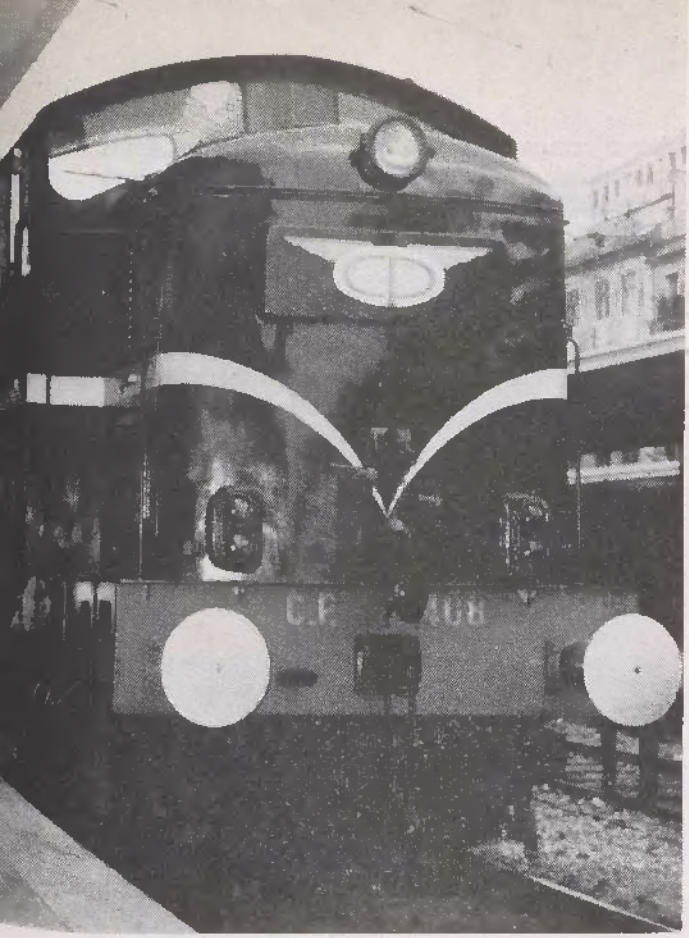
● *O relatório e as contas referentes à gestão dos Armazéns de Víveres da C. P. no exercício de 1966 assinala um movimento de vendas de 47 559 557$00. Verificou-se uma diminuição de 1 582 580$70 relativamente ao ano anterior.*

● Foi nomeado médico da 117.ª Secção Sanitária (Santarém) o sr. dr. João Machado Levita.

● *Deslocaram-se a Madrid, em 2 e 3 de Maio corrente, os agentes de tráfego de 1.ª classe, srs. Castro Bizarro e Ribeiro Madeira, que trataram com os serviços competentes da Renfe do estabelecimento de circuitos turísticos, a lançar este ano, entre Portugal e a Espanha. Além dos circuitos Porto-Salamanca e Porto-Vigo, projectam-se criar outros, tais como, Lisboa-Badajoz, Lisboa-Sevilha e Lisboa-Madrid. A Renfe, por seu turno, neste intercâmbio feito sob a égide do Ano Internacional do Turismo, organizará circuitos com destino a Portugal.*

● A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» entregou solenemente, no passado dia 23 de Abril, mais uma casa ao seu sócio do 4.º escalão, sr. António Ribeiro Pascoalinho, sita na rua Coronel Raul Miranda, no Entroncamento.

A 10.ª locomotiva diesel-eléctrica inglesa, de grande linha, foi apresentada ao Ministro das Comunicações, em Santa Apolónia



A E. E. n.º 1408 — a 10.ª locomotiva diesel-eléctrica, inglesa, à partida de Lisboa-P.

A décima locomotiva diesel-eléctrica de uma encomenda de 50 adquiridas pela C. P. à *English Electric*, de Londres, ao chegar a Portugal foi apresentada ao ministro das Comunicações sr. eng. Carlos Ribeiro, na presença de membros do Conselho de Administração e do funcionalismo superior da C. P.

O acto teve lugar pelas 10 horas do dia 28 de Abril, na estação de Lisboa-Santa Apolónia — na data precisa em que decorriam dez anos sobre a inauguração das primeiras linhas da C. P. electrificadas (linha de Sintra e troço de Lisboa ao Carregado).

Como oportunamente demos notícia ao publicarmos em 1965 uma pormenorizada reportagem sobre a assinatura do contrato para este vultoso fornecimento, as novas locomotivas destinam-se aos longos cursos. Têm a potência de 1400 H. P., o peso de 64 toneladas, e estão sendo já utilizadas, com proveitosos resultados, no reboque de comboios de passageiros e de mercadorias, na rede da Companhia — presentemente na linha do Oeste e num futuro próximo, também, nas linhas da Beira Alta e da Beira Baixa. As dez primeiras dessas potentes máquinas procederam directamente da Grã-Bretanha, sendo as quarenta restantes, de montagem nacional.

A renovação do material tractor que tão importante aquisição está permitindo, generalizando mais a dieselização lado a lado com a electricidade, 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 dos responsáveis pelos destinos da Empresa, em conferir ao Caminho de Ferro os meios de cumprir a sua missão, como elemento básico e de vanguarda da riqueza do País, adentro da nova e progressiva estruturação laboral que rege os desti-

O ministro das Comunicações, sr. eng. Carlos Ribeiro, à sua chegada a Santa Apolónia para assistir à apresentação oficial das novas locomotivas diesel-eléctricas. Acompanham-no os srs. prof. doutor Mário de Figueiredo, administradores Mário Costa, Costa Macedo, Oliveira Martins e Brito e Cunha, o director-geral eng. Espregueira Mendes e o director-geral dos Transportes Terrestres eng. Abreu e Silva

O eng. Nethersole, director-técnico da *English Electric*, de Londres, saudando o ministro e o presidente do Conselho de Administração da C. P., na estação de Santa Apolónia, antes do decurso do ensaio de linha

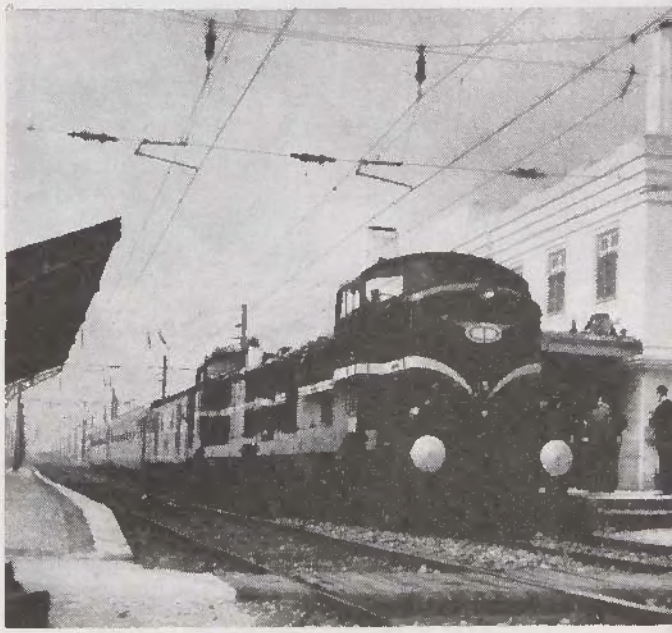
nos da Nação, no caminho de realizações cada vez mais vastas e responsáveis.

*

* *

A significativa cerimónia ferroviária ocorreu na linha n.° 5 de Lisboa-P., na presença do ilustre ministro, do conselheiro comercial da Embaixada Britânica, e de numerosos técnicos da C. P., da *English Electric* e da *Sorefame*. Frente a duas locomotivas diesel-eléctricas E. E., acopladas, que rebocavam um comboio para ensaios de marcha em plena via, o sr. eng. Nethersole, director de Material e Tracção da *English Electric*, apresentou ao ministro das Comunicações e aos membros do Conselho de Administração da Companhia a última locomotiva de um grupo de dez fabricadas integralmente na Grã-Bretanha. No seu discurso, proferido em inglês, aquele distinto director manifestou a sua plena satisfação em trabalhar com a C. P., numa base de entendimento tão estreito, e referindo-se às novas locomotivas afirmou terem sido ultrapassados os resultados normais previstos sobre o comportamento destas máquinas nas duras experiências a que foram submetidas antes da sua entrega, na rede da C. P.. Terminou agradecendo a honrosa presença do ministro e dos outros convidados e fazendo entrega da chave da 10.ª «loco» ao sr. prof. doutor Mário de Figueiredo.

Seguiu-se a experiência de linha. Na cabina da 1.ª locomotiva — a E. E. n.° 1408 — embarcaram com o ministro das Comunicações, o director-geral da Companhia, eng. Espregueira Mendes, o eng. Nethersole, director da *English Electric* e outros técnicos. Aos comandos, o maquinista principal, Miguel Calixto Duarte. Na composição rebocada seguiam os srs. prof. doutor Mário de Figueiredo, administradores engs. Mário Costa, Costa Macedo, Oliveira Martins e Brito e Cunha, engs. Francisco Malheiro e Eduardo Magalhães da *Sorefame*.



As duas «locos» acopladas que rebocaram o comboio dos convidados, na estação do Carregado

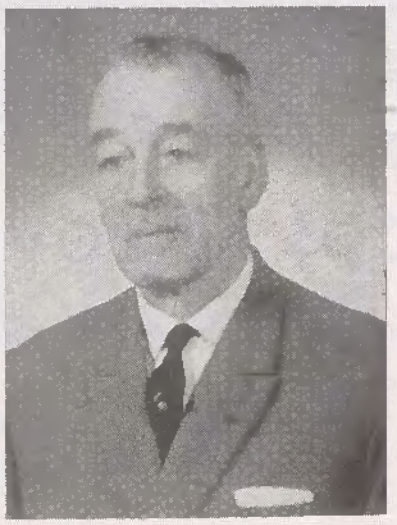
eng. Duarte Ferreira, dr. Taborda Ferreira, Sebastião de Almeida Trigoso, da *English Electric* e ainda da C. P. os srs. engs. Júlio dos Santos, Horta e Costa, Perestrelo de Guimarães, Vasco Viana, Morais Cerveira, Duarte Silva, Moreira de Andrade e dr. Élio Cardoso. Seguiam igualmente os representantes dos órgãos da informação de Lisboa e Porto — jornalistas, operadores da TV e de actualidades cinematográficas.

O comboio partiu às 10 horas e 25 minutos com rumo à estação do Carregado e regressou a Lisboa,

O sr. eng. Carlos Ribeiro, ilustre ministro das Comunicações, ouvindo os esclarecimentos técnicos sobre as novas locomotivas que o director-geral da C. P. lhe faculta

50 ANOS DE SERVIÇO

Mário Pardal dos Santos



Completou 50 anos de serviço na C. P. o escriturário de 1.ª classe do Serviço de Coordenação e Controle do Movimento, sr. Mário Pardal dos Santos.

Admitido na Companhia em 9 de Fevereiro de 1917, este agente ingressa agora na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século de serviço — o que revela, de sobremaneira, a sua extrema dedicação pela Empresa.

Ao registarmos com o maior agrado este brilhante aniversário profissional do sr. Mário Pardal dos Santos, o *Boletim da C. P.* saúda-o e felicita-o com a maior cordialidade.

às 11 horas e 42 minutos. Pela primeira vez em Portugal, assistiu-se à tracção operada por duas locomotivas acopladas, em regime de comando conjugado por sistema electrónico e tripuladas por um só maquinista. Os comandos da segunda locomotiva — a E. E. n.º 1410 que seguia sem pessoal — foram inteiramente dirigidos pela primeira locomotiva. Esta grande melhoria, permite, em percursos difíceis, sobretudo com extensos comboios de mercadorias, poder utilizar-se a dupla-tracção sem necessidade de aumento de pessoal — e apenas em trajectos em que tal operação de auxílio se torne mais premente.

*
* *

A direcção da *English Electric* ofereceu mais tarde, no Hotel Tivoli, em Lisboa, um almoço à Administração da C. P. e em que estiveram presentes, além dos administradores, alguns técnicos da Companhia, da *Sorefame* e da importante firma inglesa. Nos brindes, trocados entre os srs. eng. Nethersole e o prof. doutor Mário de Figueiredo, deu-se exultação à colaboração luso-britânica no domínio da técnica ferroviária — que este importante fornecimento, com tão vasta plenitude, inteiramente consagra.

VII Reunião Internacional de Rádio-Amadores Ferroviários, na Dinamarca

Sob os auspícios da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (Fisaic) — da qual a C. P. é associada — vai realizar-se em Ribe, na Dinamarca, de 25 a 28 de Agosto próximo, uma grandiosa reunião de rádio-amadores dos Caminhos de Ferro do Continente europeu.

Estão previstas condições especiais de alojamento e alimentação para os ferroviários participantes nesta reunião, por conta da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro da Dinamarca.

Os ferroviários portugueses interessados — tanto da C. P. como da Sociedade «Estoril» — poderão dirigir-se directamente a

M. F. M. Nielsen, contrôleur d'exploitation
Anemonevej 26, Struer, Danemark

ou ao representante da Fisaic em Portugal, dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.* — Calçada do Duque, 20 — Lisboa-2.

Noticiário

— Seis ferroviários artistas da C. P. (pintores e escultores) concorreram com um total de 28 produções à Exposição de Pintura e Escultura de Karlsruhe (Alemanha) a realizar de 1 a 15 de Junho p. f.. Ao certame, organizado pela FISAIC para todos os ferroviários europeus, concorreram os srs.: Manuel Mourato Peliquito, Manuel dos Santos Cabanas, Mário Claro Lopes, Francisco Rodrigues Neto, António de Jesus Sequeira e Manuel dos Santos Jurado.

Antes de seguirem para a Alemanha, todos os trabalhos foram apresentados pelo sr. dr. Élio Cardoso aos membros do Conselho de Administração e ao director-geral da Companhia.

— *Realiza-se em 24 e 25 de Junho próximo, em Nancy (França) o Festival Internacional de Bandas de Música Ferroviárias da Europa. O concurso, promovido pela FISAIC, terá a representação de onze Bandas, representando dez nações. O Conselho de Administração da C. P. autorizou a deslocação da Banda do Clube Ferroviário de Portugal que assim estará presente com o total dos seus 58 elementos. As despesas desta deslocação, de prestígio para o caminho de ferro nacional e para o País, constituirão encargo da Administração da Companhia e do* Boletim da C. P., *publicação que como se sabe patrocina todas as actividades da FISAIC em Portugal.*

A jovem e bonita «Rainha dos Ferroviários de 1967» — Maria Alice Bastos, de Lisboa — com as duas outras candidatas ao simpático concurso promovido pelo C. F. P.: as representantes do Entroncamento (n.º 1) e da Figueira da Foz (n.º 2)

Festejos FERROVIÁRIOS

Eleita a Rainha dos Ferroviários

num festival organizado pelo C. F. P.

A jovem «soberana»: Maria Alice Bastos, de Lisboa

A «Grande Noite da Primavera de 1967», organizada pelo Clube Ferroviário de Portugal na noite de 1 de Abril pretérito, na magnífica sala de espectáculos daquela agremiação, teve este ano a honrosa presença do administrador da Companhia sr. eng. António da Costa Macedo e de alguns funcionários superiores da C. P.: srs. engs. Horta e Costa, Vasco Viana e Leitão Marques.

Perante numerosa assistência a festa bem orientada pelos srs. Gonçalo Correia e Lobão Sanches, constituiu um excelente e alegre espectáculo de variedades — em que a confraternização exuberante da família ferroviária se patenteou eloquentemente — e que culminou com a eleição da «Rainha dos Ferroviários».

A sessão iniciou-se com «Glórias do Passado» — repositório de algumas das mais famosas canções de outrora, interpretadas por antigos componentes do Grupo Cénico do C. F. P. — a que se seguiram as «Canções do Presente», cantadas por raparigas e rapazes do Grupo de Lisboa. Tudo sublinhado com calorosas ovações. Exibiram-se depois conhecidos artistas profissionais, entre eles, o cantor Artur Garcia.

A festa terminou, alta madrugada, com a eleição da «Rainha dos Ferroviários de 1967», disputada renhidamente entre três candidatas dos Grupos Ferroviários da Figueira da Foz, Entroncamento e Lisboa. Foi brilhante vencedora a elegante candidata da capital, a menina Maria Alice Bastos, de 15 anos, de cabelos pretos e olhos claros. É cabeleireira de profissão, e faz parte do Grupo Cénico do C. F. P. onde representa e interpreta o fado-canção. Ganhou, além da coroa e de uma faixa de seda — e de vários prémios utilitários — o direito a presidir aos Jogos Desportivos Ferroviários que, em Junho próximo, irão decorrer na Figueira da Foz.

Prestando justo tributo à jovem «rainha», o *Boletim da C. P.* fez-lhe a oferta duma artística peça de faiança, decorada com motivos alusivos ao caminho de ferro. E o jornal *Diário Popular*, na sua edição de 10 de Abril, dedicou-lhe um largo espaço, na sua primeira página, ilustrado com três gravuras da bonita «soberana» aos comandos de uma moderna U. T. E., a conduzir, sábia e prudentemente, os seus «súbditos»...

Um aspecto da assistência. Na primeira fila, os srs. administrador eng. Costa Macedo e esposa, engs. Horta e Costa, Vasco Viana e Leitão Marques — que seguiram com muito interesse todo o espectáculo e cujas presenças constituíram forte estímulo para a organização de sessões de convívio, como esta, destinadas a mais estreitarem a família ferroviária portuguesa

UMA FITA FERROVIÁRIA

POR JORGE TEIXEIRA

Aí por 1932, já ia alta a paixão cinematográfica das *élites* lisboetas. Os meteoros *Metropolis*, *Ben-Hur*, *A Roda* e *Sus les Toits de Paris* haviam-nas deslumbrado. Fervilhavam as ideias e os planos dos cineastas de trazer por casa, entre as nuvens de fumo das mesas dos «cafés». Um fumo de energias queimadas em anseios imitativos dos ídolos Cecil B. de Mille, Fritz Lang e Abel Gance.

Eram ainda arrojadas e utópicas as tentativas de organização, mas já se pressentia a efervescência, o clamor patriótico, dos que se molestavam de ver-nos à retaguarda de outros países. Época admirável pelo fervilhamento das vontades, sem leme e sem dinheiro, parturiente sem uma hora de sonhos realizados.

Leitão de Barros vinha de realizar uma auspiciosa *Severa*, às prestações, entre Lisboa e Paris, afirmando possibilidades que uns zoilos desmentiam, contraditando mais virtudes que defeitos. Obra primária, cheia de sugestões e atributos admiráveis, a *Severa* veio e não merecia a truculência dos maldizentes, atribuível à febre alta de aprendizado e gestação.

* * *

Pois também queimei uma fortuita acha no incensário cinematográfico. Uma tarde, no «Nicola», António Fagim e Jorge de Sousa, intérpretes da *Severa*, o engenheiro José de Sousa, estudioso cineasta, Herculano Levy, um grande artista que teimou ficar ignorado, e Mota da Costa, um jornalista cinematográfico de bom quilate, pediram-me o argumento para um filme português. Hesitei. Confiava-se talvez demasiado na emoção e no movimento dos contos de *Vida Tenebrosa* — que eu vinha de publicar e a crítica enaltecera. Impretava-se-me um enredo forte, de estrutura nacional, emotiva, dinâmica. Os tipos humanos do *Mestre-Zé* e dos *Homens do Fogo*, desse meu livro, haviam sugestionado os proponentes, devotos de *A Roda*, a vigorosa obra de Abel Gance.

* * *

Boas, essas horas de mocidade e de sonho! Em casa de José de Sousa, ali para Campolide, num ambiente familiar, caloroso, iniciámos os preparatórios do sonhado filme *Homens do Fogo*. Num estúdio inconstruído, sobre um *plateau* inexistente, assisti, encantado, às evoluções duma hipotética máquina de filmar, talhada pelo último modelo da UFA. Orientava-a José de Sousa, imaginàriamente, sob imensos cuidados, segundo a meticulosa planificação de Mota da Costa e os sábios conselhos do assistente Herculano Levy.

Sucediam-se as variantes, os grandes, pequenos ou longos planos, com mestrias da objectiva ausente, a escolha feliz dos ângulos, medidos dos recantos da casa de jantar, móveis à parte, vãos em que sonhávamos ambientes heterogéneos, desde os lodaçais de La Lys, da França em guerra, ao *Rápido* do Porto e à policromia do «monte» alentejano em festa.

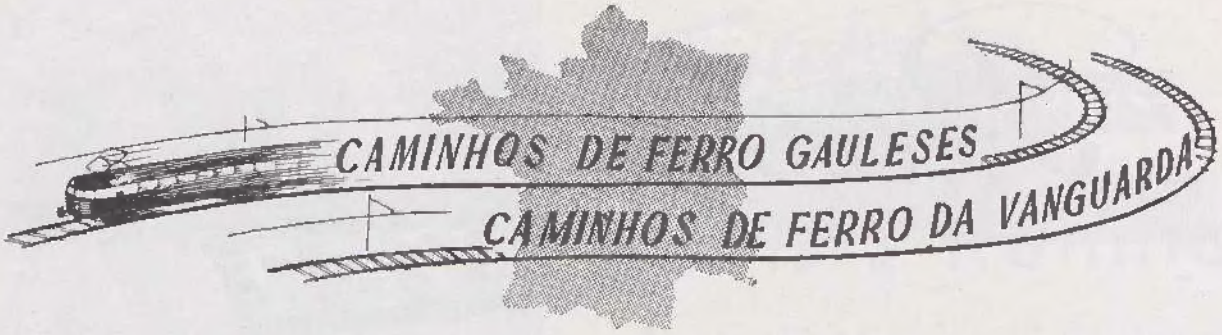
António Fagim personificava, admiràvelmente, um maquinista, ex-soldado português, que depois de se cobrir de glória nos campos da batalha, vinha manobrar a sua locomotiva, numa hora de estoicismo viver a vida esforçada dos ferroviários, rastejar no fosso das «rotundas», bailar em folgas de camponês ao redor dos «mastros» de romarias e folguedos de Santo António. Jorge de Sousa era o seu fogueiro, optimista e moço, num enleio de amizade e de amores, fenecido em luta feroz, como na *Besta Humana*, de Zola, sobre o pavilhão da máquina desarvorada.

Eram belos os naipes desta orquestração, mas todo o sonho desse filme resultou prematuro. O tempo impiedoso desfalcou o tesouro das nossas ilusões. Certa noite, Fagim veio do Estoril, muito triste, anunciar-nos a recusa dos capitais prometidos. Teria sido próspera, talvez, uma organização erguida sobre a hipersensibilidade criadora dessa hora? Perdeu-se o trabalho, mas salvou-se a ideia. Veio a florir, mais tarde, com outro tema, noutras mãos. Colhemos apenas o prazer inigualável da comunhão dum sonho...

* * *

Dispersou-se o cenáculo a instâncias da Vida e da Morte.

Jorge de Sousa, uma das primeiras esperanças do nosso cinema, apagou-se anos depois, deixando-nos a saudade da sua imagem póstuma no ferreiro da *Severa*, e no aviador da *Castelã das Berlengas*. António Fagim, que vinha às tardes, antes do piquete em *O Século*, mostrar-nos uma filhinha encantadora ao «Chave de Ouro», abalou para o Brasil, em mestranças pedagógicas e jornalismo. Mota da Costa, já, como eu, com cabelos brancos, mas mocidade na alma, firmou-se excelente cineasta realizador, dentro do nosso escasso meio. Voltou, ainda, a pedir-me argumentos. E eu entreguei-lhos, para que o sonho não fenecesse... Esperava vê-lo um dia, no lugar merecido, se algum fortuito «Mecenas» lhe desse, como ele me dizia, o seu «pontapé de saída». Para que a esperança do Mota da Costa, e a minha, não ficasse «morta na crosta»...



O novo "Capitólio"

DESDE 28 de Maio corrente que o comboio *Capitólio*, que liga Paris a Toulouse, circula à velocidade de 200 km/hora no troço Les Aubrais (Orléans) – Vierzon. É o primeiro comboio francês de passageiros a circular a tão alta velocidade e tornou-se o mais rápido comboio de França, dado que, no percurso Paris – Limoges, consegue atingir uma velocidade média de 137,940 km/hora (400 km em 2 horas e 54 minutos)!

Esta primeira aplicação das grandes velocidades aos comboios de passageiros da S. N. C. F. é o resultado de numerosos ensaios, efectuados de há alguns anos para cá.

A seguir à segunda guerra mundial, os Caminhos de Ferro Gauleses colocaram-se, com efeito, entre as primeiras Administrações ferroviárias a interessarem-se pelo problema das grandes velocidades.

Os ensaios de 1954, a 243 km/hora, e o *record* do Mundo de 1955, a 331 km/hora — nunca igualado — puseram em evidência a grande margem de segurança oferecida pelo material de série e a possibilidade de se ultrapassar a velocidade de 140 km/hora, praticada em serviço corrente.

Após 1963, numerosas experiências permitiram estudar o comportamento do material circulante e da via a velocidades bastante superiores às velocidades comerciais. A maioria destes ensaios decorreu entre Bordéus e Dax e entre Les Aubrais (Orléans) e Vierzon.

Os resultados destas provas foram concludentes: a estabilidade das locomotivas, a temperatura das suas caixas de eixos, o comportamento dos seus pantógrafos, foram sempre muito satisfatórios a todas as velocidades, tal como o comportamento das carruagens rebocadas, cujo conforto se manteve notável.

A locomotiva do *Capitólio* que reboca o comboio mais rápido da França. Liga Paris a Toulouse e vice-versa a velocidades que nalguns troços atingem os 200 km/horários. É o primeiro comboio a circular, comercialmente, a tão alta velocidade

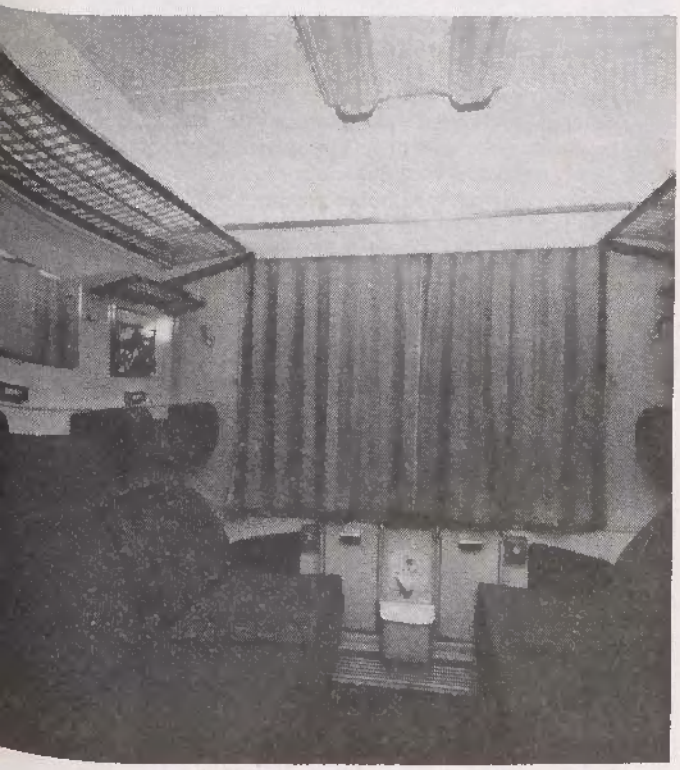
A prática das velocidades elevadas era, portanto, possível com as locomotivas e as carruagens que a S.N.C.F. já possui em número assás elevado.

As máquinas que asseguram o reboque do *Ca-*

pitólio pertencem à importante série das BB 9200, cujas quatro unidades foram transformadas, para as adaptar às grandes velocidades, principalmente com uma desmultiplicação diferente. Trata-se das BB 9281, 9288, 9291 e 9292.

O *Capitólio* é normalmente composto por sete veículos:

— Cinco carruagens de 1.ª classe do tipo U. I. C. com 9 compartimentos;
— Uma carruagem de 1.ª classe do tipo U. I. C. com 7 compartimentos e lugar para bagagens;
— Uma carruagem-restaurante, do último modelo, oferecendo 52 lugares e equipada com ar condicionado.



Luxuoso interior duma carruagem do *Capitólio*

A decoração exterior e interior foi objecto de particular interesse.

A parte externa das carruagens é de cor vermelha, ornamentada com uma larga banda longitudinal branca, no meio da qual figura, a letras de ouro, a inscrição *Capitólio*. A decoração exterior das locomotivas, por outro lado, é idêntica à das carruagens.

Os interiores dos compartimentos são análogos aos das carruagens das composições T. E. E. da linha Paris – Bruxelas – Amesterdão. Assentos de estofo rosa ou verde e alcatifas de tom cinzento.

Todas as carruagens são insonorizadas. Uma curiosidade: na carruagem-restaurante, um amplo indicador permite aos passageiros seguir a velocidade do comboio.

Os veículos que entram na composição do *Capitólio* foram equipados com freio de alta potência, de comando electro-magnético sendo o freio electro-magnético.

*
* *

Na secção Les Aubrais – Vierzon, percorrida à velocidade de 200 km horários, a sinalização lateral clássica foi completada com uma sinalização de segurança, cujas indicações são visíveis na cabina de condução da locomotiva. Essa sinalização dá ao maquinista o estado de ocupação dos três cantões que o precedem (*cantão* é a distância que separa dois painéis de sinalização clássica). À aproximação de um sinal de paragem, o maquinista está, portanto, avisado de que tem de reduzir a sua velocidade de 200 km/hora para 160 km/hora, por frenagem moderada ao longo de dois cantões.

À entrada do último cantão, encontra o sinal de aviso normal e está assim em melhores condições de frenagem ordinária: paragem em cerca de 1800 metros.

Essa sinalização de segurança é conseguida pela transmissão de informações entre a via e a locomotiva, através de correntes de frequências especiais, estabelecidas num circuito carris-locomotiva. Tal inovação, completa assim a sinalização normal e sem que haja necessidade de modificar esta.

ADMINISTRADOR
Eng. MÁRIO COSTA

O *Diário do Governo*, n.º 101, II Série, de 28 de Abril de 1967, publicou uma portaria do Ministério das Comunicações que, precedendo resolução do Conselho de Ministros, renova o mandato do sr. eng. Mário Melo de Oliveira Costa como administrador por parte do Estado na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O *Boletim da C. P.* felicita o ilustre administrador e Presidente da Comissão Executiva pela continuação do exercício de tão elevadas funções.

TRANSCRIÇÕES

Resenha histórica do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

PELO TEN. MIL. ANTÓNIO S. ALFAIATE

É muito longa a vida do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, tão longa que os seus feitos já ilustram páginas das mais gloriosas da nossa História.

Foi em 1884 que pela primeira vez em Portugal foram criadas as Tropas de Caminhos de Ferro constituídas numa Companhia integrada no Regimento de Engenharia ao qual pertenceram durante vinte e sete anos. Em 1911 as Tropas de Caminhos de Ferro passaram a constituir uma Unidade independente com a criação dum Grupo Independente a duas Companhias que teve o seu primeiro aquartelamento em Cova de Moura. Esta situação durou apenas dois anos, pois em 1913 o Grupo é extinto, ficando em seu lugar uma Companhia de Caminhos de Ferro com aquartelamento em Cascais. Foi esta Companhia que em 1917 procedeu à mobilização de quatro Companhias de Sapadores de Caminhos de Ferro com um efectivo total de cinquenta e seis Oficiais e 1580 Sargentos e Praças, que constituiram o primeiro Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Este Batalhão, dividido em dois Grupos, embarcou para França em Abril e Maio do mesmo ano, donde só regressou depois de quase dois anos cheios de intenso e notável serviço de campanha sem nunca ter abandonado a primeira linha. Deram, nessa altura, as Tropas de Caminhos de Ferro tais exemplos de bravura e coragem, de destreza e espírito de combate, que lhe mereceram averbar um inumerável conjunto de louvores e condecorações, individuais e colectivos, que poucas vezes terá sido atingido no Exército Português. Foi para o tenente miliciano de Engenharia, JOÃO CARLOS ALVES, a primeira Cruz de Guerra Inglesa dada a militares portugueses. Foi também em virtude desse nobre comportamento que o Batalhão foi agraciado com a Comenda da Ordem da Torre Espada do Valor Lealdade e Mérito, comportamento que ficou bem patente na sua actuação em Somme, Arras e La Lys.

Regressado ao País em 1919, é logo o Batalhão chamado a prestar os mais relevantes serviços, não permitindo uma paralização do tráfego das vias férreas portuguesas durante uma greve que durou dois meses e meio. Este mesmo espírito de cooperação e de ajuda, ao apelo das entidades oficiais e dos sentimentos patrióticos, foi revelado em muitas outras conjunturas, numa época de particular convulsão política que decorreu entre 1919 e 1926.

Em 1926 o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro foi reorganizado e transformado em Regimento constituído por quatro Grupos de Companhias com sede em Lisboa, Santo Tirso, Setúbal e Entroncamento. Embora sofrendo algumas alterações o Regimento conserva-se até 1937, ano em que é reduzido ao efectivo de um Batalhão que passou a ter a sua sede no actual aquartelamento de Campo de Ourique e um Centro de Instrução no Entroncamento.

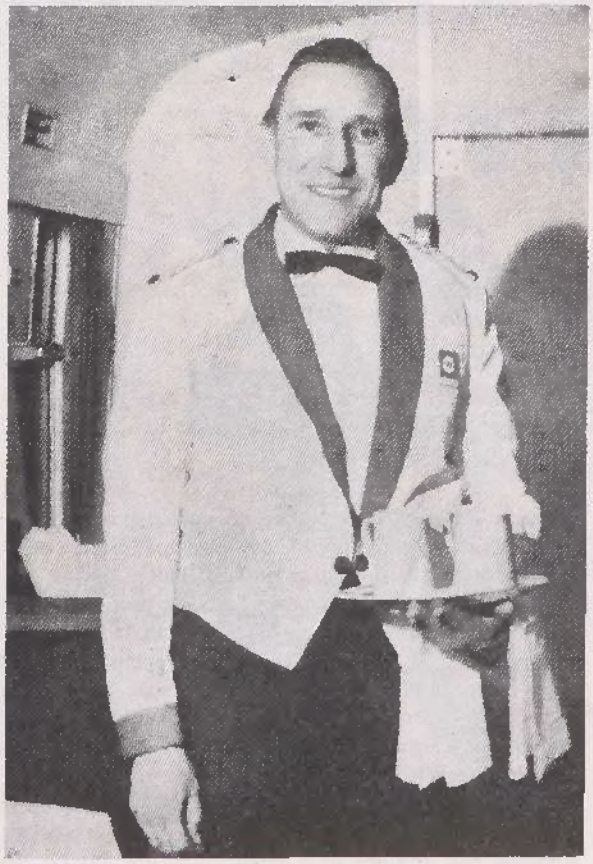
Não foi só em França que se evidenciaram as Tropas de Caminhos de Ferro. Mais recentemente, na Índia, na Guiné, em Angola e Moçambique tem demonstrado possuir as melhores qualidades do Soldado Português. Merece particular relevo o nobre comportamento dos destacamentos 334 e 604 que em Angola deram provas de pertencerem à elite do Exército Português.

Mas, não foram só feitos militares os factos mais salientes e notáveis das Tropas de Sapadores de Caminhos de Ferro. Elas também cooperaram, em várias obras e em vários locais, com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a quem as liga uma velha e sólida amizade. Dessa cooperação interessa destacar a construção de algumas vias do Sul e Sueste, Entroncamento, Vale de Figueira e Ramal da Martingança à Maceira e ainda a construção da Estação Militar do Centro de Instrução de Santa Margarida. Já nos nossos dias foi lançada a Ponte sobre a Vala do Carregado que se manteve em funcionamento cerca de dois anos.

Mas o que mais interessa frizar é a sua notável colaboração para a formação da nossa Sociedade, na medida em que dos seus Quartéis saem homens feitos na amizade, no trabalho, na ajuda mútua e espírito de sacrifício, que estranhos laços continuam a unir pela vida fora, fiéis à divisa «SEMPRE FIXE» que herdaram dos heróicos antepassados dos campos de França.

Todos os anos, a 9 de Março, antigos e actuais elementos do Batalhão, se reunem em espírito de verdadeira confraternização em que ressalta a amizade e a camaradagem criadas e cimentadas em vários anos de serviço. É que esta data comemora aquela de 9 de Março de 1922 em que o Batalhão foi condecorado com a Ordem da Torre Espada: *Porque num aturado serviço de campanha de quase dois anos deu continuadamente provas brilhantes de inexcedível dedicação pelo cumprimento dos seus deveres, estando sempre pronto para os mais árduos e arriscados, que desempenhou com perfeita competência técnica e particular distinção, tendo merecido honrosas referências dos comandos aliados sob cujas ordens serviu e mantido sempre um alto moral e um espírito de corpo fora do vulgar.*

(De *O Carril*)



ESTE é o novo uniforme desenhado pelos Caminhos de Ferro Britânicos (B. R.) para os empregados de mesa das carruagens-restaurante e «Pullman» das linhas inglesas, em uso desde 13 de Março findo. Extremamente elegante, compõe-se de jaqueta de «terylene» branca, com gola e mangas em azul celeste, e com platinas em cordão de prata ou de ouro, conforme a graduação do agente, nos ombros. As calças são em cinzento escuro, com faixa debruada em azul celeste.

Um novo livro de Vasco Callixto: «VIAGEM AO LESTE DA EUROPA»

O nosso prezado colaborador e amigo sr. Vasco Callixto, acaba de publicar um novo livro de impressões de viagem, *Viagem ao Leste da Europa*, em que nos descreve, em bom estilo literário, a sua visita de 28 dias a 13 países, durante o notável feito de que foi brilhante protagonista: o estabelecimento da ligação directa, em automóvel de série «Volkswagen», Lisboa-Moscovo-Lisboa.

Felicitamos vivamente Vasco Callixto por esta sua obra — que se lê com muito interesse e curiosidade, particularmente as magníficas narrativas sobre os países misteriosos da «cortina de ferro».

AJUDAS DE CUSTO

O Conselho de Administração considerando a posição dos Subchefes de Serviço e equiparados relativamente aos Engenheiros Principais e aos Economistas Principais que, na nova orgânica, os vão substituir, deliberou que relativamente à tabela de ajudas de custo para as deslocações ao estrangeiro os Subchefes de Serviço e os Engenheiros e Economistas Principais sejam colocados ao mesmo nível dos Chefes de Serviço.

Este procedimento é aliás análogo ao já verificado com os Chefes e Subchefes de Departamento que estão em igualdade na referida tabela de ajudas de custo.

PESSOAL EVENTUAL

Para cumprimento do preceituado no art. 3.º do Decreto-Lei n.º 47 472, de 31 de Dezembro de 1966 — ingresso nos quadros permanentes dos trabalhadores admitidos com carácter eventual — a Companhia para estudar a utilização deste pessoal e controlar a sua existência resolveu suspender, temporàriamente, desde 1 de Maio, a admissão de eventuais.

Esta suspensão, até nova ordem do Conselho de Administração, não tem efeito sobre admissões já autorizadas e ainda não efectivadas por estarem dependentes de resultados de juntas médicas ou sobre admissões consideradas absolutamente indispensáveis e inadiáveis.

F. N. A. T.

Cruzeiro de Verão ao Mediterrâneo

A F. N. A. T. em colaboração com uma Agência de Viagens, põe à disposição dos seus associados e respectivos familiares a possibilidade de tomarem parte, a preços especiais, num magnífico Cruzeiro de Verão ao Mediterrâneo, a bordo do paquete *Príncipe Perfeito*, com partida a 11 de Agosto e regresso a 28.

Durante o percurso haverá excursões, em terra, aos locais mais característicos de Barcelona, Nápoles, Messina, Atenas, Istambul, Creta, Malta e Palma de Maiorca.

Os interessados poderão proceder à sua inscrição, na 2.ª Secção da F. N. A. T. — Calçada de Santana, 180.

◆

Pede-nos a F. N. A. T. para anunciar que em condições excepcionais de preço, transporte e instalações, conceituada Agência de Viagens e importante Companhia de Aviação, organizaram duas interessantes excursões à Suíça, com a duração de 8 dias e partidas em 8 e 15 de Junho e 7 e 14 de Setembro.

Durante a permanência, quer em Montreux quer em Brunnen, visitar-se-ão locais turísticos do maior interesse, tanto nas montanhas como na região dos grandes lagos.

As inscrições dos ferroviários — bem como dos respectivos familiares — poderão ser feitas na morada acima citada.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO UM VETERINÁRIO INVENTOU O PNEU...

POR VASCO CALLIXTO

Se a roda foi, incontestàvelmente, um dos grandes inventos do homem, o «jovem» pneu, que os nossos avós fizeram rolar pela primeira vez nas estradas há pouco mais de três quartos de século, revolucionou completamente a panorâmica transportadora. «Nascido» com o advento do ciclismo, o pneu ràpidamente foi «conquistado» pelo automobilismo e, mais tarde, pela aviação. A locomoção tornou-se mais fácil e os meios de transporte passaram a ser mais cómodos. O homem que inventou o pneu e outros homens que o aperfeiçoaram, pertencem hoje à história da «câmara de borracha que contém ar sob pressão» e os seus nomes continuam a rolar pelos caminhos do Mundo.

Porque o pneu tem, realmente, a sua história, valerá a pena contá-la, ainda que em breves linhas. John Boyd Dunlop — o inventor do pneu — era veterinário em Belfast. Tinha um filho de doze anos, a quem havia oferecido um triciclo accionado por cadeia, o qual, como todos os da época, estava equipado com rodas revestidas de borracha maciça e extremamente delgada. Os maus caminhos sacudiam violentamente a máquina e o jovem Dunlop queixava-se do facto. Por outro lado, seu pai observava que a perda de velocidade era flagrante. Imaginou então a maneira de substituir aquelas borrachas por tubos da mesma substância e de maior diâmetro, de modo a amortizar os embates no solo, perguntando a si mesmo se não seria possível guarnecer as rodas de tubos mais ligeiros, que se enchessem de ar como as bolas de futebol. O caminho para o êxito a que a sua imaginação o conduzira, estava encontrado.

O invento de John Dunlop constituiu uma revelação. O triciclo de seu filho, que veio a ser o primeiro veículo equipado com pneus, provou a sua superioridade em todas as provas em que participou, embora competisse com velocípedes mais leves. E a 23 de Julho de 1888, o veterinário de Belfast registou a sua patente, aliás, com pouca precisão: «Câmara de borracha ou qualquer outra matéria conveniente para conter ar sob pressão, fixada à roda, da maneira que se reconheça ser a melhor».

A primeira grande demonstração do pneu «Dunlop» verificou-se em 1891, na prova ciclista Paris-Brest-Paris, em que triunfou Charles Terront. No entanto, durante algum tempo, não se prestou muita atenção à inovação. Mas as consequências que daí advieram foram incalculáveis. E uma casualidade veio ligar outro nome, que hoje é igualmente célebre, à história do pneu.

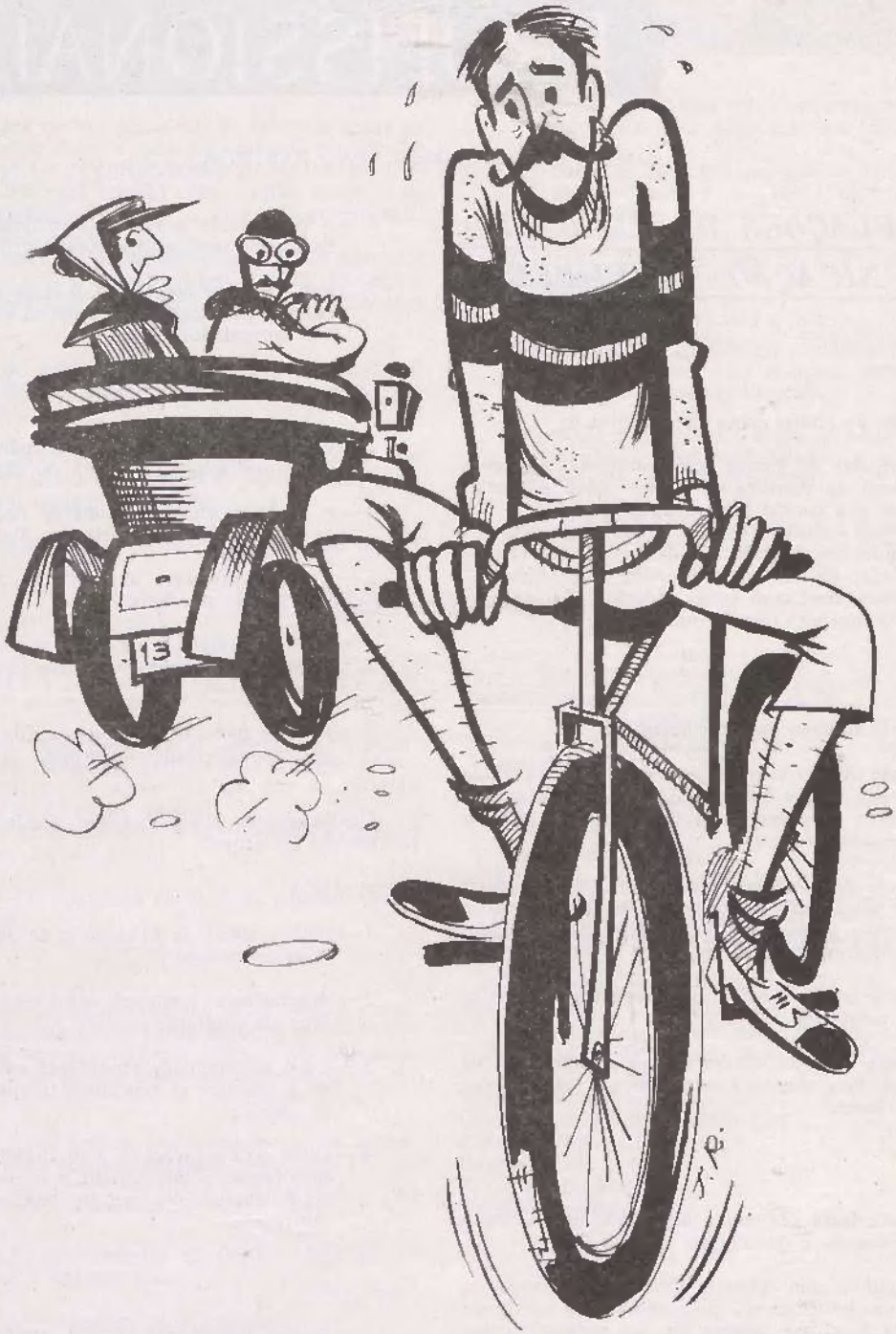
Os irmãos Michelin, André e Eduardo, eram proprietários duma pequena fábrica de borracha em Clermont-Ferrand, cuja exploração e desenvolvimento haviam empreendido com o maior interesse. Certo dia apareceu-lhes um inglês, pretendendo reparar um dos pneus da sua bicicleta. Esta circunstância e esta revelação do invento que viera do outro lado da Mancha, suscitou largas reflexões aos dois industriais franceses, que ensaiaram eles próprios a máquina, compreendendo o considerável interesse daqueles tubos cheios de ar, que, todavia, acharam imperfeitos, logo se dispondo a aperfeiçoá-los.

O inconveniente dos primeiros pneus era a extrema dificuldade que apresentava a sua reparação. Mas os irmãos Michelin fizeram aparecer o pneu desmontável. Foi um novo êxito, desta vez em França. Dentro em pouco, o pneu era aplicado aos barulhentos automóveis da época, que então muito boa gente designava por «carros sem cavalos». Os automóveis, como as bicicletas, passaram a rodar «sobre ar», anulando-se assim as trepidações recebidas do solo, que arruinavam muitas esperançosas viaturas.

O pneu foi consagrado como factor indispensável ao desenvolvimento dos meios de transporte, na famosa corrida Paris-Bordéus-Paris, que se disputou em 1895. O «carro sem cavalos» que André Michelin pilotou nessa prova, estava equipado com pneus desmontáveis. Era um

«Peugeot» de 2,5 CV, accionado por um motor Daimler, de barco, de 4 CV. Veio a ser o primeiro automóvel com pneus que circulou nas estradas do Mundo. Chamou-se «Relâmpago». Mas, como o seu próprio condutor reconheceu, a sua marcha era vacilante e em ziguezague... talvez por ter ardido parcialmente, vinte dias antes da corrida! Reconstruído à pressa, não estaria, talvez, inteiramente *au point*. André Michelin chegou a Paris num modesto 17.º lugar. O pneu não tinha ganho ainda a sua causa, mas trilhava já o caminho da vitória.

Com o aperfeiçoamento mecânico dos veículos, o pneu aperfeiçoou-se também cada vez mais. Os nossos avós, entendidos e entusiastas, reconheceram fàcilmente as vantagens que a inovação podia trazer aos transportes terrestres. Estavam abertas as portas do triunfo ao invento de John Boyd Dunlop.



Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

RELAÇÕES DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO NA EMPRESA

(Continuação do número anterior)

Tipos de chefia mais característicos

As experiências de Lewin demonstraram claramente a incidência real da maneira de dirigir sobre o moral, a produtividade e a coesão intensa do grupo.

A experiência consistiu em dar a um chefe que era substituído regularmente, a direcção de 4 grupos de 11 pessoas. Estes chefes tinham sido treinados a desempenhar lugares diferentes, mas com estilo próprio: *Autocrático, Cooperador, Negligente («Laisser-faire»).*

AUTOCRÁTICO

1 — o chefe tomava todas as decisões;

2 — o chefe definia cada passo a seguir na actividade do grupo, o que dava como consequência que os membros do grupo ficavam na incerteza quanto às missões ulteriores;

3 — o chefe dava sempre a cada membro do grupo uma missão em relação com a sua função e designava as pessoas com a ajuda das quais deveria desempenhá-la;

4 — o chefe era «pessoal» para louvar ou repreender cada membro;

5 — o chefe não trabalhava conjuntamente com os outros, mas mostrava simplesmente como se deveria fazer.

COOPERADOR

1 — o chefe fazia de toda a actividade uma questão de discussão e decisão em grupo;

2 — a seguir a uma primeira discussão elaborava-se, nas suas linhas gerais, um plano para a actividade futura do grupo. Sempre que um parecer técnico se impunha, o chefe propunha duas ou três alternativas e os membros podiam, de comum acordo, fazer a escolha;

3 — os membros eram livres de colaborar com as pessoas à sua escolha; o grupo decidia da repartição da função;

4 — o chefe fazia prova de objectividade e de realismo nos seus julgamentos e críticas;

5 — sem trabalhar demasiado, o chefe orientava o seu comportamento o mais possível como um membro normal do grupo.

NEGLIGENTE

1 — liberdade absoluta de decidir individualmente ou em grupo sem intervenção do chefe;

2 — o chefe procurava o material necessário e dava as informações necessárias, se lhas pediam;

3 — o grupo orientava a repartição de funções sem intervenção do chefe;

4 — o chefe abstinha-se de todos os comentários sobre o desenvolvimento das actividades, se não lhos pediam;

5 — o chefe não fazia qualquer esforço para participar nas actividades do grupo.

Consequências destas diversas atitudes sobre o comportamento do grupo:

AUTOCRÁTICO

1 — muitos sinais de irritação e de agressividade nas relações comuns;

2 — dependência acentuada em relação ao chefe; falta de confiança em si;

3 — fraca sociabilidade espontânea entre os membros do grupo que se exprimem raramente em termos de «nós»;

4 — clima pouco favorável à produtividade; os membros faziam o que deviam, mas em caso de ausência do chefe havia uma diminuição brusca de produtividade.

COOPERADOR

1 — coesão espontânea, franca amizade, sentimento de colaboração;

2 — os membros tinham a impressão de terem sido eles próprios a escolher os seus objectivos;

3 — a produtividade baixava a pouco quando o chefe se ausentava.

NEGLIGENTE

1 — grande solidariedade — os membros exprimiam-se frequentemente em termos de «nós»;

2 — muita conversa sem relação com o trabalho;

3 — muitas propostas para uma acção comum mas raramente uma execução coordenada;

4 — a produtividade aumentava na ausência do chefe (aparição dum chefe informal).

Estes estudos podem dar ideias de interesse sobre os factores que determinam a vida dos grupos. No entanto devem-se interpretar ponderadamente os resultados obtidos, pois eles estão em relação com o estilo concreto de chefia, numa situação concreta, e para um determinado grupo (idade, sexo, origem, etc.).

No que respeita a recomendações práticas baseadas em experiência vivida, transcrevemos as «10 proibições para chefes modernos», inscritas na revista *Organisation Scentifique*:

1 — NÃO dê esperanças falsas a um empregado, pintando-lhe um quadro demasiado atraente do seu trabalho.

2 — NÃO trate os seus empregados como se eles fossem garotos num jardim de crianças, aos quais você vai ensinar o alfabeto.

3 — NÃO procure nem formar uma equipa de empregados que encaixe dòcilmente os seus nãos, nem desencorajar a iniciativa individual.

4 — NÃO tente transformar os seus empregados em autómatos dos quais você tira o máximo rendimento, dando-lhes, de vez em quando, um bocado de corda.

5 — NÃO arranje uma solução simplista de cada vez que um empregado venha apresentar-lhe um problema.

6 — NÃO se coloque sobre um pedestal, pretendendo estar acima das fraquezas humanas.

7 — NÃO se considere ao mesmo tempo juiz e procurador, sempre que tenha de tratar dum caso de qualquer empregado.

8 — NÃO deixe de apreciar a importância de ser justo e imparcial e de não criar favoritismos no trabalho.

9 — NÃO se esqueça de que, quaisquer que sejam as suas intenções, não provoca sempre sobre os outros a impressão desejada.

10 — NÃO menospreze o valor do respeito mútuo, da confiança e da cordialidade do desenvolvimento das boas relações humanas.

(Elementos extraídos dum «Curso de Promotores de Formação» do INII.)

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2327/Consulta n.º 496-F. — Um passageiro portador de bilhete da Tarifa Geral pretende despachar, como bagagem, ao abrigo do art. 21.º da referida Tarifa, 1 aparelho de rádio, portátil.

Peço esclarecer se este tem ou não direito à concessão referida pelo art. 23.º da Tarifa.

Resposta — Os aparelhos de T. S. F. não são considerados bagagem.

Pergunta n.º 2328/Consulta n.º 497-F. — Um passageiro portador de bilhete da Tarifa Especial n.º 1-C (Veraneio), que, por sua conveniência, utiliza a via excepcional, pode efectuar paragens, conforme preceitua o art. 9.º daquela Tarifa?

Resposta — Sim, senhor. No percurso da via excepcional também pode efectuar paragens.

Pergunta n.º 2329/Consulta n.º 498-F. — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

P. V. — Sacavém para Tramagal

38 atados de ferro laminado, com o comprimento de 11 metros, 4300 kg, carregado em 2 vagões, carga e descarga pela Companhia.

Distância: 121 quilómetros
Tarifa Geral, duplo do preço da 1.ª classe

Preço 107$25 × 2 = 214$50 × 4,30	922$35
Evoluções e manobras 10$00 × 4,30	43$00
Carga e descarga 16$00 × 4,30	68$80
Registo e aviso de chegada	6$00
Arredondamento	$85
Soma	1 041$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. A seguir se discrimina como corresponde:

Distância: 121 quilómetros
Tarifa Especial n.º 1 de P. V. tabela 18

(Aviso ao Público B. n.º 423)

Preço base do cálculo de transporte, por 12 t (condições 2.ª e 5.ª do Capítulo I da T. E. n.º 1-P. V.).

Preço 53$05 × 12 t	636$60
Evoluções e manobras 8$00 × 12 t	96$00
Carga e descarga 16$00 × 12 t	192$00
Registo	5$00
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$40
Total	935$00

Pergunta n.º 2330/Consulta n.º 499-F. — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

G. V. — Lagoaça a Mirandela

2 grades com cabritos vivos, 270 kg.
Distância: 137 quilómetros

Tarifa Especial n.º 1 — G. V.

Preço 116$40 × 0,27	31$43
Trasbordo 16$00 × 0,27 × 2	8$64
Registo	5$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$43
Total	46$50

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância: 137 quilómetros
Tarifa Geral — Base 6.ª

Preço 276$00 × 0,27	74$52
Evoluções e manobras 10$00 × 0,27	2$70
Carga e descarga 16$00 × 0,27	4$32
Trasbordo 16$00 × 0,27 × 2	8$64
Desinfecção 2$50 × 3	7$50
Registo	5$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$32
Total	104$00

Pergunta n.º 2331/Consulta n.º 500-F. — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

P. V. — Barqueiros para Rede

1 vagão com 6 cascos de vinho de pasto nacional, 4800 kg. Carga e descarga pelos donos.

Distância: 6 quilómetros
Tarifa Geral — 4.ª classe

Transporte 3$96 × 5	19$80
Evoluções e manobras 8$00 × 5	40$00
Registo e Aviso de chegada	10$00
Arredondamento	$20
Total	70$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Discrimina-se como corresponde:

Distância: 6 quilómetros
Tarifa Geral — 4.ª classe

Transporte 3$96 × 7	27$72
Evoluções e manobras 8$00 × 7	56$00
Registo	5$00
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$28
Total	94$00

Pergunta n.º 2332/Consulta n.º 501-F. — Desejava ser informado se está certa a taxa a seguir indicada:

G. V. — Vale de Santarém para Coimbra

Uma porção de melão a granel, 470 kg.
2 cabazes com fruta fresca (maçã), 50 kg.

Como o peso total excede 500 kg, tenho dúvidas se o melão é taxado por 500 kg, admitindo, no entanto, esta hipótese:

Distância: 154 quilómetros
Tarifa especial n.º 1 — G. V.

Melão — Preço 154 × $66 × 0,50	50$82
Maçã — Preço 138$93 × 0,05	6$95
Registo	5$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$23
Total	64$00

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

Pergunta n.º 2333/Consulta n.º 502-F. — Estando às portas de uma estação, notei que da 1.ª classe desembarcou um passageiro que me entregou um bilhete de 2.ª classe, classe em que havia lugares vagos. O passageiro afirmou ter viajado em 2.ª classe em todo o trajecto e que apenas se serviu da 1.ª classe para sair do comboio.

Como o mesmo não comprovou a sua afirmação com testemunhas, peço informar-me se, neste caso, era ou não de cumprir o art. 13.º da Tarifa Geral — Título I — Passageiros.

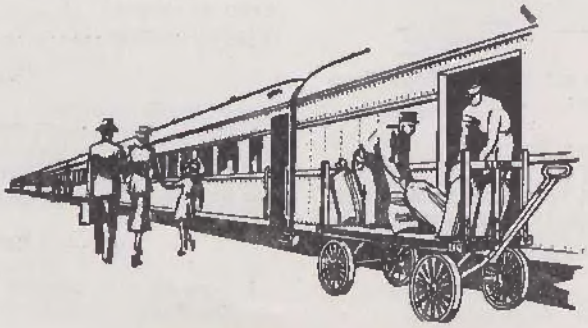
Resposta — Os passageiros só ficam abrangidos pelo disposto do n.º 2 do art. 13.º da Tarifa Geral, se forem encontrados em lugar de classe superior.

O simples desembarque pela classe superior não é o bastante para se pressupor que a mesma foi utilizada indevidamente.

Pergunta n.º 2334/Consulta n.º 503-F. — Conforme está determinado, as estações não recolhem o bilhete no caso de revalidação.

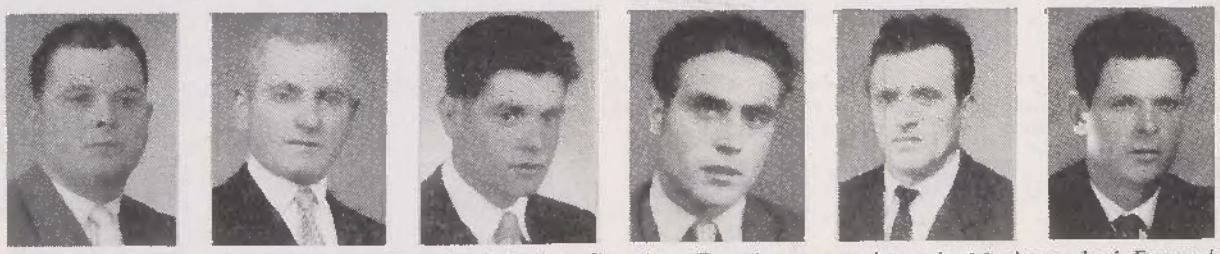
Havendo, porém, divergências quando se trate de mudança de classe, excessos de percurso ou mudança de via, peço informar como se deve proceder.

Resposta — Quando se trate de mudanças de classe em todo o trajecto do bilhete apresentado e, também, nos casos de excesso de percurso e de mudança de via, devem ser recolhidos os respectivos bilhetes, excepto quando os mesmos dêem direito a paragens — caso dos bilhetes internacionais, das Tarifas Especiais n.ºs 6-P, 7-P, 1-C, etc., ou se destinem a linhas combinadas ou a Centrais.

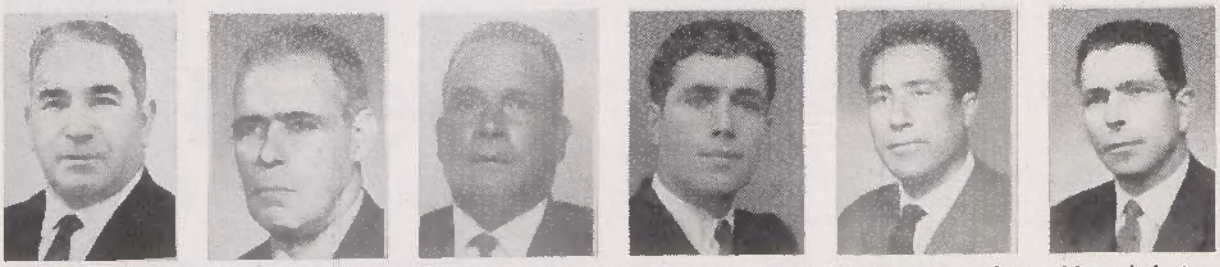


PESSOAL

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim Salgado* e *Francisco Carneiro*, assentadores de 1.ª classe, *José Fernando Moutinho, João Albino Pinto, Torcato da Silva Vale* e *Francisco Ribeiro das Neves*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, aos Kms 61,700 e 62,650 – Guimarães.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Emílio Assis*, chefe de lanço principal; *João Courelas* e *Manuel Jacinto*, chefes de lanço de 2.ª classe; *Serafim dos Anjos Póvoa, Fernando Augusto Passeira* e *Joaquim Ferreira Amorim*, chefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.ª Secção.

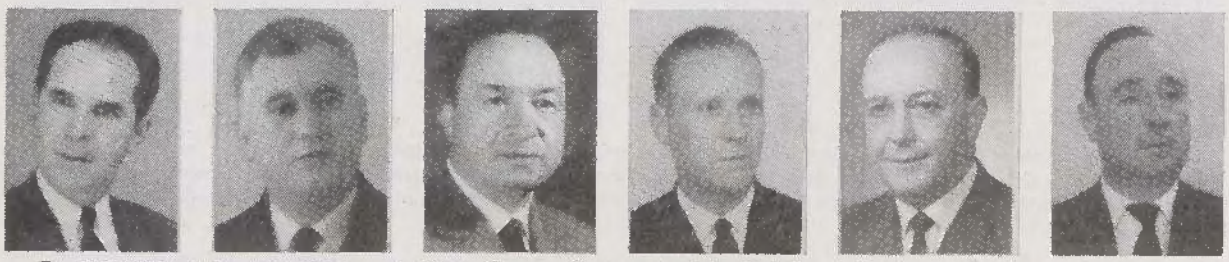
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Alberto Ramos, Jorge Domingos da Silva* e *Augusto Laurentino Teixeira*, subchefes de distrito; *Raul Augusto Jorge, Acácio Augusto Aires* e *Manuel Joaquim Ferreira*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.ª Secção.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel dos Anjos Rodrigues* e *José Ramos da Silva*, assentadores de 1.ª classe; *Joaquim Pereira, Manuel Augusto Martins, Armando Augusto Gomes* e *Fernando Augusto Alves*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.ª Secção.

40 ANOS DE SERVIÇO

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Aires Guerra*, inspector de receitas de 1.ª classe; *Joaquim Gomes de Sousa, Joaquim Fernandes Maçaroco* e *José Rodrigues Gonçalves*, chefes de estação de 1.ª classe; *Mário Simões de Oliveira* e *José Gomes Bento*, chefes de secção.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Álvaro de Matos Roldão, Fernando Marques da Silva, António Corda Passarinho, Manuel Francisco Serra, Joaquim Nunes Vidal* e *António dos Santos Júnior*, chefes de estação de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Crespo Costa* e *António Rebola*, chefes de estação de 2.ª classe; *António Ferrer Lemos, Manuel de Figueiredo, Joaquim Ribeiro* e *Manuel Charters Ribeiro Júnior*, chefes de estação de 3.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Alexandre da Costa Bravo*, chefe de estação de 3.ª classe; *Carlos Augusto Teixeira Lopes*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes; *António dos Reis e Cunha*, escriturário de 2.ª classe; *José Rodrigues Pinto dos Santos Lima, José Maria Alves* e *Silvino da Silva Feteiro*, factores de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Mário de Oliveira Santos*, revisor de bilhetes principal; *António Dias Condeço*, operário de 1.ª classe; *Simplício da Costa Mouta*, fiel de cais; *Luís Félix Palheiro*, operário de 2.ª classe; *Manuel António* e *Francisco Ferreira*, operários de 3.ª classe.