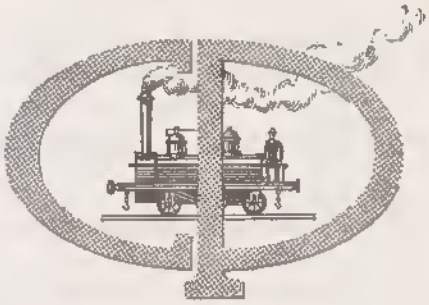
Boletim da C. P.

Número 432

Junho de 1965

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 432 • JUNHO 1965 • ANO XXXVII • 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

Nota de Abertura

De 25 de Junho corrente a 3 de Outubro próximo vai realizar-se em Munique uma Exposição Internacional de Transportes e Comunicações — a IVA — que será, no já longo historial das comunicações e dos transportes, a primeira grande exposição universal de características predominantemente especializadas.

Já em 1925 se promovera, em escala menor e também em Munique, uma exposição de transportes. Mercê do seu largo sucesso, decidira-se então renovar esse género de certames cada vinte e cinco anos e naquela mesma ridente cidade germânica. Foi nessa esteira que se efectivou a segunda grande «expo» — três anos mais tarde embora, sobre a data marcada. E porque a rapidez vertiginosa do crescimento dos transportes, no seu âmbito e na sua própria evolução técnica, não se compadece com períodos de vinte e cinco anos — efectivamente assaz longos — para retratar fases de primacial relevância, conviu-se antecipar para 1965 esta terceira exposição.

O vultoso empreendimento abrangerá uma superfície total aproximada de 500 mil metros quadrados e compreenderá os sectores seguintes de actividade: caminho de ferro, estrada, mar, comunicações, fontes de energia, turismo e astronáutica.

Proporcionar-se-á assim ao grande público uma visão, que se procurará naturalmente difundir a mais completa possível, dos principais progressos operados na técnica dos transportes e das comunicações da Europa e do Mundo — e os seus promotores diligenciarão por fazer realçar o carácter dominantemente internacional de todas as actividades industriais expostas, legitimando assim, no espírito e na forma, o qualificativo «internacional» da manifestação de Munique.

Para os caminhos de ferro foram destinados os sectores 16 e 18 que abrangem uma superfície coberta de aproximadamente 10 mil metros quadrados e o espaço ao ar livre de cerca de 30 mil metros quadrados.

Ao participar nessa exposição, a União Internacional de Caminhos de Ferro, fá-lo por intermédio do seu Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro (CIPCE) e em conformidade com as sugestões oportunamente propostas pelos engenheiros Louis Armand e António Branco Cabral — este, como todos sabem, antigo e prestigioso Secretário-Geral da Companhia, a quem rendemos aqui a

nossa homenagem — que resolveram escolher, como motivo inspirador do concurso da U. I. C., o sugestivo e aliciante tema, bem simbólico, do caminho de ferro no futuro.

O pavilhão ferroviário europeu terá uma superfície de 300 metros quadrados e irá situar-se no sector 18. Apresentará os seguintes aspectos, estudados por um grupo de técnicos do CIPCE:

— Organização da U. I. C.. Sua função e actividades;
— Apresentação das principais realizações internacionais comuns (TEE, TEEM, comboios auto-couchettes e Wagons-Lits);
— Cooperação dos caminhos de ferro europeus no domínio da documentação;
— Aplicação, à tracção dos comboios, da cibernética e da automação;
— A cibernética no encaminhamento de uma expedição, em associação com as instalações electrónicas de transmissão de elementos cifrados;
— Generalização dos sistemas de engatagem automática.

Com todas estas espectaculares e utilíssimas apresentações, o caminho de ferro do Velho Continente vai mostrar ao público as possibilidades de que dispõe no presente e no futuro próximo, muito particularmente pelo recurso à cibernética e à automação — e paralelamente fazer prova de quanto podem e valem as redes da dianteira mundial no domínio verdadeiramente privilegiado da aplicação dessas novas e fulgurantes técnicas do pós-guerra — até pelo facto, matemàticamente reconhecido, de toda a economia ferroviária estar subordinada a um só parâmetro de acção e de desenvolvimento, quando a estrada se rege por dois e o avião por três.

A U. I. C., como intérprete e como agente de uma missão do mais relevante interesse ferroviário, entende por isso dever patentear ao visitante, além dos mais incontestados progressos alcançados no capítulo do material tractor e rebocado, a deliberação firme e decidida das Administrações de caminhos de ferro em não consentirem que os seus meios de actuação se degradem ou envelheçam e que, antes pelo contrário, elas próprias almejam extrair em comum — através de uma cooperação franca, aberta, compreensiva e constante — o maior proveito dos progressos da Técnica e da Ciência, para se adaptarem, como os tempos exigem, aos imperativos da vida contemporânea.

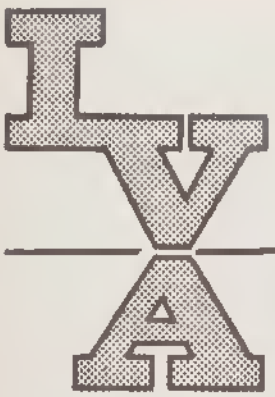
O grupo de categorizados técnicos do CIPCE, a que atrás nos referimos, é garantia suficiente, até pela ilustre presidência do Dr. Wendler, qualificado conselheiro de Estado dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, do êxito antecipado do pavilhão internacional da U. I. C..

Por seu turno, a via férrea germânica terá a sua própria presença no certame, como diversas outras redes europeias já anunciaram e prometeram a sua adesão. Os caminhos de ferro suíços, por exemplo, apresentarão especialmente o «circarama» — um dos grandes atractivos da Exposição Internacional de Lausana.

Lição do maior alcance e do maior proveito, a Exposição Internacional dos Transportes em Munique, no que se concerne ao nosso meio e nas perspectivas actuais do nosso tempo, vai decerto constituir um valioso e prático repositório dos êxitos e possibilidades da ferrovia da vanguarda mundial.

Deveria ser visitada e apreciada pelo maior número de ferroviários — como é aliás intento dos seus promotores, que para o efeito programaram as maiores facilidades. É que além da inegável vantagem de intercâmbio de pessoas e de ideias que vai estabelecer e intensificar, o certame ante os benéficos efeitos e influências que dele derivam, irá também justificar a atenção e o estímulo de todos os dirigentes com responsabilidades na «mise au jour» da via férrea. Assim o impõe, de resto, um sistema de transportes, como é o caminho de ferro, em contínua renovação e em sucessiva mutabilidade de aspectos — que por isso mesmo, não cessa de evoluir e de progredir, felizmente.

ÉLIO CARDOSO



A I Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações EM MUNIQUE

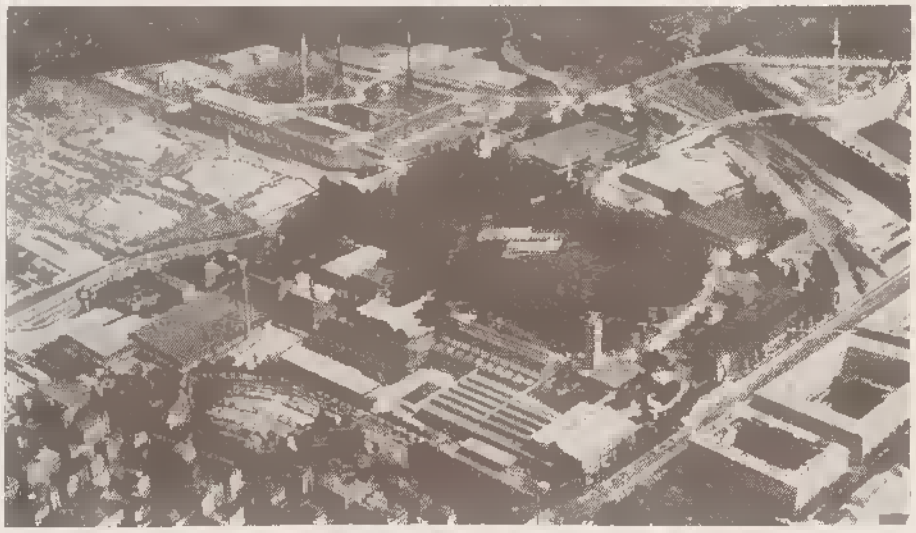
vai realizar-se de 25 de Junho a 3 de Outubro

MUNIQUE, a capital da Baviera, trabalha com denodo para montar, mercê de uma colaboração internacional sem paralelo, a maior exposição que jamais se viu na Alemanha. De 25 de Junho a 3 de Outubro de 1965, isto é, durante 101 dias, milhões de visitantes de todo o Mundo, afluirão a esta I Grande Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações que cobre uma superfície de 500 000 metros quadrados, no parque, enormemente ampliado das exposições de Munique, na Theresienhöhe, ou seja na parte sul da Theresienwiese.

Os trabalhos preliminares começaram em 1960. No fim do Outono de 1962, a grandiosa «expo» — a *IVA*, como será reconhecida abreviadamente — foi classificada pelo «Bureau Internacional des Expositions», de Paris, como sendo a «Primeira Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações». Desde então, mais de 30 comissões técnicas internacionais entraram em acção. Centenas de qualificados técnicos alemães e estrangeiros ali trabalham, a erguer essa extraordinária manifestação que vai constituir um autêntico traço de união entre todos os povos de boa-vontade.

A *IVA* vai realizar-se sob o alto patrocínio do Presidente da República Federal Alemã, Dr. Heinrich Lübke. O Governo Federal designou para comissário alemão dessa exposição o Dr. Ludwig Hessdörfer, há longos anos Presidente do «Bundesfinanzhof». O Dr. Eng. Ernst von Siemens, Presidente da *IVA* e do «Verein Verkehrausstellung, de Munique 1965 e. V.», dirige, em colaboração

★



Uma exposição de interesse mundial — Munique vai rivalizar com qualquer grande cidade, quanto à extensão do terreno que abrigará a primeira Exposição Mundial dos Transportes. A montagem fotográfica que reproduzimos dá já uma impressão do certame monstro, que será a Exposição Mundial dos Transportes e das Comunicações (*IVA*). No centro da imagem, vê-se o «Ausstellungspark», o parque das exposições tradicional. Estava combinado que não se tocaria nele, nem mesmo para esta exposição mundial, porque o parque constitui, tal qual é, o elemento criador do espírito especial que faz a reputação das exposições de Munique. Em volta deste parque, estão agrupados — na «Theresienhöhe» e no grande terreno chamado «Wiese» — os 38 átrios de exposição antigos e novos. Diante da estátua da «Bavária» (ao alto, à esquerda), encontra-se o centro internacional de aeronáutica e de astronáutica, com foguetões interplanetários, satélites, aviões supersónicos, aviões dos tempos dos pioneiros da aviação e os imensos pavilhões da aeronáutica e da astronáutica. Ao alto, à direita, vê-se a torre da *IVA*, com a altura de 100 metros, símbolo da exposição mundial. Junto da torre, termina a nova ponte de comunicação, com a extensão de 300 metros, que passa sobre a grande área de exposição dos Caminhos de Ferro Federais. A torre pode ser visitada por 720 passageiros, por hora. Uma cabina de dois andares, em «plexi-glass», roda três vezes, durante a subida e a descida. A Direcção da *IVA* espera uma enchente para esta atracção única, que permitirá não sòmente uma vista soberba sobre a exposição mundial e a própria cidade de Munique, mas oferecerá igualmente o panorama da cadeia dos Alpes, do Watzmann até à Zugspitz. À esquerda da foto, vê-se uma parte do «Oktoberfest», célebre no mundo inteiro, que começará ainda durante a exposição. Um teleférico dará passagem sobre a «Theresienhöhe»

com o presidente encarregado da gestão comercial da Exposição, Helmut Fischer, os trabalhos de maior repercussão mundial.

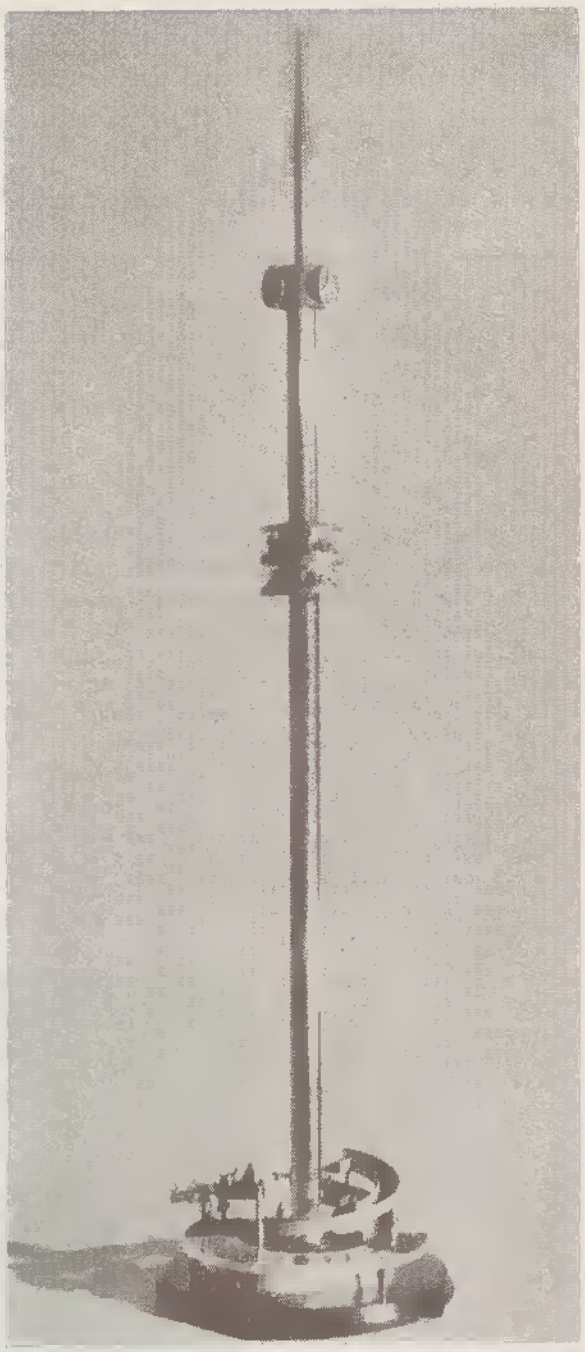
A Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações, de Munique, vai assim facultar ao público, e, pela primeira vez, uma visão de conjunto, proporcionando, na medida da sua especialização, uma ideia exacta do desenvolvimento dos transportes e das comunicações do passado, do presente e do futuro. Engloba, no sentido mais amplo do termo, todos os domínios da circulação: via férrea, estrada, via aquática e marítima e ar. E além do mais, tudo o que respeita aos serviços da informação, incluindo a Rádio e a Televisão, o fornecimento de energia eléctrica, o turismo mundial e a navegação espacial (cosmonáutica).

A Exposição compreende as seguintes secções: O Alumínio na circulação — O Ferro e o Aço — Fornecimento de energia eléctrica — Caminhos de ferro privativos europeus e serviços regionais de autocarros — Meios de locomoção individuais — Parques de instrução em matéria de circulação de veículos, destinados à juventude — Aeronáutica — Transportes públicos urbanos — Serviços postais e de telecomunicações — Navegação espacial — Rádio e Televisão — Transportes ferroviários — Transportes marítimos — Expedição e transporte — Circulação urbana — Circulação rodoviária — Turismo — Segurança rodoviária, educação dos utentes da estrada, luta contra o ruído e problemas da circulação — Bicicletas.

O interesse, com vista à participação nesta Primeira Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações, é naturalmente muito grande, não sòmente do próprio lado germânico, mas também da banda de todos os países industriais. Trinta nações já confirmaram firmemente a sua participação e quinze outros países, com os quais as negociações estão presentemente em curso, enviaram também o seu pré-aviso. Por outro lado, várias organizações internacionais privadas, de cento e vinte países, asseguraram a sua participação na *IVA*.

O facto dos Estados Unidos e da União Soviética estarem presentes deverá constituir o ponto culminante da Exposição. As duas primeiras nações do mundo no domínio da navegação espacial vão participar, com efeito, e em comunidade, na secção: «O homem e o espaço».

Poderão ver-se ainda, entre outras atracções particulares da Exposição Mundial: uma locomotiva deslocando-se com energia atómica; automóveis supermodernos, das mais cotadas marcas internacionais; um paquete transoceânico em tamanho natural, e, além disso, o cinema circular de Walt Disney, o qual, com o seu *écran* redondo de 360 graus, vai produzir igualmente a sensação que causou na Exposição Mundial de Nova Iorque. Poderá observar-se, além disso, em Munique, uma estação cósmica; os veículos de corrida mais potentes do Mundo; os aviões supersónicos e os sa-



Uma atracção muito especial da Exposição Mundial dos Transportes e das Comunicações, de Munique, de 1965, será um miradouro, com a altura de 100 metros, cujo maciço betonado foi já construído, no Inverno, na parte sul da «Theresinhöhe». A torre da *IVA*, com 2 metros e meio de diâmetro, atinge, com a sua base em forma de estrela, que só ela pesa 61 toneladas, um peso total de 200 toneladas, unidas por 4700 parafusos. O que a caracteriza particularmente, sob o ponto de vista técnico, é o ascensor de 2 andares que circula exteriormente, o qual, durante a subida e a descida, dá lentamente volta à construção, oferecendo assim aos passageiros, em número de 720 por hora, uma vista de conjunto completa da exposição, da cidade de Munique e de toda a cadeia dos Alpes, do Watzmann à Zugspitze. A cabina tem um diâmetro de 6,60 metros e é accionada por 2 motores eléctricos de 90 PS. Nenhuma decisão foi ainda tomada, para saber se a torre da *IVA* (a nossa foto mostra uma *maquette* dela) ficará, à maneira de símbolo, no recinto do Parque das Feiras e Exposições, após o fecho das portas desta grande Exposição Internacional

télites. Os visitantes poderão telefonar, se quiserem, directamente do parque das Exposições da Theresienwiese para Nova Iorque. Também, se o quiserem, poderão sob as luzes dos projectores, e ante as câmaras da televisão, observar o funcionamento de um estúdio de TV, assim como assistir às sortes de verdadeira magia moderna do Correio, onde as cartas são separadas electrònicamente, como pela mão de um fantasma vigoroso e destro...

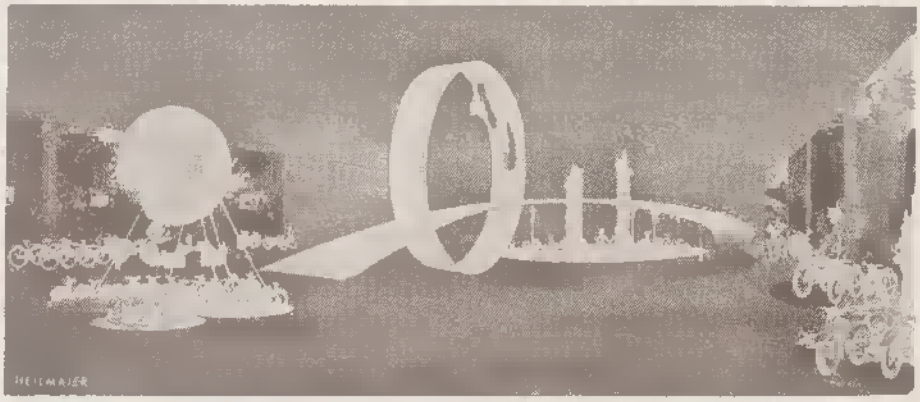
A torre da *I V A*, com 100 metros de altura, vai ser o símbolo da grandiosa Exposição. Graças a uma cabina de *plexiglas*, com dois andares, que dá três vezes a volta à construção, à subida e à descida, 720 passageiros, por hora, poderão visitar o cume. A Direcção da *I V A* espera, e com razão, um verdadeiro assalto a esta atracção: do seu cimo, o visitante observará, não só o conjunto da Exposição e a capital bávara, mas também, para o sul, toda a cadeia dos Alpes, desde o Watzmann até à Zugspitze. Além disso, um teleférico ligará a parte sul da Theresienwiese à Theresienhöhe.

A Sociedade dos Caminhos de Ferro da República Federal Alemã (D. B.) prepara uma exposição grandiosa. Ela, só por si, cobre um espaço de cerca de 30 mil metros quadrados. Para tal foi preciso, por exemplo, transportar cerca de 3000 metros de carris para o local da exposição. Mais de 100 locomotivas, automotoras, vagões e carruagens de todos os modelos e feitios, do mesmo modo que máquinas de construção de superestruturas, das mais modernas, vão marcar ali *rendez-vous*. Uma série numerosa de veículos e máquinas que serão expostas, estão ainda, de momento, em vias de acabamento, pois são protótipos destinados sòmente a figurarem na *I V A*. O Presidente dos Caminhos de Ferro Federais, Dr. Heinz Maria Oeftering, anunciou, recentemente ,a entrada ao serviço em regime de ensaio, durante a Exposição, entre Augsburgo e Munique, de locomotivas do futuro, que atingem uma velocidade média de 250 km por hora. Na parte sul dos terrenos, ao ar livre, os próprios visitantes poderão fazer circular automotoras, numa extensão de linha de cerca de 400 metros, sob a vigilância de pessoal ferroviário qualificado.

Os Serviços Postais da República Federal propõem-se, numa vasta exposição particular, facultar ao visitante uma vista de olhos pelos «bastidores», revelando-lhes assim o funcionamento de uma estação de correio ultramoderna. As instalações técnicas dos Serviços de Telecomunicações, vão igualmente interessar tanto o profano como o especialista. A sua gama estende-se da simples comunicação de um ponto para o outro do Mundo até à comunicação por satélites. A Imprensa da República Federal montará mesmo, na Exposição, uma impressora rotativa especial para a emissão de selos quadricolores, impressão hélio-água-forte, de onde sairão todas as séries especiais de selos da *I V A*.

Uma outra exposição especializada mostrará o papel da estrada, como traço de união entre os povos. Gigantescas maquetas representarão determinadas estradas do futuro — em parte, já em construção. Ver-se-ão aí os túneis sob os Alpes, pontes de dimensões prodigiosas, a célebre Linha «à vol d'oiseau», ligando o Cabo Norte à Sicília, a Estrada da Europa, de Londres ao Golden Horn, atravessando a Mancha, diferentes projectos de estradas-canais, etc., Além da Alemanha, são sobretudo a França, a Áustria, a Suíça e a Itália, que participam nesta apresentação concreta das passagens através dos Alpes, com ou sem túneis. A Itália, por exemplo, expõe uma reprodução da sua famosa «Autostrada del Sole» e o projecto de um túnel ligando o continente à Sicília. Mas, em matéria de construção de estradas, são, sem qualquer dúvida, os Estados Unidos quem possui o mais vasto programa do Mundo inteiro. Auto-estradas de quatro e seis vias, atravessando, em parte, grandes aglomerações, graças a pontes e a passagens inferiores, não são ainda, para a Europa, mais que meros sonhos para o futuro... A «Transcanadian Highway», do Atlântico ao Pacífico, e a «Pan-americana», do Alaska à Terra do Fogo, oferecem exemplos admiráveis da construção rodoviária, que

★



A indústria da bicicleta, alemã e estrangeira, ocupa uma das 30 exposições especializadas da Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações. As sugestões de planos da autoria do arquitecto alemão Alfred Heilmaier, perito em exposições, foram aprovadas. O Átrio das Duas Rodas oferece numerosas atracções, como, por exemplo: corridas com *loopings*, corridas no local, com bicicletas especialmente montadas, e exames de reacção para os visitantes — assim como uma exposição histórica especial. As bicicletas, munidas dos últimos aperfeiçoamentos, são procedentes do mundo inteiro. As firmas fornecedoras igualmente expõem

testemunham uma notável largueza de vistas. E é certo que o Japão também se distinguirá na *IVA*, por exemplos semelhantes de grandiosas construções de estradas e de pontes.

A secção de «Turismo Mundial» convidará os visitantes a um cruzeiro à volta do Mundo, a preços populares. Os países turísticos mais importantes da Europa e do Ultramar participam, com graciosas exposições documentais, próprias de cada um deles. O espírito dessa colaboração foi bem definido pelo director do Comissariado-Geral alemão, o Presidente Dr. Ludwig Hessdörfer, que ao entrar em funções, se exprimiu nestes termos: *É tarefa comum da Alemanha e do estrangeiro dar a esta Primeira Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações a substância espiritual, que continuará a agir, após o fecho das suas portas. As comunicações não têm por fim separar, nem sòmente levar longe — antes têm por missão, e em primeiro lugar, aproximar os homens entre si.*

Isto tudo não são senão breves indicações sobre a Primeira Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações, de Munique, de 1965, cujo local, desde há anos, sofreu vultosos trabalhos de alargamento e de aperfeiçoamento, que montam a mais de 40 milhões de marcos. Os átrios gigantes da Exposição, alguns dos quais têm três andares, os edifícios para a informação e os serviços «após venda», assim como restaurantes, estão em plena construção. A ponte por cima da Hans-Fischer-Strasse, com o comprimento de 330 metros, ligando os antigos terrenos de exposição aos novos, já pôde ser acabada. De igual modo, construiram-se passagens subterrâneas, para peões, entre a Theresienwiese e a Theresienhöhe e instalou-se um «monocatril» que percorre todo o certame. Também o arranjo das vias de acesso à Exposição, do mesmo modo que o de milhares de parques para automóveis, estão fazendo grandes progressos.

O presidente da Direcção dos Caminhos de Ferro Federais Alemães (D. B.), em Munique, Eng. Willi Lettau, estuda a participação da rede germânica na *IVA*: 3 km de linhas, 100 unidades expostas, e um serviço de comboios ultra-rápidos, entre Munique e Augsburgo, a circularem a 250 km/h.

Durante a Exposição, vão realizar-se 80 congressos e sessões, os quais — se bem que, muitas vezes, num plano internacional — tratam de todos os problemas relativos à circulação. Entre outros, haverá o VI Congresso Europeu da Aeronáutica, o V Congresso Europeu da Navegação Espacial, o Congresso Internacional de Medicina Aeronáutica e Espacial, uma sessão especial que trata da formação dos pilotos de aviação e dos pilotos dos engenhos espaciais, um Congresso Internacional da Construção e Exploração de Aerogares, assim como o Congresso Internacional «Grandes Urbes e Tráfego Aéreo».

E no que respeita aos Caminhos de Ferro apontam-se: a Conferência sobre a Planificação do Serviço de Comboios de Mercadorias, a Reunião do Grupo de Peritos Matemáticos Ferroviários, a Conferência 1965 dos Chefes de Serviço de Via e Obras, Reuniões sobre Tráfego Internacional de Contentores, Transportes combinados «Rail-Route», Congresso de Associações Turísticas Ferroviárias, etc.

A direcção da *IVA* vai oferecer, nos 101 dias que dura o certame, um amplo programa permanente, dedicado à mulher e à juventude. Assim, por exemplo, haverá um «Baile da Aviação», já fixado definitivamente, em cujo decurso terá lugar a eleição da mais linda «Hospedeira» do Mundo, após eliminatórias nos próprios locais da «expo». Um baile internacional da moda realizar-se-á sob a divisa curiosa: «A moda e a circulação». Postos emissores alemães e estrangeiros preparam concertos especiais, noites de *jazz* e de jogos, que serão difundidas pela Rádio e pela Televisão directamente do próprio recinto da imensa exposição.

A «Meisterschule für Mode», de Munique, assim como casas especializadas de Alta Costura feminina de renome internacional, apresentarão,

todos os dias, colecções de modas no Parque das Feiras e Exposições. Música de dança, com a presença de conjuntos e orquestras internacionais, e outras festividades especiais alternarão num Café com jardim, arranjado de maneira graciosa. Bandas de música da Polícia, dos Caminhos de Ferro e do Correio de muitos países europeus, darão concertos. Fixadas em definitivo, no quadro do programa, notam-se ainda: *soirées* divertidas e uma Festa de Noite de Verão organizada pela «Theatergemeinde», de Munique, assim como demonstrações da Escola de Ginástica Medau.

Entre outros aspectos do programa da Exposição, registamos ainda, resumidamente: o «Rallye» da Europa, do «Allgemeiner Schnauferl-Club», com a participação de centenas de carros; a Competição de Marcha dos Carteiros, com concurso internacional, organizada pelo Correio germânico; as manifestações do Automóvel Clube da Alemanha, com o Concurso de Destreza, o Concurso de Beleza, o Encontro Internacional de Campistas e um «Rallye» Internacional.

Há também manifestações agrupadas em festival. São as seguintes, as já definidas em programas:

— «Semana da Juventude», com espectáculos folclóricos internacionais, que se desenrolarão, quer no próprio recinto da Exposição, quer numa Aldeia para a Juventude, instalada propositadamente no «Stade Dante».

— «Semana do Filme», assinalada por um festival internacional do filme relativo ao tráfego e às comunicações e às primeiras apresentações de gala de filmes sobre o mesmo assunto. Vedetas do *écran*, alemãs e estrangeiras, vão apresentar-se ao público, por ocasião da Primeira Exposição Mundial dos Transportes e Comunicações.

— Todas as Casas de Discos alemãs tomam parte na «Semana do Disco», dando espectáculos de carácter muito particular na Theresienhöhe e grandes *soirées* de gala no «Deutsches Theater».

— A «Semana do Desporto» prevê, entre outros acontecimentos, corridas de bicicletas, corridas de motocicletas e competições internacionais em diferentes modalidades.

Os Grandes Bailes das Nações deverão ser igualmente pontos notáveis do programa. São organizados pelas nações participantes na Exposição, por ocasião das «Jornadas Nacionais» — em que se dedicará um dia a cada país europeu inscrito nas manifestações de Munique.

A *IVA* constituirá, particularmente para os jovens, uma verdadeira fonte de descobertas e de achados — de que se recordarão por toda a vida. À parte as numerosas atracções e empreendimentos técnicos, em todos os domínios dos transportes e das comunicações, a direcção da Exposição vai proporcionar, aos rapazes e raparigas de todo o Mundo um verdadeiro paraíso nesse capítulo: um imenso parque de circulação para a juventude, com a extensão de 10 mil metros quadrados, dispondo de comboios em reprodução original, de postos de manobra de agulhas, de verdadeiras estações com todos os aperfeiçoamentos técnicos imagináveis, de estações de Correio, de central de aeroporto e ainda tantas e tantas outras coisas mais.

Enfim, uma fabulosa exposição para não se esquecer — como é aliás o intento dos seus dinâmicos organizadores.

Medalha alusiva ao I Centenário do Jornal **Diario de Noticias**, de Lisboa

● A C. P. foi autorizada pelo Governo a emitir obrigações nos anos de 1965 a 1967, para execução de empreendimentos compreendidos no Plano Intercalar de Fomento, até ao limite de 500 mil contos. A emissão dessas obrigações será feita por subscrição pública ou por venda no mercado, podendo a Companhia realizar com instituições bancárias autorizadas contratos para a sua colocação.

● *Realiza-se em Scheveningue, a convite dos Caminhos de Ferro Holandeses, de 16 a 24 do corrente, a sessão das 1.ª, 2.ª e 3.ª comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro. A representação da C. P. será assegurada pelo chefe dos Serviços da Contabilidade e Finanças e pelo chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.*

● Os engenheiros chefes das Divisões da Exploração, do Material e Tracção e da Via e Obras, representaram a C. P. na reunião das 4.ª, 5.ª e 7.ª comissões da U. I. C. que, sob a égide dos Caminhos de Ferro da Alemanha Oriental, se realizou em Leipzig, de 18 a 28 de Maio findo.

● *Deve entrar brevemente em vigor o novo serviço de aluguer de automóveis sem condutor para os passageiros, tanto nacionais como estrangeiros, dos nossos comboios. Numa primeira fase, o aluguer será feito a partir de Lisboa-Santa Apolónia, para qualquer ponto do País. Mais tarde, estender-se-á a outras estações da nossa rede.*

● O sr. eng. Conde de Almada, chefe dos Abastecimentos representou a C. P. no Grupo de Trabalho dos Aprovisionamentos da U. I. C., que de 27 a 29 de Abril último esteve reunido no Luxemburgo.

● *Foi nomeado médico de Posto Sanitário de 1.ª classe — Posto Sanitário de Lisboa (Rossio) — o médico substituto sr. dr. Orlando Ribeiro de Carvalho.*

● Realizou-se em Marrakech, de 8 a 10 de Maio findo, a reunião anual da Conferência F. H. P. (Franco-Hispano-Portuguesa). A Companhia esteve representada pelo subchefe da Divisão da Exploração, chefe do Serviço do Movimento e subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

● *Assinalando o I Centenário da nossa estação de Santa Apolónia, que passou no pretérito dia 1 de Maio, a R. T. P. apresentou um curto programa dedicado à vetusta estação. Também os jornais* Diário de Lisboa, Diário de Notícias *e de actualidades cinematográficas* Visor *se referiram circunstanciadamente ao importante acontecimento. Como se sabe, o* Boletim da C. P. *dedicou o seu último número à estação de Santa Apolónia.*

● O nosso estimado colaborador sr. Vasco Callixto acaba de publicar um interessante livro de viagens intitulado *Pelas Estradas da Europa* que abrange treze países visitados, ao longo de uma peregrinação turística que efectuou de mais de 20 mil quilómetros em automóvel.

● *A C. P. vai estabelecer a circulação de uma automotora e atrelado entre Barreiro e Vila Real de Santo António e Lagos, com partida do Barreiro aos sábados em ligação com a carreira das 13-40 h. e regresso de Vila Real de Santo António aos domingos, para chegar a Lisboa à 1-30 h. de 2.ª feira. O atrelado da automotora terá seguimento directo para Lagos por intermédio das automotoras n.os 9731 e 9730.*

● Tendo o advogado da Companhia no Porto, sr. dr. José Gualberto de Sá Carneiro, pedido a sua passagem à reforma em 1 de Maio findo, o Conselho de Administração, sob proposta do administrador-delegado, nomeou para a vaga existente o sr. dr. Francisco Manuel Lumbrales de Sá Carneiro, que como advogado já tinha prestado alguns serviços à Companhia.

POR J. MATOS SERRAS

Exposições

A nossa colecção de caminhos de ferro participou na II Exposição das Colectividades de Cultura e Recreio, organizada recentemente pela Academia Recreativa de Santo Amaro e foi distinguida com mais uma medalha.

A nossa temática

CEILÃO — Centenário dos caminhos de ferro do país. Dois selos com o mesmo desenho e taxa, mas com legendas em cingalês um e inglês o outro. N.os 350/351 (Yvert).

CHINA — Vagões cisternas. (Série dedicada à indústria). N.os 1594/1601 (Yvert).

MUNIQUE,

CAPITAL DA CERVEJA E PARAÍSO ALEMÃO

CAPITAL da Baviera, outrora reino e hoje província da República Federal Alemã, Munique, cidade de um milhão de habitantes, já foi apelidada de «paraíso alemão». Poetas e escritores têm posto em relevo o seu sedutor encanto, achando-o exteriormente quase invisível, para afirmarem que é preciso adivinhá-lo, sendo por isso mesmo que ele é tão forte. E Munique encanta-nos, realmente. Velha urbe e moderna metrópole, alia harmoniosamente as tradições da primeira ao frenesim constante da segunda. O seu encanto está em toda a parte, desde as altaneiras e características torres da catedral, imagem de ontem no mundo de hoje, até ao agitadíssimo «Stachus», verdadeiro símbolo da nossa época, atravessado diàriamente por 80 mil automóveis e mais de 3 mil carros eléctricos. Cidade acolhedora, de braços abertos para o forasteiro, Munique é também, e com orgulho, a «capital» da cerveja, sendo apenas para admirar que não tenha ainda erguido um monumento à apreciada bebida, que consome em larga escala.

Chegámos a Munique numa manhã de sábado, vindos das terras altas de Berchtesgaden, quando grande parte da população abandonava a cidade e se dirigia àquela afamada região; deixámos Munique às primeiras horas duma nova semana de trabalho, tendo, por isso, assistido ao regresso de quantos haviam partido. Apreciado no «Stachus», o espectáculo que esse extraordinário afluxo de um fim de tarde de domingo oferece, embria-

Munique, velha urbe e moderna metrópole, alia harmoniosamente as tradições da primeira ao frenesim constante da segunda

ga-nos e desnorteia-nos. Pessoas e veículos, chegados à mesma hora, formam um todo, agitado, galopante, e algo colorido que tarda em se desmoronar. Há quem diga que o «Stachus» é a praça de maior movimento da Alemanha. Pelo que nos foi dado presenciar, não nos ficaram dúvidas.

O coração de Munique bate, porém, na «Marienplatz». É ali o centro da capital da Baviera. Esta praça, não invejando outras maiores e mais cheias de vida que a cidade possui, tem permanecido através dos séculos, o mais autênticamente muniquense. Ponto de encontro das velhas estradas medievais do sul, que se dirigiam de Leste para Oeste e de Norte para Sul, foi durante anos o local escolhido para se efectuar o transbordo de cereais, como nos recordam as curiosas aguarelas da época. Hoje a «Marienplatz» é, além do mais, um atractivo turístico. A população adora essa praça; os turistas deixam-se fàcilmente fascinar por ela, autêntico mimo de arquitectura, plena de rendilhados e de torreões.

Às 11 horas, todos os dias, é a hora suprema da «Marienplatz» e para os numerosos turistas que ali acorrem, de olhos fitos na altiva e formosa torre do «Neus Rathaus» (Paços do Concelho). O célebre carrilhão começa a funcionar, oferecendo o ensejo de assistir a uma luta de cavaleiros medievais, para depois encantar a assistência com uma dança típica executada por escarlates tanoeiros. Por fim, e é este o momento ansiosamente esperado, um galo abre as asas por três vezes, lançando aos quatro ventos o seu estridente «cócorocó». No meio da praça, a padroeira da Baviera ergue-se silenciosa no alto da sua coluna.

Torres e igrejas, cheias de faustosos altares, são o testemunho de muitos séculos de louvor a Deus. A mais significativa construção religiosa de Munique é a sua Catedral, cujas torres, com 99 metros de altura, se avistam de todos os pontos, dominando a cidade inteira. Imponente, este templo gótico é tido como um símbolo para os muniquenses.

Na «Odeonsplatz» lembrámo-nos de Veneza. Obra do rei Luís I, que a população não esqueceu e por isso lhe ergueu um monumento neste local, esta formosa praça tem também os seus pombos, às centenas, protegidos pelos habitantes e acarinhados pelos forasteiros. Uma mancha verde na planta citadina, levou-nos à vasta «Theresienwiese», dilatando-se aos pés da monumental estátua da Baviária, com 30 metros de altura, sobre um pedestal, olhando a planura e de costas voltadas para o grandioso Panteão. É ali que se realiza a célebre «Festa de Outubro». A estátua é, além de elemento decorativo, um atractivo para o visitante. Uma escada de caracol, por baixo das saias de ferro da enorme Baviária, permite a subida até à sua cabeça, onde dificilmente se acomodam duas pessoas. Não há miradouro nessa colossal cabeça feminina; há apenas três aberturas na cabeleira encaracolada da estátua, por onde se descortina uma nesga da cidade. Mas os turistas sobem sempre lá acima. E nós, claro está, também subimos.

Em contraste com a agitação que reina nos locais mais frequentados, no «Jardim Inglês», cheio de sombras frondosas, com a «Torre Chinesa» a embelezá-lo, impera a quietude. Verdadeiro paraíso das crianças, este recinto tem escutado também as primeiras juras de amor de quantos pares procuram tão idílico lugar.

Que mais foi possível admirar em 48 horas de permanência na acolhedora capital da Baviera? Outra vasta praça, a «Koningsplatz», surgiu-nos como criação de nobre e grandiosa monumentalidade, em que avulta uma construção notável: a «Casa de Lenbach», príncipe dos pintores germânicos, em estilo de casa de campo romana. Nas margens do Isar, em soberbo edifício construído há um século pelo rei Maximiliano II, está instalada desde o fim da última guerra, a «Dieta da Baviera», que não podia ter encontrado imóvel mais majestoso. Os museus e galerias de Munique abrigam riquezas incomensuráveis. Visitámos apenas um museu: o célebre «Deutsches Museum». É, sem dúvida, o maior museu técnico e científico da Europa, ou, talvez, do Mundo.

Um último apontamento da nossa breve estadia em Munique. «Bayertrasse», 18 horas. A dois passos, o «Stachus» é um mar de pessoas e de veículos. Entrámos numa cervejaria, ou melhor, numa gigantesca e nunca vista cervejaria. O espectáculo que aí nos surgiu, era a imagem típica desta cidade que adora a cerveja. As mesas (em cada uma vimos abancadas uma dúzia de pessoas) estavam cheias. Comia-se e bebia-se sentado ou em pé, neste último caso sobre interessantes barricas transformadas em mesas, e comia-se e bebia-se tanto no interior do estabelecimento como mesmo à porta. Em volta duma mesa-barrica, vimos uma família completa a jantar. As empregadas não paravam no seu vaivém constante. A cerveja era rainha e senhora naquele mundo que por direito lhe pertencia. As canecas, enormes, colossais mesmo, não cessavam de se encher e esvaziar. Havia quem nada comesse. Mas beber, bebia-se sempre. A cerveja dá vida a Munique!

VASCO CALLIXTO

(Do livro *Pelas Estradas da Europa*)

TEMAS GERAIS

O HOMEM e a TÉCNICA

POR FIRMO NOGUEIRA SOARES

ESTÁ a ser muito frequente ouvir-se falar da técnica e da sua influência nas actividades do homem na era presente. As opiniões que tenho escutado não são concordes na aceitação deste primado que, a dar crédito a certas afirmações, está modificando por completo a maneira de convivência entre a espécie humana, alterando-a no sentido que menos agrada aos desejosos de conservarem a situação de estático propiciadora de vida contemplativa que, na sua constante serenidade, permite gozar dos bens sem necessidade de arrancar do profundo do sentir ou do discernimento, lucubração que obrigue à adaptação a fórmulas não completamente estabelecidas quanto ao entendimento das coisas.

Ao inteirar-me do modo como são julgadas pelos menos acomodatícios as alterantes que as modernas técnicas impõem, não posso deixar de reportar-me pelo pensamento aos primórdios da aglutinação da espécie humana em sociedade, que conduziu ao estabelecimento de agregados fomentadores da vida sujeita ao comum interesse de defesa, dando curso, por sua vez, à evolução.

Penso terem sido aqueles agregados o ponto de partida para a conquista de todos os bens trazidos pela civilização ao homem e que tornaram possível o progressivo enriquecimento da espécie com a aquisição e desenvolvimento do conhecimento.

O homem, tendo saído em realidade da sua existência física e do zero em entendimento quanto ao meio em que se encontrava, foi operando a sua extensão intelectual forçado pelas ocorrências em seu redor que o obrigaram a descobrir melhores meios de defesa e subsistência, começando assim a esboçar-se a ciência e a técnica.

Nasceu deste modo a integração da ciência e da técnica na vida humana para não mais dela se desprender. A princípio apresentavam-se muito rudimentares, é certo, mas não isentas já de conhecimentos tendentes à avaliação dos fenómenos produzidos e da maneira de dar execução prática, no que mais útil seria, ao que desses conhecimentos advinha.

Sei que a técnica também é um ramo da ciência, mas prefiro aqui, para facilidade de exposição e compreensão, considerar a ciência na sua pureza de criação e a técnica no seu poder executante, para assim expandir mais afoitamente o que penso da ciência e da técnica perante o homem.

Ciência igual a sabedoria, técnica igual a concretização em realidades palpáveis, indiscutíveis.

E o homem?

Oh! o homem. Essa a mais complicada e também a mais perfeita obra da criação.

Não pode medir-se o homem, para sua justa avaliação, por outro pressuposto que não seja a inteligência, pois é sempre ela que terá de sobrepor-se a todas as virtudes ou deficiências, sejam embora de considerar os variadíssimos aspectos em que se manisfesta o valor da pessoa humana no que ela pode revelar de atributos de maior ou menor adaptação ao meio em que vive, de melhor ou pior formação moral, de mais alto ou mais baixo índice de tolerância e compreensão, do abandono de si própria para se exaltar na entrega total à meditação fora do cultivo do que é material e chegar ao mais alto expoente de estado de alma em atitude mística, ou de consagração ao estudo no desejo de satisfazer apenas a ânsia de ir mais além sem cuidar de proventos materiais.

A valorização do homem pelo próprio homem considero eu das coisas mais belas, e à minha sensibilidade muito apraz verificar ser pela inteligência que o poder criador do homem melhor se manifesta. Todo o caudal de conhecimentos escorrido desde os tempos longínquos do agrupamento do homem em sociedade, mais não foi do que o aumento constante e persistente do que essa inteligência permitiu desvendar, trazendo à vida sobre a Terra novas formas de convívio e de apreciação fomentadoras do actual nível de civilização.

Muitos e muitos seriam os pontos em que nos poderíamos deter para, no intercalar das conquistas do conhecimento em toda a sua enorme variedade, marcar as influentes notórias dessas conquistas. Tantos são esses pontos, que qualquer a tal estudo dedicado não poderia em mil vidas, se as tivesse, chegar ao termo de tamanha tarefa.

É na certificação da modéstia das minhas possibilidades que abandono a amplitude da tese e procuro refúgio na narração de como sinto e vivo duas importantes conquistas da ciência dos nossos dias.

Essas duas conquistas que exponho aqui a simples título exemplificativo e deixo ao exame de algum possível leitor interessado em me acompanhar no desfiar, em raciocínio, das ideias de que sou portador, mais não reflectem do que meros aspectos do contorno dado pela meditação às coisas tidas por altamente transcendentes.

A conquista dos espaços planetários agora em desenvolvimento, se assombra pela verificação do facto em si mesmo, faz-me contudo embrenhar profundamente no pensamento do que foi necessário realizar de estudos (ciência em acção) e de trabalhos de execução (técnica em evidência) para se chegar ao acto já consumado e, mais ainda, no que será necessário fazer para se atingir o objectivo perseguido nas diligências em curso.

E, atingido o objectivo, que novas perspectivas de futuros empreendimentos nos trará o conhecimento resultante desta nova aquisição do engenho humano? Ninguém o poderá dizer concretamente por agora, ainda que a alguns seja dado conjecturá-lo.

Seja como for, o assombro pelo já realizado não nos impede de, a coberto da crença no que à ciência é possível fazer, admitir total alteração da maior parte dos conceitos havidos ainda agora perante nós, do que é a nossa existência e tudo o que a comanda. O evoluir dos acontecimentos dirá que maneiras novas poderemos vir a ter de confirmar ou rectificar, no todo ou em parte, as

ideias de que por enquanto estamos possuídos. Do que não restam dúvidas é de que estamos no limiar de grandes e extraordinárias revelações.

O outro motivo que escolhi para narração, situando-se embora em plano muito mais modesto perante a grandiosidade do precedente, tem contudo outros atractivos por dizer respeito a uma conquista, ainda que não plenamente realizada, mas dando já frutos utilitários no seu uso muito em voga.

Quero referir-me à televisão.

É esta uma outra conquista extraordinária. E tão extraordinária ela é que nos permite ver o que se está passando no momento exacto do acontecimento em qualquer parte, sem necessidade de sairmos do conforto do nosso lar. Isto no seu aspecto prático, porque quanto à possibilidade de o facto ter acontecido, muito teremos que meditar nos conhecimentos do homem desde a ciência à técnica que o facilitaram.

Sem nos alongarmos em divagação, até porque o espaço de que dispomos não dá para muito mais e é nosso objectivo principal alertar apenas sobre o porquê os menos dados a conjecturas, podemos mesmo assim apontar, quanto a benefícios de ordem prática que nos podem ser proporcionados por esta maravilha da técnica, o alargamento dos nossos conhecimentos tanto pela observação directa do que sem ela nos estaria vedado, como da instrução.

Encaminhadas que sejam as grandes possibilidades desta conquista para o campo que mais útil possa ser ao homem, não esquecendo a parte recreativa que também pode ser cultura na simples aparência de passatempo, teremos alcançado em todo o seu pleno valor o potencial ainda não apreendido completamente, se bem me parece, deste vínculo do homem à técnica.

Foi intencionalmente que escolhemos estes dois motivos de exemplificação. Entre tantos por que poderíamos ter optado para o mesmo fim, estes pareceram-nos corresponder perfeitamente ao objectivo que tínhamos em mira, de colocar em evidência o espírito e a matéria simbolizados na ciência e na técnica, no modo de apreciação do que, em nosso raciocínio, se apresenta como o mais elevado cunho marcante da época em que vivemos.

Com efeito, se no primeiro caso o alto grau da técnica está bem patente, esta é no entanto superada no momento, pela criação baseada em estudos esforçadíssimos. No segundo caso, parece-nos não ser descabido eleger a inversa, pois se nos afigura ter passado um tanto o alto estado de investigação para dar lugar ao aperfeiçoamento pela técnica.

As grandes conquistas do homem através da ciência, ou até por qualquer outro modo não classificado, de científico, sem embargo de a ciência a elas não poder deixar de presidir, são em regra mais sentidas pelas gerações assistentes do que pelas vindouras, pois estas encontram-se perante a realidade existente e não curam de avaliar dos esforços necessários para as ter levado a cabo.

As coisas sucedidas no passado entram na narrativa histórica contadas na maior parte das vezes apenas como tendo sucedido e não por que sucederam e como sucederam.

Assim, hoje, quando se viaja bem instalado num moderno navio ou avião, quem se lembra de indagar do que foram as descobertas marítimas ou a primeira travessia aérea do Atlântico Sul? E mais ainda, a quem ocorre, no comum da utilização dos bens conquistados pela ciência e pela técnica, colocar em paralelo a situação actual com o primitivismo do desabrochar do conhecimento humano das coisas?

Do mesmo modo, quando nos instalamos còmodamente em frente de um televisor e colhemos motivos de distraimento ou cultura, quantas vezes meditamos na técnica que presidiu à sua construção?

Foi só quando a maravilhosa criação apareceu que algum espanto de nós se terá apossado, mas logo depois desse primeiro instante, apenas os estudiosos, os que não aceitam as coisas que lhe são apresentadas sem sobre elas meditarem, se preocupam em saber o quê e porquê do acontecido e descobrem e sentem os esforços que terão sido necessários para que o acontecido se verificasse.

Por isso mesmo, eu não posso deixar de evidenciar aqui, o caminho percorrido pelo homem ciência desde que se abriu à sua curiosidade a necessidade de saber o porquê das coisas, até ao momento em que lhe é permitido voar nos espaços planetários.

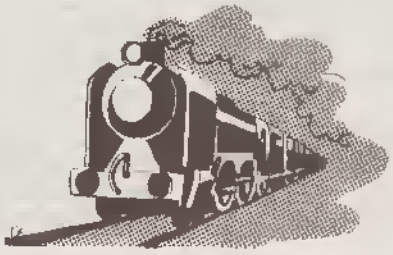
Que coisas extraordinárias estas da inteligência e da técnica, promissoras ainda assim de feitos mais ávante, porque na vida nada é estável e as necessidades do homem, hoje como sempre, o impelem a continuar na senda do seu destino que é o ir desvendando os segredos da natureza que vão aumentando com o conhecimento de outros antes descobertos.

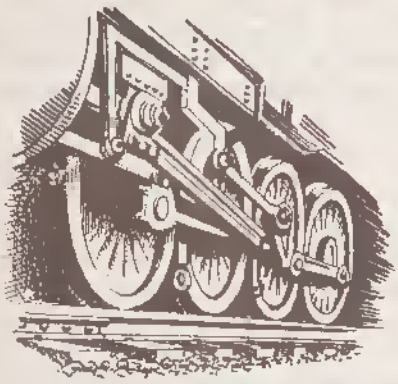
Mas estas criações são apenas a resultante do engenho humano no aspecto de proporcionar mais fáceis condições de vida e comodidade, ou de busca no desconhecido de novos factos que tanto podem fazer evoluir essas condições, como alterar o conceituado de vivência do homem no seu planeta. Para lá delas, permanece ainda o estado mental estático dos que, alheando-se do que é material e refugiando-se no seu misticismo ou preocupação única de investigar, lutam pela conservação dos sentimentos humanos no que julgam ser a pureza do bem.

Para todos há lugar e todos merecem o nosso respeito porque afinal, vendo bem, o objectivo do todo é o mesmo e não existe motivo, a meu ver, para conflito de oposição. Só os caminhos serão diferentes para conduzir ao mesmo ponto, mas na ajuda que uns aos outros se prestam, quantas vezes sem o pressentirem, está a melhor interpretação de que em qualquer dos casos se trabalha em benefício da humanidade em todos os aspectos, benefício esse que se não é igual de sentimento no conjunto, satisfaz todavia cada um no que lhe é mais grato.

Pensamento, raciocínio, discernimento, eis a trilogia em que assenta o que eu considero o melhor bem do homem.

Estou convencido de que, usando-a em qualquer circunstância, nos elevaremos como espécie e conquistaremos o conhecimento de tudo o que seja proposição nossa, e não teremos que diferir, se na apreciação, votarmos no antigo ou no moderno, no que foi ou no que virá a ser, porque sempre consideraremos o melhor juízo o final chegado, e o encadeamento das partes no todo nos situará no encontro do bem comum, harmonizando-se pela inteligência o homem e a técnica.





Velocidade futuro do caminho de ferro

POR RENÉ POLLIER

A decisão tomada em comum pela França e pela Grã-Bretanha de construirem, sob a Mancha, um túnel ferroviário, destinado principalmente a escoar com rapidez o tráfego automóvel «sobre comboio», entre o continente e as ilhas britânicas, é a mais recente prova, e incontestável, da importância do caminho de ferro no plano conjunto dos transportes.

Com efeito, há alguns anos, mais precisamente desde 1955, quando foi conquistado, pela S. N. C. F., o máximo do mundo da velocidade absoluta sobre carris, a opinião pública encontrava-se particularmente empenhada nas provas de velocidade ou na generalização do emprego de outros meios de transporte, extraconvencionais. Assim, a aviação de reacção subsónica, anunciando já a supersónica, abria incomparáveis perspectivas em matéria de velocidade, enquanto que o desenvolvimento do parque automóvel fazia passar o carro particular do plano de meio de transporte comum para o de objecto individual e usual.

Assim, mesmo sem razão que o justificasse, os automobilistas iravam-se contra tudo o que pudesse aparecer ou imaginar-se como restrição ao emprego dos seus veículos — que eram, aliás, símbolo de uma certa conquista de liberdade. Também, e sòmente com o argumento das suas ideias, temperamentos e gostos, consideravam como natural que as soluções puramente relativas à estrada ou de estrita obediência aos interesses da estrada interviessem, de forma prioritária, nos diversos problemas de transporte em comum que se suscitavam, entre os quais, sem dúvida nenhuma, tinha lugar a travessia do Pas de Calais.

Ora os peritos mais qualificados e mais imparciais, tendo em conta todos os dados sobre os transportes do presente e do futuro e contando com as exigências marítimas, quer jurídicas quer técnicas, determinaram que o túnel sob a mancha seria a solução mais favorável para o transporte individual por automóvel, para os transportes públicos ferroviários e por estrada, e para os interesses das duas

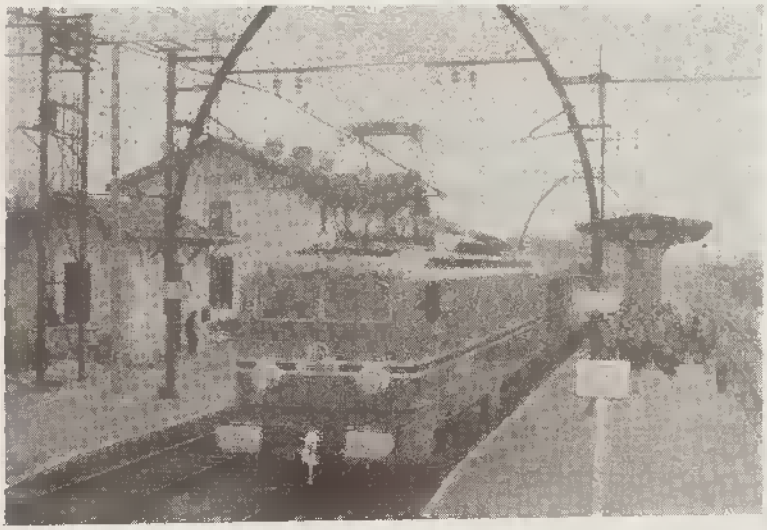
★

Locomotiva eléctrica francesa BB 9004 detentora, com a CC 7107, do máximo mundial de velocidade em caminho de ferro, em 1955 : 331 km/h. Fotografia obtida durante os ensaios de velocidade, entre Bordeus e Dax (percurso do Sud-Express), em Março de 1955

★

nações vizinhas. Se uma parte da população ficou surpreendida com o facto, comprovou todavia a existência das possibilidades um tanto olvidadas do caminho de ferro, que considerava como um meio de transporte cuja estrutura era fixa, antiprogressiva.

Essas tendências não tinham absolutamente em conta evoluções que, fora da França, se manifestavam com respeito a outros problemas de transporte.



★

«Loco» CC 7107, que com a BB 9004 alcançou, em 1955, o máximo mundial de velocidade

★

Túneis Saint-Gothard I e II

Observe-se o caso na Suíça. O mercado comum, como é sabido, tem feito desenvolver, em proporções extraordinárias, o tráfego de mercadorias, cuja característica, é de facto, internacional. A Suíça, verdadeira placa giratória ferroviária da Europa, encaminha consideráveis tráfegos de trânsito os quais, juntando-se ao seu próprio tráfego, igualmente o desenvolvem. É, com efeito, pela Suíça, que se efectuam mais de 50 % dos transportes terrestres entre a Itália e o resto da Europa. A linha do Saint-Gothard tem a «parte do leão» desses tráfegos, ou seja mais de 70 %, contra menos de 30 % efectuado pela linha do Simplon.

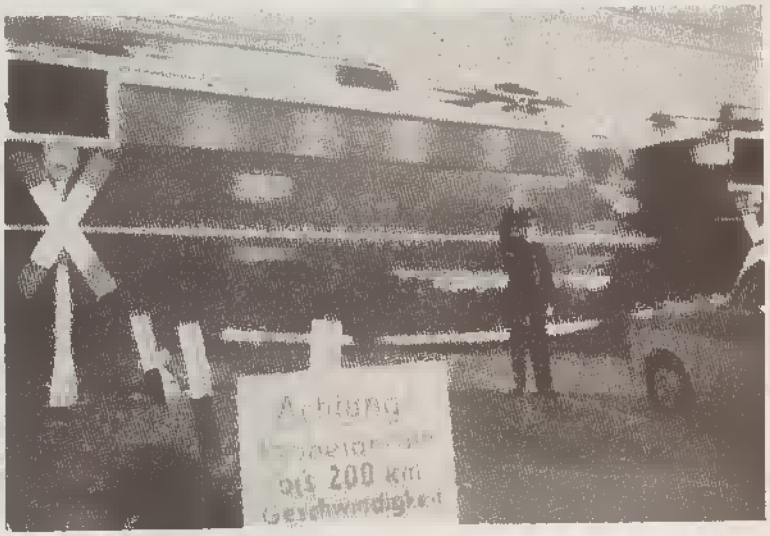
Este tráfego de trânsito representa, deste modo, 83 % das 79 000 toneladas que todos os dias utilizam esta linha.

O itinerário do Saint-Gothard conhece também, em certas ocasiões, um grau de congestionamento (o Verão de 1963, por exemplo) tal, que é necessário deter um pouco, por toda a parte, as expedições para haver tempo para a situação se restabelecer.

★

Experiências, na Alemanha Ocidental, com comboios de série, a 200 km/h. Na gravura, a composição rebocada pela máquina eléctrica E 10 300, em plena prova, entre Forchheim e Bamberg, na linha de Nuremberg, sob corrente monofásica de 15 000 V e 16 $^{2}/_{3}$ Hz

★



Essas dificuldades explicam-se pelas próprias características desta linha que sobe a 1120 metros de altitude por longas rampas de 27 ‰ sobre as vertentes norte e sul dos Alpes, semeadas de túneis

helicoidais para vencer as diferenças de nível. Duzentos comboios percorrem quotidianamente esta linha, ou seja um tráfego ligeiramente inferior ao do da linha de planície Dijon-Lyon. Por outro lado, transportes de automóveis em *navettes* não cessam de circular através do túnel do Saint-Gothard, de 15 000 metros de extensão.

Todos os estudos de previsão mostram que o tráfego da linha do Saint-Gothard não deixará de aumentar, cada vez mais. Como a sua capacidade, admitindo aliás novos aperfeiçoamentos, é de duzentos e cinquenta comboios, a margem de que dispõe é extremamente reduzida. Nestas condições, as autoridades suíças não vêem solução senão construir um novo túnel ferroviário, de base, o qual poderia ter lugar entre Amsteg e Giornico, de 45 000 metros. Evitando aos comboios a utilização das longas rampas e descidas da actual linha de montanha, essa obra, dotada de um excelente perfil, permitiria o aumento da tonelagem dos comboios, dando ao mesmo tempo ao novo itinerário uma capacidade bastante superior à do antigo e permitindo um ganho de 30 quilómetros e uma redução muito sensível do tempo de percurso. Quanto ao túnel de montanha, liberto de tantas circulações, asseguraria a passagem de um número muito maior de *navettes* transportando automóveis.

O Norte da Europa está-nos dando, por seu turno, um novo exemplo dos trabalhos consideráveis, feitos em benefício da circulação ferroviária. Trata-se da linha directa construída pela Dinamarca e Alemanha Federal para melhorar substancialmente as relações entre os dois países e também entre o continente e a Escandinávia.

Esta linha, que evita a longa volta pela Jutlândia e Fiónia, reduz de 26 para 18 quilómetros a travessia marítima necessária por *ferry-boat*. Quanto ao tempo do percurso, registam-se ganhos que vão até 3 horas e 45 minutos.

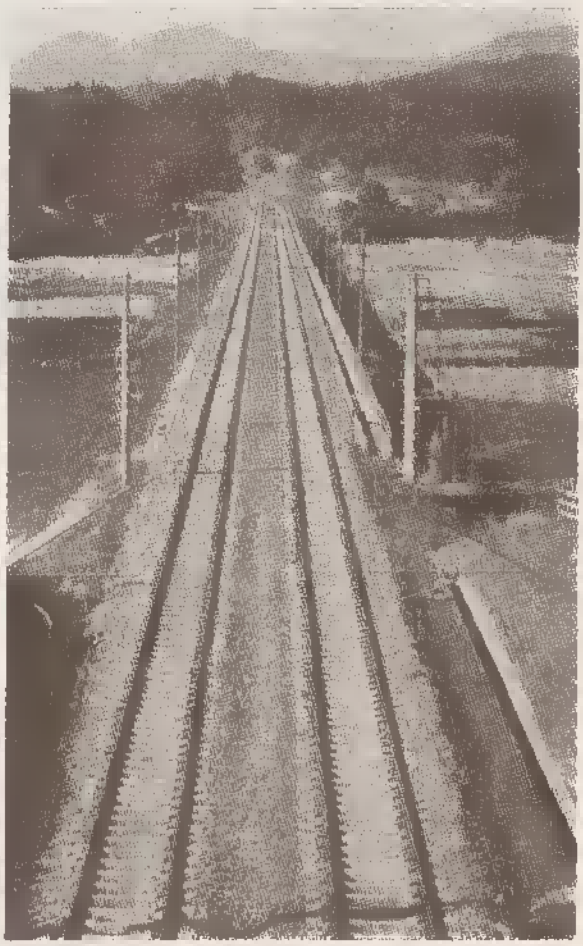
A linha directa atravessa o estreito de Fehmarn por uma ponte de 960 metros de comprimento da qual o vão central tem uma extensão de 248 metros para a passagem de navios. Essa ponte é mista caminho de ferro-estrada, da mesma maneira que os *ferry-boats*, os quais transportam tanto comboios como automóveis.

Velocidades atingidas na Alemanha

Os dois exemplos que demos de situações geográficas muito diferentes, conduzindo, cada uma delas, a novas soluções ferroviárias, devem ser postos paralelamente com os intentos manifestados pela rede federal alemã, de aumentar consideràvelmente a velocidade dos seus comboios. Já o *Rheingold* pode circular, em certas secções ao longo do vale do Reno, a 160 quilómetros/hora, o que permitiu elevar uma velocidade média, reduzida em virtude de um traçado difícil. Esta velocidade não representa uma *performance*, para um comboio tão leve. Mas a *DB* quere ir muito mais longe. Pretende fazer circular a 200 quilómetros/ /hora um certo número dos seus grandes comboios, a fim de obter ganhos de tempo apreciáveis.

Dos 575 quilómetros da linha Duisburg/Basileia, 254 quilómetros de percursos urbanos ou ao longo do rio Reno, do qual seguem as sinuosidades, não são susceptíveis de ser melhorados, mas os restantes 321 quilómetros podem ser adaptados a uma circulação a 200 quilómetros/hora, o que permitiria ao *Rheingold* ligar Duisburg a Basileia em 4 horas e 39 minutos contra as 5 horas e 21 minutos de actualmente.

Entre Hamburgo e Münster, análogos trabalhos



A nova linha do Tokaido II aberta à exploração por ocasião dos Jogos Olímpicos. Grandes rectas, ligam Tóquio a Osaka, numa extensão de mais de 500 quilómetros

de adaptação a uma mesma velocidade máxima de 200 quilómetros/hora permitirão ao *Parsifal* cobrir os 287 quilómetros do percurso em 2 horas e 2 minutos contra 2 horas e 37 minutos, do presente. Por sua vez, a melhoria da secção Colónia-Münster permitiria ir de Hamburgo a Colónia (471 quilómetros) em 3 horas e 45 minutos contra 4 horas e 27 minutos, gastas actualmente.

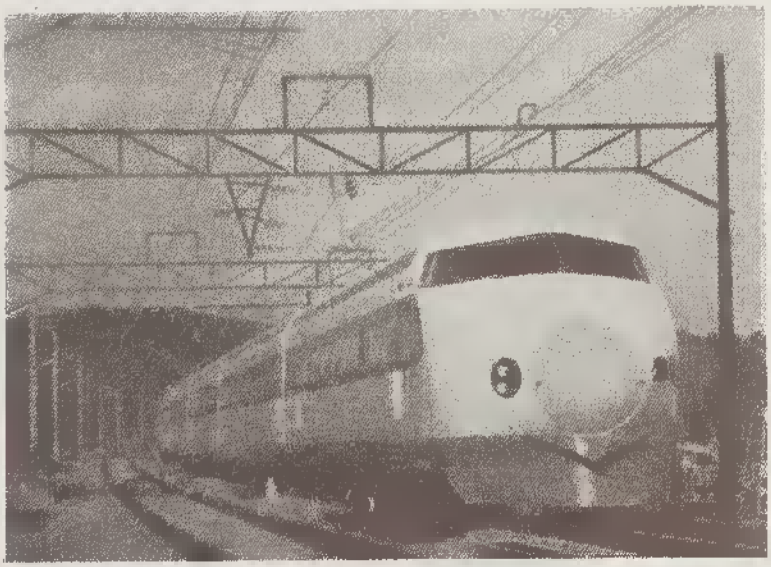
O Japão fulgurante

Entretanto, é em outros continentes que novos horizontes são abertos ao caminho de ferro, oferecendo facilidades extraordinárias ao transporte de passageiros e de mercadorias.

Foi, com efeito, recentemente e para servir os Jogos Olímpicos, que os caminhos de ferro japoneses inauguraram a nova linha férrea do Tokaido, de 515 quilómetros de comprimento, ligando Tóquio a Osaka e que constitui um segundo itinerário por caminho de ferro entre as duas cidades.

A primeira destas linhas — a linha de Tokaido I — (590 quilómetros com a bitola de 1 metro, como toda a rede japonesa) assegurando um tráfego equivalente a 95 % do tráfego de passageiros e a 22 % do tráfego de mercadorias da S. N. C. F., atingiu a saturação com 260 circulações diárias. Ora esta linha serve uma população de mais de 40 milhões de habitantes, o que representa 43 % da população japonesa. Essa cifra e essa percentagem irão aumentando no decorrer dos próximos anos, tornando-se pois impossível servir em boas condições essa região, que constitui o coração económico do Japão. Impunha-se a construção de uma nova linha — a Tokaido II — e a escolha fixou-se numa via férrea de bitola normal (1,435 metros), electrificada em corrente monofásica de frequência industrial (25 000 V, 50 Hz) e consentindo as maiores velocidades comerciais possíveis, ou sejam 200 a 250 quilómetros/hora para comboios de passageiros e 130 a 170 quilómetros/hora para comboios de mercadorias, transportadas ùnicamente em contentores.

Tóquio e Osaka ficaram, pois, ligadas oficialmente desde 1 de Outubro de 1964, em 3 horas contra 6 horas e 30 minutos a 7 horas e 15 minutos, tempo do percurso pela antiga linha. Há 80 partidas em cada sentido, por automotoras, as



★

Um dos comboios da linha do Tokaido II — os *Super Dream*, cujas velocidades são da ordem dos 250 km/horários

★

★

A moderna ponte mista de Fehmarn que liga a Alemanha Federal à Dinamarca, com 960 metros de comprimento, permite obter ganhos nas ligações entre os dois países que vão até 3 horas e 45 minutos

★

quais, agrupadas, poderão constituir comboios de 16 veículos.

Os japoneses encontraram pois uma excelente solução para servir uma zona extremamente populosa, nas melhores condições de velocidade. E, desde este momento, há boas razões para supor que não serão os únicos.

Os americanos estão perante um problema semelhante, com a sua ligação ao longo do Atlântico, na extensão de cerca de 700 quilómetros, que reúne 38 milhões de habitantes, compreendendo seis cidades de mais de 1 milhão de almas: Boston (2,6 milhões), Nova Iorque (10,7 milhões), Newark (1,7 milhões), Filadélfia (4,1 milhões), Baltimore (1,7 milhões) e Washington (2 milhões). Ora, as redes ferroviárias e de camionagem não podem já hoje fazer face às exigências e necessidades de transporte e por seu turno a ocupação do espaço aéreo também já não permite prever aumento de carreiras aéreas. Nestas condições, está prevista a construção de uma nova linha electrificada de caminho de ferro, independente das outras redes e cujos comboios circulariam a 250 quilómetros/hora. Neste momento, estuda-se o estabelecimento do seu anteprojecto.

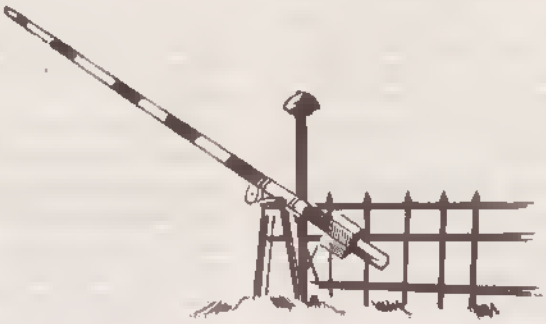
A França não está em atraso

O caminho de ferro francês, que mantém o mais perfeito serviço do mundo em velocidade média — o *Mistral* continua elegantemente a dominar — encontra-se hoje muito concorrido pelos comboios TEE (Paris-Bruxelas-Amsterdão). Por isso está estudando constantemente, com meticulosidade, todos os problemas levantados pelas velocidades. Realizaram-se nas Landes, na linha Bordéus-Dax, novos ensaios sistemáticos, onde foi conquistado o máximo absoluto do mundo. Por outro lado, as máquinas quadricorrente da série 40 100 mostraram extraordinárias possibilidades quanto a potência e velocidade. A rede da S. N. C. F. está, pois, perto do dia no qual lhe será dada liberdade para continuar.

O célebre comboio *Mistral* — o mais rápido de quantos circulam nas linhas dos caminhos de ferro franceses, liga Paris a Lyon (512 km) à média comercial de 128 km/h

Em suma: uma importante evolução manifesta-se no mundo inteiro no que respeita ao caminho de ferro — a qual, certamente, obriga a olharmos os problemas que lhe respeitam de uma forma bem diferente da que se usava outrora.

(Da revista *Transmondia*)



Para quando o Museu do Caminho de Ferro?

A propósito da sugestão que apresentámos neste Boletim *para se criar em Portugal um Museu Ferroviário, condigno da importância da nossa ferrovia, temos o grato prazer de transcrever, com a vénia devida e com os nossos maiores aplausos — porque é inteiramente de aplaudir tudo quanto seja de fazer para que se consiga o Museu Ferroviário — a judiciosa referência que Fernandes Duarte escreveu no jornal* O Entroncamento, *de 20 de Abril — e que endossamos a quem de direito: aos supremos dirigentes do caminho de ferro nacional.*

E. C.

«Magnífica sugestão, a que alguém apresentava no passado mês de Fevereiro, no *Boletim da C. P.*: A criação entre nós, a par do Museu da Marinha e de outros que já existem, dum Museu Ferroviário.

Sem dúvida!

Segundo creio, ninguém que tivesse passado os olhos por essas palavras, tão breves como importantes, terá deixado de apoiar, ao menos com um sorriso e um breve: «seria estupendo» essa oportuna e simpática sugestão.

Como local — propunha-se que ficasse situado numa cidade fora de Lisboa.

E ainda aí, nós estamos de acordo e apoiamos a ideia. Sim, numa cidade intimamente ligada com a C. P., nascida à sua sombra, criada com a sua ajuda, vivendo e sentindo-se felizes porque no meio dela se cruzam em todas as direcções esses curiosos caminhos que aproximam cidades e aldeias, que tornam mais conhecidos Portugal e os portugueses, que lhes dão um sentido forte de unidade, para além das distâncias que os separam.

Afinal, uma «Cidade Ferroviária», tal como o nosso Entroncamento.

Que alegria e direi mesmo não ferindo a nossa modéstia, que justa recompensa seria para o nosso burgo humilde e dedicado a essa vasta Empresa, o receber dela neste tempo de festa em que comemora o XX Aniversário de elevação a Sede do Concelho, tão honrosa distinção! Ao menos, na certeza da sua futura realização...

Para muitos a C. P. deixaria então de ser a organização fria e dura em que tantas horas de trabalho e sacrifício é necessário deixar para se conseguir uma vida simples e modesta, para se tornar na Empresa simpática e amiga que para além do pão de cada dia, trazia até nós o ar fresco, a curiosidade e a boa disposição de muitos e muitos turistas!

Que estas breves palavras, semeadas no papel, possam germinar em paredes amplas e elegantes, em máquinas dos tempos dos nossos avós — muito bem conservadas e identificadas no tempo e na sua história, em turistas e mais turistas — lendo com atenção e seguindo com ansiedade as placas e as setas indicativas do «MUSEU FERROVIÁRIO»!»

Ferroviários Desportistas

POR J. MATOS SERRAS

ESTE mês falamos do escriturário Manuel Martins, que se reformou recentemente. Envergando a camisola do Barreirense teve, como atleta, um prometedor início de carreira. Mas a fatalidade bateu-lhe à porta e não lhe permitiu atingir o plano que estava ao seu alcance. Apenas com 18 anos de idade, evidenciando grandes faculdades para a prática futebolística, conheceu no dia 15 de Agosto de 1920 uma «má hora». Durante um sensacional encontro disputado com o Benfica, já então campeão nacional (em que os barreirenses venceram por 3-1) foi atingido por Ribeiro dos Reis — que viria a ser figura de destaque no futebol português — e sofreu fractura de uma perna. Por tal motivo, permaneceu num hospital 75 dias e a convalescença durou 15 longos meses.

Manuel Martins

Decorridos dois anos Manuel Martins voltou à prática desportiva, actuando em vários lugares do «team» — até a guarda-redes. Foi ainda «rei dos marcadores» da região durante algumas épocas, cabendo-lhe a proeza de marcar 9 golos num jogo! Mas já não era o mesmo jogador que tanto talento havia denunciado... A lesão deixara-o inferiorizado para todo o sempre. Então trocou o posto de jogador pelas funções de árbitro e representou as Associações de Lisboa e de Setúbal. E mais tarde, numa persistência digna de encómios, exerceu ainda cargos directivos no «seu» Barreirense, tanto de carácter administrativo como técnico.

Desejamos-lhe felicidades na sua nova vida de reformado.

LENDAS E TRADIÇÕES

POR MANUEL MARIA DE SOUSA
CONTÍNUO DE 2.ª CLASSE DA DIRECÇÃO-GERAL

A cinco quilómetros do Pinhal Novo, na linha do Sul, situa-se a estação de Valdera, a qual serve as redondezas e em especial a grande casa agrícola do Rio Frio — sem dúvida uma das maiores organizações agrícolas do nosso país e grande obreira da C. P..

Esta casa é propriedade dos herdeiros do grande agricultor José Maria dos Santos, falecido em 1913. Como eram insuficientes os braços de trabalho da região, para o amanho das terras, principalmente das vinhas e lavras de arroz, estes trabalhos eram e são ainda hoje feitos, embora em menor escala, derivado à mecanização agrícola, por pessoal do distrito de Viseu, que cá chamavam os «caramelos», de ir e vir, por serem contratados às épocas e regressarem à sua terra, para só virem quando se estabelecesse novo contrato. O lado direito da linha, em fins do século passado, era só pinhal e mato, cuidadosamente defendido contra os incêndios que poderiam advir das faúlhas das velhas locomotivas a vapor. Como hoje se pode ainda verificar, entre Valdera e Poceirão, o terreno está dividido em faixas rectangulares que são lavradas todos os anos — denominadas aceiros — de modo que se arder um rectângulo será difícil o incêndio propagar-se ao outro. O terreno ocupado pelo pinhal entre Pinhal Novo e Valdera foi concedido a título de pagamento de foros aos chamados «caramelos» que ali começaram a desbravar terreno, plantar vinhas, árvores e a edificar casas que hoje formam sem dúvida uma das regiões mais pitorescas da margem sul que convida o leitor a desembarcar naquela estação e a seguir pelos tradicionais aceiros que hoje são as estradas que dividem as «fazendas» (mantendo o seu nome primitivo) e a presenciar como a natureza é bela ao caminhar pelos campos verdejantes, salpicados de casinhas brancas, cobertos de vinhas e do maior sortido de árvores de fruto, especialmente figueiras e macieiras o que nos leva a pensar que a Primavera, naquela região, se prolonga até Outubro.

Pena é que os chamados aceiros não estejam já a *macadame*, o que faz desviar o visitante, por serem muito arenosos no Verão e intransitáveis, em vários locais, no Inverno. É essa hoje a maior aspiração dos seus habitantes depois da electrificação dos casais, problema de resolução simples visto a região já ser atravessada pelos cabos de alta tensão que da barragem do Castelo do Bode seguem até Setúbal.

O primeiro grande sonho, convertido em realidade há uma década de anos, foi a construção de escolas primárias, as quais dotadas de duas aulas e de magnífica construção valorizam a planura verdejante que é o orgulho dos seus habitantes.

Esta região está limitada por três sítios : Venda do Alcaide, Vale da Vila e Arraiados. Os seus habitantes são um povo apegado à terra e dela extraem o máximo produto ; as mulheres trabalham tanto como os homens, ao desafio, com as enxadas

Arquivo de recordações

O *TALGO* EM PORTUGAL — De 10 a 16 de Março de 1950 veio a Portugal realizar uma série de experiências que tiveram a maior repercussão, o célebre comboio espanhol, inventado pelo eng. D. Alexandro Goicoechea, o *Talgo*. Composição articulada, constituída por dezasseis carruagens ligadas de ponta a ponta por um corredor central, com a lotação de 190 lugares, o comboio era rebocado por uma locomotiva *diesel* de 1200 H. P. e fez o percurso Gaia – Entrè Campos em 3 horas e 30 minutos.

Na viagem experimental ao Porto participaram os Ministros das Comunicações, Interior e Economia, administradores, director-geral e outros funcionários superiores da Companhia, bem como numerosos técnicos estrangeiros.

---

reluzentes, sem temerem os raios solares e envolvidas no pó da faina ei-las no seu dia a dia. Quando os cachos começam a aparecer, não há tempo a perder; é preciso segurar a futura colheita, proceder à sulfatação, trabalho bastante duro e que não pode esperar porque o míldio e outras moléstias da vinha estão à espreita dos mais descuidados. Esta operação é feita seis a dez vezes!

As cachopas, de trajos garridos, tostadas pelo sol, é um gosto vê-las na vastidão da planície verdejante, parecem flores das mais requintadas cores, em pleno prado primaveril. O seu trajo domingueiro ornamentado das mais preciosas jóias constitui o luxo das «caramelas» (ditado que é proferido em várias localidades, em especial no sul).

Quando se efectua algum casamento é respeitada a maior tradição. Não há distinção de classes. Para o efeito todos têm de passar pelo *vexame*, assim cognominado, costume assaz estranho para quem é alheio a estes hábitos, como sucedeu ao autor, pois também ali casou.

Dias antes do casamento os rapazes começam a combinar a festa, onde colaboram muitos casados como *vingança* do que lhe fizeram e alguns mais entendidos e experientes nas *emboscadas*. Quando é já noite cerrada dirigem-se para as proximidades da casa onde se está a realizar o banquete do casamento; vão munidos de búzios, de funis grandes, de foguetes e de gaitas e começam a festa escondidos pelas árvores, mudando de sítio constantemente para não serem apanhados ou conhecidos. Transmitem através dos funis o passado do noivo ou da noiva, segundo a sua inclinação, em voz com bastante eco e num estilo de lamentação:

— *Ai, jóia... jóia!... com quem foste casar!...*

— *Hás-de chorar lágrimas toda a tua vida!...*

Começam todos em coro, e em pranto. *Ai jóia!... jóia!...* Ouvem-se os búzios — *bu'... bu'...*, as gaitas e os foguetes. Nisto, comandados pelo chefe da festa, mudam de lugar enquanto alguns do casamento correspondem com tiros — e já se têm dado casos fatais, havendo troca de navalhadas e de tiros certeiros. Depois de nova emboscada, a quadrilha repete as lamentações, enquanto outros assistentes colaboram na mesma tarefa para manter a tradição que tem ficado de pais para filhos e continuará no uso e no costume da singular gente «caramela».

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

SISTEMA DE NOTAÇÃO

A APLICAR EM BREVE AO PESSOAL DE ESTAÇÃO, REVISÃO DE BILHETES E TRENS

Esboço da Circular em estudo na Exploração

O sistema de notação tem como principal objectivo fornecer à Divisão e respectivas Zonas, elementos precisos sobre a actividade e diferentes qualidades disciplinares e profissionais, consideradas indispensáveis a cada agente para o desempenho cabal das funções que lhe estão distribuídas, com vista ao seguinte:

— Obter melhor critério nos casos de promoção e transferências;
— Melhorar os métodos de selecção de pessoal;
— Definir, mais objectivamente, as necessidades de formação de pessoal;
— Controlar a eficácia dos métodos de formação.

O sistema baseia-se num método de análise prático e seguro, desde que os julgamentos sejam verdadeiros e isentos de toda a subjectividade ou de qualquer outra causa de erro.

Para facilitar a compreensão e a aplicação do sistema, serão adstritos os seguintes elementos:

— *Manual do Notador;*
— *Qualidades atribuídas a cada categoria;*
— *Espécime de uma Ficha de Notação.*

O funcionamento e a aplicação do sistema poderá ser assim esquematizado:

1. A notação resulta da apreciação de um conjunto de qualidades. Estas qualidades estão indicadas e definidas no *Manual do Notador.*

2. Para cada categoria indicam-se as qualidades essenciais para o desempenho da função correspondente.

3. Para cada qualidade consideram-se cinco graus que também vão definidos no *Manual do Notador.*

Serão abrangidas as seguintes categorias:

Pessoal de estação:

Chefes, Verificadores de Receitas, Fiéis de cais, Conferentes, Capatazes de manobras, Agulheiros, Porteiros e Serventes.

Pessoal da Revisão de Bilhetes:

Revisores e Auxiliares de Revisão de Bilhetes.

Pessoal de Trens:

Condutores, Guarda-freios e Auxiliares de Trens.

A classificação dos méritos de cada agente deverá ser feita, sempre que possível, por três Notadores e pela ordem que se segue:

Pessoal de estação:

A — Chefe titular da estação;
B — Inspector da Fiscalização das Receitas;
C — Inspector de Secção de Exploração.

Pessoal da Revisão de Bilhetes:

A — Delegado do Posto a que pertencem os agentes;
B — Fiscal do Pessoal da Revisão de Bilhetes adstrito à I. P.;
C — Inspector do Pessoal de Trens e da Revisão de Bilhetes.

Pessoal de Trens:

A — Delegado do Posto a que pertencem os agentes;
B — Fiscal do Pessoal de Trens adstrito à I. P.;
C — Inspector do Pessoal de Trens e da Revisão de Bilhetes.

Obs. — As letras A, B e C, além de indicarem a ordem, correspondem, também, aos rectângulos a assinalar na Ficha de Notação, por cada Notador.

As categorias de Chefes de Estação e Verificadores de Receitas serão classificadas, apenas, pelos srs. Inspectores designados pelas letras B e C; no entanto, sempre que for necessário, dever-se-á pedir o parecer do chefe titular da estação. Estão igualmente incluídas nesta disposição as estações com um número de agentes graduados igual ou inferior a quatro.

A apreciação do pessoal far-se-á anualmente e nos seguintes meses:

Estação:

Graduado — Outubro;
Vigilância, Manutenção, Agulhas e Manobras — Novembro.

Revisão de Bilhetes — Outubro.

Trens — Novembro.

A Divisão enviará as Fichas de Notação dos agentes aos srs. Inspectores de Secção de Exploração ou de Trens e da Revisão de Bilhetes, conforme corresponda, por intermédio da respectiva Zona.

Os srs. Inspectores, por sua vez, enviá-las-ão às estações ou postos para serem preenchidas no respeitante à identificação dos agentes, assiduidade e serviço prestado nos últimos 12 meses, precedendo-se, em seguida, à sua classificação.

Satisfeita a disposição anterior, os restantes Notadores, designados pelas letras B e C, combinarão a melhor maneira para procederem à classificação que lhes corresponde.

Os Notadores devem escolher o grau que entendam melhor se ajustar às qualidades do agente a classificar, assinalando com o sinal «X» o correspondente rectângulo A, B ou C.

Logo que as Fichas de Notação estejam completas, isto é, classificadas e assinadas pelos Notadores, serão devolvidas à Zona que as enviará à Divisão, depois de conferidos os quadros de assiduidade e dos castigos e de apreciadas pelo sr. Chefe da Zona.

Conselhos e regras para o «Notador»

— A «Ficha de Notação» destina-se a classificar os méritos do pessoal no desempenho das suas funções.
— Neste sistema de notação existem diversas qualidades a considerar e a cada uma das quais correspondem 5 graus.
— Leia no *Manual do Notador*, atenta e cuidadosamente, a definição das qualidades antes de assinalar o grau correspondente.
— Tenha em conta que vai classificar pessoas e não simples postos de trabalho.
— Escolha o grau que melhor corresponder ao agente a classificar, assinalando-o como se segue: [X] no rectângulo que lhe corresponder, A, B ou C.
— Não se precipite, classifique com tranquilidade.
— Não se deixe influenciar pelos comentários de outras pessoas. Classifique com independência.
— Se não conhecer suficientemente o pessoal de quem se trata, não o classifique.
— Evite deixar-se influenciar por favoritismos ou antipatias. Seja simplesmente justo e ponderado.
— Cada Notador (A, B e C) deve assinar a Ficha após a classificação.

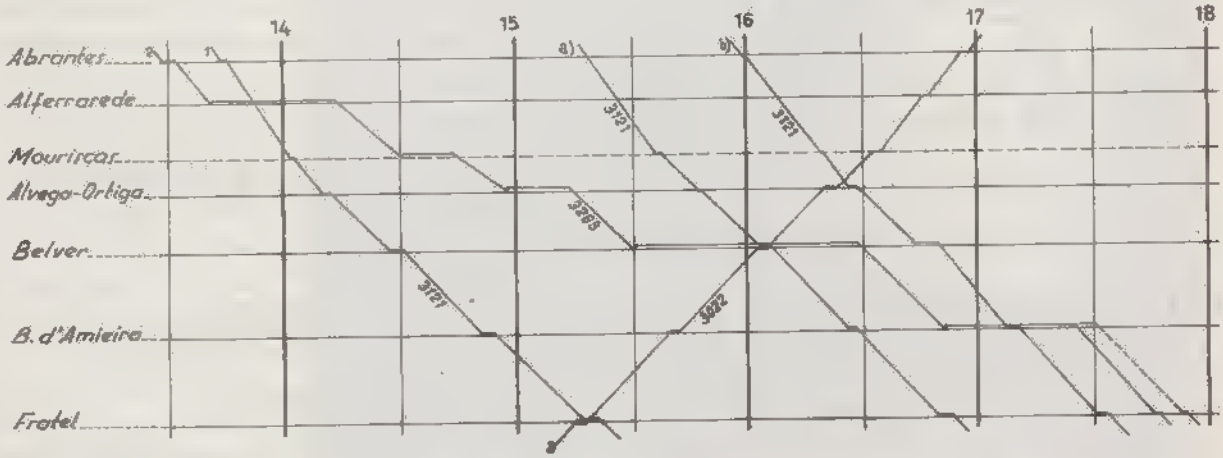
Às Zonas, Secções de Exploração e Fiscalização das Receitas e Inspectores de Trens e da Revisão de Bilhetes, serão enviadas fichas de cartolina — designadas «Fichas de Informação» — com validade para 16 anos, a fim de organizarem os ficheiros do seu pessoal.

EXAMES DE PRÉMIO

Prova de Segurança da Circulação

A seguir se transcrevem os Pontos das provas escritas de exame de prémio sobre Segurança da Circulação, Serviço Comercial e Catenária, a que foram sujeitos, recentemente, na Escola Central, os Factores de 1.ª classe que ao mesmo desejaram concorrer:

I — O diagrama de marchas a seguir indicado refere-se a um troço da linha da Beira Baixa e nele figuram os comboios regulares n.os 3121 e 3283 cujos cruzamentos normais com o comboio n.º 3022 se verificam em Fratel e Belver respectivamente:



Devido ao grande atraso do comboio n.º 3121 que deveria ultrapassar o n.º 3283 em Alferrarede, prosseguirá este último comboio a sua marcha normal até Belver ou até Barca de Amieira onde então dará passagem ao comboio 3121.

Considera-se, nesta prova, que o comboio n.º 3121 não tem paragem prescrita em Alferrarede.

Pretende-se saber qual o procedimento das estações de Alferrarede, Belver, Fratel e Barca de Amieira, quanto a despachos telefónicos e entrega ou regularização de modelos de circulação, tendo em conta:

a) O comboio n.º 3022 irá cruzar com os c.os 3283 e 3121 a Belver;
b) O comboio n.º 3022 irá cruzar com os c.os 3283 a Belver e 3121 a Alvega;
c) O restabelecimento normal da circulação verificar-se-á em Belver, mas o telegrama de interversão já tinha sido passado a Barca de Amieira.
d) O restabelecimento normal de circulação verificar-se-á em Barca de Amieira, mas o telegrama de interversão não tinha tido seguimento além desta estação.

II — Numa estação com posto eléctrico de sinalização, tipo «Jeumont», como se procede para fazer parar extraordinàriamente um comboio que ali não tinha paragem e que não tinha ainda atingido a zona de aproximação?

III — No regime de Exploração Económica, em que pelo respectivo Regulamento de Circulação «é obrigatória a paragem dos comboios em todas as estações em que eles se cruzem», conhece alguma excepção a esta regra?

De quantas chaves tem de ser portador o chefe dum comboio e qual o fim a que se destinam?

IV — Num troço de linha explorado em regime de

comando centralizado (C. T. C.), como procede o chefe do comboio ao verificar-se uma quebra de engates em que o material abandonado fica detido ao alcance da vista?

V — Quais as condições exigidas para que uma dresina circulando com avanço de estação em estação possa cruzar ou dar passagem a outros comboios em plena via, em local onde o pessoal que nela viaja tem possibilidade de a desmontar?

Prova de Serviço Comercial

1 — A Polícia Internacional e de Defesa do Estado deteve quatro passageiros que se destinavam a França à passagem da fronteira de Vilar Formoso, pretendendo fazê-los transportar para Lisboa.

Diga quais as condições necessárias para se fazer este transporte, que importâncias se cobram, como procedem o agente da Polícia, os chefes das estações de procedência e destino e, ainda, o revisor do comboio.

2 — Um passageiro procedente de Roma com destino a Sevilha (via Porto, Lisboa, Barreiro, Vila Real de Santo António, Ayamonte), desembarca na estação de Espinho e informa o chefe desta estação de que não segue mais o itinerário do seu bilhete e pretende ir para Viseu (pelo Vouga), Santa Comba Dão, Guarda e Vilar Formoso.

Como procede o chefe de Espinho para regularizar a viagem a este passageiro?

3 — Nos dias 29 e 30 (último dia do mês) foram estabelecidos na estação bilhetes de assinatura — renovações mensais e trimestrais — do Capítulo I da Tarifa 4-P e bilhetes mensais e trimestrais do Capítulo III; havendo naqueles dias entrega de bilhetes, ficando ainda, para o mês seguinte, vários por levantar e que só foram entregues no período de 1 a 8 do mês seguinte, explique, bem detalhado, o fecho de contas destes bilhetes e a contabilidade que faz.

TAXAS

Grande Velocidade

Lisboa (Santa Apolónia) a Vila Real.

20 atados com cabazes de madeira vazios	250 kg
3 atados com tampas de madeira, dos cabazes	30 »
Total	280 kg

(Retorno de remessa de fruta fresca transportada ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de G. V.).

Resultado: 117$50.

Pequena Velocidade

Aveiro para Vila das Aves (Negrelos).

7 fardos de bacalhau seco	420 kg
1 grade com lata com azeite de oliveira	36 »
1 saco com farinha de milho	60 »
1 saco com limos	50 »
1 saco com tintas em pó	27 »
1 atado com vassouras de piaçaba	27 »
Total	620 kg

Resultado: 65$50.

Sacavém para Olivais (Electricidade).

1 porção de ferro laminado	14 400 kg
13 barras de aço laminado	700 »
Total	15 100 kg

Carga pelo caminho de ferro e descarga pelos donos.

Resultado: 317$00.

Prova de Catenária — L. E-1

Transcrição da Carta-Circular da Exploração — 2.ª Zona — n.º 184 de 3/3/965, dos trabalhos de electrificação:

«Dia 9 — Corte de corrente nas duas vias entre Lamarosa – Paialvo – Fátima, das 4–30 às 7–15 horas.

Seccionadores desligados: IL1 Paialvo (Poste limite 120-09), IL2 Paialvo (Poste limite 119-30), 129-01 (Poste limite 129-05) e 128-28 (Poste limite 128-34).

Circulações eléctricas proibidas com pantógrafos levantados de Lamarosa para Fátima e vice-versa.

Unidades não eléctricas: Comboios n.ºs 14 e 283.

Trabalho com um comboio de serviço em regime de manobras na estação de Paialvo.

A estação de Lamarosa fará parar todas as circulações ascendentes e a de Fátima, todas as descendentes.

Dois agentes da Exploração farão a protecção aos trabalhos.»

Tendo em atenção a carta da Exploração junta, responda:

1 — Como é assegurada a circulação de comboios entre Lamarosa – Paialvo – Fátima e quais as condições impostas aos maquinistas das locomotivas eléctricas?

2 — Diga o que entende por «postes limite», como estão sinalizados e qual a finalidade dos seguintes postes limite indicados na carta em referência: 120-09 e 119-30.

★

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2302/Consulta n.º 471-F — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

G. V. — Loulé para Braço de Prata

3 sacos com lombardos	110 kg
1 cabaz com azeitonas	30 »
3 caixas com ovos	160 »
Total	300 kg

391 km — Tarifa Especial n.º 1 – G. V.

Preço (tabela) 280$80 × 0,30	84$24
Registo e aviso	6$00
Arredondamento	$26
Total	90$50

Resposta — O processo de taxa está errado. Segue discriminação como corresponde:

391 km — Tarifa Especial n.º 1 – G. V.

Lombardos (hortaliça) 391×$48×0,11	20$65
Azeitonas 391×$60×0,10	23$46
Ovos (tabela) 280$80×0,16	44$93
Registo	5$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$46
Total	95$50

Pergunta n.º 2303/Consulta n.º 472-F — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

G. V. — Setúbal para Vendas Novas:

2 caixas navalheiras (mariscos frescos)	50 kg
2 caixas de figos secos	150 »
Total	200 kg

Distância: 55 quilómetros.

Tarifa Geral, base 6.ª, com redução de 40 %, e base 5.ª

Navalheiras — transporte 66$00×0,05	3$30
Figos — transporte 143$00×0,15	21$45
Manutenção 26$00×0,20	5$20
Registo	5$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$05
Total	36$00

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

Distância: 55 quilómetros.

Navalheiras — Tarifa Geral, base 6.ª
Figos — Tarifa Geral, base 5.ª

Navalheiras — transporte 110$00×0,05	5$50
Figos — transporte 143$00×0,15	31$45
Evoluções e manobras 10$00×0,20	2$00
Carga e descarga 16$00×0,20	3$20
Registo	5$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$35
Total	38$50

Esclarece-se o consulente que as navalheiras não são consideradas mariscos de concha, pelo que não beneficiam da redução de 40 %.

Pergunta n.º 2304/Consulta n.º 473-F — Peço dizer-me se está certa a importância cobrada pelo transporte de um cão, que à partida de Torres Vedras é encontrado em poder de um passageiro que viajava em 2.ª classe para Leiria:

Torres Vedras a Leiria: 97 quilómetros.

97 km×$16=15$52+$48 (arredondamento)	16$00
20 % sobre 16$00=3$20+$30 (arredondamento)	3$50
Total a cobrar	19$50

Resposta — Está errada. O recargo de 20 %, a que se refere o n.º 1 do Artigo 9.º da Tarifa Geral de Transportes, Título I Passageiros, não é de aplicar nos bilhetes para cães:

Torres Vedras a Leiria: 97 quilómetros.

97 km×$16=15$52+$48 (arredondamento)	16$00
Total a cobrar	16$00

Pergunta n.º 2305/Consulta n.º 474-F — Cobrança a efectuar a um agente da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que à partida de Aveiro apresenta ao revisor do comboio n.º 6, mod. D-5, válido em 2.ª classe, de Lisboa (Santa Apolónia) a Aveiro e volta, fora do prazo de validade:

Aveiro a Lisboa (Santa Apolónia): 273 quilómetros.

273 km×$32=87$36+$14 (arredondamento)	87$50
20 % sobre 87$50	17$50
Taxa de velocidade	30$00
Total a cobrar	135$00

Resposta — Como se trata de um agente da Direcção-Geral de Transportes Terrestres não deve ser efectuada qualquer cobrança, em conformidade com o disposto no último período do Artigo 126.º do Livro E. 7 (página 109). O agente da revisão de bilhetes deve limitar-se a dar conhecimento ao Serviço da Fiscalização das Receitas, em mod. F 37.

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro último

A Encarregados gerais de obras de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Condeço e Adriano Albino da Costa.

A Encarregados gerais de obras de 2.ª classe — os Operários, João Rocha de Carvalho e Tomás José Soudo.

A Chefes de lanço principais — os de 1.ª classe, José Maria Pinto Martinho, Benjamim Marques, Joaquim José de Brito e Manuel Jerónimo Ravasqueira.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António José Piteira, Domingos Trindade Santarém, António Alves Teixeira, Manuel Ferreira, António Jacinto Guerreiro e António Pires dos Santos.

A Chefes de lanço de 2.ª classe — os Chefes de distrito, Aurélio dos Prazeres Bacalhau, Cândido Martins Gonçalves e Joaquim Gonçalves.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Joaquim Leal Farinha, Manuel de Almeida, Bernardino Lavado, Augusto Correia Ferraz, Joaquim Farto Alfaia, Joaquim da Silva Domingues, António Joaquim Trigacheiro, Manuel Cordeiro Leitão e Abel da Silva Neves.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Eduardo Joaquim Vieira, António da Silva Souto, João Fernandes, Manuel António Reforço, Augusto Gonçalves Fernandes, Albino de Jesus Dias, Joaquim António Areias, José Moreira de Oliveira, Manuel de Matos, João Vieira, António Pedro, António Martins Brízida, José Matias Massena, Manuel de Queiroz e Alcino Pinto de Carvalho.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Augusto Mesquita de Sousa, Constantino Sequeira da Luz, Manuel Isidoro Bernardo, Jaime Constâncio Pinto, Armando Candeias Amaro, Manuel António Xarope, Manuel Jacinto Ambrósio, Manuel Pereira, José Maria Canudo, António Vieira Pereira David, Jacinto Pereira, Francisco Gonçalves Frade, Manuel dos Remédios Roma, Agostinho Rodrigues Lourenço, Juvenal Guerreiro de Sousa, Domingos Martins Victoriano, António Vieira Lourenço, João Fé Alegria, Silvino Coelho, António José Agosto Horta, Manuel Alves Castanheira, António Vasco Loureiro Vieira, Valdemar Hermenegildo Santos, Miguel Lopes de Carvalho, João da Encarnação Senhorinho, Manuel Bernardino Vasco, Hermínio dos Santos Maceiras, José Carvalho, José da Silva Rebelo, Delfim Soares Azeredo e Arnaldo Araújo de Barros.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, António Faustino Conchinhas, Cândido Pegas da Silva, José Maria da Silva, António das Neves Gonçalves, José Félix Caria, Rodrigo Mendes Lopes, Aníbal Pereira Zambujo, Manuel Ferreira Roxo, José Joaquim dos Anjos, Ilídio Teixeira, Joaquim Gomes Farinha, Júlio Gaspar, Joaquim Antunes Zacarias, Torcato da Silva Vale, Francisco Maria da Silva, José Maria de Oliveira, Francisco Gonçalves, José Paulino Guerreiro, Joaquim Pinto, Luciano Assunção Diogo, João Amoroso, António Carvalho Novo, Abel da Silva, Joaquim Albuquerque, Ernesto Lopes Nogueira, Manuel António, José Arsénio, Manuel Domingos, José Soares Bicho, Avelino José Perna Torta, João Maria Carvalho, Elias Cardoso Gomes Pinheiro, José Martins, Francisco Teixeira, José Guilherme Góis Nobre, Emílio Lopes Araújo, Daniel da Cruz Lacerda, José Gabriel Lopes, Bernardo Soares, Domingos Paulino, Joaquim Marques, José Mendes Marques, José Maria Coelho, Manuel Rodrigues Marques, José Maria Gaspar, José Bernardo Lopes, José de Almeida, José Augusto Amaral, Camilo Julião, Augusto Amaral Gil Bispo, António Francisco, Manuel José Alves, José Pais, David Matos Pais, Manuel Gregório, João Calado Francisco, Izidro Gonçalves Tavares, José dos Santos Amaro, Carlos José Capela Rosa, Mário Ferreira, António Rodrigues Pimentel, Augusto Moreira Dias, Francisco Baptista Barradas, Isidro Ferreira de Carvalho, Joaquim Maria Faria, Arménio Correia Caeiro, Joaquim Nunes Margarido, João Maria Vestia Pombo, Augusto Bento Diniz, Domingos Monteiro, António Bernardo, António Cabral Lopes, José Paulino Quintela, José Panão Girão, José Luís Guedes Monteiro, Joaquim Pinheiro, António Ferreira Vilas Boas, Francisco de Oliveira Bastos, António Dias Caldeira, António Soares Afonso, Joaquim da Silva Paulo, Heitor Pinto Ferreira, Joaquim Martinho Martins, António Pinto, Alberto dos Santos Custódio e José Robalo Hermenegildo.

A Condutor de drésina — o Assentador, Joaquim José Dionísio Alves.

A Soldadores de fiadores de 2.ª classe — o Assentador, Francisco Chasqueira Filipe e os Eventuais, Joaquim de Oliveira Bento, Fernando Faria Ribeiro e Agostinho Lopes Dias.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Zulmira Simões Gonçalves, Maria Celeste Barros, Beatriz Carmona Alves, Maria da Conceição, Judite da Soledade, Maria Elisa Ribeiro, Laura Rodrigues Almeida, Maria Emília Monteiro, Maria Emília da Nazaré, Maria da Conceição Farinha, Maria Rosa das Neves, Maria de Lourdes Ferreira da Silva, Susete da Silva Rosa, Inácia da Conceição Martins, Maria Adélia das Neves Amaro, Rosa da Estrela Rosado, Emília Cabrita Coelho, Maria José Ferreira Corgas, Cremilde de Jesus Branco, Madalena do Carmo Ferreira, Adelina das Dores Neves, Maria Lucília Vieira da Cunha, Joana Belo e Justina Maria Bento.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.ª classe, Joaquim Barbosa, Serafim Ferreira dos Santos, João da Cruz Gomes e António Fernandes Simões.

A Conferentes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Aristides Soares Pinto, José Cabeça, Eduardo Elias Severino, Silvino Pereira Venâncio, José David Fernandes, Jerónimo Domingos de Abreu, António Marques Barbosa e Albino Ferreira.

A Conferentes de 2.ª classe — os Agulheiros de 2.ª classe, Manuel da Costa e José de Oliveira Rolim; o Guarda-freios de 2.ª classe, Manuel Monteiro e os Serventes de 2.ª classe, Modesto António Pereira Oliveira, Salvador Pinho Coelho, António do Carmo Abelho, José Joaquim Maltinha e Manuel da Silva.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim Amaro, Leonardo Gonçalves, Serafim Macieirinha e Edmundo José Grenha.

A Capataz de manobras de 2.ª classe — o Agulheiro de 2.ª classe, Alberto Almeida Cabral.

A Agulheiros de posto — os de 1.ª classe, Manuel António Dias, António Baleira dos Santos e Manuel Pedro de Sousa.

A Agulheiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Francisco Fonseca de Andrade.

A Agulheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Mariano Barreto Bartolomeu e António Júlio.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Amândio dos Santos.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — os Operários de 1.ª classe, Eurico Mendes e Joaquim da Costa Neto, e o Operário de 2.ª classe, Manuel Gonçalves.

A Electricista de telecomunicações de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João Ribeiro Anacleto.

A Electricista de telecomunicações de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Silvério dos Santos Oliveira.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — o Guarda-fios de 2.ª classe, José Pinheiro da Silva, e o Operário de 4.ª classe, Manuel Brites Ladeira.

A Guarda-fios de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Delfim Marques Neto.

A Guarda-fios de 2.ª classe — os Eventuais, Manuel Martins Filipe e Manuel Filipe Crespo Realinho.

A Chefes de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José da Silva, Manuel Rodrigues Gameiro e Manuel Gueifão.

A Chefes de armazém de 2.ª classe — os Fiéis de armazém de 1.ª classe, António João, Luís Lopes, Evaristo Gonçalves de Castro e António Ferreira.

A Fiéis de armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Eduardo Fernandes Mourão, Jaime Andrade, Luciano da Silva Mendes, António Alexandre e Manuel Mendes.

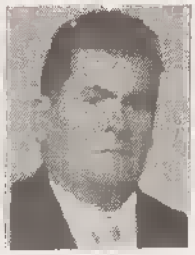
A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Sebastião da Silva, Lucas Afonso, Júlio Beja dos Santos, José dos Santos Lourenço e Manuel Falcão.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — os Capatazes de manutenção, António João Vítor e Joaquim Primo de Almeida, e os Serventes de 1.ª classe, Tomé Augusto, João Carlos Gonçalves e João Pinto Vicente.

A Capatazes de manutenção — os serventes de 1.ª classe, Manuel Vieira, João da Ponte Bacalhau, António Florêncio, José Dias, José Freire Pinheiro, Manuel Mónica e João Martins, e o Servente de 2.ª classe, Luís Pedrosa.

A Serventes de 3.ª classe — os Eventuais, Manuel Gomes da Silva, Joaquim Nunes Brás, José Maria Lapo Galante, Agostinho Matos Barradas, António Rosa Matias, Manuel Joaquim Alves, António Joaquim Lopes, Carlos Dias Chaves Reis, António Rodrigues Combo, Arcílio Pereira Monteiro, José Marques Nunes, Francisco das Dores, Manuel Aires da Costa, António de Matos Machado, Francisco Mateus, Manuel Serrano, Álvaro Gonçalves Tinoco, Adriano Marques Sequeira, José Domingos, Nicolau Rodrigues, Reinaldo Baptista, Florentino António Rosa, António Teixeira das Neves, Joaquim Fernandes, Augusto Rodrigues Pinto, Manuel Luís Elisário, Manuel Nascimento Gonçalves, Manuel Mendes Ribeiro, Américo Alves Duarte, José António Carvalho, Joaquim Oliveira Primo, Joaquim Fernandes, António Maria Alexandre, Norberto da Silva Simão, Francisco Maria Manuel, Antonino de Matos Courelos, Jacinto Teixeira, Sotero Aníbal Pola, José Ladeiro de Carvalho, José Domingues, Joaquim Justino, António Guerreiro, António Soares do Couto, Miguel da Cunha Tavares, António Branco, José Pinto da Graça, Manuel Clemente do Carmo, Silvestre da Conceição Jerónimo, António Teixeira, Pedro Moreira, Francisco Rodrigues Matias, Horácio de Almeida Serra, Manuel António, Birtolino dos Santos, José da Costa, Joaquim dos Santos, João Antunes, Manuel Pinto, José Eduardo, António Alberto Henriques, Francisco Paiva, Ramiro Lopes, António Francisco, António Ribeiro Marques, José Ribeiro Sirgado, Pedro Barbosa, Ramiro da Silva, Armindo da Fonseca, Júlio da Fonseca Aranha, Manuel de Oliveira, Recaredo da Silva Rodrigues, Manuel Marques, Manuel da Silva Almeida, João Nunes da Costa, António da Silva, José Martinho Pires, Lourenço Pinto de Carvalho, Armando Bernardo dos Santos, Manuel Gomes Faria, Joaquim Lucas, Tomás Ribeiro Gonçalves, Matias Duque Ribeiro, Luís Valente Filipe, Francisco Dias Inácio, José Joaquim Tareco, Joaquim Duarte Proença, Joaquim Gonçalves, Rogério José Inácio, Adriano Carvalho, Nuno Martins, Diamantino da Silva Pinto, João Gonçalves Hermenegildo, Manuel Duarte Lucas, Francisco Pinto Silva Alho, Manuel Rasteiro, Amadeu Lopes, Agostinho Agostinho, Alberto Roque Domingues, Júlio Pinto Pereira, Luís José, João Ribeiro Gonçalves, José Rodrigues Serralha, José Nunes Simões Isabel, Francisco Godinho, Francisco Lopes de Oliveira, Joaquim António Craveiro, António Fernandes das Neves Gomes, Joaquim Augusto Ribeiro Almeida, José Craveiro, Mário Sampaio, Manuel Lopes, Félix dos Reis Barata, Joaquim Manuel Tremoceiro, José Maria de Carvalho, João Cerqueira, Elvino Alexandre Júnior, Alberto Gil Faísca, Joaquim Alves Freire, Joaquim Rodrigues Norberto, José da Mouta Russo, António Infante Pinheiro, Domingos Almeida Carmona, Vicente Pinto, Martinho da Conceição Marques, João Gomes Bairrada, Manuel José de Abreu, João Cardoso, Manuel Rodrigues, António José dos Reis Lança e José Maria Gomes.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Francisco Botico Borralho*, revisor de bilhetes de 1.ª classe — encontrou na automotora n.º 9728 um saco e uma carteira com 200$00, que entregou ao chefe da estação de Loulé; *Francisco Ferreira*, chefe de distrito — elogiado pelo muito interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas quando encontrou um macaco manual que caíra de uma locomotiva e ainda uma curvatura num carril, ao Km 225,830 – Norte, o qual teve de ser substituído; *Francisco José Pereira*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via à saída da estação de Aveiro, devido a um embate de material; *António Fouto Senhorinho*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo muito interesse e esforço desenvolvido ao colaborar, espontâneamente, nos socorros prestados aos passageiros do comboio n.º 128, que chocara com a marcha n.º 184 na estação de Vale de Santarém; *José Mário Mateus*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo muito interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de reparação da via e substituição de um carril ao Km 225,830 – Norte; e *Manuel Ribeiro*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo muito interesse, providências tomadas e esforço despendido ao notar que a linha ao Km 179,600 – Douro estava deslocada e formava grandes garrotes na extensão de 30 metros, que impediam a circulação, pois não podendo remediar sòzinho a avaria e aproximando-se a passagem do comboio n.º 6011, protegeu aquele troço de via com os sinais regulamentares, foi à estação de Côa pedir auxílio e utilizando alavancas conseguiram repor a linha no seu lugar.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Torres*, inspector de obras metálicas — louvado pelas suas esplêndidas qualidades de comando e orientação do pessoal, acompanhadas de grande interesse e dedicação, na obra de alargamento e reforço dos tramos metálicos da ponte do Rio Torto, ao Km 134,234 – Leste; *Lúcio da Silva Lourenço*, contramestre de 1.ª classe, *João Alves Freire*, encarregado geral de obras de 1.ª classe e *Nuno António Marques Santa*, contramestre de 2.ª classe — louvados pela dedicação e interesse com que desempenharam as missões que lhes foram distribuídas, dirigindo com eficiência e obtendo o melhor rendimento das brigadas de operários que sob o seu comando trabalharam na obra de alargamento e reforço dos tramos metálicos da ponte do Rio Torto, ao Km 134,234 – Leste; *Joaquim da Cunha*, subchefe de distrito e *Agostinho Mesia Suzana*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 13,259 – Douro, quando estavam de folga.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Correia Pinto*, chefe de distrito, *Adelino Ferreira de Figueiredo*, *Manuel Gomes da Silva* e *José Fernandes Figueiredo*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 40,200 – Póvoa, quando estavam de folga; *Fernando dos Santos Meireles*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de uma barreta partida ao Km 149,621 – Douro, quando se encontrava de folga; e *José Monteiro*, assentador de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço demonstrado quando, estando de folga, ao notar que na via D da estação de Granja se encontrava um carril partido, muniu-se de ferramenta e remediou a avaria, fazendo dois furos no carril e ligando-o com barretas.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Gaspar*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 273,000 – Norte; *João Brizida*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 152,648 – Douro, quando estava de folga; *Manuel da Costa Martins*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido no sentido de prevenir o seu chefe de distrito, a fim de ser substituído um carril partido ao Km 118,350 – Beira Baixa, quando se encontrava de licença; *Francisco Valente Diogo*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao Km 141,496 – Beira Baixa, quando estava de folga; *Armando Rodrigues Gomes*, conferente de 2.ª classe — encontrou no cais de passageiros de Lisboa-Santa Apolónia uma carteira com documentos e a importância de 620$00, que prontamente entregou ao seu chefe; e *Manuel Baptista da Trindade*, servente de 2.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 2908 uma carteira com documentos e a quantia de 421$40, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-Rossio.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Maria da Conceição Valente Soles*, guarda de P. N. de 2.ª classe — elogiada pela honestidade demonstrada ao fazer entrega de uma carteira de senhora contendo a importância de 330$70, que encontrara ao Km 251,900 – Norte; *António Hilário dos Santos*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 68,541 – Vendas Novas, quando estava de folga; *José Pereira Ribeiro*, subchefe de distrito, *Manuel da Costa Martins*, assentador de 1.ª classe e *João Nunes Salvado*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 117,900 – Beira Baixa, em dia feriado; e *João Nunes Meireles*, guarda-freios de 2.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 6540 uma bolsa com objectos e a importância de 370$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Mirandela.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Eduardo de Castro*, chefe de distrito, *Custódio Dias de Sousa*, subchefe de distrito, *Mário Alves Gonçalves* e *Manuel Pedro de Jesus*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via aos Kms 203,165, 207,100 e 208,200 – Beira Baixa, devido ao derrube de árvores sobre a via por motivo de um vendaval, quando se encontravam de folga; *António André Pinto de Oliveira*, factor de 3.ª classe — encontrou no postigo do escritório do cais de P. V. da estação de Bragança uma carteira com documentos e a importância de 2 350$00, que prontamente entregou ao seu chefe; e *David Gomes de Abreu*, servente de 1.ª classe — encontrou uma mala de mão contendo a quantia de 1 700$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Soure.