

boletim da **CP**



boletim da CP

N.º 500 • Fevereiro • 1971 • ANO XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL



Comboio de mercadorias nas cercanias de Espinho

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses -

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

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

Sumário

Novo director do Departamento de Pessoal	1
As altas velocidades e a via como infra-estrutura básica dos caminhos de ferro — pelo eng. Óscar Amorim	5
Lâmpadas fluorescentes — cuidado no seu manuseamento	9
No Barreiro — Uma visita ao Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste — por Eduardo O. P. Brito	10
Actualidades ferroviárias — Montra em Almada	12
As assistentes de viagem da C. P. respondem ao nosso inquérito — por Fernando Amaral	13
Sorteio final do concurso infantil «Tu e o Comboio»	19
Colheita de sangue entre ferroviários	20
Pessoal — Nomeações e promoções	21
Pessoal — Admissões	23
Pessoal — Actos dignos de louvor	24

Novo director do departamento de pessoal



O dr. Neto de Carvalho, presidente do C. A., rodeado de administradores, fazendo a apresentação do novo director

O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, apresentou, em 21 de Janeiro, ao funcionalismo superior da Companhia, o novo director do Departamento de Pessoal, dr. Armando Carvalho da Fonseca, recentemente admitido neste alto cargo da Empresa.

No acto, em que estiveram presentes outros membros do Conselho de Administração, numerosos agentes do quadro superior da Companhia e amigos do empossado, o dr. Neto de Carvalho, referindo-se ao novo dirigente, disse:

«No passado dia 8, entrou no exercício das suas funções, de director do Pessoal, o dr. Armando Carvalho da Fonseca que hoje tenho o prazer de apresentar a V. Ex.^{as}.

Como todos sabem, tem sido uma das preocupações dominantes da Administração a reorganização deste importante sector da vida da Empresa, pois é com base nele que temos de conseguir alcançar maior justiça social para os nossos agentes e acrescida rentabilidade no trabalho.

Digo «com base nele» porque se o Departa-

mento de Pessoal tem de ser o impulsionador de toda uma política modernizadora, não lhe cabe, em grande parte, a concretização dessa acção. A gestão do pessoal é, de facto, uma tarefa a realizar por todos quantos têm funções de chefia, e só assim conseguiremos resultados positivos.

De uma melhor gestão do pessoal poderão e deverão resultar menor incomodidade para muitos agentes e acrescida produtividade dos Serviços.

Menor incomodidade para muitos agentes, pois frequentemente se verifica que, com mais cuidado, é possível, por exemplo, reduzir os inconvenientes dos horários móveis ou das deslocações do pessoal. Este «mais cuidado» pode implicar também maior competência e, dados os objectivos a atingir, não podemos deixar de ser exigentes na organização das escalas, dos turnos e das reservas.

Acrescida produtividade dos Serviços, implica o conveniente aproveitamento das capacidades de cada um e a diminuição de efectivos inúteis, o que se consegue com melhor organização e funcionamento dos Serviços, acarretando consigo maior satisfação dos interesses do País e do público e, ao mesmo tempo, maior capacidade para remunerar o pessoal.

Administrar mal — a ninguém aproveita

A realidade é que administrar mal a ninguém aproveita, a não ser aos incompetentes. Nem aproveita à Companhia, que despende escusadamente verbas indispensáveis noutros lados; nem ao pessoal, pois os melhores não são devidamente apreciados e diminui-se a possibilidade de os remunerar mais condignamente; nem ao País, dada a sua necessidade de progresso. Mas quem perde mais é o pessoal, pois uma maior eficiência é o meio mais seguro que temos à nossa frente para melhorar a sua situação em todos os campos.

É este um ponto que várias vezes tenho focado, mas sobre o qual vale sempre a pena insistir, pois infelizmente muitas pessoas continuam a pensar — ou procedem como se assim pensassem — que é possível alcançar as metas de remuneração das empresas mais evoluídas sem atingir os seus padrões de capacidade.

Os programas de produtividade estão, neste momento, a ser acompanhados pelo Serviço de Organização e Métodos do D. O. P., sendo de lastimar que este nem sempre, incompreensivelmente, encontre as necessárias facilidades para desenvolver a sua acção. Continuo a crer que serão os piores quem assim pretende dificultar uma orientação que, por ser dinamizadora, põe em causa a sua própria capacidade.

Ligado a estes problemas, há um outro para o qual não me cansarei, tão pouco, de pedir a melhor atenção: o das promoções, que têm de ser feitas com toda a justiça, em função das capacidades reveladas. Importa que sejam distinguidos os mais ca-

pazes e esforçados, que a competência e o zelo encontrem encorajamento e estímulo adequados. Isto é verdade quaisquer que sejam as categorias dos agentes, mas é particularmente importante quando se trata de escolher e colocar pessoal dirigente, dadas as graves repercussões que tem no serviço e no ambiente de trabalho a insuficiente qualificação de qualquer chefe. Há pois, nestes casos, que redobrar de cautelas e examinar cuidadosamente todas as soluções possíveis.

Não podemos aceitar que as promoções se façam por favor ou simpatia. É bom que se saiba, sem erro, que a Administração não utiliza tais métodos, nem os consente. Quando tais processos forem, porventura, praticados, sê-lo-ão não só com seu desconhecimento, mas contra as indicações expressas que a esse respeito repetidamente têm sido feitas. E quem assim proceder está a praticar um dos piores serviços para o progresso do caminho de ferro e a retardar as melhorias que desejamos poder conceder ao pessoal.

Motivos diversos têm atrasado a completa reorganização do Departamento de Pessoal. Estou certo de que a presença, na sua direcção, do dr. Armando Carvalho da Fonseca vai contribuir largamente para se chegar com mais rapidez aos resultados desejados.

O perfil do novo dirigente

O dr. Carvalho da Fonseca é licenciado em Ciências Económicas e Financeiras, tem uma larga experiência em matéria de chefia e de organização e é, por sua natureza, um homem activo, dinâmico, empreendedor e dotado de grande capacidade de trabalho.

Fez quase toda a sua carreira profissional no Ministério da Saúde e Assistência, sendo de salientar os seus cargos de adjunto do director do Instituto de Assistência à Família, subdirector do Instituto Maternal, director do Instituto de Assistência aos Inválidos, director do Instituto Maternal e Director-Geral da Assistência, cargos que exerceu com a maior proficiência. De destacar, ainda, que dirigiu também, em comissão temporária de serviço, o Gabinete de Estudos do Ministério da Saúde e Assistência; presidiu ao Grupo de Trabalho N.º 11 (Saúde), para elaboração do III Plano de Fomento, e representou o já referido Ministério na Comissão Interministerial do Planeamento e Integração Económica e no Conselho Coordenador para a Reforma Administrativa. Também representou Portugal em diversos congressos, seminários e conferências internacionais e estudou, em vários países, assuntos relacionados com os cargos que exerceu.

É por isso que vejo com muito prazer a sua presença entre nós, como elemento de colaboração e ajuda na tarefa que temos de levar por diante da renovação da C. P.



O dr. Carvalho da Fonseca no uso da palavra

Termino, agradecendo ao dr. Carvalho da Fonseca essa colaboração que nos quer dar e desejo que encontre entre nós um ambiente de trabalho que o possa satisfazer.»

Após o dr. Neto de Carvalho ter proferido o seu discurso, coube a vez ao novo director do Departamento de Pessoal, de usar da palavra, dizendo:

«Acaba V. Ex.^a, sr. presidente do Conselho de Administração, de expressar amavelmente o desejo de que eu venha a encontrar na C. P. um ambiente de trabalho que me possa satisfazer.»

Conheço, ainda, insuficientemente a vida interna da Companhia. Mas as palavras que V. Ex.^a acaba de proferir e que, não se limitando à formalidade da apresentação e à generosidade das referências de ordem pessoal, contêm orientações muito firmes e muito claras, foram além de quanto eu poderia desejar neste acto da minha apresentação.

O novo Departamento — órgão impulsor da política modernizadora da C. P.

Disse V. Ex.^a que conta com a minha colaboração para o que constitue uma das preocupações dominantes da Administração da Companhia — a

completa reorganização do Departamento de Pessoal — e que este Departamento deverá ser o impulsor de toda uma política modernizadora que permita conseguir maior justiça social, menor incomodidade para os agentes, promoções feitas com justiça e em função das capacidades reveladas, todos estes elementos na base de uma maior produtividade que torne possível atingir metas de remunerações mais satisfatórias. Tem por força de ser muito grato dar o seu contributo a tarefas desta natureza a quem, como eu, se ocupou sempre, nas suas actividades profissionais, de problemas de índole social.

Já verifiquei, também, o notável esforço de renovação, o dinamismo que caracteriza a larga soma de estudos realizados para a remodelação das várias actividades da Companhia e confesso que senti algumas preocupações no que se refere à sua aplicação prática que terá de vencer o imobilismo que caracteriza as empresas antigas e ricas de tradições, das boas como das más e ultrapassadas. A firme determinação de V. Ex.^a e dos demais membros do Conselho de Administração expressa por V. Ex.^a deu-me tranquilidade quanto à viabilidade da sua concretização, sem ignorar, evidentemente, o esforço que nesse sentido terá de ser exigido aos quadros da C. P. Trabalho não só aliciante como estimulante, é com entusiasmo que me proponho dar-lhe todo o meu contributo, no campo por que sou responsável.

Não seria oportuno, mesmo que fosse viável, apresentar neste momento um programa de actuação do Departamento, até por que ele terá de basear-se numa política de pessoal para cuja definição o Departamento terá de dar o seu contributo, mas cuja aprovação pertencerá necessariamente, ao Conselho de Administração.

Neste momento, em que importa impulsar a organização do Departamento dotando-o de meios mínimos de actuação, apenas desejaria afirmar que já no projecto de estruturação a apresentar à consideração superior rapidamente e sem aguardar estudos definitivos para permitir o arranque, como na actuação subsequente, procurarei que os estudos e tarefas principais realizadas surjam como expressão de um trabalho de equipa, de uma equipa que diligenciarei criar.

Gostaria, também, de pedir a todos V. Ex.^{as} que não vissem no Departamento de Pessoal, com base nas actividades exercidas anteriormente à sua estruturação, um órgão que se ocupa apenas de admissões, de promoções, de transferências, da notação ou de problemas disciplinares. O Departamento irá procurar exercer, em plenitude, a gestão dos elementos humanos da Empresa, preocupando-se com o seu bem-estar e com a sua participação na vida da Companhia, com a sua formação, com a coordenação das relações sociais, sempre dentro das políticas de pessoal que forem sendo definidas.



Um aspecto da assistência ao acto de posse do novo director do Pessoal que decorreu na sala de reuniões do Conselho de Administração

Uma promessa de colaboração e lealdade de actuação

Como afirmou V. Ex.^a, gestão de pessoal é tarefa a realizar por todos quantos têm funções de chefia, ainda que com base no Departamento de Pessoal. Na verdade, o facto de a este competirem especialmente os problemas sociais e humanos; de lhe caber a preparação das directrizes gerais sobre problemas de pessoal que, uma vez aprovados pelo Conselho de Administração, obrigam toda a hierarquia; de dever constituir um apoio sempre ao dispor de todos os outros Departamentos e Serviços; não retira as responsabilidades que cabem a todos os chefes nos vários graus hierárquicos. Por isso, aproveito, esta oportunidade para solicitar a V. Ex.^{as} colaboração e compreensão pelos problemas do Departamento, mesmo quando ele parecer ou for incómodo, quando tiver de zelar, intransigentemente, pelo cumprimento de normas aprovadas e cuja observância lhe cabe assegurar. Trairia a sua missão se o não fizesse.

Por parte do Departamento, podem V. Ex.^{as} contar com colaboração e lealdade de actuação.

A V. Ex.^a que propôs a minha admissão na

Companhia e ao Ex.^{mo} Conselho de Administração que a aprovou, agradeço a confiança depositada, a que procurarei corresponder. Com o indispensável apoio de V. Ex.^{as}, a colaboração dos vários Departamentos e Serviços da Companhia, do pessoal do Departamento e das organizações sindicais, procurando aprender o que não sei e aproveitar os conhecimentos já adquiridos em muitos anos de trabalho, diligenciarei corresponder a essa confiança e cumprir a missão de que fui investido, na certeza de que os interesses da Companhia e do pessoal podem e devem ser coincidentes.

Consegui-lo-ei, pelo menos satisfatoriamente?

Direi que estou convencido que sim, se dispu- ser de saúde e contar com o apoio e a colaboração a que fiz referência.

Perdoe-se-me a imodéstia, mas se disto não estivesse convencido, não estaria hoje aqui, perante V. Ex.^{as}.

A afirmação faço-a, agora, que inicio funções. A avaliação será feita por V. Ex.^{as}, em devido tempo.»

No final da cerimónia, o dr. Carvalho da Fonseca foi cumprimentado e felicitado por todos os presentes.

As altas velocidades e a via como infra-estrutura básica dos caminhos de ferro

pelo eng. Óscar Amorim

director do Gabinete de Modernização de Infra-Estruturas

No decorrer do ano de 1970 tomámos conhecimento de diversos estudos e documentação referentes ao projecto da nova linha Paris-Lyon, para praticar velocidades de 300 km/h; julgamos haver algum interesse em tentar sintetizar as hipóteses formuladas, critérios seguidos e opções feitas.

Esse interesse mais se radica, quanto a nós, por verificarmos, que a S. N. C. F. mantém para aquelas velocidades o seu tipo de via clássica, que tomámos como protótipo para o lançamento das nossas renovações.

O problema foi analisado pela S. N. C. F., partindo de estudos experimentais, estabelecendo comparações entre resultados obtidos com loc. B. B. 9200 a 200/250 km/h, nas suas actuais linhas rápidas, extrapolando-os para futuras circulações com «turbotrains».

Do observado com tais velocidades, foi possível deduzir a influência dos diversos factores de via e do material circulante, na evolução das acelerações e esforços produzidos, em função de velocidade.

Interessava esclarecer:

— Para tais velocidades a via clássica, assente sobre travessas e balastro, terá comportamento satisfatório?

— Impor-se-á proceder a uma transformação, ou apenas introduzir ajustamentos?

Todo o problema é comandado pelas condições de:

- Segurança na circulação;
- Fadiga dos componentes da via;
- Conforto dos passageiros.

★

Antecipadamente sabe-se da relevante importância que toma o índice da qualidade geométrica de via, e a sua resistência transversal.

Se tal índice não se mantiver no nível desejado, ou se aquela resistência se revelar insuficiente, não restam dúvidas, só haverá que abdicar da solução clássica e recorrer a novas técnicas.

Essa nova técnica poderá ser a concepção duma lage de betão, à qual os carris serão fixados por dispositivos

especiais, a fim de assegurar uma elasticidade e amortecimento recomendável, isto é, esses dispositivos terão de desempenhar entre o carril e a lage as funções actualmente atribuídas ao balastro entre as travessas e a plataforma.

É uma concepção que presentemente ocupa equipas de engenheiros de algumas Administrações, que a ensaiam, nomeadamente os J. N. R., D. B. e B. R.

Porém os seus custos preocupam a S. N. C. F., pois os estudos que realizaram leva a admitir que serão cerca de 2 a 3 vezes superiores ao de via clássica, o que prejudica desde logo a rentabilidade duma nova linha obedecendo a tal concepção.

Foi mesmo este peso económico que levou os técnicos da S. N. C. F. a debruçarem-se atenta e minuciosamente, na observação da evolução dos esforços exercidos sobre a via clássica em função das altas velocidades, e ainda como intervêm nessa evolução as características geométricas e mecânicas da via, e do material circulante.

Estudaram a incidência sobre a via das sobrecargas dinâmicas verticais e oscilações transversais dos veículos, circulando a altas velocidades. Portanto, solicitações transmitidas pelas suas massas não suspensas, suspensas e semi-suspensas e reacções provocadas na via.

De facto, no complexo conjunto dinâmico via/veículo teremos as massas não suspensas do veículo (rodas) e as antagónicas da via (carris, sua fixação e suportes, travessas).

As caixas dos veículos devido às características de elasticidade e amortecimento da sua suspensão, são massas suspensas.

Das massas semi-suspensas, verifica-se serem as oscilações provocadas pelo «galope» dos bogies as mais perniciosas. Sob este aspecto o emprego de barras longas soldadas (b. l. s) é de grande interesse.

Os esforços originados pelos movimentos transversais do «lacete» do bogie, influenciado pelos defeitos geométricos da via, são de estudo analítico bastante difícil.

Há ainda a observar as condições de segurança que impõem: o veículo não deve descarrillar, a via não se deve deformar.

Na via clássica é sempre a condição de segurança a mais severa. A condição de deformação estabelece-se com-

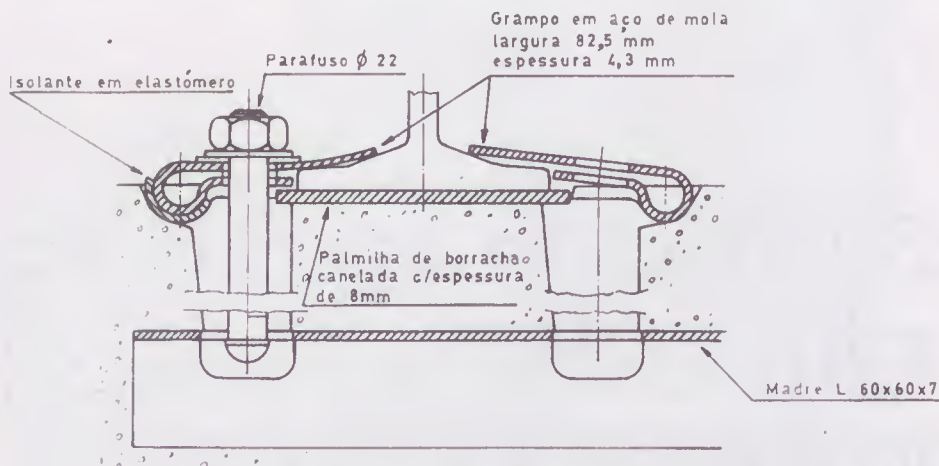


Fig. 1

S. N. C. F. — NOVA LINHA PARIS — LYON

Fixação em travessa mista de betão tipo «SL»

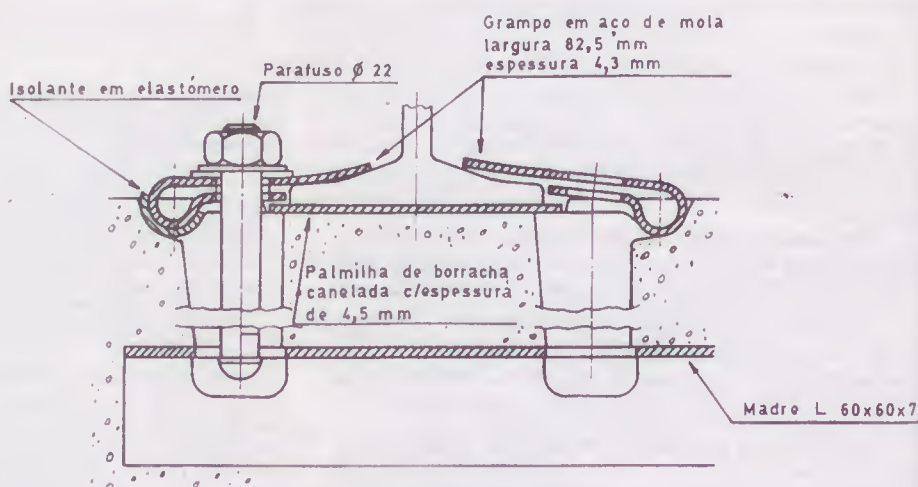


Fig. 2

C. P. — LINHA RENOVADA

Fixação em travessa mista de betão tipo «SL»

parando os esforços transversais (H) exercidos sobre ela, pelos eixos dos veículos, aos que lhe são permitidos suportar sem deformações,

A S. N. C. F. estabelece como resistência limite de via:

$$L = [a + bp] [1 + c \log (1 + T)]$$

sendo:

p = carga por eixo

T = tonelagem que circulou após a última operação de nivelamento

a , b e c = coeficientes característicos do tipo armamento e processo de nivelamento.

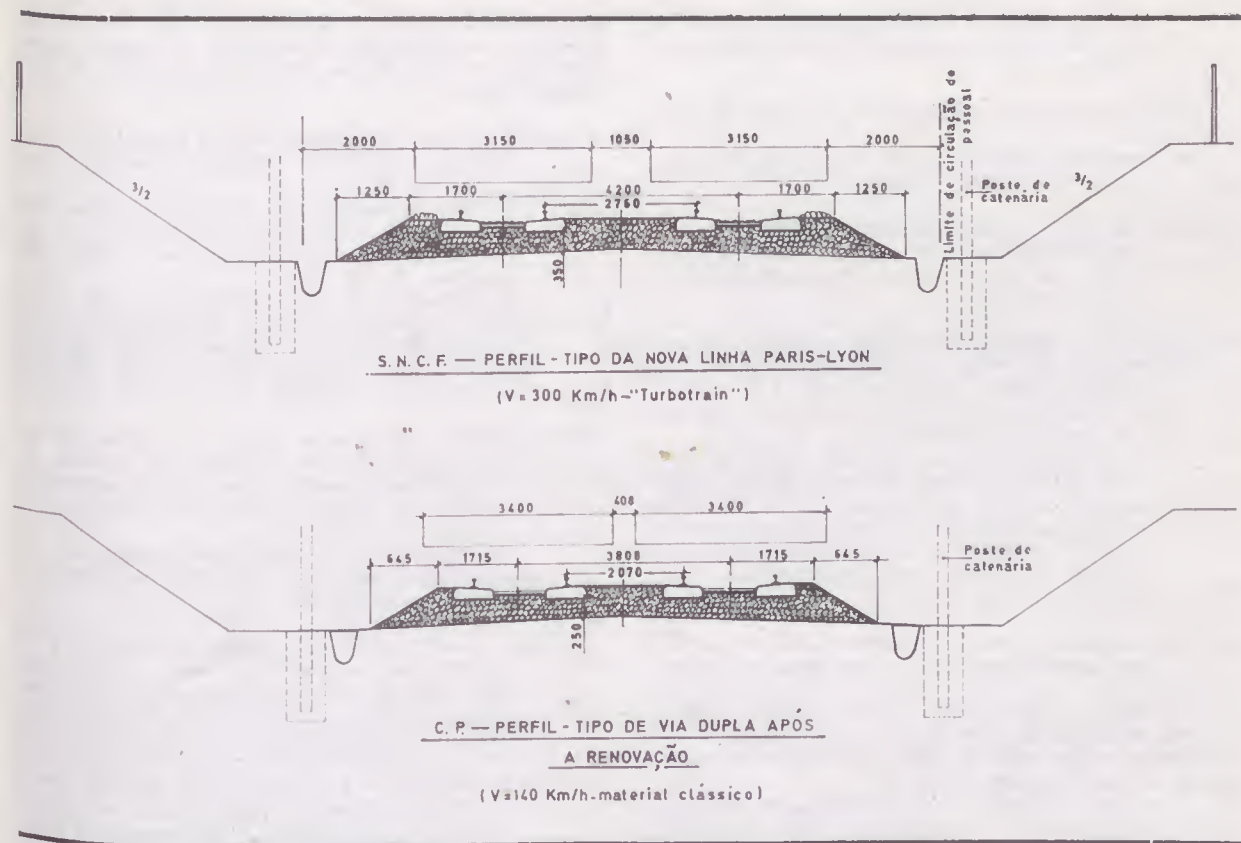
Dentro do domínio das condições de segurança deve-se tomar para L o seu valor mais baixo, que para

uma via assente sobre travessas de betão bibloco e com conservação

$$\text{mecanizada, será } L = 1,5 \frac{P}{3}$$

Nas condições de conforto, há a considerar não só os movimentos criados pelos veículos ao corpo humano, mas também tudo que o cerca, como ruídos e iluminação. Estes últimos são facilmente resolvíveis, o principal problema é o da fadiga provocada pelos movimentos do veículo. É considerado o caso dos passageiros sentados e dos que marcham nos corredores ou estão de pé. As modernas carruagens satisfazem perfeitamente a primeira situação, mas é diferente para as segundas. Aqui há que considerar as incidências nos planos vertical e transversal.

No plano vertical, a sensação de desconforto é maior quando a aceleração é dirigida para cima, e actuando ao



nível visceral, causando náuseas; no transversal, é principalmente um problema de equilíbrio.

★

Analisados estes problemas constatam, desde logo, a necessidade de garantir um rolamento «fino» e que as acções verticais de sobrecarga dinâmica serão tanto mais atenuadas, quanto maior for a elasticidade vertical da via. Daqui, o interesse em aumentar, na medida do possível, essa elasticidade, o que pretendem conseguir à custa duma maior espessura de balastro, da palmilha de borracha e do emprego de travessas flexíveis.

Confirma-se que, o efeito de uma melhoria de qualidade da via se degrada mais rapidamente com a elevação das velocidades. Os trabalhos de conservação serão então cada vez menos eficazes e mais onerosos. Concluem, poder-se obter resultados superiores reduzindo antes a frequência própria das oscilações verticais, o que se consegue com redução das massas do conjunto dinâmico via/veículo, e isto sem agravamento de custos.

Verificam que, a condição de segurança $H \leq L = \frac{P}{3}$ é satisfeita pela via clássica em relação às loc. BB 2900 circulando a 250 km/h, e que o «turbotrain» a 300 km/h será menos agressivo.

Quanto às condições de conforto as experiências realizadas fixaram limites admissíveis que, para aquelas velocidades, impõe condições ao traçado de via.

Entre elas a condição de segurança $i \leq 500 + \frac{2250}{P}$ —
 $- 1,5 V$, conduz a valores máximos (i) de insuficiência de escala em mm e de raio mínimo ($R = \frac{11,8 V^2}{i + E}$) mais

restritivos para a via equipada com travessas de madeira, do que com travessas de betão. Verifica-se ainda que, a condição de conforto $i \leq 160$ mm é mais limitativa que a de segurança.

Há assim todo o interesse em utilizar veículos à compensação de escala, para velocidades iguais ou inferiores a 200 km/h, o que interessa particularmente aos problemas de elevação de velocidade em linhas antigas, cujo traçado não é objecto de melhoramentos importantes, que envolveriam despesas proibitivas.

Pelos estudos de que em síntese procurámos dar uma noção, concluem que, as solicitações da via, para futuras circulações (turbotrains) a uma velocidade de 300 km/h, ficam, para uma via clássica, dentro dos limites admissíveis, que a condição de conforto será excelente, sob a condição de adaptar as frequências próprias dos veículos, não sendo necessário manter grandes despesas na conservação das qualidades geométricas da via.

O recurso a um assentamento sobre lages de betão, cujo custo é pelo menos duplo do de uma via clássica sobre travessas de betão, não se justifica nem tècnicamente nem economicamente.

★

NOVA LINHA PARIS-LYON = vel. 300 km/h

Constituição da via projectada — Será do tipo clássico, assente sobre travessas e balastro com o índice de qualidade actualmente atingido nas vias rápidas da S. N. C. F.

Carril — Empregam carril 60 kg U.80, mais pesado que 50 kg U.36, correntemente usado na S. N. C. F., porque:

a) apresenta vantagem às reacções verticais e horizontais das travessas, com melhor garantia de nivelamento e alinhamento;

- b) É aumentada a resistência lateral;
- c) É diminuída a susceptibilidade aos defeitos de fadiga.

Serão inteiramente soldados (b. l. s) mesmo os aparelhos de via.

Os cortes necessários para os circuitos de via serão obtidos com juntas isolantes coladas.

Aparelhos de via — Prevêem-nos, em carril de 60 kg. As concordâncias compostas de dois ramos tg. 0,034. Estão a ser objecto de ensaios assegurando 160 km/h em via desviada.

Travessas — A necessidade de reduzir ao mínimo as despesas de conservação *impõe*, dizem, prever travessas de betão.

A resistência de via é assim mais elevada, do que com travessas de madeira.

Dado a experiência da S. N. C. F. optam pela travessa de betão bibloco (RS — SL ou Vagneux), pregação duplamente elástica — S. N. C. F. — montada com grampo clássico larg. (82,5 mm) em aço de mola e palmilha de borracha mais espessa que a actual (8 mm) de modo a aumentar a elasticidade vertical da via.

Balastro — Com a mesma finalidade, a altura do balastro será aumentada para 35 cm em vez de 15 cm.

Pensam que a elasticidade vertical, com tais medidas terá um acréscimo de cerca de 20 % no mínimo.

As banquetas serão do tipo reforçado, obtendo uma boa estabilidade própria de via.

As subcamadas terão de ser especialmente estudadas, segundo os princípios da mecânica dos solos e experiência das estradas.

Qualidade geométrica da via — Não haverá necessidade, de procurar manter um nível de qualidade geométrica de via superior ao presentemente conseguido nas linhas das vias rápidas percorridas a 160 km/h.

Renovação integral das linhas da rede básica portuguesa

Se estabelecermos uma comparação entre as soluções porque se optou na nossa renovação integral, e a que acaba de ser indicada, temos de concluir pela oportunidade daquelas, no nosso contexto tecno-económico.

Estabeleceu-se então que pretendíamos atingir desde logo os 140 km/h, o que está bastante aquém do previsto para a nova linha Paris-Lyon.

De facto, o traçado da nossa linha principal apresenta, sem ir para modificações cujos custos elevadíssimos tornariam não rentáveis às melhorias introduzidas, acentuadas limitações.

Na condição de segurança verifica-se que para velocidades de 150 km/h, e travessas de betão, os raios mínimos das curvas deverão ser $R > 450$ m com $P = 16$ T e $R > 470$ m para $R = 20$ T, condição que se viu então poderemos satisfazer, na generalidade.

Para o caso das travessas de madeira teríamos respectivamente $R > 485$ m e $R > 500$ m, condições mais restritivas.

No entanto, e considerando somente as incidências da via, há possibilidades de sermos mais ambiciosos, pensando na utilização de veículos concebidos para a compensação de escala, como então frizámos.

O carril é de 54 kg UIC. Não se viu, por razões óbvias, necessidade de aplicar no nosso caso 60 kg como na S. N. C. F., mas estamos acima dos 50 kg.

Praticamos a barra longa soldada de estação a esta-

ção, salvo em curvas de $R < 450$ m. Com travessas de madeira a limitação seria $R < 800$ m. Nos cortes necessários aos circuitos de via, empregamos também a junta isolante colada.

Aparelhos de via — Adoptamos a nova geometria, o que permite a prática de velocidades mais elevadas.

Travessas — São do mesmo tipo das preferenciadas pela S. N. C. F. de betão, bibloco «RS — SL» tipo flexível, permitindo certa redução nas massas não suspensas de via.

A pregação é do tipo duplamente elástica «S. N. C. F.», usando a palmilha de borracha com 4,5 mm de espessura, o que se justifica por não estarem em causa as elevadas velocidades, previstas para a linha Paris-Lyon.

Balastro — Pela mesma razão se previu a espessura mínima de 25 cm sob a travessa na prumada do carril, embora sempre que as cotas cabeça do carril/fio de contacto (catenária) o permitam, se procure atingir os 30 cm.

As subcamadas são tratadas de acordo com os condicionamentos locais oferecidos pelos diversos troços da plataforma.

Qualidade geométrica da via — A fim de atingir o nível recomendável para as velocidades que se pretendem praticar, com segurança e conforto, fixaram-se as mesmas tolerâncias da S. N. C. F.

Tratando-se de uma via integralmente renovada há no entanto a considerar que o processo da sua estabilização, e portanto a consecução dos nossos objectivos, face às solicitações dinâmicas a que é continuamente submetida, requerem um certo período de consolidação. A amplitude deste período é sempre afectada pelos condicionalismos inerentes às necessidades de exploração; obtenção dos intervalos recomendáveis ao lançamento na via, das máquinas destinadas à compactação e correcções complementares de nivelamento, alinhamento e manutenção da bitola.

— Este problema é geral. Ele é presentemente uma das grandes preocupações das Administrações que lançaram a exploração de vias rápidas (J. N. R., S. N. C. F. e D. B. por exemplo), conseguir intervalos, entre circulações, para proceder às intervenções necessárias à garantia da recomendável qualidade geométrica da via, para as velocidades a praticar.

NOTA — Tomaram-se por base os desenvolvidos estudos efectuados por:

— M. A. Prud'home, Eng. Chefe da Divisão de Estudos e Pesquisas «Via» da Direcção das I. F. da S. N. C. F. «LA VOIE»

— M. Guy Verrier, Eng. Principal da Direcção da I. F. da S. N. C. F. «L'ÉTUDE DE L'INFRASTRUCTURE»

— MM. L. Gent, et G. Janin, Engs. Principais da Divisão de Estudos e Pesquisas «Via». «LA QUALITÉ DE LA VOIE FERRÉE — comment la définir quantitativement?»

— Docteur M. G. Stassen — «MOUVEMENTS DES VEICULES FERROVIAIRES»

— S. N. C. F. PROBES THE 200 — 300 km/h SPEED BAND,

de que procurámos extrair os aspectos fundamentais.

Lâmpadas fluorescentes

cuidado no seu manuseamento

A revista *Seleccções* publicou há tempos um artigo de LAIRD S. GOLDSBOROUGH, sob o título «Cuidado com os tubos fluorescentes quebrados!». Lembra que eles contêm uma substância altamente venenosa, podendo, quando quebrados, afectar seriamente a pessoa que os manusear sem a devida cautela. É tal o perigo que oferecem que a Associação Internacional de Chefes de Corpos de Bombeiros publicou recentemente um folheto com o seguinte título: «As Lâmpadas Fluorescentes Contêm Uma Substância Extremamente Venenosa». Os agentes das Companhias de Seguros dos Estados Unidos e Canadá estão recebendo circulares das respectivas empresas recomendando-lhes que alertem toda a dona de casa para esse perigo. O Departamento de Limpeza Pública de Nova Iorque ordenou aos lixeiros que separassem as lâmpadas fluorescentes que encontrassem, para serem submetidas a um tratamento especial. São atiradas em terreno lamacento e esmagadas por pesados *bulldozers*. A Marinha dos Estados Unidos obriga os seus homens a usar luvas e óculos de protecção para retirar lâmpadas estragadas e destruí-las.

Não há nenhuma advertência impressa no envólucro das lâmpadas fluorescentes que compramos. Deveria haver. Faz três anos que a Westinghouse, a General Electric, a Sylvania e outros grandes fabricantes de lâmpadas fluorescentes começaram a recomendar uma série de precauções aos estabelecimentos industriais. Tais recomendações, porém, ainda não chegaram às donas de casa. Os perigos não estão circunscritos à indústria. Nos Estados Unidos, cerca de 20 por cento das casas particulares que usam electricidade têm uma ou mais lâmpadas fluorescentes.

Não poderia ter passado pela cabeça de nenhum técnico que as lâmpadas gastas pudessem vir a ser usadas como lanças, sabres para esgrima ou para bater na bola de baseball. Entretanto, é o uso que muitas crianças lhe têm dado, expondo-se a sérios perigos.

Caso estes se manifestem, não restará outro recurso senão a remoção cirúrgica de todo o tecido infectado.

Quando os suportes da lâmpada estão frouxos ou defeituosos, o tubo fluorescente pode cair no chão e partir-

-se espalhando fósforo em pó. Para esses casos, a Associação Internacional de Chefes de Corpos de Bombeiros dá os seguintes conselhos oportunos às donas de casa: «Não remova os cacos com as mãos. A primeira coisa a fazer é sair da sala e esperar que o pó assente no chão. Depois, recolha os cacos com uma pá de lixo e uma escova. De preferência, molhe o local antes de varrê-lo. Passe ainda no chão um pano molhado que deverá ser jogado fora logo depois».

Qual a causa do perigo? As lâmpadas, a fim de produzirem a radiação fluorescente, contêm compostos fosfóricos com certa quantidade de glúcinio. A cicatrização lenta dos ferimentos (naturalmente, nem todos os que se cortam com tubos fluorescentes apresentam os mesmos sintomas) é atribuída pelos cientistas à presença do glúcinio.

Em Washington foi constituído há poucos meses um Comité Médico Consultor sobre Glúcinio, presidido pelo dr. J.G. TAWNSEND, do Serviço de Saúde Pública dos Estados Unidos, e com a participação de médicos da Westinghouse, General Electric e Sylvania. Depois de discussões amistosas, as três grandes companhias aquiesceram em suspender o emprego do glúcinio na fabricação de suas lâmpadas fluorescentes. Os estoques existentes porém continuarão a ser vendidos ao público. Os peritos declaram não saber, ainda, qual o sucedâneo a ser empregado. Segundo um funcionário do Departamento de Saúde de Nova Iorque, tal sucedâneo tem sido descrito como um «halo-fósforo», termo que em química, nada define.

Uma vez que os novos tubos poderão conter elementos venenosos, o Comité Médico sobre Glúcinio aconselha que as precauções anteriores no manuseio de tubos fluorescentes sejam mantidas até nova ordem.

Nunca ponha lâmpadas fluorescentes num incinerador porque o fogo não destrói o veneno. Não permita que crianças as toquem, sequer. Nunca as misture com o lixo comum — diz-se a concluir, naquele artigo de *Seleccções*.



Uma visita ao Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

A convite da direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, do Barreiro, deslocou-se, no dia 19 de Janeiro último, àquela vila da margem esquerda do Tejo, o administrador da C. P., coronel Ferreira Valença, que era acompanhado do eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário, e de outros agentes superiores daquele Serviço.

À chegada ao Barreiro, os visitantes foram recebidos pelos dirigentes da referida colectividade, bem como pelo chefe da Região Sul e seus adjuntos.

Uma vez na sede daquela modelar instituição, e após ter percorrido todas as suas dependências, o coronel Ferreira Valença inteirou-se, pormenorizadamente, da situação actual da colectividade, prometendo-lhe, nas pessoas dos seus dirigentes, o apoio da Companhia no sentido de uma maior «di-

latação». Por fim, em breves palavras, aquele administrador felicitou vivamente a obra levada a cabo pelos actuais dirigentes do Instituto, os quais considerou dignos continuadores dos homens que o fundaram.

Em seguida, o presidente da direcção, Calisto de Carvalho, depois de agradecer a presença do coronel Ferreira Valença, sugeriu que, num futuro próximo, fosse criado, dentro do mesmo Instituto, um Lar para ferroviários reformados. Esta sugestão foi acolhida com manifesta simpatia por aquele administrador, o qual alvitrou que fosse nomeada uma pequena comissão para estudar devidamente o assunto, devendo o mesmo ser, depois, presente à Companhia que, por sua vez, estudaria a sua viabilidade, através de um eventual empréstimo feito pela Caixa Geral de Depósitos ou pelo Ministério das Corporações.

Por fim, o coronel Ferreira Valença, bem como os funcionários superiores que o acompanhavam, visitaram as principais instalações da Companhia, no Barreiro, retirando para Lisboa, no princípio da tarde.

★

Fundado em 1924, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste (antes, Caixa de Viúvas e Órfãos), é uma das mais modelares instituições congêneres, existentes no País. Uma obra social e humanitariamente notável, um lar acolhedor e confortável, conforme tivemos ocasião de verificar.

Por esta prestimosa instituição — fundada e dirigida exclusivamente por ferroviários — têm passado, através dos anos, centenas e centenas de órfãos — crianças a quem a fortuna não bafejou e que o destino conduziu para a desoladora situação da orfandade, no cumprimento dos deveres profissionais dos seus progenitores, todos ferroviários — muitos dos quais ocupando hoje posições de relevo, quer nas mais variadas empresas e cargos públicos quer nas próprias fileiras do Exército.

Presentemente, esta modelar colectividade conta 22 internados, de ambos os sexos, órfãos, na sua quase totalidade, de serventes e guardas de P. N. A importância das quotizações actualmente recebidas é de cerca de 14 000\$00 mensais — verba assaz escassa para fazer face às inúmeras despesas de manutenção do orfanato. Assim, dada a modicidade de cada quota mensal — 5\$00 — bom seria que a classe ferroviária se recordasse mais da existência desta modelar instituição, aumentando-lhe o seu número de associados e, querendo, elevando o seu contributo.

De resto, a obra que nos foi patenteada, bem o merece. É que, mormente nos tempos que atravessamos, urge arrancar o maior número possível de órfãos às garras da miséria e, por ventura, da imo-



O administrador, cor. Valença, conversando com o presidente da Direcção do Instituto, Calisto Carvalho

ralidade e da perversão futuras, facultando-lhes o pão não só do estômago como do espírito, e assim preparar esses infortunados, para a luta aspérrima da vida.

Os internados, cujas idades variam entre os cinco e os dezoito anos, além de outros benefícios recebidos pelo Instituto, têm a possibilidade de frequentar os estabelecimentos escolares oficiais, até à obtenção dos respectivos diplomas de curso, sendo-lhes pagas todas as despesas. Desta forma, grande número de rapazes e raparigas, órfãos de ferroviários, que não poderiam educar-se e instruir-se, por carência de recursos, poderão vir a ser excelentes chefes de família e boas donas de casa, bem colocados na vida, mercê não só propriamente desse auxílio material como dos sãos princípios apreendidos e notoriamente desenvolvidos no Instituto.

Por consequência, serão sempre poucos os louvores tecidos a esta prestimosa e humanitária instituição, sobretudo pelo seu esforço de solidariedade e espírito eminentemente altruista. Símbolos, aliás, de uma classe — a ferroviária — que nem sempre é julgada pelo público com o espírito de isenção e de justiça, a que tem jus.

E como sabe bem, nesta época de egoísmos, em que vivemos, visitarmos uma instituição deste género, e vemos um grupo de homens de ideias tão elevadas e sentimentos tão nobres, *continuar*, com um entusiasmo sem limites e uma fé inquebrantável, a obra iniciada há quarenta e tantos anos por outro grupo de homens com os mesmos propósitos e os mesmos ideais!

O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste — a quem o Governo da Nação, em 6 de Janeiro de 1940, galardoou com o grau de Oficial da Ordem de Instrução Pública — luta com inúmeras dificul-



Durante uma aula da secção feminina

dades, é certo, mas crentes estamos, que a avaliar pelo entusiasmo de que vemos estarem animados os seus esforçados dirigentes, dentro em breve, o nodo e o sacrifício desses homens, farão com que aquela humanitária instituição se torne, no seu género, numa obra das mais notáveis existentes no País. Uma obra que será o símbolo da grandeza do esforço colectivo de uma classe onde a solidariedade humana é *ainda* uma das mais consoladoras realidades dos nossos dias.

EDUARDO O. P. BRITO



Os rapazes do Instituto em plena aula de leitura

Actualidades ferroviárias



Como já temos noticiado, o Serviço de Relações Públicas da Companhia, dentro das funções que lhe competem, dispõe de uma série de montras confeccionadas com motivos do tema ferroviário, destinadas, sobretudo, a apresentação em vitrinas de agências de viagens.

A nossa gravura dá-nos um aspecto da montra que tem estado exposta na populosa vila de Almada, com manifesto êxito, nas instalações da agência de viagens «Cetóbriga».

à margem da modernização
do transporte ferroviário

As assistentes de viagem da C.P. responde[m] ao nosso inquérito

ELA / e o casamento e o trabalho extra

O Serviço de Relações Públicas da C. P., ao admitir quatro assistentes de viagem, que vêm desenvolvendo a sua actividade nas informações de Santa Apolónia e do Rossio e, com maior expressão ainda, a bordo do comboio «TER».

deu um passo decisivo na modernização do transporte ferroviário, integrando-o, cada vez mais, no espírito que internacionalmente o lança em competição com outros cómodos e velozes meios de transporte.



Os serviços prestados pelas assistentes de viagem no comboio «TER», que circula diàriamente entre Lisboa-Madrid-Lisboa, são particularmente úteis aos que nele viajam, prevendo-se, desde já, que a mesma assistência orientadora seja igualmente introduzida no «SUD-EXPRESS», que liga a capital portuguesa a Paris.

Nesta primeira fase, foram admitidas, como dissemos, quatro assistentes de viagem, as quais emprestam à C. P. uma tonalidade progressiva, a demonstrar um esforço de actualização.

São elas: Teresa Braamcamp Sobral, Cristina Gonçalves, Maria João e Zara Santos.

Convirá, entretanto, acentuar que a presença, sorridente e gentil, destas quatro jovens nos com-

boios da C. P. despertou imediata curiosidade do público e da Imprensa.

Não poderia, por isso, o *Boletim da C. P.* ficar indiferente a essa natural curiosidade e, deste modo, elaboramos um INQUÉRITO, donde constam DOZE PERGUNTAS, propositadamente divididas em três grupos — ELA E O TRABALHO, ELA E O CASAMENTO e, finalmente, ELA / EXTRA.

Houve, desta forma, a preocupação de divulgar alguns aspectos ainda desconhecidos do público, com o que aliás se pretende revelar cada uma das novas assistentes de viagem da C. P., das quais traçámos ainda, à guisa de apresentação individual, o perfil que cada uma delas nos permitiu fazer EXTRA-INQUÉRITO.

INQUÉRITO — Questionário

ELA E O TRABALHO

- 1 — DESDE QUANDO E PORQUÊ PENSOU SER ASSISTENTE DE VIAGEM?
- 2 — SE NÃO FOSSE ASSISTENTE DE VIAGEM O QUE GOSTARIA DE SER?
- 3 — O QUÊ TEM A DIZER SOBRE OS CURSOS DE TURISMO E DE GUIA-INTÉRPRETE MINISTRADOS EM PORTUGAL?

ELA E O CASAMENTO

- 4 — COMO ENTENDE O CASAMENTO?
- 5 — QUAIS AS QUALIDADES QUE, EM SUA OPINIÃO, DISTINGUEM O HOMEM?
- 6 — O QUE PENSA DOS FILHOS NA VIDA CONJUGAL?
- 7 — O QUE SE LHE QFERECE DIZER ACERCA DA DISCUTIDA EMANCIPAÇÃO DA MULHER PORTUGUESA E QUE ASPECTOS DESSE MOVIMENTO SE LHE AFIGURAM MAIS EVIDENTES?

ELA / EXTRA

- 8 — MODA: «MAXI», «MIDI» OU «MINI»?
- 9 — O GÉNERO DE MÚSICA QUE MAIS LHE AGRADA?
- 10 — QUE DIVERSÕES COSTUMA INCLUIR NA SUA VIDA NOCTURNA?
- 11 — PREFERE O VERÃO OU O INVERNO?
- 12 — GASTRONOMIA: QUE PRATO MAIS APRECIA?



Inquérito conduzido por Fernando Amaral



Nome — MARIA TERESA BRAAMCAMP SOBRAL

Idade — 21 ANOS

Naturalidade — CASCAIS

Habilitações literárias — 5.º ANO ; CURSOS DE TURISMO E DE GUIA-INTÉRPRETE DO INSTITUTO DE NOVAS PROFISSÕES ; E SECRETARIADO (freq. em França)

Grandioso, possante, ditó rei de reinos selváticos. capaz de grandes cometimentos, o Leão, também é signo. O signo de Teresa Sobral.

Para ela, a ida do Homem à Lua constituiu o maior acontecimento da história contemporânea. Acontecimento tão grandioso e possante como a figuração do seu signo.

Mas, cá por baixo, pela Terra, Teresa Sobral também nos dá uma perspectiva grandiosa dos seus desejos, o que claramente revelou quando consultada sobre o país que mais gostaria de visitar :

— Todos ! Adorava morrer depois de ver tudo o que há no Mundo... Poderia, no entanto, começar por visitar o Brasil — pormenorizou — logo seguido do Japão.

Como isso não acontece — prosseguiu Teresa Sobral — tenho-me limitado a passar as minhas férias em Cascais e no Algarve, onde curiosamente me sucede, todos os anos, uma coisa « estranha » : vou a Tavira e vejo sempre a « Volta » passar...

Ela referia-se à Volta a Portugal em Bicicleta, sem « banda » nem Holanda, o compositor.

A propósito, ela, disse-nos :

— Eu não posso viver sem música...

Mas, como depois dela passar (estou falando da « banda ») tudo volta ao seu lugar, Teresa Sobral vai muitas vezes, durante o ano, a outro lugar. A qual ? — A um lugar estofado e numerado ; a um lugar de cinema.

Gostando assim de cinema, era natural que o seu actor preferido já estivesse eleito. Mas não...

Ela conta :

— Tenho tantos actores... preferidos. Uns pela beleza ; outros pela voz ; outros ainda pela presença ; mas para mim, o principal é que sejam bons... actores.

No fundo, ela adora o cinema ; adora viver intensamente ; adora o Verão quente, mas também a noite está viva nos seus hábitos.

— À noite faço tanta coisa. O que nos dá a entender que gosta de vida nocturna esta jovem de Hoje, em cima do tempo e... da moda. Usa « MINI ».

ELA E O TRABALHO

1 — Eu nunca pensei ser assistente de viagem. Não sabia bem o que queria...

Mas, recapitulando : Acabei o meu Curso de Turismo, no I. N. P., em Agosto de 1968, e, então, ocorreu-me que poderia vir a trabalhar na Direcção-Geral de Turismo, onde me inscrevi um mês depois.

Esperei, esperiei... até que o dr. Carlos Amado me falou na possibilidade de eu ingressar na C. P. como assistente de viagem. É claro que o lugar imediatamente me interessou — e hoje sinto-me muito satisfeita.

2 — Adorei o Curso de Turismo. Facilmente poderia exercer uma actividade diferente dos objectivos do Curso.

3 — Eu só posso falar dos que se ministram no I. N. P., que achei francamente bons. Talvez porque eu estivesse francamente interessada...

ELA E O CASAMENTO

4 — Ai !... Como é que eu entendo ? ! Tem tantos aspectos.

Contudo, eu acho que para ele, para o casamento, é necessária uma espécie de vocação, aliada a uma preparação sólida e consciente que conduzirá ao momento mais importante na vida de uma pessoa.

5 — Para mim, é fundamental que o homem seja inteligente. Mas num sentido geral, percebe ? !

6 — Fazem parte integrante dessa união. São mesmo indispensáveis, creio. As crianças trazem tanta coisa boa... Eu adoro-as !

7 — Começando pelo fim, direi que é evidente essa emancipação no aspecto profissional. Julgo que a mulher, em quase tudo, deve igualar-se ao homem e, em extremo, deveria até prestar serviço militar, para o que nalguns casos, não falta uma certa oportunidade. Em suma : a mulher pode ser igualmente inteligente e exercer as mesmas funções do homem.

ELA / EXTRA

8 — « Mini » ! Mas sigo a moda... sempre !

9 — Não tenho um género definido. A música é uma coisa superior, que tanto me excita, como me acalma.

10 — Faço tanta coisa... No fundo estou convencida de fazer tudo o que posso, à noite. É que realmente gosto imenso de vida nocturna.

11 — O Verão ! Não gosto da chuva. Adoro a praia. Além disso, o Verão, para mim, chega muito cedo...

12 — Aprecio duas coisas completamente diferentes : bife com batatas fritas e peixe muito branquinho, cozido.



Nome — MARIA CRISTINA NUNES GONÇALVES

Idade — 20 ANOS

Naturalidade — LISBOA

Habilitações literárias — 7.º ANO ; 4.º ANO DO INSTITUTO ALEMÃO ; CURSO DE TURISMO DO INSTITUTO DE NOVAS PROFISSÕES

Abaixo o amor livre ! — Poderia tratar-se de um grito em tom anárquico.

Mas, depois de algumas divagações indefinidas, Cristina Gonçalves disciplina as ideias. Aliás, ela, quando olha o Mundo usa uma lente disciplinada...

E, neste nosso Mundo, algo impressionou a sensibilidade de Cristina. Foi a guerra em Israel. Mas não apenas a guerra, que acaba sempre por impressionar desagradavelmente a opinião pública. Os motivos que animaram a guerra em Israel e o exemplo do seu povo é que impressionaram Cristina mas... agradavelmente.

Depois da guerra, é sempre bom falar de amor...

Neste aspecto, Cristina Gonçalves confessou-nos o seu absoluto desacordo em relação ao chamado amor livre. Em seu entender é a deturpação maior de uma manifestação superior — o Amor.

Por outro lado, falou-nos largamente do casamento, traçando-nos diversos figurinos masculinos, especialmente os que menos se impõem à sua consideração.

Assim, detesta os auto-suficientes e os volúveis e não acredita na existência de super-homens.

É evidente que Cristina Gonçalves nos falou de muitas outras coisas e, inevitavelmente, de Turismo.

— Normalmente passo as minhas férias no Algarve. De resto — prosseguiu Cristina — reconheço que o Algarve tem sido objecto de preocupação turística, que pelas suas estruturas de luxo, me levam a acreditar num Turismo de qualidade. Pessoalmente, gosto imenso da Praia da Rocha.

Alargando o seu prazer de viajar, a nossa interlocutora disse-nos ainda que gostaria de visitar a Itália, pelos seus atractivos artísticos e a Inglaterra, limitando-se, neste caso, a Londres, por uma questão de... curiosidade.

Pois é: faltava-nos, para completar, a curiosidade... feminina.

Também curiosamente soubemos que Cristina pertence inteiramente ao Sagitário (signo), mas Peter O'Toole é, entretanto, o «seu mais» — em 70 mm...

ELA E O TRABALHO

1 — Estava ainda no 3.º ano do Curso de Turismo, quando o director do Instituto me escolheu para concorrer ao lugar de assistente de viagem da C. P.. Na verdade, não pensava empregar-me tão cedo. Tencionava acabar o Curso e depois...

Dadas as circunstâncias, concorri, fiquei aprovada e hoje é bom verificar que esta é uma profissão anti-monótona. Todos os dias aparecem coisas novas. Além disso, como assistente de viagem da C. P., tenho possibilidades de aplicar os conhecimentos adquiridos ao longo do Curso.

2 — Gostava de trabalhar na recepção de um hotel de luxo. Isto, enquanto solteira...

3 — Actualmente estão bem organizados. Já se vê que me refiro apenas aos que conheço, isto é: aos que se leccionam no I. N. P.

ELA E O CASAMENTO

4 — Considero o casamento o acto mais responsável na vida do Homem. Mas só o entendo no seu verdadeiro sentido quando duas pessoas se entreguem numa dádiva total, capaz de fazer ressaltar uma união de espírito e de corpo ao mesmo nível.

5 — A formação moral e o desenvolvimento intelectual. No último caso tenho a opinião de que o homem nunca deve manter-se em posição de inferioridade intelectual perante a mulher.

6 — Um casamento sem filhos é um casamento falhado ! Os filhos, são a expressão mais bela do amor. Além disso, os filhos, ajudam muitas vezes a atenuar determinadas contrariedades conjugais.

7 — A emancipação da mulher portuguesa é uma consequência da necessidade de sobrevivência. De facto, a mulher, trabalhando tanto ou quase como o homem, assume actualmente responsabilidades muito semelhantes às daquele.

De certo modo, pode dizer-se que,

no aspecto material, a mulher tornou-se independente.

No entanto, essa independência não pode arrastar consigo uma igualdade de direitos entre o homem e a mulher, donde ressaltem más interpretações do que seja a emancipação desta. Para mim existe uma igualdade de direitos no aspecto profissional. Só que há outros aspectos...

ELA / EXTRA

8 — Depende... De dia, «midi»; à noite, «maxi».

9 — Música Pop, música moderna...

10 — As que, em cada caso, mais me seduzem. Exemplos? — Cinema, teatro, e, embora menos vezes, também gosto de frequentar «boîtes».

11 — Depende do estado de espírito. Mas, às vezes, numa tarde de Agosto idealizo um dia de Inverno...

12 — O trivial bife com batatas fritas...



Nome — MARIA JOÃO SALDANHA MARRECA

Idade — 22 ANOS

Naturalidade — LUANDA-ANGOLA

Habilitações literárias — 7.º ANO ; CURSO DE TURISMO DO
INSTITUTO DE NOVAS PROFISSÕES

Maria João levantara-se cedo nesse dia. O Sol insinuava-se num beijo breve, num beijo de prata, que o pescado reflectia. As traineiras tinham recolhido antes ao porto de abrigo.

E, Maria João olhou e viu que era bom. De súbito, dirigiu-se a uma embarcação que logo depois se fez ao mar.

Maria João pertence ao signo dos Peixes. Olhou o mar que vinha de longe e viu que era bom.

Decorridos decénios, séculos, milénios ou talvez alguns minutos, a embarcação acostou e todos os passageiros a abandonaram. Maria João também. E foi ela que voltou a olhar e viu que tudo era bom.

O rendilhado dos rochedos, o mar, as grutas — percorridas mais tarde num barco de recreio — fizeram o encanto de Maria João que, nessa manhã, viu em todo o redor uma mensagem serena, tranquilizante: o lado bom das coisas e dos vivos.

Ao fim da tarde, no regresso, Maria João ainda olhou

por uma pequena vigia do barco e viu, uma vez mais, que tudo era bom.

...Para trás, as Berlengas, iam ficando, a cada instante, mais distanciadas.

* * *

Afinal, apeteceu-nos reproduzir deste modo um por menor, uma pequena história ocorrida nas férias de Maria João.

Não o fizemos por mero acaso. Na verdade, a nossa interlocutora pareceu-nos muito menos simpatizante com alguns aspectos das coisas e dos vivos, do que naquela manhã, nas Berlengas, em que tudo era... BOM!

Mas, para Maria João, possuída de uma personalidade singular, existem muitas coisas más, que a horrorizam, que lhe modelam a contestação e que, por vezes, lhe trazem à memória o homem-fantoches no ventre do trigal humano.

Apesar de tudo, Maria João também respondeu ao nosso inquérito...

ELA E O TRABALHO

1 — Pensei nesta profissão como uma aplicação prática do Curso de Turismo.

2 — Penso formar-me em Direito. Mas poderei até, um dia, ser conservadora de um museu... de Arte Sacra!

3 — O Curso de Turismo, que tirei, é mais completo que o de Guia-Intérprete, segundo me parece. Julgo, no entanto, que o método seguido no ensino de línguas não é mais conveniente, dada a sua elasticidade.

ELA E O CASAMENTO

4 — O entendimento espiritual e físico entre duas pessoas pode conduzir ao casamento.

5 — Sinceridade, sensatez, honestidade, carinho.

6 — Julgo que os filhos nunca deveriam servir de tampa a um casamento frustrado.

7 — Normalmente confunde-se emancipação da mulher com a necessidade desta ter de trabalhar fora de casa. Julgo que é esta necessidade que força a maior parte das mulheres a procurar emprego. No caso concreto da mulher portuguesa e dada a sua índole, parece-me que a sua emancipação se concretizaria se ela se pudesse dedicar inteiramente ao lar.

ELA / EXTRA

8 — Cada uma tem os seus momentos...

9 — Se vou a uma «boite» para dançar, é música de dança. Se vou a um concerto de música clássica, pois é música clássica.

10 — Normalmente, não tenho diversões nocturnas. Durmo e também leio.

11 — Nem um nem outro. O Outono!

12 — Creme de queijo.



Nome — ZARA MARIA GRADE SANTOS

Idade — 20 ANOS

Naturalidade — LISBOA

Habilitações literárias — 7.º ANO; FREQUENTA ACTUALMENTE O CURSO DE GUIA-INTÉRPRETE DO I. N. P.

Signo : Sagitário.

A ternura que desenha crianças, a delicadeza da Paz, a nostalgia onírica de uma tarde de Outono e o mistério do Oriente fantástico confundem-se nos olhos de Zara.

Zara começa nos olhos...

Olhos que, segundo ela própria, gostariam de percorrer o Oriente, peregrinando no indefinido das coisas e no perfil tão estranho das pessoas.

Zara não sonha apenas com o Oriente...

Apesar da coerência que parece exigir-se para com o seu pensamento, ela «constrói» situações e «cria» figuras absolutamente imaginárias, quando a música opera essa mutação.

Reconheço a música como uma autêntica necessidade do espírito — disse-nos Zara, que acrescentou: Gosto imenso de música, especialmente clássica. «O Sonho de Amor», de Litz, absorve-me de tal maneira que vagueio muito quando o oiço. Será mesmo um sonho?...

Uma vez despertada do seu sonho, Zara, em pleno Verão, costuma ir para o Algarve.

Também ela adora o Algarve e não se importa que as suas férias sejam sempre lá.

Em férias, como se sabe, sucedem coisas agradáveis. As pessoas são protagonistas de pequenas «histórias» que, mais tarde, são mesmo histórias... Zara não poderia escapar, mas preferiu não nos contar «histórias» das suas férias.

Falou-nos, porém, de outra história, que surge mesmo por encadernar ou em edição simples com as dimensões do bolso do colete. Essa é a história contemporânea que necessariamente terá aspectos mais impressionantes para a sensibilidade de cada um.

Neste ponto, Zara, não poderia escapar novamente e, a-propósito, declarou-nos:

— A morte de Chessman impressionou-me profundamente. Achei os homens horrorosos nessa altura. Outras coisas me têm impressionado e, às vezes, interrogo-me: para quê a bomba atómica?

ELA E O TRABALHO

1 — Foi por mero acaso que entrei para a C. P. como assistente de viagem.

A Cristina, que já tinha sido admitida, falou-me na possibilidade de novas admissões e eu interessei-me. Mas, com franqueza, não tinha pensado nisso antes, embora me sinta compensada neste momento.

2 — Gosto muito de crianças e, há anos, pensei que podia vir a ser assistente social.

3 — Afigura-se-me que são óptimos, visto que o Turismo em Portugal se encontra ainda em vias de desenvolvimento. O Curso que eu conheço, do I. N. P., procura dar-nos um conhecimento vasto, positivo e com muito interesse na vida prática. Além do mais não é Curso parado. É antes um Curso em permanente evolução, aliás como o próprio Turismo.

ELA E O CASAMENTO

4 — Entendo o casamento como algo de bellissimo. Com amor.

No entanto, o casamento é, nestes tempos, uma coisa cada vez mais difícil, porque as pessoas cada vez o levam menos a sério ou, pelo menos, não tão a sério como ele deve ser levado.

5 — Gostaria de ver no homem uma instituição de segurança, de confiança; uma instituição capaz de me transmitir a serenidade e a paz interiores exigidas pelas situações resultantes dos contactos humanos.

6 — Posso considerá-los como um elo de união importante. Como já disse gosto imenso de crianças. A criança é alegre e é sempre novidade.

7 — Não vejo nenhum movimento actual de emancipação da mulher. A mulher sempre foi emancipada! Os preconceitos de algumas delas é que as obrigam a sentir essa ausência de emancipação.

Em resumo: Parece-me que a mulher que hoje se «emancipa» já o era há vinte anos.

ELA / EXTRA

8 — «Midi». Não gosto de extremos.

9 — Clássica e, por vezes, «jazz».

10 — A leitura, como substituição proveitosa.

11 — De acordo com a minha maneira de ser prefiro o Inverno. Mas gosto também do Verão porque adoro a praia.

12 — Aprecio a cozinha portuguesa e não tenho uma preferência própria.



Sorteio final do concurso infantil TU E O COMBOIO

Sob a presidência do dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas, que se encontrava ladeado pela sr.^a D. Maria Pires Moreira Gaspar Tomás, em representação do Governo Civil de Lisboa, e pelo dr. Cândido dos Reis, chefe do Serviço de Promoção do Tráfego; e com a assistência, ainda, dos drs. Gonçalves de Pina e José Palma de Carvalho do mesmo Serviço, e dr. Alexandre Freire, das «Galerias Sol Nascente», efectuou-se, no dia 15 de Janeiro, no Departamento Comercial, o sorteio final do concurso infantil «Tu e o Comboio», integrado na exposição de comboios em miniatura, que a Companhia, em colaboração com a firma de brinquedos japoneses «Galerias Sol Nascente», promoveu recentemente, no átrio da estação do Rossio, e o qual registou cerca de nove mil inscrições.

A assistente de viagem, da C. P. — Maria João — procedeu à extracção dos prémios, sendo contemplados os seguintes concorrentes:

- 1.º — Ana Cristina Santos de Lacerda — AMADORA
- 2.º — António Edmundo Castanheira — LISBOA
- 3.º — Luís Manuel Crisóstomo Roque — QUELUZ
- 4.º — Cristina Maria Ferreira Gomes — LISBOA
- 5.º — Armando Jorge Tomás da Costa — QUELUZ
- 6.º — Eduardo de Almeida Parreira — DAMAIA
- 7.º — Cacilda Maria G. F. F. Pimenta — AMADORA
- 8.º — Margarida Maria Furrer Bracons Duque — ENTRONCAMENTO
- 9.º — Ana Luísa Gomes Serrano — BARREIRO
- 10.º — Luís Jorge da Costa Santos — LISBOA

- 11.º — Jean Pierre Soares Fonseca — LISBOA
12.º — Rui José Pereira Moreira Dias — LISBOA
13.º — Sandra Sofia de Oliveira da Silva — QUELUZ
14.º — Maria Helena Marques Freitas — LISBOA
15.º — Joaquina Isabel Ferreira dos Santos — QUELUZ
16.º — Eduardo António Marques Cabral da Câmara Pereira — LISBOA
17.º — Maria Adelaide Costa — BARREIRO
18.º — Carlos Alberto Miranda da Silva — ALGUEIRÃO
19.º — Carlos Fernando Ribeiro Correia Lopes — SINTRA
20.º — Mónica B. G. Cunha — OEIRAS
21.º — Maria Margarida Covas Azedo — AMADORA
22.º — Manuel Augusto Neves da Silva — AMADORA

- 23.º — Ana Cristina André Almeida — AVEIRO
24.º — Jaime José Tempero e Silva — QUELUZ

Os prémios atribuídos foram os seguintes:

1.º prémio, locomotiva teleguiada; 2.º, automóvel teleguiado; 3.º, tanque de guerra; 4.º, locomotiva de pilhas; 5.º, locomotiva trepa-montanha; 6.º, idem; 7.º, locomotiva cómica; 8.º, máquina de costura; 9.º, idem; 10.º, comboio com composição; 11.º, idem; 12.º, carro de bombeiros com «sirene»; 13.º, locomotiva «Overland»; 14.º, idem; 15.º, boneca; 16.º, idem; 17.º, «Space Jet X3»; 18.º, animal «block» (jogo); 19.º, cama de boneca; 20.º, idem; 21.º, helicóptero militar; 22.º, «Rhythm Block» (jogo); 23.º, conjunto de 3 automóveis, e 24.º, comboio de corda.

Colheita de sangue entre ferroviários

Por iniciativa da Divisão de Abastecimentos, deslocou-se, recentemente, ao Posto Sanitário da estação de Santa Apolónia, uma brigada do Instituto Nacional de Sangue, que procedeu à colheita de sangue de vinte ferroviários, pertencentes àquela Divisão, entre os quais o seu chefe, coronel José Leite de Resende, cujo exemplo é digno da maior relevância.

Os restantes voluntários dessa humanitária dádiva, foram os seguintes: dr. Arlindo Ramos Mendes Salavessa, major Sérgio Joaquim Rodrigues Gonçalves, José Gomes Martins, António Lopes Valentim da Silva, Casimiro Viriato Teixeira, José Luís Afonso Lages, José Gaspar da Conceição, Manuel Fernando Dias Almeida, Carlos Lopes, Florbela Maria Camelo Quintal, Eulália Raposeira

Ferrão, Maria Fernanda Pereira da Silva Ferreira, Maria Henriqueta Rodrigues Rosário, Elisabete Mendes da Silva, Felizardo da Costa Lopes, Manuel Fernando Oliveira Lemos, José dos Santos, Manuel dos Santos e João de Oliveira Bolête.

Houve ainda uma adesão de mais 42 voluntários, dessa mesma Divisão, mas por motivos de ordem vária, só foi possível proceder-se à colheita de sangue nos agentes atrás indicados.

Entretanto, esperamos que muitos mais ferroviários — quaisquer que sejam as suas categorias — de outros Departamentos e Serviços, sigam o generoso exemplo dado pelos seus colegas da Divisão de Abastecimentos, contribuindo assim, com o seu sangue, para o salvamento de vidas humanas.

Nomeações e promoções

A contar de Dezembro do ano findo

A ECONOMISTA DE 3.^a CLASSE — a Economista praticante, dr.^a Margarida Maria da Cunha Ferreira.

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro praticante, José Manuel Pereira Torres.

A FACTORES DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de factor, Jose Carlos Gonçalves, Francisco Rosa Casado, João Santiago Paulo, Marino Fernandes Marques, Alvaro

Carraca Correia, Abérico José Mesquita, Joaquim Branco Bento, António Rosa Serafim, José João Calado Domininhos, António Joaquim Dias Ruaça, Sebastião Rosa da Palma e Fernando Martins Custódio.

A SERVENTES DE 3.^a CLASSE — os Eventuais, Amândio dos Santos Abrantes, Francisco Martins Dinis, Celestino dos Anjos Paulo, Amândio Vítor Borges Pereira e Manuel António Sobral.

A contar de Janeiro findo

A MATEMÁTICO PRINCIPAL — o Matemático de 1.^a classe, dr. José Henriques Pereira dos Santos.

A ECONOMISTAS PRINCIPAIS — os Economistas de 1.^a classe, drs. Hipólito Lopes Fernandes e Cândido Avelino Ribas Pacheco.

A ECONOMISTA DE 1.^a CLASSE — o Economista de 2.^a classe, dr. José Júlio Ferreira Amado.

A ENGENHEIROS DE 1.^a CLASSE — os Engenheiros de 2.^a classe, Raul António de Sá Vilaça e Moura, Vítor Manuel Cabral de Carvalho e Fernando Luís Campilho Gomes.

A ENGENHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Engenheiros de 3.^a classe, Francisco Assis Fialho Bolinhas Nogueira, Roberto Carmo Nunes e Eduardo Maria Rato Martins Zúquete.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 1.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 2.^a classe, Fernando Alegria Mota, João da Costa Pires e Amílcar Manuel Aurélio Coelho.

A CONTABILISTAS DE 2.^a CLASSE — as Contabilistas de 3.^a classe, Ana Maria Valente da Fonseca e Maria Lúcia Alves Ferreira Miranda.

A CONTABILISTA DE 3.^a CLASSE — a Contabilista praticante, Maria José Quintino Goulade Genelioux.

A PROMOTOR DE FORMAÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Promotor de formação de 2.^a classe, Cipriano António de Sousa.

A PROMOTOR DE FORMAÇÃO DE 3.^a CLASSE — o Monitor de formação de 2.^a classe, Luís Marques da Silva.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 1.^a CLASSE — o Agente de métodos de 2.^a classe, Luís António Coelho.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.^a CLASSE — o Analista de trabalho de 1.^a classe, Francisco Mariano das Neves.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 1.^a CLASSE — o Analista de trabalho de 2.^a classe, Artur de Oliveira.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 2.^a CLASSE — o Analista de trabalho de 3.^a classe, Ildefonso Duarte.

A ADIDO TÉCNICO PRINCIPAL — o Contramestre principal, Jorge Domingos Macau.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.^a CLASSE — os Adidos técnicos de 2.^a classe, António Gomes e José Pedro da Luz.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.^a CLASSE — o Contramestre de 1.^a classe, Júlio Marcelino Martins; e os Adidos técnicos de 3.^a classe, António de Matos e António Aires Pinheiro da Costa.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 3.^a CLASSE — o Chefe de secção, António Joaquim Gouveia.

A INSPECTOR COMERCIAL PRINCIPAL — o Inspector comercial de 1.^a classe, Alberto Maria Canhão.

A INSPECTORES COMERCIAIS DE 1.^a CLASSE — os Inspectores comerciais de 2.^a classe, Luís Gregório Velez, José Augusto Teles Bessa e Aurélio da Silva Coelho.

A INSPECTORES COMERCIAIS DE 2.^a CLASSE — os Verificadores de receitas, Joaquim Urbano, António Marques Machado, Arnaldo Gomes Rodrigues, José Pinto Miranda, António Martins Narciso, Joaquim Ribeiro M. Pires, Ângelo Reis Sousa, Francisco Bispo e Eduardo da Silva Henriques; e os Chefes de estação de 3.^a classe,

Venceslau Rondão Figueira, Luís Ventura e Edmundo Dinis Ribeiro.

A CHEFES DE ESCRITÓRIO — os Subchefes de escritório, António Bernardo de Figueiredo, José Vicente Ferreira, Vítor Dias de Carvalho e Arnaldo Pinto de Carvalho.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriurários de 1.^a classe, Salvador da Encarnação Duarte, Américo Martins e João Rodrigues Guiomar.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Escriurários de 2.^a classe, Maria Emília M. C. Neves Bernardo, Maria Vitória da Palma M. F. Almeida, António Pereira e Maria José da Silva M. de Brito.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriurários de 3.^a classe, Vitália de Almeida Delgado, Idalina Gil da Silva Ferreira, Maria Manuela da S. M. M. e Costa, Júlio Pinto e António José da Rocha.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — a Bilheteira principal, Maria Fernanda da Conceição Pinto de Oliveira.

A VERIFICADORES DE RECEITAS — os Factores de 1.^a classe, José Duarte Miguel, Lino Ferreira Vaz, Ângelo Alexandre Ferreira, Humberto Barreto Anastácio e António dos Santos Morgado.

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — o Chefe de estação de 3.^a classe, João Raimundo.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Factores de 1.^a classe, Olímpio Alves Mamede, Luís Antunes, Heitor Inglard Freire Seabra, Manuel Sotana Catarina e Francisco Lourenço Alfaiate.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, Fernando Salema Nunes, Alfredo António Galão, José de Jesus Carvalho, Vasco Fernandes dos Santos, Elísio Lopes Vieira, Diamantino Fernandes Godinho, António da Silva, Aníbal Alves Mamede, José de Sousa das Neves Lobo e Adriano Moita Correia.

A FACTORES DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de factor, José António Neves Assunção e Fernando Freire Martins.

A AGULHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Agulheiros de 3.^a classe, João Ferreira, Manuel Silvério Ferraz, Emídio Gomes, Adelino Mendes, Armando Dias da Cruz, António da Silva e José Francisco Correia Farroinha.

A AGULHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Francisco Ramos dos Reis.

A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 1.^a CLASSE — o Encarregado geral de obras de 2.^a classe, Manuel Francisco Nina dos Santos.

A CHEFES DE CANTÃO DE OBRAS METÁLICAS DE 1.^a CLASSE — os Chefes de cantão de obras metálicas de 2.^a classe, João Rodrigues Silvano e Manuel Marques Onofre.

A CHEFES DE LANÇO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de lanço de 2.^a classe, António Pinto da Silva e Manuel José Alves.

A CHEFES DE LANÇO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de distrito, José Guerreiro Rodrigues e José Ruivo.

A CHEFES DE DISTRITO — os Subchefes de distrito, José Manuel Craveiro, João Simplício Piteira e Manuel Areiras.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.^a classe, António Pinto Leitão, Jacinto Manuel Luzia, Francisco Pedro Vivas, José Joaquim Viola, Cesaltino Domingues, Ezequiel Borges Mousinho e Emídio Gomes Bispo.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Joaquim Bispo Ascensão, Carlos Ascensão Rabaço, Abílio Gonçalves Duarte, António Ferreira da Cruz, João Pereira de Oliveira, Mário Augusto Rodrigues, Agostinho Soares de Oliveira, Manuel da Silva, Elvino Amador Rosado Amoroso, António da Silva Coelho e José Diogo dos Santos.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, José Rosado de Almeida, Manuel Ferreira Marques, António Alberto Sobral, Crispim da Mota Pereira, Antero de Carvalho Nunes, Fernando António Menino, António Chasqueira Fradique, Arlindo do Nascimento Gonçalves, Florindo da Silva Maria, António Augusto do Nascimento e Carlos Fernando Brilhante.

A ENCARREGADO DE SEGURANÇA DE 2.^a CLASSE — o Encarregado de segurança de 3.^a classe, Francisco Sim Sim Laurêncio.

A MESTRES DA VIA FLUVIAL — os Marinheiros de 1.^a classe, Fernando Monteiro Jorge, Sabino Bolinhas Lopes, José Luís Sacoto Joaquim e Joaquim Marcelino Soares Nunes.

A REGENTE AGRÍCOLA DE 2.^a CLASSE — o Regente agrícola de 3.^a classe, Francisco José Silveira Ramos.

A SUBCHEFE DO PESSOAL MENOR — o Contínuo de 1.^a classe, Manuel Laranjo.

A CONTÍNUOS DE 1.^a CLASSE — os Contínuos de 2.^a classe, João Ambrósio Martins e António dos Reis Bento.

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — o Ajudante de revisor de material, Francisco da Cunha.

A AJUDANTE DE REVISOR DE MATERIAL — o Servente de 1.^a classe, Joaquim Couceiro da Silva.

A CAIXEIRO DE 2.^a CLASSE — o Caixeiro de 3.^a classe, Alcino António Raposeiro Zambujo.

A CAIXEIRO DE 3.^a CLASSE — o Servente de 3.^a classe, José Alves Viegas.

A GUARDA DE P. N. DE 2.^a CLASSE — a Guarda de P. N. de 3.^a classe, Maria Antónia Guerreiro Silva.

A INSPECTORES DE TELECOMUNICAÇÕES — os Contramestres de 1.^a classe, Ricardo Eduardo da Costa e José Bispo Fernandes; e os Chefes de brigada, Jacinto da Silva Tavares e Manuel Barreto da Silva Gaspar.

A FISCAL DO PESSOAL DA REVISÃO DE BILHETES — o Revisor de bilhetes principal, Manuel Domingues de Paiva.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, José Valentim de Paula.

A REVISORES DE BILHETES DE 1.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe, Cândido da Silva e David da Costa Rôso.

A CONTRAMESTRES PRINCIPAIS — os Contramestres de 1.^a classe, Quintino Alves Venâncio, Libertino Carlos Domingues e Manuel Guerreiro dos Santos.

A CONTRAMESTRES DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, Joaquim Santos Simões, João de Matos Barracas, José Antunes, Carlos Gameiro Borges, Joaquim Ferreira Pedro e José Ricardo Prenda Canudo.

A CONTRAMESTRES DE 2.^a CLASSE — os Chefes de brigada, Hermínio de Oliveira Carvalho e Mário Franco da Costa.

A CHEFES DE BRIGADA — os Electricistas de 1.^a classe, José Beiroco Moraes e António da Silva Tavares; e os Electricistas de 2.^a classe, Delfim José da Silva Araújo e António Cardoso Gomes Artur.

A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE — os Operários de 2.ª classe, Alvaro Ferreira dos Santos, António da Silva Felgueiras, Mário de Matos Ferreira, Mário Rodrigues Valério, Augusto Lourenço Capitão, Manuel Ferreira da Silva, David Gomes da Costa, Fernando Rosa, Adelino de Oliveira Sirgado, António da Costa Ferreira, José Augusto da Rocha, Marcolino Roseta Lopes, José Suzano Dias, Emílio Morais da Silva, Silvério Justino de Almeida, Carlos Manuel Joaquim Mígas e Francisco Gaspar Marreiros.

A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Operários de 3.ª classe, António Nunes, Joaquim da Cunha Mendes Ferreira, Alfredo de Azevedo Araújo, António Ribeiro Basto, Manuel Nunes Martins, Manuel Rodrigues dos Santos, Francisco Pedro, Joaquim Pedro Mendes, César Lopes Pinto, António Pascoal, Henrique Rosa Lopes, Armando Abreu Dias, Alfredo José da Silva, José Ferreira, Rui Jaques Canhão, José Francisco Ventura Vinagre, Manuel Freitas das Neves, Afonso Henriques Simão de Azevedo, Joaquim Maria Silva Liceia, Joaquim de Oliveira Santa, Francisco Vieira, Arnaldo Teixeira V. Machado, António Rodrigues Ferreira, António Coelho da Silva, Manuel Ferreira Amador e João Manarte Saboga.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Operários de 4.ª classe, António Mendes, Arlindo Patrício Almeida Pinto, Fernanda Rosa Pedro, Júlio Mendes Calado Grácio, José Eduardo Alves, Henrique dos Santos Ribeiro, Adelino Martins Salvado, Luís de Oliveira Fiens, Francisco Vítor Polícia, Manuel António Borrego, Francisco de Oliveira, Avelino Gomes, Horácio Ventura Ribeiro, Gilberto de Sousa Abreu, Amável Neto Emerenciano, Maximiano Gonçalves dos Santos, Carlos Alberto Ventura Trindade, Fernando Duarte Macedo, António Ferreira Bernardes Rolim, João José Valentim Carrilho, Raul dos Santos Gonçalves, António Mota Cordeiro, Adriano Ferreira, Joaquim Mário de Matos Vieira, José Carlos da Silva Lopes, António da Silva Fernandes Ca-

lixto, Jaime Rodrigues Vieira de Oliveira, Arnaldo Vicente Lopes, Júlio Maria José Valente, José Mendes da Silva, Joaquim de Oliveira Gonçalves, Diamantino Chaves Valhelhas, Elísio Albano Leitão, José Matos do Carmo, António Pires Bispo, Armindo Dias Amaro, António da Cruz Lemos, António Costa Pimentel, Américo Mendes Dias Afonso, Severiano Manuel Militão, José Gonçalves Cabrita, José Artur de Jesus Azevedo, Jerónimo Augusto Rosado, Carlos Alberto, João Manuel da Silva dos Santos, Eurico Ferreira de Matos, Francisco Lopes Manaia, Luís Severino Gomes Martins, Manuel José da Silva Miguel e Fernando Manuel de Jesus Rocha.

A OPERÁRIOS DE 4.ª CLASSE — os Serventes de 2.ª classe, José Ambrósio, José Pinto, José Correia e António Faria Barbosa; e os Serventes de 3.ª classe, António Alves dos Santos, Jacinto Felix Penedo, Alfredo dos Santos Marchão, Francisco Martins de Carvalho, Avelino Guedes dos Santos, Alfredo Parente Magalhães, António Lúcio Jesus Martinho, Fernando Guedes Ferreira, João da Cunha Caetano, Arlindo Fernando Garcia, António Mendes Fonseca, Carlos Jerónimo Moutinho, Mário da Fonte Ferreira, Francisco Arantes Miranda e João Avelino de Almeida Carvalho.

A ELECTRICISTAS DE 1.ª CLASSE — os Electricistas de 2.ª classe, Joaquim Rama Maia e Valdemar Nogueira Dias.

A ELECTRICISTAS DE 2.ª CLASSE — os Electricistas de 3.ª classe, Fernando M. Almeida Bastos, José Abreu Pereira Ávila, José Miranda Araújo e Manuel Carlos Pereira.

A ELECTRICISTAS DE 3.ª CLASSE — os Electricistas de 4.ª classe, Gabriel Ferreira Baptista, Raul Pereira, António J. Pereira Linhares e Manuel Maia Pereira.

A SERVENTE DE 3.ª CLASSE — o Eventual, Félix Guedes Vieira.

Admissões

Em Janeiro findo

ARQUITECTO (consultor) — Domingos Ferreira Pinto de Faria.

ENGENHEIRO PRATICANTE — Carlos Abílio da Costa Varão.

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE — Eduardo de Faria Huet e Silva.

AJUDANTE TÉCNICO DE FARMÁCIA — Lucília Maria Martins da Silva Gonçalves.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Graça Maria de Jesus Floriano Ribeiro, Ana Maria de Jesus Saraiva de Oliveira, Maria Otília Vieira Botão, Maria Clara de Freitas Baptista, Maria Eugénia Fernandes Falua, Maria de Lourdes Macau Pais, Maria de Lourdes Monteiro da Silva, Maria Manuela Bugalho Caldeira, Elisabete Maria Rodrigues de Oliveira, Maria Luísa Marques da Cunha,

Maria Alice Pacheco Amaro, Áurea Maria Faria Gonçalves, Maria Suzel dos Santos Maximiano, Maria Luzia Pereira Antunes Pereira da Silva e Maria José Leitão Grácio.

SERVENTES DE 3.ª CLASSE — António Esteves Marcelino, João Manuel da Fonseca, António Monteiro Gomes, Gregório Baptista Rasteiro, Aníbal Sebastião Silvestre, António Oliveira da Silva Carapeto, João da Conceição Pinto, José Filipe Mendes dos Santos, José Rodrigues Serrador, José Lino de Bastos Coelho, Adérito Manuel dos Santos Ferreira, José Maria Gomes Gonçalves, António Pereira, António José Pereira, Amândio Ribeiro, António Candeias Martins, Jorge de Oliveira dos Santos Franco e Valdemar dos Santos Granjo.

GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Florinda das Dores de Sousa e Cândida de Jesus Martins Roque.

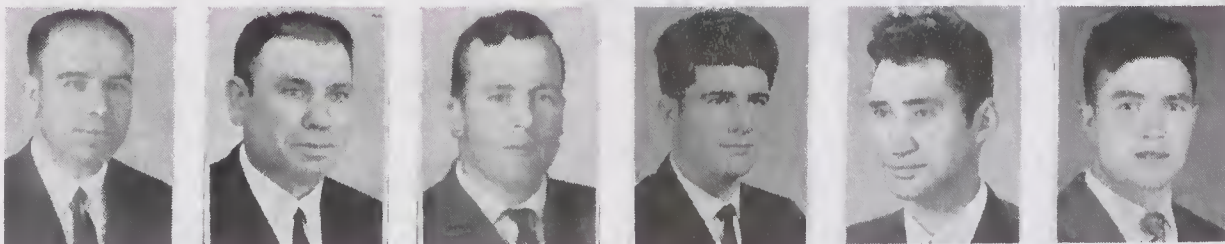
ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Pires Mendes*, chefe de distrito, *Manuel Pereira Pinto* e *José Augusto Ferreira Noro*, subchefes de distrito, *António Monteiro* e *Joaquim Cardoso*, operários de 3.^a classe, e *Augusto de Freitas*, operário de 4.^a classe — elogiados por se terem evidenciado nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 146,690 — Douro, que ficara interrompida devido ao desabamento de uma trincheira, tendo os mesmos dado provas de espírito de sacrifício, zelo e dedicação, pois os trabalhos processaram-se sob a inclemência de tempo invernos.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Luis Pereira da Costa*, chefe de distrito, *Joaquim Pinto Nogueira*, assentador de 1.^a classe e *Francisco Teixeira*, assentador de 2.^a classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que a linha se encontrava obstruída ao Km 46,250 — Tâmega devido ao desabamento de uma porção de terra e pedras, não obstante estarem de folga dirigiram-se ao local da ocorrência e colaboraram nos trabalhos de desobstrução; *Abílio Rodrigues Osório*, agulheiro de 2.^a classe — louvado porque tendo encontrado um porta-moedas com a importância de 450\$00 na estação de Valongo, prontamente fez entrega do achado ao seu chefe; *Manuel Pereira*, servente de 3.^a classe e *Joaquim Pereira Cardoso*, eventual — elogiados por se terem evidenciado nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 146,690 — Douro, que ficara interrompida devido ao desabamento de uma trincheira, tendo os mesmos dado provas de espírito de sacrifício, zelo e dedicação, pois os trabalhos processaram-se sob a inclemência de tempo invernos.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Maria Pinto*, encarregado geral de obras de 2.^a classe, *Fernando Figueiredo Abreu*, operário de 2.^a classe e *António Mendes*, guarda-fios de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada quando dos trabalhos de desobstrução da linha, ao Km 90,500 — Oeste, devido a avaria da automotora n.º 4121; *Isidro Francisco Mendes*, operário de 3.^a classe — elogiado porque quando viajava na automotora n.º 39011 encontrou um brinco de brilhantes avaliado em 900\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato; *João Augusto Ferreira da Silva*, assentador de 1.^a classe — louvado e gratificado pelo interesse, dedicação e procedimento zeloso que demonstrou quando viajava no comboio n.º 11 em gozo de licença, pois ao notar uma pancada estranha ao Km 184,200 — Norte, apeou-se na estação imediata e dirigiu-se ao local, onde encontrou partido o suporte do cabo de alta tensão, tomando então as rápidas providências para evitar um possível acidente; e *Adão de Figueiredo Correia dos Santos*, assentador de 1.^a classe — elogiado porque ao ter conhecimento de que se encontrava partida uma cróxima numa das linhas do posto de tracção de Espinho, não obstante estar na situação de descanso semanal dirigiu-se ao local para colaborar nos trabalhos de substituição da mesma.