

BOLETIM DA CP



FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

**da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses**

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

**Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia**

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

Mais um ano

Mais um ano na vida da nossa publicação, um ano mais que, como os anteriores, será consagrado à vida profissional que escolhemos e abraçamos.

Graças à colaboração valiosa dos assinantes, muito tem melhorado o «Boletim da C. P.», nos últimos tempos, e mais melhorará no futuro, com a criação de novas secções, a abertura de concursos, a instituição de prémios e a realização de excursões, pois é nosso propósito proporcionar a todos os ferroviários os meios necessários à sua formação cultural — sólido elemento de prestígio para os que trabalham nos caminhos de ferro.

O nosso número de hoje é dedicado à Divisão Comercial e por isso mesmo tem somente a colaboração de funcionários daquele departamento. No decorrer do ano, outros números serão dedicados às outras Divisões, com o objectivo de dar a conhecer a sua organização e actividade.

Aproveito a passagem do ano — um ano mais de vida e mais um ano de vida do «Boletim da C. P.» — para saudar todos os ferroviários portugueses, a quem desejo, assim como a suas famílias, as maiores prosperidades no Novo Ano de 1949.

A Divisão Comercial

Pelo Doutor JOÃO FARIA LAPA
Chefe da Divisão Comercial

DE tão recente criação — dois escassos anos de existência —, não tem a Divisão Comercial um passado que lhe permita exhibir respeitáveis tradições; o horizonte da sua actividade tem de confiar-se ao presente e ao futuro.

É natural por isso que o leitor, ao perpassar os olhos pelas linhas deste número do *Boletim* — a cuja Direcção cabe a iniciativa de ter atribuído a sua colaboração à Divisão Comercial —, pressinta o sentimento primário que anima os seus agentes directivos: prosseguirem a maior eficiência e a maior produtividade dos Serviços a seu cargo.

A actividade deste grande organismo, que é a Companhia, tem por objectivo a prestação de serviços: transferência, no espaço, de pessoas e coisas.

A procura a esses serviços será tanto mais intensa — a dentro, claro, duma relativa elasticidade, no nosso meio muito relativa, ou, pelo menos, muito viscosa — quanto maior for a sua «utilidade»; utilidade, aqui com sentido mais amplo que o simples sentido etimológico, pois que não aliado à ideia de «benefício», mas sim traduzindo a existência de uma qualidade que, seja qual for o motivo — necessidade ou simples prazer, por exemplo — torna aqueles serviços desejados pelo Público.

Ora a «utilidade» — a que alguns chamam, nesta acepção, e para evitar fáceis equívocos, «ofelividade» — depende de causas de duas naturezas: uma, subjectiva, externa à Companhia, e que se refere àquelas condições que actuam sobre o indivíduo de forma a ele encontrar maior «utilidade» no mesmo serviço (desenvolvimento do prazer de viajar, intensificação das trocas, elevação do nível de vida, etc.); outra, objectiva, interna à Companhia e relativa ao aperfeiçoamento do mesmo serviço, no sentido de ele melhor responder aos desejos, justificados ou injustificados, não importa, dos que o procuram (comodidade,

certeza do horário pre-estabelecido, inviolabilidade das remessas, entrega rápida, etc.).

Das primeiras, cabe à Companhia um quinhão — e por isso ela só pode «concorrer», na modéstia das suas forças, para a actividade que, nesse sentido, seja exercida por outros organismos, nomeadamente de administração pública.

As segundas, recaem, em exclusivo, sobre a Companhia. É ela, e só ela — somos nós —, que tem de arcar com o esforço orientado e dirigido no sentido de aperfeiçoar os serviços que se propõe prestar, de forma a torná-los mais «úteis», a crescer a sua «utilidade».

Esse aperfeiçoamento depende necessariamente dos dois factores da nossa «produção» (e releve-se a aplicação, por comodidade, deste termo, a uma actividade, como a nossa, que não constitui «indústria», no sentido estrito do étimo): o factor pessoal — as energias de todos nós; o factor real — a natureza externa, em multiforme manifestação, desde simples condição de trabalho (o leito da via, por exemplo) até ao instrumental de trabalho, activo (material circulante, etc.) ou passivo (rede telegráfica, etc.).

Quanto a este último, o instrumental, — em especial, o activo, que alguns, com muita propriedade, classificam de «sistema ósseo e muscular» da produção — todos nós, seja qual for a nossa posição na escala hierárquica da Companhia, sabemos estar sendo objecto de activa renovação e aperfeiçoamento; as novas e potentes locomotivas diesel-eléctricas, as automotoras e carruagens de aquisição recente ou em curso, constituem flagrante prova. Essa renovação e esse aperfeiçoamento autorizam a esperança de, em breve, podermos testemunhar os seus benéficos efeitos.

Mas dissemos — e convém repetir — que o desejado aperfeiçoamento necessariamente dependeria, além do factor real da produção, também do factor pessoal — das energias de

todos nós. Já não se trata agora de um conjunto de corpos inertes, que ao homem é dado animar pela concessão de energia, por ele próprio produzida ou por ele aproveitada com inteligência; trata-se do domínio do «humano», em que se depara com a complexidade—muito longe de por completo ser desvendada — inerente a um ser provido de sentimentos.

Porque todos concorremos, na nossa actividade funcional, para o objectivo proposto à Companhia, o nosso trabalho, a prestação das nossas energias, tem de subordinar-se a uma organização.

Toda a organização do trabalho assenta sobre dois princípios: o da especialização e o da cooperação.

É em obediência ao primeiro que a cada um de nós são atribuídas determinadas funções idênticas, e executar repetidamente—funções em maior ou menor número, segundo o grau de desintegração do trabalho. É em obediência ao segundo que as actuações individuais de cada um de nós estão adequadamente conjugadas, para que delas resulte uma acção conjunta; por outras palavras, as nossas energias individuais estão sujeitas a determinada sistematização, de forma a que da sua soma resulte um todo orgânico.

É bem de ver que quanto mais extremada for essa sistematização, tanto mais perfeita se «poderá» apresentar a organicidade do todo; mas, sem dúvida, ela apresentar-se-á tanto mais perfeita quanto, dentro da sistematização extremada, mais a esta afirmar obediência cada uma das actuações individuais.

Está aqui uma das grandes dificuldades, por exigir das dezenas de milhar de agentes, disseminados por todo o País, e de compleição intelectual tão diversa, a interpretação, mas interpretação uniforme e consciente, das normas de trabalho que lhes são ditadas pelos órgãos directivos regionais e, ainda mais, das que lhes são ditadas pelos órgãos directivos centrais.

A função última da Divisão Comercial é avolumar a prestação de serviços para que — como diriam nossos avós — «cresçam as rendas».

Mas tal melhoria quantitativa de serviços prestados encontra, como vimos, seu primeiro fundamento na melhoria qualitativa dos serviços a prestar.

Esta última pode ser conseguida, em parte, subjectivamente; neste aspecto, o campo de acção, já o dissemos, pertence quase por completo a organismos estranhos à Companhia, nomeadamente a organismos de administração pública. Limitada ao papel de modesta colaboradora, pode, no entanto, a Companhia desenvolver útil acção, promovendo o gosto e o prazer da viagem, e insistindo, através de adequada campanha publicitária, na «utilidade» dos nossos serviços; tal missão incumbe à Divisão Comercial, pelo seu Serviço de Turismo e Publicidade, ao qual cabe também, em função acessória, prover ao incremento do valor de utilização das instalações da Companhia, por parte de entidades anunciantes.

Mais vasta e mais complexa é, em sentido objectivo, a consecução da melhoria qualitativa dos serviços a prestar, a inteiro cargo da Companhia.

Sob a orientação superior da Direcção Geral, para ela se congregam os esforços, no que respeita ao «factor real» da produção, das outras Divisões, nomeadamente dos Abastecimentos, do Material e Tracção e da Via e Obras; no relativo ao «factor pessoal» da produção, das mesmas Divisões e também dos Serviços de Saúde, da Divisão da Exploração e da Divisão Comercial.

O pessoal regional, desde o das Circunscrições, ao das Secções e das estações, que é comum a estas duas últimas Divisões, tem de pautar a sua actuação pela simbiose feliz da dupla delegacia, aliás facilitada pela extrema convergência dos propósitos que constituem as finalidades funcionais de uma e outra Divisões.

De entre os milhares que compõem essa falange, dispersos de norte a sul do País, não é de estranhar, como excepções a confirmarem a regra, haver uns tantos cujas consciências se tranquilizariam, em falsa noção do dever cumprido, quando meticulosamente observassem todas as regras de circulação de comboios... mesmo que eles, por absoluta ausência de pessoas ou coisas, circulassem vazios. Para esses, a «cooperação» é uma palavra vã, sem sentido; para esses, existem, quando muito, actuações individuais (se é que não existe apenas a sua própria actuação), sem necessidade de um nexu ordenativo subordinante.

Ainda no relativo ao pessoal regional, o

corpo de revisão, (incluindo aqueles que, sem a categoria de revisores, desempenham tal serviço), conta alguns agentes para os quais em visão obtusa, é a mesma, a atitude a assumir perante um passageiro sem bilhete válido, mas colocado em qualquer das posições opostas: de ter sido vítima de involuntário equívoco, ou de estar animado de propósito inconfessável.

Nos escritórios centrais, de entre as centenas de agentes que neles trabalham, alguns ainda conservam a prejudicial e errada noção da naturalidade, de ficar sem resposta um mês, ou mesmo mais, carta em que alguém expõe motivos de queixa, aspirações, desejos de esclarecimento.

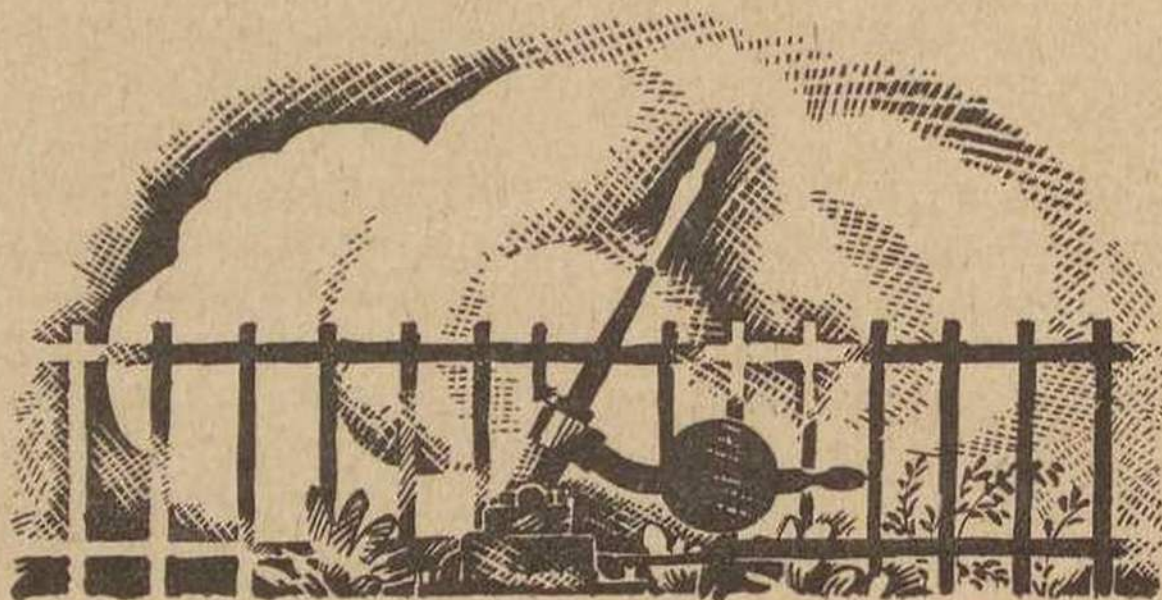
Quer dizer: não é ainda universal, como tem de vir a ser, e no futuro será certamente, a premissa da cooperação perfeita.

Há necessidade de por todos serem conscientemente respeitadas as normas e princípios que regem a movimentação do pessoal — e que são ditadas pelos Serviços Gerais, tendo em vista os diplomas regulamentadores; há necessidade de todos se convencerem que a cada um cabe sua quota-parte na valorização quantitativa dos serviços prestados — função primordial do Serviço do Tráfego; há necessidade de todos ajudarem à exacta e oportuna cobrança das importâncias devidas à Companhia — atri-

buições do Serviço da Fiscalização das Receitas; há necessidade da colaboração de todos no registo fiel dos actos mercantis, para que elas possam constituir, mais que elementos de verificação, dados barométricos de previsão futura — actividade em que superintende o Serviço da Estatística e Estudos; há necessidade de todos concorrerem para que seja inconteste a garantia da inviolabilidade das remessas — função do Serviço das Reclamações.

Ainda não atingimos essa situação — nalguns sectores estamos mesmo ainda longe. Eis a razão por que se disse ser natural o leitor pressentir, nas linhas deste número do *Boletim*, o sentimento dos agentes directivos da Divisão Comercial, de prosseguirem na obtenção de maior eficiência e de maior produtividade dos Serviços a seu cargo; maior eficiência no sentido de com plenitude que hoje ainda se não verifica, serem conseguidos os objectivos de cada função; maior produtividade, no sentido de, a esforço igual, corresponder mais valiosa soma de resultados úteis.

Estes são os princípios básicos orientadores, e que repousam na essência da actuação da Divisão Comercial. Nesses princípios estão fielmente integrados todos os que nela desempenham funções dirigentes; resta que neles se integrem também "todos" os seus colaboradores — sem as excepções que ainda se verificam.



Divagando acêrca de frutas e do seu transporte

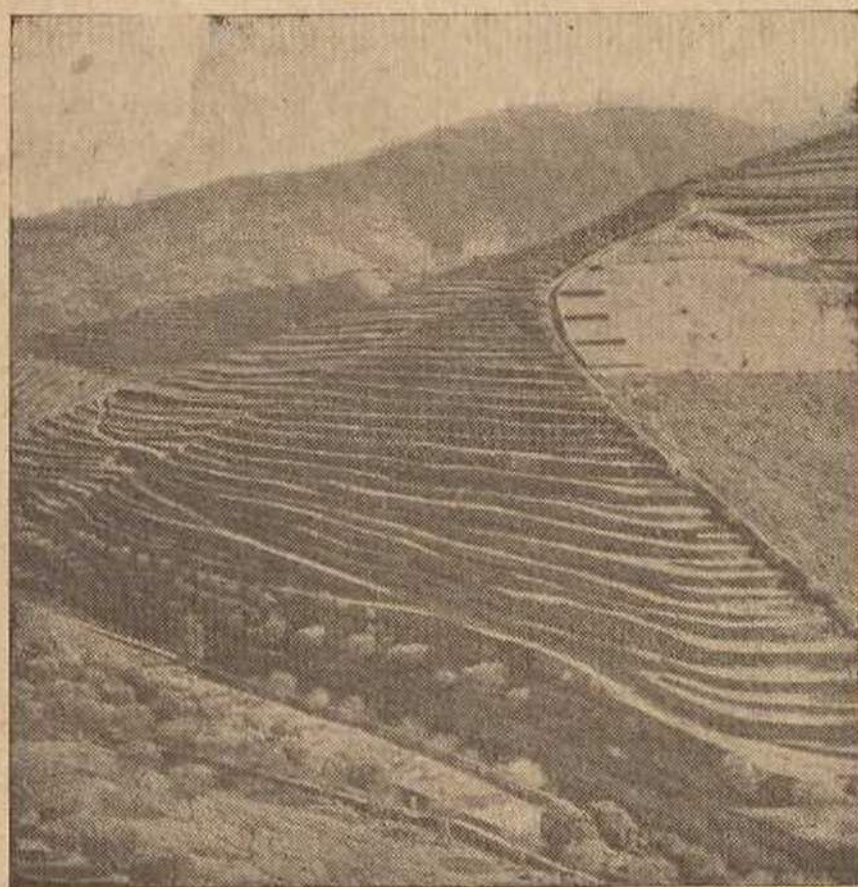
Pelo Eng.º Agrón.º ANDRÉ NAVARRO
Adjunto à Divisão Comercial

CORRE mundo a frase «Portugal, jardim da Europa à beira-mar plantado... Jardim, de facto, pela exuberância e beleza das inúmeras flores da sua flora silvestre. Encantador o panorama desses mantos de noiva cobrindo encostas e vales no desabrochamento primaveril.

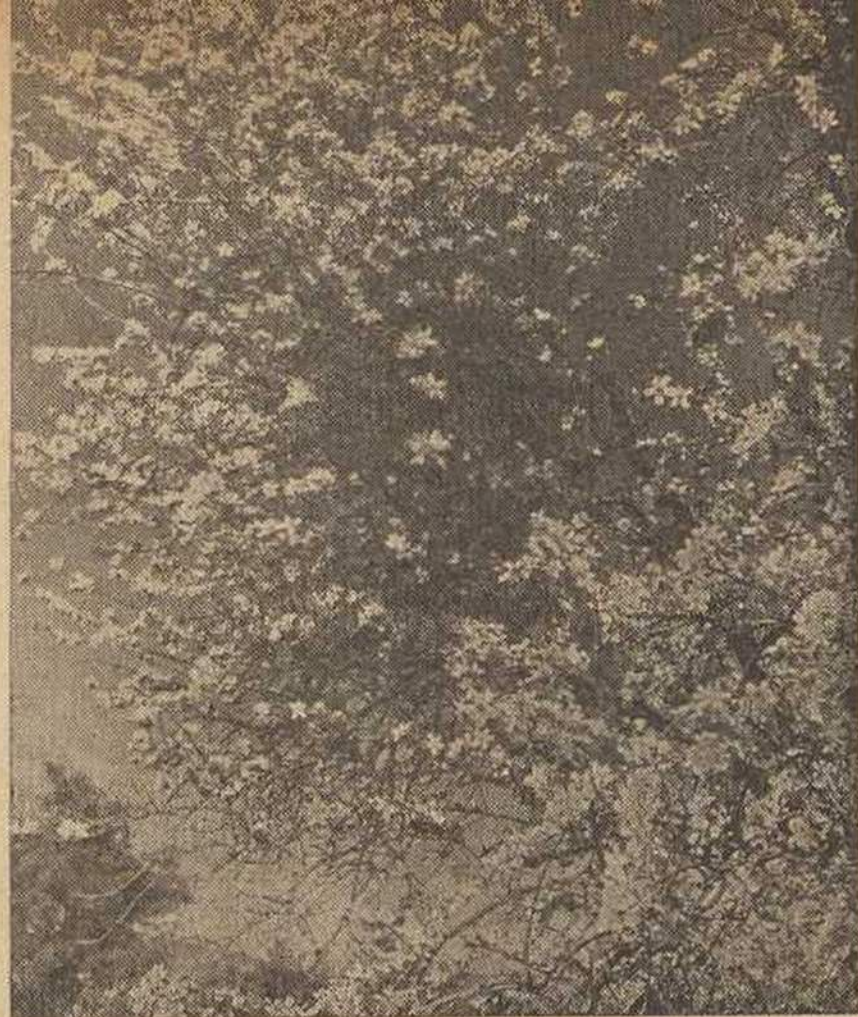
Perfume virginal o das laranjeiras em flor, desde Amares, no velho solo Portucalese, às enamoradas terras mouriscas do Algarve.

A fecundidade não é menos exuberante no torrão Pátrio.

Tavares de Macedo falava, nos seus preciosos escritos, de laranjeiras, no Alto Minho, produzindo quatro carros de laranja. E exemplos como este eram então assás frequentes.



...do néctar duriense, lágrima chorada pelas côpas sujeitas a um sofrimento atroz nas alcantiladas vertentes do vale do Douro...



Encantador o panorama desses mantos de noiva, cobrindo encostas e vales, no desabrochamento da primavera

Em épocas passadas, quando do esplendor da nossa fruticultura, as pérolas insulares completavam este belo quadro, deliciando, com os seus frutos de ouro, os mercados mais exigentes do Norte da Europa.

Já lá vão, porém, esses tempos áureos da nossa fruticultura. Os séculos XVII e XVIII e primeiro quartel do XIX representam o período de maior culminância. Depois veio a sombra que nos escondeu, perto dum século, do resto do Mundo...

E assim, hoje, apenas pesam na nossa balança comercial algumas dezenas de milhares de contos de frutas exportadas, quando poderiam ser centenas.

A amêndoa e o figo algarvios, o melão, a maçã e a uva do Ribatejo e pouco mais, constituem uma gota de água no oceano das nossas possibilidades.

* * *

Não é preciso ser-se muito entendido em coisas agrárias para se saber que «a irregularidade desconjuntante do nosso clima» transforma a cultura arvensa numa verdadeira lotaria.

Só as culturas arbórea e arbustiva, e mesmo estas, em condições difíceis, reves-

tem, em Portugal, aspecto menos aleatório. De resto, em relação às últimas, o sofrimento prolongado das plantas lenhosas afina a qualidade dos produtos. A título de exemplo citamos o caso do néctar Duriense, lágrima chorada pelas cepas, sujeitas a um sofrimento atroz nas alcantiladas vertentes do vale do Douro...

Como excepção ao árido e ao agreste,



Aperfeiçoa-se a instalação e cultivo dos vinhedos

apenas o pequeno torrão do Minho e o da Beira litoral, algumas veigas nas zonas montanhosas e as férteis planuras ribatejanas.

Como vemos, é bem pequena, em extensão, a área onde se pode realizar, de facto e com êxito, a cultura intensiva dos cereais e outras similares. A Bélgica, a França, a

Dinamarca, a Holanda, e muitos outros países, são muito mais favorecidos que o nosso, pelos elementos.

Não poderemos nem deveremos, porém, desesperar, e entregarmo-nos à situação inglória de transformar este adorável cantinho peninsular num muro de lamentações. De resto, tem sido em sentido bem diferente que se tem desenvolvido o pensar da actual geração.

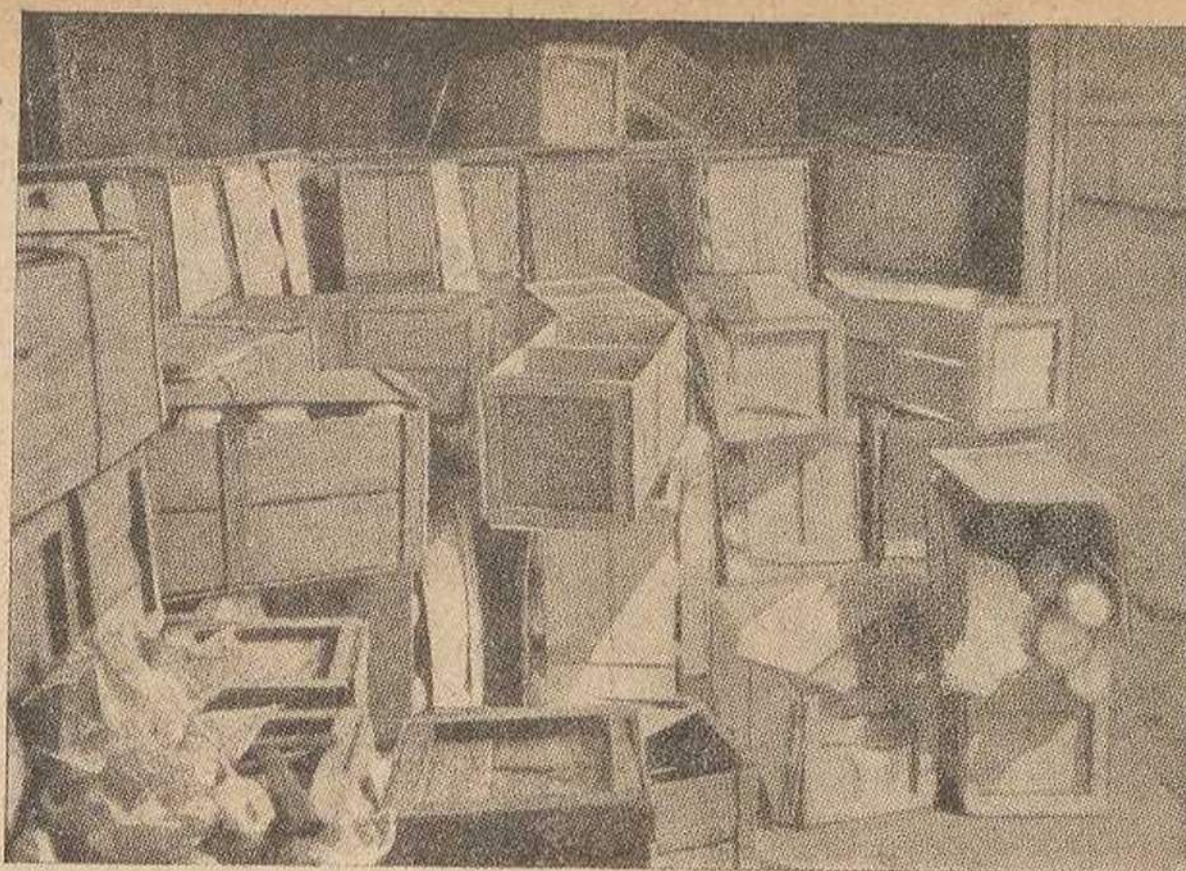
Revestem-se, cuidadosamente, as serras e as dunas, aumentando o manancial de madeiras, de resinas e de combustível. Regam-se terras áridas do Sul, crescendo-se, por essa via, a área dedicada à produção de carne e de pão. Vestem-se encostas com bem alinhados olivais. Aperfeiçoa-se a instalação e cultivo dos vinhedos. E, os pomares, mais numerosos e melhores, voltam a lembrar o esplendor de tempos idos. Como consequência, podemos antever que, no mesmo torrão, será possível, num futuro próximo, alimentar mais portugueses. É preciso, contudo, dar tempo, ao tempo — e o caminho já percorrido, nestas últimas décadas, constitui clarão promissor na penumbra dos últimos quartéis do século passado e primeiro do presente.

* * *

Mas não é só necessário produzir mais e melhor, é mister também, para se atingir o êxito desejado, que o transporte dos produtos se faça nas melhores condições.

Este problema, contudo, não reveste tão grande dificuldade de resolução. A configuração do território faculta transportes rápidos entre as origens e os destinos, apenas com as restrições consequentes do montanhoso, dominante em parte da zona interior.

Com linhas férreas afluentes dessas zonas continentais, segundo os grandes va-



É mister reduzir os tipos de taras a número limitado

les ligadas, todas elas, à espinha dorsal — Porto-Lisboa, e com uma rede de estradas que permite toda a restante actividade circulatória, não existem para a maior parte das regiões do país problemas graves de circulação.

Se exceptuarmos o desgaste inconveniente, que hoje ainda se manifesta nas grandes artérias, entre o caminho de ferro e a camionagem, o resto poderá ser resolvido numa perfeita harmonia funcional da ferrovia e da rodovia. Quase todos os transportes de «frescos», nas linhas férreas, poderão ser feitos durante a noite, chegando as mercadorias ao destino na manhã do dia imediato ao da colheita.

Excepção feita às regiões do Douro, do Minho e do Algarve, todas as restantes se encontram, presentemente, animadas deste ritmo circulatório. E estas excepções serão, segundo tudo faz prever, progressivamente eliminadas.

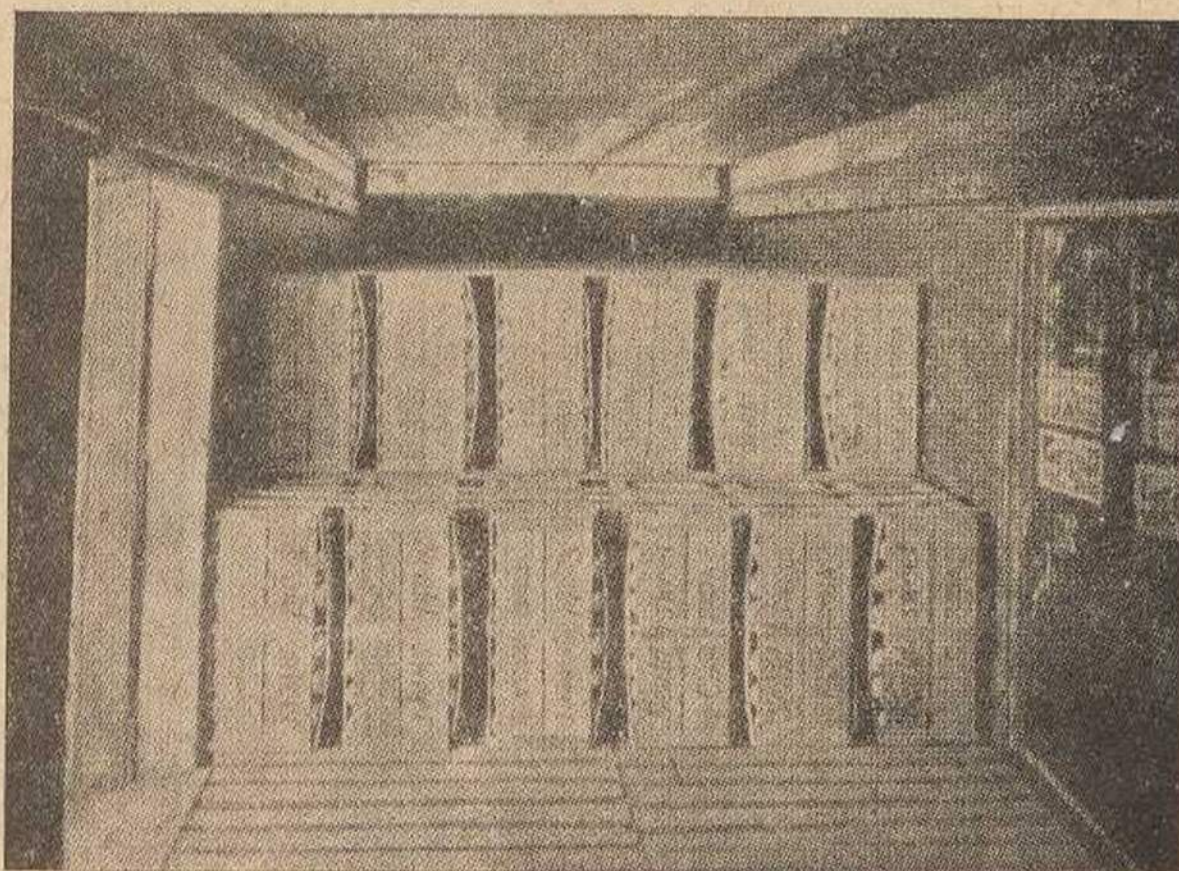
As curtas distâncias que medeiam entre as regiões produtoras e os mercados de destino reduzem assim o emprego do vagão frigorífico ao transporte de fres-

cos destinados aos mercados externos, e, mesmo neste caso, só quando seja necessário praticar a *prerrefrigeração*. Quanto ao mais, são suficientes os vagões devidamente arejados e quando muito pintados de branco para manterem temperatura mais favorável.

Teremos, contudo, de percorrer caminho mais longo quanto ao aperfeiçoamento da acomodação das taras nos vagões e respectivas carga e descarga. E, para que este trabalho possa ser realizado, com êxito, é mister começar por

reduzir os tipos de taras (de torna viagem e de perca) a um número muito limitado. Os recipientes de acondicionamento deverão possuir as características que permitam dar às frutas e produtos hortícolas, além duma boa conservação, estiva económica no caminho de ferro e na camionagem.

É esse o trabalho em que está, actualmente, empenhada a Companhia de acordo com as directrizes da Junta Nacional das Frutas. E se se conseguir o êxito previsto, algo de útil terá sido realizado em proveito da Agricultura Nacional.



As caixas de fruta são cuidadosamente acomodadas no vagão

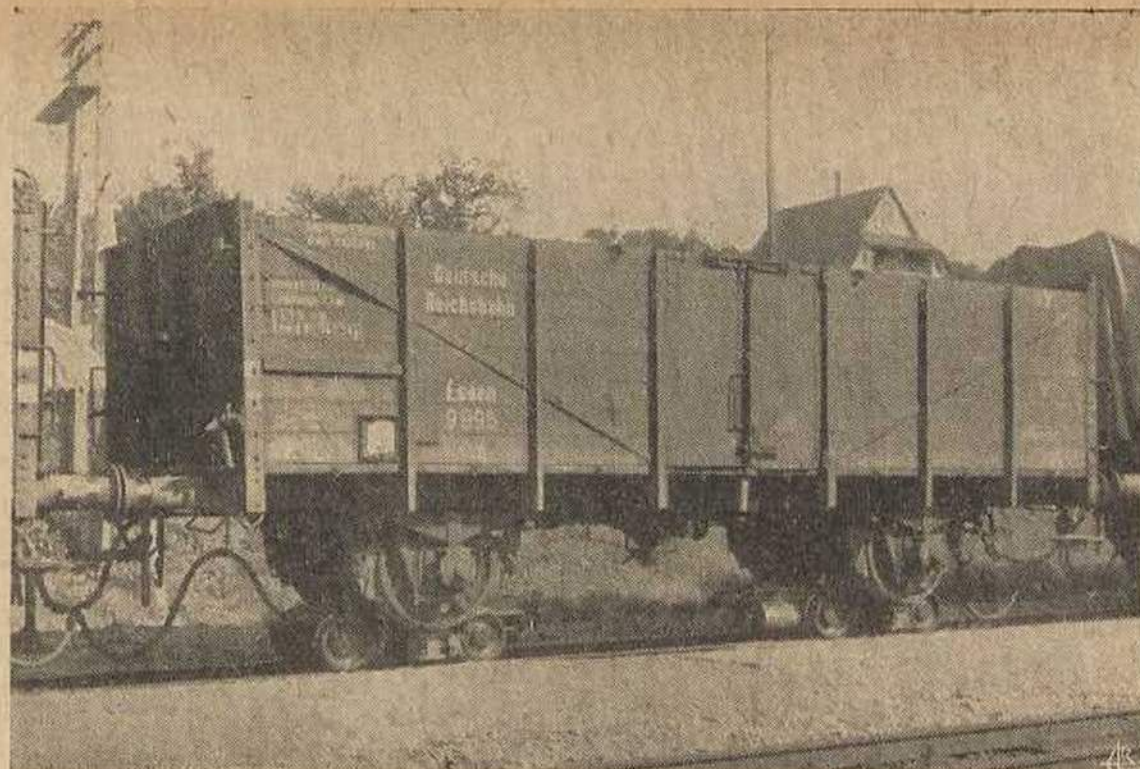


Fig. 1 — Vagão de via normal sobre «bogies» transportadores, munido de freio contínuo

Nos limites da exploração comercial e da exploração técnica

Pelo Eng.º A. A. DE VASCONCELLOS PORTO
Subchefe de Divisão Adjunto à Direcção Geral

Quis o senhor Chefe da Divisão Comercial convidar-me a colaborar neste número do *Boletim*, pelo facto de estarmos desempenhando as funções do seu representante no Porto. Gostosamente o fazemos, tendo escolhido o assunto na zona «fronteiriça» dos dois aspectos de exploração, em que as sugestões duns podem ser preciosas para os outros, quando se trate de procurar melhorias de serviço que venham a ter repercussões favoráveis nas receitas.

1 — A acção dos serviços comerciais dos caminhos de ferro não se exerce apenas no campo da tarifação e da propaganda, mas também promovendo a melhoria das condições técnicas do transporte, quando reconhecem que há nisso interesse para a conservação ou aumento das receitas. Neste campo, como é óbvio, a Divisão Comercial pouco ou nada pode fazer senão trabalhar em íntima colaboração com as

Divisões que têm a seu cargo a execução do transporte e especialmente com a Exploração. É bastante vasta, contudo, esta zona de acção, pois pode dizer-se que não existe parte alguma do serviço que não interesse, mais ou menos directamente, aos usuários do caminho de ferro e que, por este motivo, não tenha influência nas suas receitas.

A qualidade do serviço tem tanta importância na defesa e conquista do tráfego que casos há em que é mesmo preferida pelo público uma melhoria, uma vantagem ou uma garantia, a uma diminuição do preço do transporte. Todos os que lidam de perto com o assunto conhecem casos mais ou menos importantes, em que isso se tem verificado, mas não deixará de interessar o exemplo que vamos citar — apesar de antigo — como confronto do

resultado de duas orientações: uma, a de melhoria do transporte, outra a da baixa dos seus preços.

No Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, reunido em Berne em 1910, enquanto os caminhos de ferro alemães e italianos defendiam para os transportes de produtos agrícolas a baixa de preços, mantendo largos prazos de transporte e a limitação das suas responsabilidades, os franceses mostraram que acelerando aquele e dando garantias efectivas de não ultrapassagem dos prazos e da entrega em boas condições, não tinham precisado baixar os preços. O transporte a 662 kms. (distância de Montauban, no Sul da França, a Paris) tinha como prazo legal em França 17 horas, na Alemanha 106 e na Itália 91 horas.

Outro exemplo é o dum caso em estudo na Companhia, em que só poderemos ter assegurada a continuação de um transporte importante, pelo preço que se está fazendo (aliás bastante reduzido), se conseguirmos efectuá-lo em melhores condições técnicas, donde resultarão economias para a entidade nele interessada.

2 — Na execução completa do transporte das mercadorias isto é, desde a sua verdadeira origem, que é o ponto onde elas se encontram — normalmente considerado o domicílio do expedidor — até ao seu destino efectivo — o domicílio do destinatário, — elas sofrem, por mais de uma vez, uma operação que consideravelmente pesa no seu custo, que é motivo de perdas de tempo, e que, em muitos casos, pode concorrer para afectar o seu valor. Essa operação é o trasbordo, ou baldeação de mercadorias de um veículo para outro.

Se é certo que em todos os tempos se reconheceram os seus inconvenientes e sempre se procuraram evitar, não é menos verdadeiro que o desenvolvimento da concorrência automóvel, com as suas vantagens de rapidez e de realização do «transporte de porta a porta», os veio pôr mais em evidência.

O trasbordo pode considerar-se como sendo de três naturezas principais, conforme se efectua:

- entre os veículos rodoviários e os vagões;
- entre vagões de vias de bitola diferente;
- entre vagões da mesma bitola;

e em qualquer dos casos pode efectuar-se directamente, ou através dos cais das estações e exigindo, então, muitas vezes, sucessivas operações de manutenção.

Evitar os trasbordos na medida do possível, se outrora demonstrava um desejo de bem servir e um meio de reduzir despesas, constitui, agora, um imperativo da época, desde que o caminho de ferro deixou de desempenhar uma função total no transporte acelerado, para passar a ser considerado como meio de transporte incompleto, perante as necessidades criadas pelas facilidades que o público se habituou com o serviço «de porta a porta».

Os meios adoptados para evitar os trasbordos entre veículos rodoviários e os vagões são citados num artigo publicado no último número do «Boletim», da autoria do Inspector Principal do Serviço do Tráfego, sr. João Frederico Pires, pelo que nos dispensamos de o fazer. Mas pela importância que atribuímos, para a conquista do tráfego, ao necessário desenvolvimento dum desses meios e na adopção duma modalidade de outro, e pelo conhecimento que temos das suas possibilidades, vamos-nos referir em especial a dois deles — que igualmente permitem eliminar trasbordos de vagão a vagão, quer da mesma bitola, quer de bitolas diferentes. São eles os «contentores» e os «bogies-transportadores» (modalidade dos «trucks» transportadores de vagões de via larga sobre via estreita).

3 — O contentor pode dizer-se que não passa duma caixa com dispositivos que permitem a sua rápida carga e descarga, e o seu fácil enchimento e despejo.

Constitui a forma mais prática para a eliminação dos trasbordos de qualquer das naturezas que citamos, e pode considerar-se como a caixa dum vagão susceptível de se deslocar do respectivo leito e de se transportar com relativa facilidade para onde se quizer, tendo sobre aquela a vantagem de poder ter dimensões reduzidas e assim ser utilizado no transporte de remessas de peso muito inferior.

A sua forma, e principalmente as suas dimensões, podem ser muito variadas e adaptar-se à natureza das mercadorias a transportar.

Modernamente no que respeita a dimensões dos tipos normais, está-se manifestando a tendência para a adopção dos pequenos contento-

res de 1,5 a 2^m de capacidade e para pesos não excedendo 1.500 kgs., por parecer serem os que melhor se adaptam às variadas necessidades do comércio.

O contentor está naturalmente indicado no transporte de mercadorias frágeis e em que se pretende evitar o emprêgo de embalagens (garrafas vazias e cheias, louças, vidros, tecidos, papéis, líquidos, etc.) e naquelas em que o trasbordo é moroso e susceptível de produzir avarias (telha, telhos, fibrocimento, cimento, etc.).

Para o Público, o seu emprêgo permite a cónoda realização do transporte «de porta a porta», com a garantia de que a mercadoria chegará a destino tal qual o expedidor a carregou.

No serviço interno do caminho de ferro, a sua utilização permite limitar os trasbordos, quer entre vagões da mesma bitola de via, quer entre os de bitola diferente. Com efeito, podem empregar-se contentores em lugar de «vagões directos» e de «vagões colectores», sempre que não se justifique a criação destes, mas existe normalmente um número de volumes que aconselhe tal utilização. Isto equivale a substituir a caixa dum vagão por várias caixas parciais que se podem separar e fazer seguir para destinos diferentes.

Os contentores podem ser de propriedade particular, mas hoje está universalmente reconhecida a conveniência deles pertencerem aos próprios caminhos de ferro. Os franceses, que durante muitos anos foram contrários a este critério, chegaram, em 1935, à conclusão de que se o seu emprego se não generalizara nos seus caminhos de ferro como noutros países, foi devido a isso, pelo que já hoje possuem alguns milhares de contentores de sua propriedade.

O facto dos contentores pertencerem ao caminho de ferro permite reduzir a sua circulação em vazio (pois dá-se com os contentores de propriedade o mesmo que com os vagões particulares), além de facilitar aos serviços comerciais a propaganda do seu emprego, facultando aos interessados a realização de experiências. Mesmo no caso de contentores de tipos especiais se reconhece a vantagem do caminho de ferro os construir e os possuir para os alugar, pois o Público receia, sempre, empregar capital numa construção cujos resul-

tados ainda não teve ocasião de verificar no seu próprio caso.

A carga e descarga dos contentores pode fazer-se utilizando as suas próprias rodas, quando se trate dos tipos pequenos, normalmente possuindo duas rodas fixas à rectaguarda e um jogo móvel à frente, ou empregando aparelhos de elevação (guindastes, pontes rolantes, etc.). Esta é geralmente a forma preferível e a única possível no caso de tipos de grande capacidade.

4—Os vagões de via larga podem ser transportados a pontos servidos por linhas doutras bitolas, utilizando os «trucks» ou os «bogies transportadores», e assim se eliminam os trasbordos entre vagões de via larga e via estreita e se dispensa o emprego destes últimos.

Enquanto o «bogie transportador» constitui a solução ligeira do problema, por apenas se aumentar o peso morto por eixo de cerca de 1.200 a 1.300 kgs., ou seja de cerca de 2,5 t. por vagão, o «truck» que é formado por um quadro que precisa de ter a robustez necessária para sobre ele ser transportado um vagão de 30 t. (carga e tara), assente sobre dois «bogies», constitui a solução pesada, pois o aumento do peso morto é de 6,5 a 7 t. por vagão.

Tem o «truck» certas vantagens que o faz preferir em muitos casos, como sejam a de ser um pouco mais rápida a colocação dos vagões sobre ele e a de permitir a circulação a maiores velocidades do que os «bogies», segundo se alega — pois só à má concepção técnica destes últimos se poderá atribuir qualquer deficiência a este respeito. Mas tem, pelo contrário, os graves inconvenientes de ser bastante mais cara a sua construção, e de aumentar consideravelmente o peso morto, o que, além de tornar cara a sua tracção, pode prejudicar a conservação da via, pois esse aumento de peso morto dá-se na parte não suspensa dos vagões, a que mais a pode prejudicar.

Por isso o «truck» pode ser aconselhável nos casos de transporte de vagões para portos de mar, através de cidades planas — utilizando as linhas dos tranvias urbanos —, para ramais particulares pouco extensos e casos semelhantes, e os «bogies» são preferíveis para os percursos maiores e quando haja rampas a ven-

cer, pois estas muita influência têm no custo da tracção.

Tanto num como noutro caso, os vagões sobem para a linha que o «truck» suporta (à maneira dos caranguejos), ou para os estribos que os «bogies» possuem para receber o rodado, utilizando fossos ou outro sistema que permita ganhar a diferença de nível existente entre a via e a altura daqueles pontos de apoio. Essa colocação é assim fácil, e no caso especial do «bogie», que é o que consideramos ser de preconizar, a fixação consegue-se por meio de duas forquilhas articuladas que se levantam, depois do rodado estar sobre ele, de forma a abraçar o eixo do vagão, immobilizando-o.

Colocado o vagão sobre os «bogies» ele deixa de circular sobre as próprias rodas, para utilizar as daquele. Lembra uma pessoa que calçou uns patins e que se faz deslocar sem necessidade de mexer as pernas.

A tracção dos vagões colocados sobre os «bogies» pode fazer-se, no caso de se tratar de um pequeno número de vagões, por meio de lanças rígidas que os ligam entre si ou a uma locomotiva ou veículo de via estreita. No caso especial da formação de comboios, porém há que contar não só com os esforços de tracção, como com os de retenção, pelo que os vagões de via larga se engatam entre si, com os próprios engates, e há que possuir um veículo de via estreita (veículo de transição de engatagem) munido, dum lado do seu engate normal e do outro, da engatagem do material de via larga, colocado à altura a que eles ficam nos vagões quando sobre os «bogies».

O problema da frenagem resolve-se pelo emprego do freio contínuo de que se podem munir os «bogies», ou, o que é mais económico, utilizando outro vagão de transição à cauda de tal composição, para lhe poder atrelar os vagões com freios, necessários. Como ambos os vagões de transição podem servir de furgão — e um deles pode ser aproveitado como furgão com um bom lastro para aumento do peso frenado, e o outro para receber mercadorias — pouco se aumenta o peso morto do comboio em relação à carga transportada. Num caso especial que estudámos, em tempo — o do transporte de carvão nacional de Rio Tinto para Caniços na linha de Guimarães, em que se chega a immobilizar um vagão de 20 t. de via larga para um percurso de 18 km. e dois de via estreita para percorrer 13 km. — verificámos poderem vir a transportar-se 185 t. de carvão na via estreita utilizando: 8 vagões de V. L. de 20 t. sobre 16 «bogies» transportadores e 3 vagões de V. E. (incluindo os 2 de transição) com o peso morto total de 115 t. O custo dos «bogies» amortizava-se neste caso em menos de dois anos, libertavam-se vagões de via estreita, não se immobilizavam mais tempo os de via larga e descongestionava-se a estação da Trofa.

As fotografias que publicamos, por especial deferência do Sr. Director Geral dos Portos do Douro e Leixões, dão uma ideia clara da utilização dos «bogies» transportadores, de cujo emprego nas nossas linhas estamos certos que resultariam grandes vantagens para a Companhia e para o Público.



Fig. 2 — O comboio formado por vagões de via normal circulando numa via de bitola inferior

Feira de Vouzela

Por ROQUE GAMEIRO

*D*AS terras portuguesas, daquelas terras cujo nome está escrito a letras d'ouro na História de Portugal, Vouzela ocupa um dos primeiros lugares.

Aninhada num cenário de maravilha, que a Serra da Gralheira enriquece com tonalidades lilazes, Vouzela tem a protegê-la os cumes recostados do Caramulo, alguns tão altos e esguios, que quase beijam o céu.

Segundo a tradição, quando D. Fernando Magno de Leão tomou Viseu aos moiros, era Governador da cidade o Alcaide Alafum, que depois se fez cristão, pelo que D. Fernando Magno lhe poupou a vida, dando-lhe terras para povoar, as quais, por serem do mouro Alafum, tomaram o nome de Lafões.

Ergueram-se então atalaias, repararam-se castelos — como o de Lafão, Baiões, Cambora, Vilharigues e Figueiredo das Donas, e das terras fidalgas que olham o Vouga, foram senhores D. Fernando Pedro — mordomo-mór de D. Afonso Henriques — o Infante de Sagres, D. Duarte de Almeida — o Decepado e D. Pedro de Bragança, Duque de Lafões.

Vouzela é terra galante, com casas brasonadas e igrejas velhinhas, um rio a serpentear pelas encostas e a linha férrea a torcer-se por altos e baixos, com um comboio pequenino a silvar constantemente. Num alto a Senhora do Castelo olha horizontes dilatados, velando pelas terras em volta, terras silenciosas como os claustros dos conventos.

Um dia, passou por Vouzela Mestre Roque Gameiro, celebrado aquarelista que pintou os mais lindos recantos do lindo Portugal.

Enamorou-se da terra, da gente, dos hábitos e pintou a feira, a característica «Feira de Vouzela», que acompanha estas linhas.

Roque Gameiro nasceu na aldeia de Minde, antiga freguesia de Porto de Moz, começando a trabalhar, ainda criança, numa litografia. O seu talento não tardou a revelar-se, e de tal forma que, quando em Portugal se pensou na criação de escolas industriais, foi Roque Gameiro um dos artistas escolhidos para estudar litografia na Alemanha. Dedicando-se sempre mais à arte do que à indústria, impoz-se pelos seus merecimentos, transformando-se num trabalhador infatigável, cujo nome figura entre os nossos maiores pintores.

Contam-se por centenas as suas formosas aquarelas, por milhares as suas ilustrações em obras literárias, sendo os seus trabalhos disputados por museus e coleccionadores.

Roque Gameiro foi um devotado amigo da Velha Lisboa, tão amigo e tão devotado que o município o distinguiu com a «medalha da cidade». Pode dizer-se o mesmo de todo o Portugal, pois em todos os cantos o pintor encontrou assuntos para os seus cartões maravilhosos.

Portas, castelos, fontes, muralhas, ribeiras, rochedos, fortalezas, mercados, procissões, tudo Roque Gameiro recolheu pacientemente.

Simples, afectivo, simpático, dotado de impressionante modéstia, Roque Gameiro foi o fundador duma dinastia de artistas que têm passado a vida a cantar Portugal, a namorar Portugal, a enaltecer Portugal.



FEIRA DE VOUZELA
VALE DO VOUGA

Divisão Comercial--Sua organização

Pelo Dr. ALVARO LOBO ALVES
Chefe dos Serviços Gerais

EM 1 de Janeiro de 1947, quando da incorporação na rede da C. P. das linhas anteriormente exploradas por outras empresas, a organização da Companhia sofreu profunda modificação, sendo desdobradas algumas das antigas Divisões, em ordem a dar-se-lhes uma estrutura mais conforme às necessidades da época presente.

Entre os novos departamentos criados, conta-se a Divisão Comercial, que foi constituída com os Serviços de natureza essencialmente, comercial, que antes faziam parte da Divisão da Exploração e da Secretaria Geral da Companhia.

O agrupamento desses Serviços numa nova Divisão justifica-se pela importância, sempre em aumento, da exploração comercial, e por se ter reconhecido haver necessidade de lhe dar maior liberdade e autonomia. Tal orientação, de resto, é idêntica à seguida nas principais administrações ferroviárias dos países mais adiantados na orgânica de caminhos de ferro.

A Divisão Comercial ficou constituída, em obediência aos moldes tradicionais, por Serviços Centrais e Serviços Regionais.

Os Serviços Centrais são os seguintes:

- Serviços Gerais
- Serviço do Tráfego
- Serviço da Estatística e Estudos
- Serviço da Fiscalização das Receitas
- Serviço do Turismo e Publicidade
- Serviço das Reclamações.

Os Serviços Regionais são constituídos por:

- Circunscrições
- Secções Comerciais
- Secções de Contabilidade
- Delegações
- Estações e apeadeiros.

Todos os departamentos dos Serviços Regionais são comuns às Divisões Comercial e da Exploração.

É que, como é sabido, dada a íntima conexão existente entre os órgãos de execução de ambas as Divisões, não haveria maneira prática de os separar, e até resultaria prejuízo dessa separação.

* * *

Vejamos agora, muito resumidamente, qual a organização e atribuições dos diversos Serviços:

Serviços Gerais

Sendo comum às duas Divisões, como se disse, a quase totalidade do pessoal dos respectivos Serviços Regionais, é evidente que também deveriam ser comuns os Serviços Gerais, ou seja, o Serviço Central que tem por missão o ocupar-se de todos os assuntos relativos àquele pessoal.

Como é óbvio, as atribuições dos Serviços Gerais abrangem também os agentes privativos das duas Divisões; competindo-

-lhe, igualmente, a contabilização das respectivas despesas, mas esta feita separadamente.

Os Serviços Gerais compreendem as seguintes repartições:

- Recrutamento e Mutações
- Assuntos Gerais
- Trens e Revisão de Bilhetes
- Processo de Folhas de Vencimento
- Contabilidade da Despeza.

Serviço do Tráfego

Transitou da Divisão da Exploração, conservando a sua anterior organização.

Compete-lhe a vigilância e inspecção do tráfego, ferroviário ou de camionagem em serviço combinado, o estudo dos meios para o seu incremento e ainda o estudo e preparação de tarifas, contratos de transporte, etc.

Compreende as seguintes repartições:

- Passageiros
- Camionagem
- Mercadorias
- Contratos.

Serviço da Estatística e Estudos

O núcleo central deste Serviço constituiu-se com a Repartição de Estatística do antigo Serviço de Fiscalização e Estatística, da Divisão da Exploração.

Ao Serviço de Estatística e Estudos compete a elaboração da estatística comercial da Companhia e os estudos de natureza económico-comercial que a observação desses elementos estatísticos aconselhar, ou que por outros departamentos da Companhia lhe forem sugeridos.

Compreende as seguintes repartições:

- Estatística
- Estudos
- Repartição, no Porto (a extinguir).

A Repartição de Estatística está em vésperas de ser completamente mecanizada.

Para esse efeito, já estão a caminho, vindas da América do Norte, a maquinaria e aparelhagem indispensáveis.

Ao tomar esta progressiva iniciativa, a

Companhia situou-se na vanguarda das principais administrações ferroviárias europeias, no que respeita à execução deste ramo de serviço, verdadeiramente fundamental e indispensável em todas as grandes organizações comerciais e industriais modernas.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Corresponde ao antigo Serviço da Fiscalização e Estatística da Divisão da Exploração, depois de separada a Repartição de Estatística.

Compete-lhe a fiscalização da aplicação das tarifas e da arrecadação das receitas. É actualmente o Serviço Central da Companhia com maiores efectivos de pessoal de escritório.

Compreende as seguintes repartições:

- Passageiros
- Mercadorias
- Verificação de Contas
- Contabilidade
- Expediente e Arquivo
- Repartição, no Porto (a extinguir)
- Repartição, em Espinho (a extinguir)
- Repartição, na Figueira da Foz (a extinguir)
- Fábrica de Bilhetes.

Serviço do Turismo e Publicidade

Foi constituído pelo antigo Serviço do Turismo da Secretaria Geral da Companhia, embora com atribuições muito mais amplas.

Compete-lhe fomentar o tráfego de passageiros, sob o ponto de vista turístico, e desenvolver a informação e propaganda dos serviços de transporte efectuados pela Companhia.

Tem igualmente a seu cargo a publicidade estranha feita através da Companhia.

Compreende as seguintes repartições:

- Turismo
- Publicidade

Serviço das Reclamações

Foi constituído pela antiga Repartição de Reclamações que, anteriormente a 1947,

fazia parte do Serviço do Movimento, embora dispondo de certa autonomia.

Compete-lhe atender as reclamações do Público por perdas, avarias, e atrasos que sofram as reclamações e bagagens, e bem assim dar o melhor destino aos objectos abandonados ou encontrados nos domínios da Companhia.

Compreende as seguintes repartições:

- Reclamações
- Leilões

* * *

As repartições dos Serviços de Estatística e Estudos e da Fiscalização das Receitas, localizadas no Porto, Espinho e Figueira da Foz, são consideradas «a extinguir», ou seja, subsistirão apenas enquanto se mantiverem ao serviço os agentes das linhas encorporadas que actualmente as constituem, os quais foi resolvido manter nos seus anteriores locais de trabalho, embora com prejuízo da actual organização do serviço, para lhes evitar as dificuldades da deslocação para as repartições centrais de Lisboa.

Como as repartições são consideradas «a extinguir», as vagas que nas mesmas se forem dando, serão providas nas repartições dos respectivos Serviços Centrais, em Lisboa.

Serviços Regionais

São comuns, como se disse, às Divisões Comercial e da Exploração, e constituídas pelas Circunscrições a seguir indicadas, das quais se mencionam, apenas, as Secções Comerciais e de Contabilidade, por serem os órgãos mais directamente ligados à Divisão Comercial.

1.^a Circunscrição — Campanhã

Compreende 2 Secções Comerciais: Viana

do Castelo (1.^a) e Campanhã (2.^a); e 4 de Contabilidade: Viana do Castelo (1.^a); Senhora da Hora (2.^a), Campanhã (3.^a) e Gaia (4.^a).

2.^a Circunscrição — Régua

Compreende 2 Secções Comerciais: Régua (3.^a) e Tua (4.^a); e 4 de Contabilidade: Livração (5.^a), Régua (6.^a), Mirandela (7.^a) e Pocinho (8.^a).

3.^a Circunscrição — Figueira da Foz

Compreende 3 Secções Comerciais: Coimbra (5.^a), Viseu (6.^a), e Guarda (7.^a); e 4 Secções de Contabilidade: Coimbra B (9.^a), Pampilhosa (10.^a), Guarda (11.^a) e Sernada (12.^a).

4.^a Circunscrição — Entroncamento

Compreende 2 Secções Comerciais: Entroncamento (8.^a) e Abrantes (9.^a); e 3 Secções de Contabilidade: Entroncamento (13.^a), Torre das Vargens (14.^a) e Castelo Branco (15.^a).

5.^a Circunscrição — Lisboa P.

Compreende 3 Secções Comerciais: Caldas da Rainha (10.^a) e Lisboa (11.^a e 12.^a); e 3 Secções de Contabilidade: Caldas da Rainha (16.^a), Lisboa R (17.^a) e Lisboa P. (18.^a).

6.^a Circunscrição — Barreiro

Compreende 2 Secções Comerciais: Barreiro (13.^a) e Évora (14.^a); e 3 Secções de Contabilidade: Setúbal (19.^a), Vendas Novas (20.^a) e Évora (21.^a).

7.^a Circunscrição — Beja

Compreende 2 Secções Comerciais: Beja (15.^a) e Faro (16.^a); e 2 Secções de Contabilidade: Beja (22.^a) e Faro (23.^a).





Era assim, como se diz na história, o vestíbulo inferior da estação do Rossio.

Passa tão depressa o tempo que, daqui a alguns anos, já ninguém se lembra das inestéticas bilheteiras pintadas de verde, das colunas altas e esguias, e daquela grade de ferro do serviço de bagagens. O pavimento era negro e feio, as paredes forradas de azulejo até certa altura, e por toda a parte malas, cestos e caixotes, tudo o que não cabia no atravancado recinto dos despachos...

Daqui a algum tempo, já ninguém se lembra como era o vestíbulo inferior da estação do Rossio, e por isso mesmo se publica a gravura acima, que, colocada ao lado da que se reproduz na capa, mostra um contraste flagrante, que constituirá uma interessante curiosidade.

Era assim, como se diz na história, o vestíbulo inferior da estação do Rossio!

O COMBOIO

E A

PAISAGEM

Por ANTÓNIO MONTÊS
Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

A O tempo, a viagem fazia-se na «mala-posta». As estradas eram de tal forma poeirentas, que os viajantes mal podiam olhar a paisagem. Então, contavam-se anedotas e, quando chegava a hora da «muda» do gado, no Cercal, os passageiros soltavam um suspiro de alívio.

Servia-se ali a mais deliciosa canja de galinha, verdadeira epopeia da culinária lusitana, que um escritor do século passado comparou à custódia de Gil Vicente.

A refeição do Cercal tinha a virtude de adormecer os passageiros, que só acordavam em Alcobaça, quando a pesada diligência rolava sobre a calçada fronteira ao mosteiro dos Bernardos.

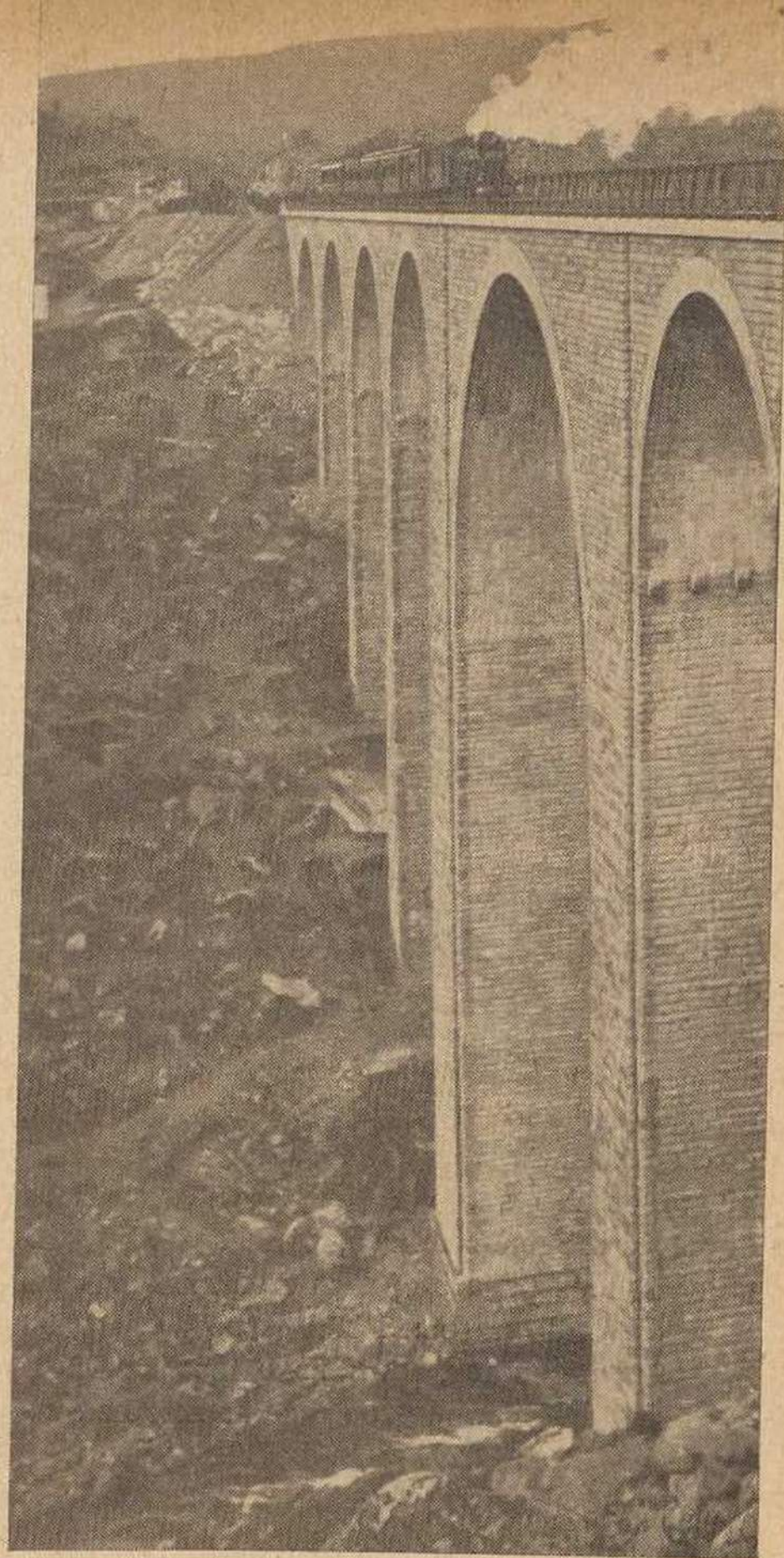
Anoitecia, e anoitecer na «mala-posta» equivalia a dormir de novo, quantas vezes com o rosário nas mãos.

Chovia, trovejava, relinchavam os cavalos, e o boleiro fazia estralejar o chicote por entre praguejos e maldições...

* * *

O comboio acabou com a «mala-posta» e, portanto, com a saborosa canja do Cercal, mas, por outro lado, proporcionou aos que o utilizam a contemplação da paisagem, da encantadora paisagem portuguesa, celebrada e caracterizada pelos mais fortes contrastes.

O comboio teve ainda a peregrina virtude de cortar campos amenos, de cruzar rios bucólicos, de serpentear montanhas impressionantes, de galgar vales ridentes, de contemplar os mais belos e sugestivos quadros da Natureza.

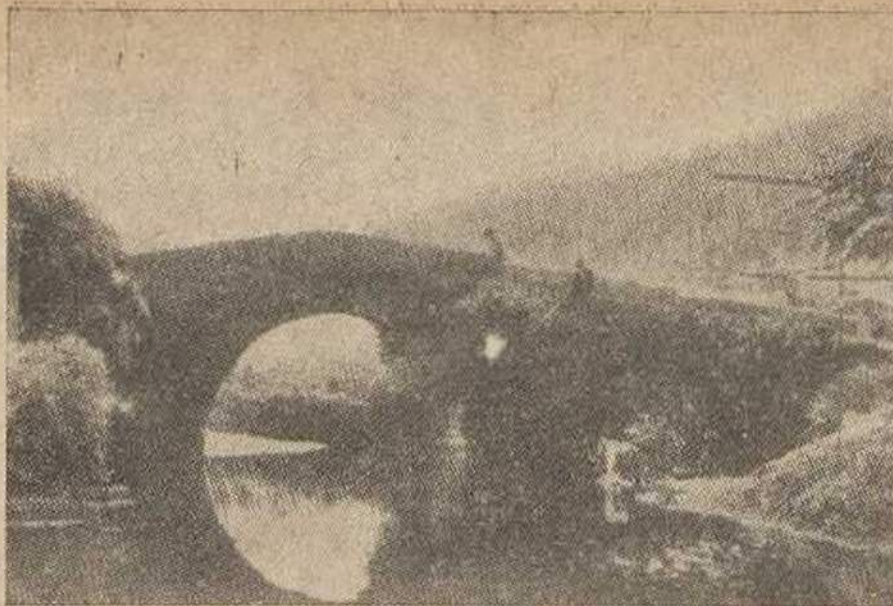


e o penacho de fumo da locomotiva...

Quando o milho começa a aloirar nas eiras, quem vai pelo Minho fora sente-se embalado com o cantar doce das desfolhadas, e os campos, inundados de luz, com verdes de todos os tons a beijarem encostas sorridentes, formam a mais aliciante apoteose.

Santa Luzia, sentada naquele reino de beleza, namora do alto a paisagem embriagante, que canta e ri, que fala e entontece.

O comboio lá vai, ligeiro e contente, olhando areias de oiro, beijando verduras mansas e mirando colinas pintalgadas de mil cores.



Depois vem o rio, poético e sonhador,

Depois vem o rio, poético e sonhador, e até ao fim da linha é um nunca acabar de surpresas. Castelos, mosteiros, santuários, empoleiram-se por toda a parte, e, do lado de lá, ribeiras melancólicas cantam a poesia da tarde.

Não se ouve uma voz, e quem galgasse a montanha majestosa onde o silêncio é de oiro, disfrutaria o Bom Jesus do Monte. Os verdes continuam verdes e frescos e, embriagados com o sol e a paisagem, trepam às árvores, cobrem outeiros, atirando-se do alto como loucos para beijarem as terras meigas e doces, onde nasceu Portugal.

Repicam sinos, ouvem-se noras, branquejam casais, os melros e os rouxinóis cantam e saltitam, e, no meio da folhagem adormecida, espreitam as ameias doiradas do berço da nacionalidade.

A terra aparece cortada de socacos, escadarias monumentais que os homens construíram durante séculos, nas vertentes alcantiladas do Douro.

Estamos no Vale de Junqueiros.

Na água turva projectam-se vides esfolhadas e, rente à leiva fecunda, desliza um «rabelo» de vela enfunada, levado por fortes remadores que lembram as táboas de Nuno Gonçalves.

O comboio corre aos zig-zagues, e dum e doutro lado da linha, a terra ergue-se, parecendo levantar as mãos ao céu para saudar o criador. Os vinhedos precipitam-se do gigantesco Marão e só param à beira do turbulento Corgo, e pela linha fora há carvalhos, castanheiros, plátanos e pinheirais, que não

largam o comboio até às veigas fecundas do Tâmega.

Do outro lado, o espectáculo é outro, belo e horrível a um tempo, mas nem por isso o comboio deixa de contemplar a paisagem, que agora tem penhascos musgosos que metem medo. Novo altar se ergue de frente da majestade do rio, degraus caprichosos onde as imagens foram substituídas por videiras esplendorosas — oiro líquido saído da terra quente.

Mais adiante nascem duas linhas, curtas, estreitas e bárbaras, e o penacho de fumo da locomotiva corta os alcantis arrepiantes de Trás-os-Montes. A paisagem toma aspectos de rara violência, o vento queima e provoca delírio, e, no alto dum cabeço, brilham altivas as muralhas bragançanas, enquanto, lá longe, outro comboio atravessa trincheiras de finos e translúcidos alabastros.

Mais abaixo, a grandeza iguala a graça. Nos vales, há manchas de arvoredos macios, e do outro lado do Douro, que se esgueira por entre calhaus pardos, a terra estende-se a perder de vista...

* * *

O comboio, viandante enamorado que descobriu a paisagem da nossa terra, parece extasiado com o panorama deslumbrante.

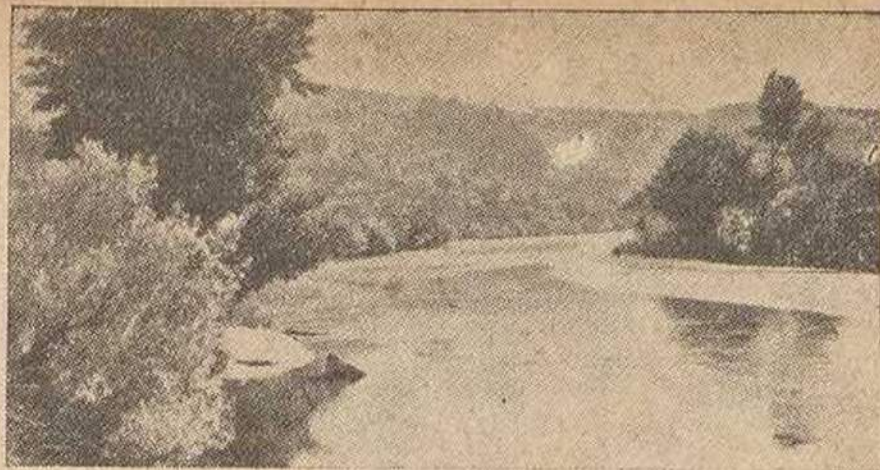
Caminheiro e artista, escolheu os mais belos recantos para as suas peregrinações, e não contente com isso, salta rios, fura montanhas, debruça-se no mar, com o fim único de criar beleza, de causar surpresas, de provocar emoções, de oferecer deslumbramento. Vai a nosso lado o idílico vale do Mondêgo. A fita clara do rio desdobra-se



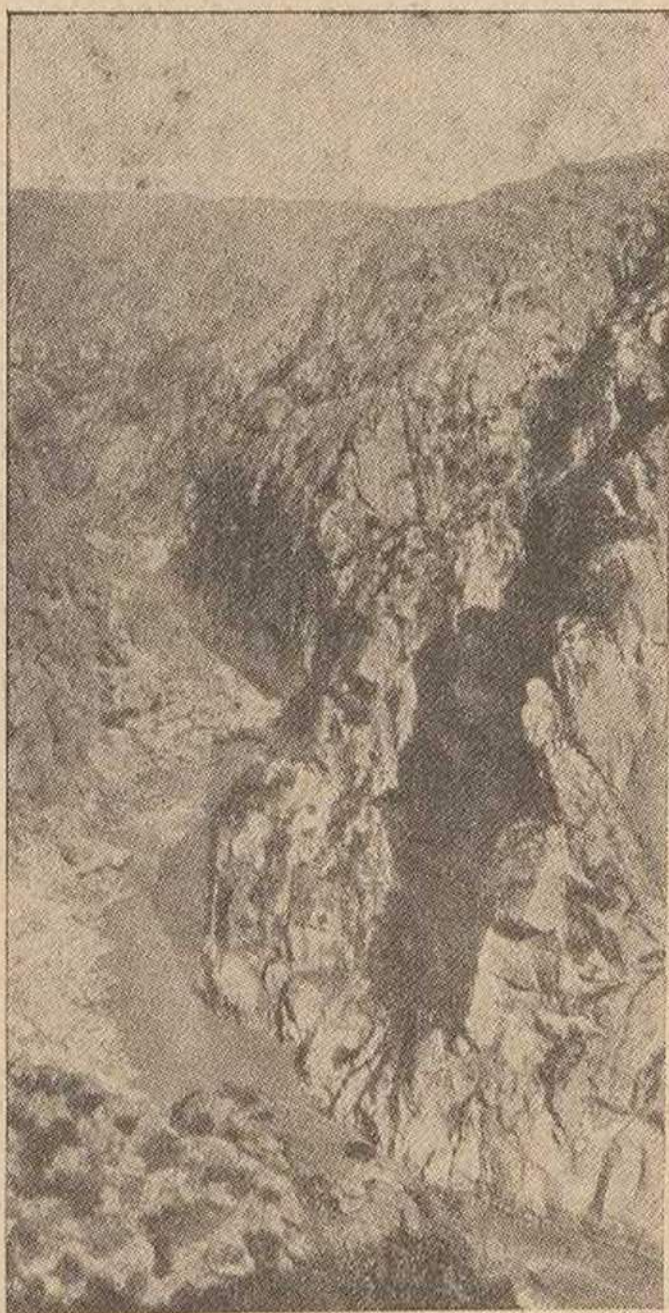
desliza um «rabelo» de vela enfunada...

entre salgueiros poéticos e choupos melancólicos, e na outra vertente da montanha herminia, o Zézere espreita aquele mundo monstruoso de gigantes, colossos misteriosos onde a neve estende seu manto virginal.

A luz cõa-se por brumas delicadas que, aqui e além, se adelgaçam, e a vista perde-se na extensão do panorama — mar imenso com ondulações suaves, donde sobressaem picos que lembram mastros de navios balouçando em preguiçosa calmaria. A água ri e canta,



Vai a nosso lado o idílico vale do Mondego



o espectáculo é outro, belo e horrível a um tempo...

e baila de contente, e a Serra da Estrêla, nobre e severa, domina a paisagem empolgante.

O Caramulo, rosado e saudável, recorta-se no céu e o comboio esgueira-se por cabeços e lança seu pregão de beleza no maravilhoso Vale de Lafões, onde os encantos se casam para compôr um painel de mil cambiantes.

Castelos altaneiros apregoam o passado glorioso da Beira, ninho de poetas e de

santos, com ribeiras cantantes que lembram «um grande cõro em que todas as formosuras da terra fizeram ouvir os seus acordes».

* * *

Já se avista a faixa esverdeada do mar, e durante uma hora o espectáculo assume proporções de raro encantamento. Barcos de proa revirada, pirâmides de sal, cangas policromadas, tricanas graciosas, fios de prata cortando a planície verdejante e, por fim, grinaldas de rosas entrelaçadas em cachos doirados.

Assim vamos até ao «Jardim de Delícias» onde, durante séculos, não ecoou a voz duma mulher, e mais acima a Cruz Alta, de frente a majestade da paisagem, que parece feita para Santos, para almas contemplativas com sede de amor.

O comboio cruza agora um rio, aquele Mondêgo que vimos, criança ainda, nos penhores alcantilados da Serrada Estrela. No alto da colina, sagrada como tantas deste Por-



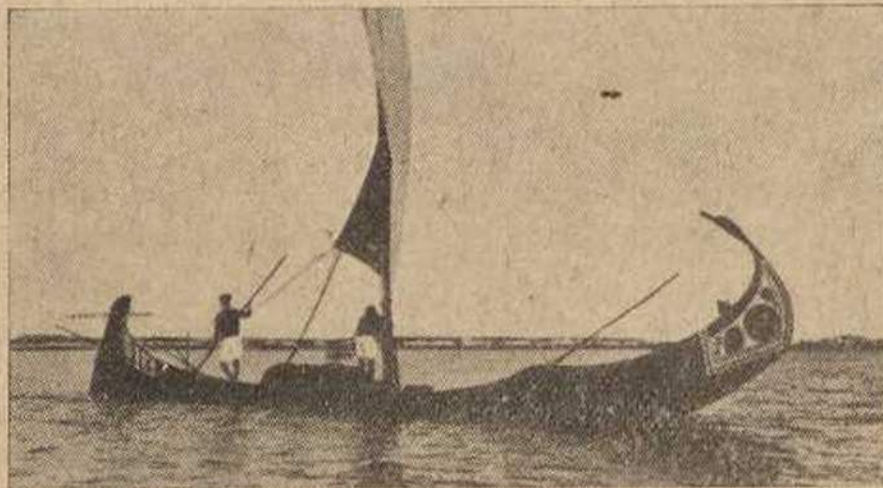
...aquele mundo monstruoso de gigantes.



e lança um pregão
de beleza no mara-
vilhoso Vale de
Lafões

tugal nosso, a cidade universitária sorri para a paisagem meiga e suave. Deve ter nascido ali a palavra Saudade — tão nossa, tão portuguesa — saudade da Rainha Santa, saudade de Inês de Castro, saudade de tudo o que nos fala de amor, de paixão, de sentimento.

De cada janela do comboio vê-se um quadro, melhor, uma aguarela, diferente das outras, mas sem transições bruscas, antes



barcos de proa revirada...

todas com harmonia, com suavidade, com graça virgiliana. Que admira que nasçam ali poetas e que as guitarras tenham gemidos como em nenhum outro recanto da nossa terra?

A linha tem agora dois braços, um que segue por pinheirais perfumados e passa ao lado da terra sagrada de Fátima; o outro, pelo fresco e aromático litoral estremenho,



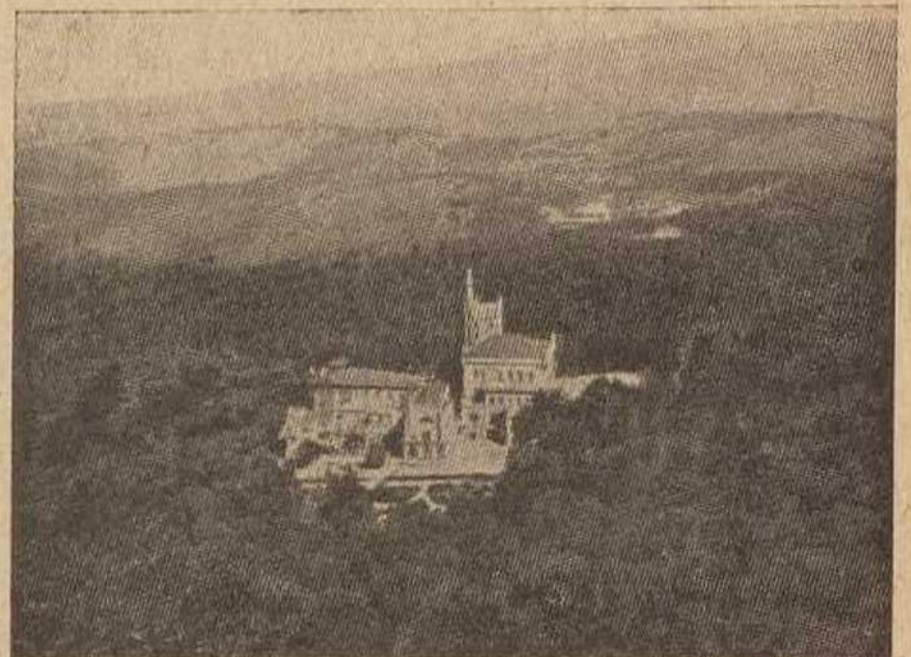
...e mais acima a Cruz Alta

permite recordar páginas memoráveis da história pátria escrita com o sangue de heróis.

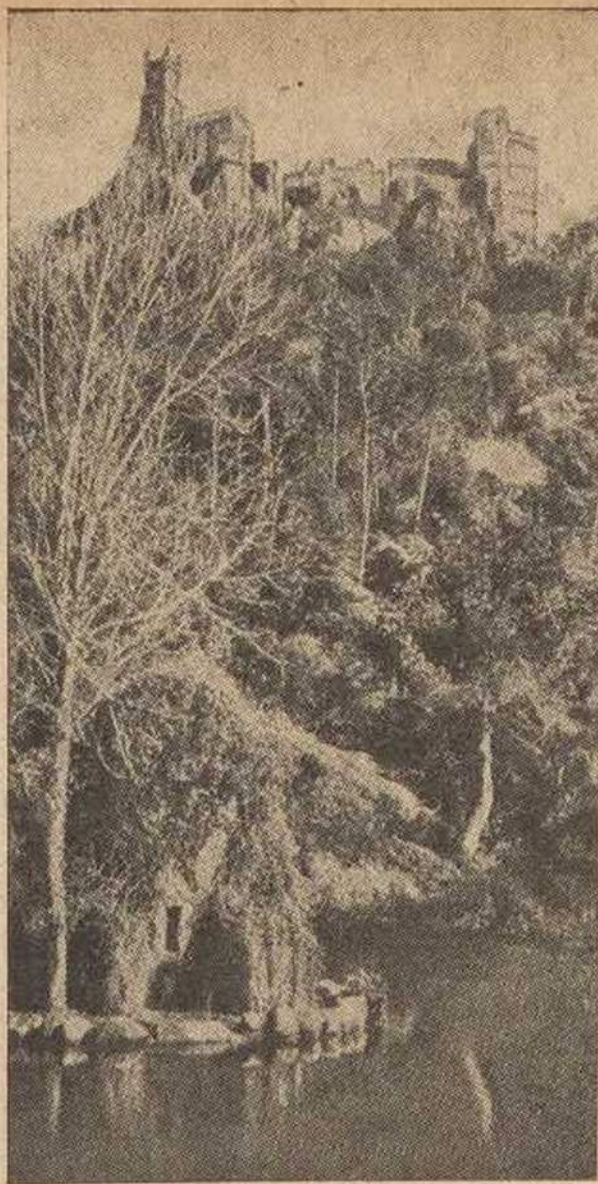
Agulhas esguias, claustros silenciosos, túmulos arrendados, portais sublimes, naves sumptuosas, e, em volta, sempre o perfume dos pinheirais, o cheiro perturbante dos pomares, o ar salgado do mar, com o friso mais belo, mais forte, mais heróico, mais saudável dos pescadores de Portugal.

Agora é a planície fresca, pacífica, risonha, com casais alvejantes, moinhos bailadores, moitas de trovisco, ramagens aveludadas de pinheiros, cachos de madresilva beijando os caminhos, aqueles caminhos por onde andou, vai para cinco séculos, a Princesa Perfeitíssima, que foi a Rainha D. Leonor.

Ao cair da tarde, por detrás da folhagem verde, brilha um quadro de composição fan-



...paisagem que parece feita para Santos, para almas contemplativas com sede de amor



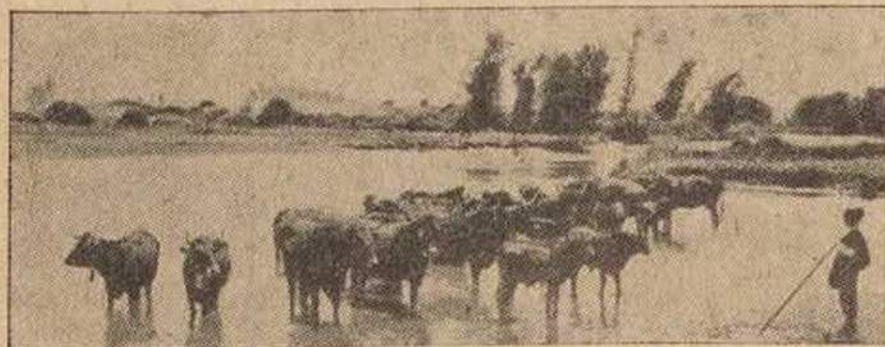
...um castelo solitário domina a paisagem esplendorosa

tástica, maravilhoso como uma tenda de cavalaria.

As árvores abraçam-se, a hera beija troncos seculares, dentes de muralha espreitam por penhascos musgosos, e, mais alto, um castelo solitário domina a paisagem esplendorosa.

O mar, muito azul, bate na costa escarpada tecendo rendas de espuma e, mais longe, outro castelo espreita as águas donde largaram as caravelas para os descobrimentos e conquistas.

Casas de mil côres trepam por sete colinas onduladas, e aos pés da cidade, velhinha de oito séculos, desenrola-se um panorama de sonho. Cada casa é um mirante, um mi-



lezírias infinitas com manchas de gado bravo...

rante espantoso, com lombos de searas, planuras extensas, lezírias infindas com manchas de gado bravo, e, a meio, sempre junto à linha, o rio lendário que, ao fundo, abraça um castelo romântico todo feito de amor.

* * *

As encostas povoam-se de olivedos e sobreirais, e o comboio corre pela planície fora até beijar a fronteira.

O panorama é sério, grave, concentrado. No céu, nem a mais leve sombra, e na terra amarelecida, léguas e léguas de trigais com papoilas a brilhar ao longe.

O terreno é brando, calmo, sem grandes ondulações, e o trigo, sempre o trigo ao longo da linha férrea. Dir-se-ia que naquelas terras fecundas, foi espalhada a cornucópia da abundância, pois além dos trigais, há sobreiros, olivedos, azinheiras e gados, muitos gados, que parecem viver a graça bucólica da paisagem.

Numa curva, distinguem-se as pedras negras duma catedral, as colunas dum templo romano, as arcarias dum velho aqueduto, os terraços donde os moiros espreitavam a planície heróica.

E a terra continua loira, sempre loira, e,



O panorama é sério, grave e concentrado

a meio, a torre de menagem dum castelo disfruta os lugares por onde andaram moiros e cristãos em lutas aguerridas.

Os cumes do Caldeirão apontam ao longe e a linha começa a trepar a montanha, deixando ao lado vales profundos, precipícios enormes onde correm fios de água soluçante.

Começam a aparecer canteiros verdes, manchas de olivedos, alfarrobeiras opulentas, e eram tantos os verdes, tão graciosos os hortejos, tão frescas as terras, que temos

a impressão que seguimos pela alameda dum jardim viçosíssimo.

O comboio corre e apita por entre amendoeiras, brancas como crianças que vão à comunhão.

Vestem outras de lilás, como a cumprirem promessas, outras ainda parecem arder com o rosa vivo, grito de cor naquele mar de verde fresco.

Assim vamos cruzando o quadro bucólico, de beleza indiscreta, em que as figueiras parecem envergonhadas com a floração das suas companheiras que, de longe, lembram lenços a dizer adeus, gritos a dizer frescura, vozes a dizer saudade.

Correm aos grupos nas várzeas, estendem-se de mãos dadas nas encostas e, por vezes, agrupam-se de tal forma, que lembram montanhas de neve ali erguidas para deslumbrar os viandantes.

Vamos lembrando os tempos distantes

em que o Nascente guiava as hostes invasoras e as lanças reluziam pelas terras vermelhas do reino do Algarve.

Lá longe, «lá onde a terra se acaba e o mar começa», o lugar santo donde saíram as naus da desventura e donde largaram, em busca do desconhecido, as caravelas de Epopeia — as das aventuras gloriosas, as do ciclo áureo dos descobrimentos, aquela em que floresceu a «íclita geração», geração afortunada a que pertenceu, para honra nossa e orgulho dos portugueses, a figura iluminada do Infante de Sagres!

* * *

O comboio descobriu a paisagem, aquela paisagem que estava adormecida nos tempos distantes em que a canja do Cercal constituia um dos mais deliciosos atractivos da terra portuguesa.



SOBRE ESTATÍSTICA

Pelo Sr. VASCO DA COSTA LUPI

Chefe do Serviço de Estatística e Estudos

A instituição da Divisão Comercial e, com ela, a criação do seu Serviço de Estatística e Estudos vieram impor a introdução de grandes e profundas alterações nos horizontes estatísticos até então cultivados na C. P.

Ao passo que, anteriormente, a Estatística desempenhava na C. P. uma função meramente *histórica*, a criação dos novos Organismos veio atribuir-lhe a importantíssima missão de utilizar os processos modernos para facilitar a coordenação e a fiscalização das actividades ferroviárias.

No mundo dos negócios a prática tinha demonstrado, de há muito, constituírem as estatísticas modernas um dos mais valiosos auxiliares para uma gestão eficiente, económica e progressiva, visto contribuírem para aumentar o conhecimento dos responsáveis, enriquecendo as suas observações com outras mais minuciosas e compreensíveis, mais despidas de todos os matizes que, normalmente, dificultam a objectividade dos fenómenos.

Através das revelações da Estatística, consegue-se, de facto, levar a luz a domínios que, sem o seu emprego, ficariam para sempre na obscuridade, o

que permite acudir, dentro de oportunidade útil, a grande número de erros praticados e evitar a sua repetição.

Mercê da Estatística consegue-se, outro-sim, estabelecer previsões sobre o futuro, baseadas na observação do passado e no reconhecimento da inflexibilidade com que, em qualquer época, às mesmas causas correspondem, sempre, os mesmos efeitos.

* * *

Com a criação da Divisão Comercial e do seu Serviço de Estatística e Estudos, coincidiu a incorporação na rede da C. P. de um importante conjunto de linhas, acontecimento este que veio alargar sobremaneira a esfera de acção da Estatística da Companhia.

Para bem se poder avaliar o que representou para a Estatística a incorporação das antigas linhas combinadas, indicam-se no mapa a seguir algumas das principais características da actividade de cada uma delas, no ano de 1947:

LINHAS	Comprimento em quilómetros	Passageiros — Bilhetes vendidos nas estações (milhares)	Mercadorias — Carga expedida nas estações (toneladas)
Linha da Beira Alta	252,2	1.014,7	225.387,3
Linha de St. ^a Comba a Viseu	49,2	233,7	19.450,0
Linha do Vale do Vouga	140,4	1.089,5	91.999,9
Linha do Tua	133,1	292,0	32.509,1
Linha de Guimarães	82,9	1.927,5	40.488,3
Linha do Litoral do Minho	24,0	624,6	5.735,9
Linha de Famalicão	29,3	88,9	3.854,1
Ramal de Sernada	37,1	208,6	28.470,3
Ramal de Leixões	6,5	352,6	35.172,2
Linha do Tâmega	34,6	75,1	13.227,6
Linha do Corgo	96,2	344,0	46.108,1
Linha do Sabor	105,3	88,5	17.398,6
Total.	990,8	6.339,7	359.801,4

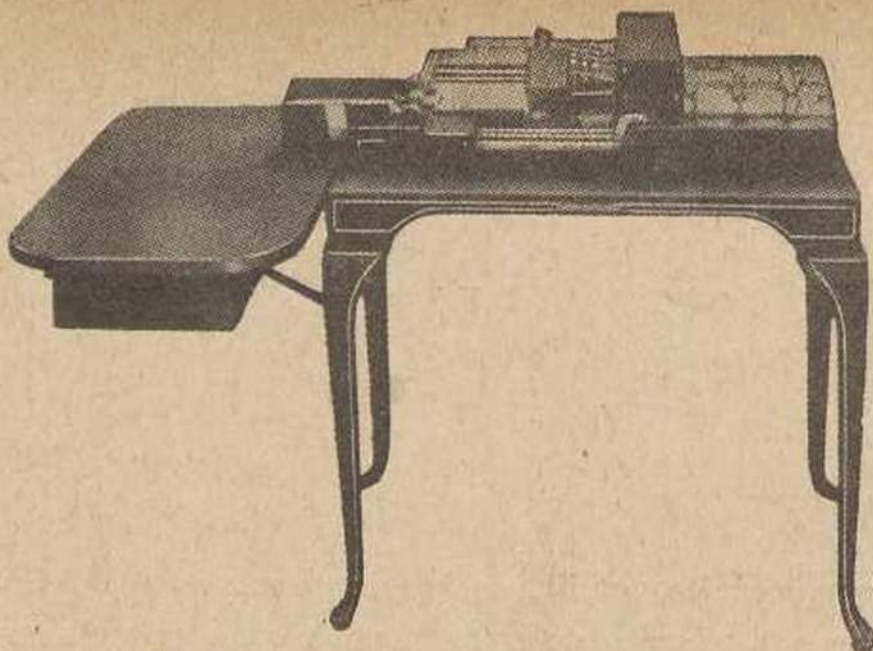


Fig. 1 — Perfuradora numérica

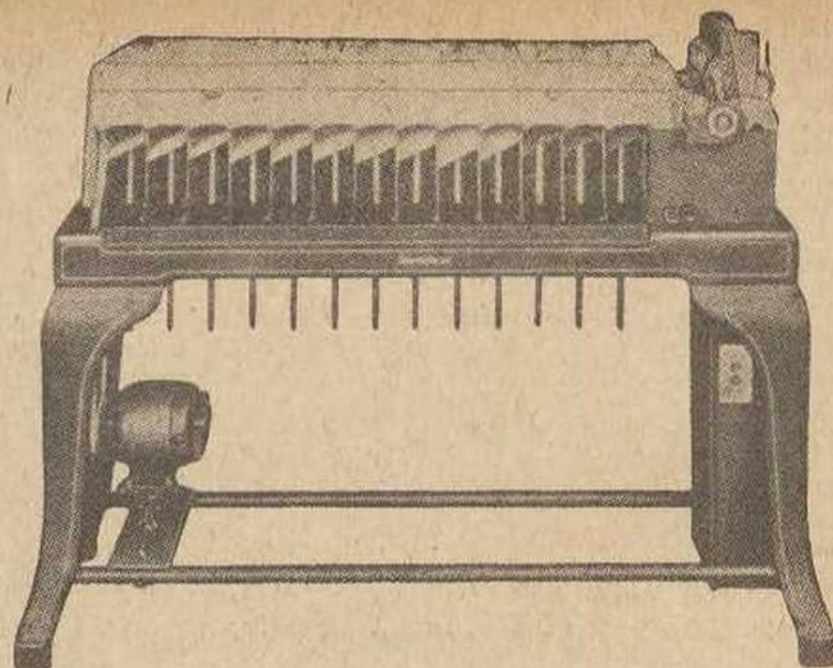


Fig. 3 — Separadora

Se compararmos estes totais com os relativos a 1946 nas linhas então a cargo da C. P., ou seja 2.544 quilômetros explorados, 23.696.212 bilhetes vendidos nas estações e 4.191.938,9 toneladas de carga expedida, verifica-se:

— Que o conjunto das linhas incorporadas representa, aproximadamente, um aumento de 39 % no comprimento total das linhas até então exploradas pela C. P.;

— Que o total dos bilhetes vendidos nas linhas incorporadas equivale a cerca de 27 % dos vendidos nas linhas anteriormente a cargo da C. P.;

— Que a tonelagem das mercadorias expedidas nas linhas incorporadas, corresponde a aproximadamente 13 % de idêntica tonelagem nas linhas exploradas anteriormente pela C. P.

* * *

Apesar do relativo desenvolvimento já atingido pelas estatísticas da C. P., torna-se evidente que as

mesmas não poderão desempenhar cabalmente a importantíssima missão a que são destinadas, enquanto não se proceder à sua mecanização.

No trabalho estatístico é essencial que a recolha, o registo, a investigação e a apresentação dos dados sejam realizados com tal rapidez, que os resultados obtidos possam ser conhecidos dentro de oportunidade útil. Ora, um dos sérios defeitos que oferecem as estatísticas executadas por meios manuais, reside, justamente, no atraso com que, por via de regra, são submetidas à apreciação e consideração das entidades interessadas.

Mediante o emprego das máquinas consegue-se remover, por completo, este grande inconveniente, visto as mesmas permitirem imprimir aos trabalhos uma grande rapidez.

Além disso, consegue-se obter absoluta exactidão dos resultados e aumentar, sem dificuldades de maior, o número das informações a fornecer.

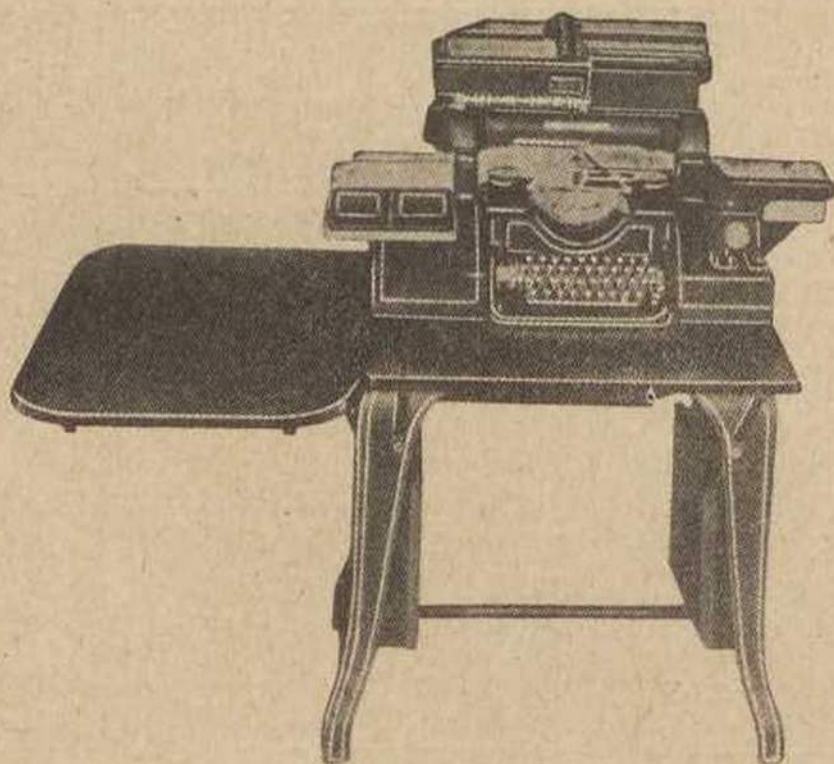


Fig. 2 — Perfuradora Alfa-numérica

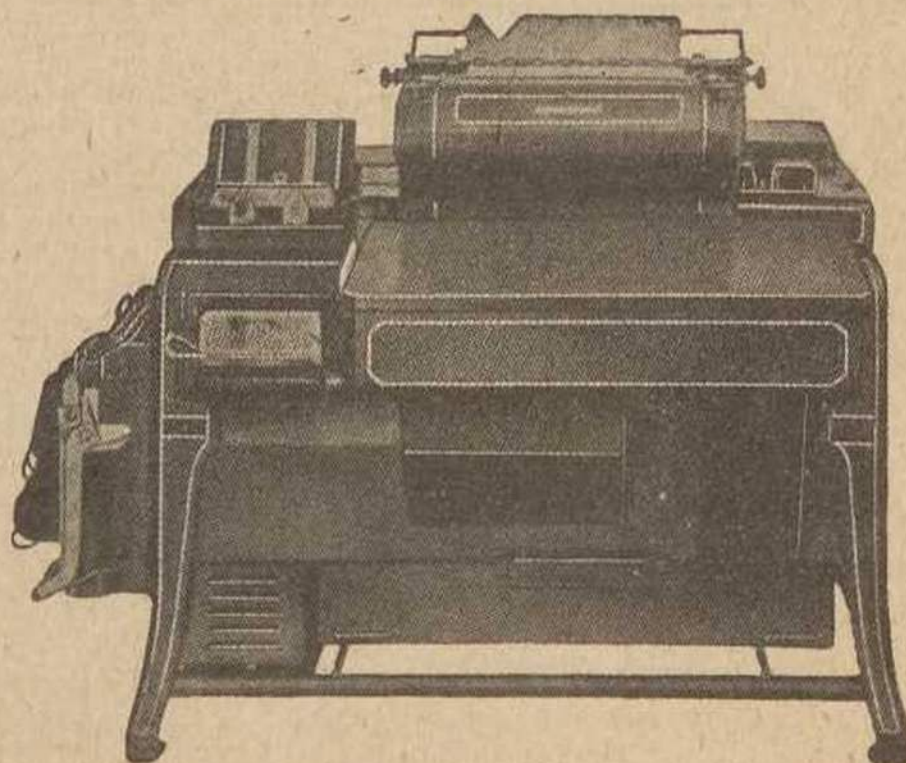


Fig. 4 — Tabuladora

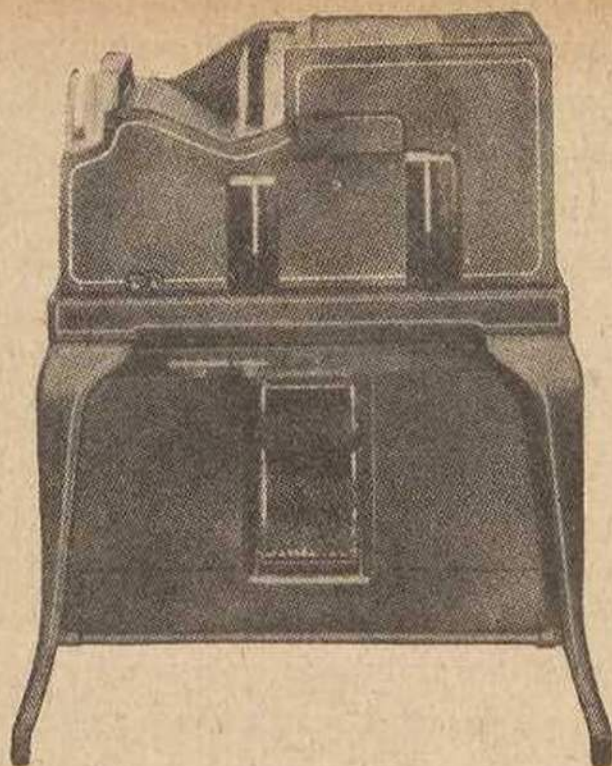


Fig. 5 Reprodutora

É, assim, que as máquinas são, hoje, empregadas para prestar os serviços mais extraordinários e produzir os resultados mais inesperados, permitindo seguir a marcha de qualquer empresa, com uma lógica, uma exactidão, uma segurança e um poder de análise, impossíveis de obter por qualquer outro processo.

• • •

As máquinas de estatística são conhecidas na Europa há relativamente pouco tempo. Nos Estados Unidos, já no princípio deste século, mais de 300 grandes empresas utilizavam máquinas destinadas a trabalhos de contabilidade e de estatística.

O princípio a que obedecem estas máquinas foi, contudo, ideado há muito mais tempo. Assim, há mais de 100 anos, o sábio inglês Charles Babbage concebeu uma máquina destinada não só a efectuar as operações aritméticas, mas a imprimir os resultados, indicando, por meio de sinais, a natureza das operações efectuadas.

Este sábio, após estudos infatigáveis, tendo conseguido vencer todas as dificuldades, mandou fabricar as peças que haviam de constituir a sua máquina. A morte, porém, surpreendeu-o antes de concluída a montagem da máquina.

A Inglaterra, perante o dispêndio considerável que se tornava necessário efectuar para completar a obra de Babbage, desinteressou-se do caso. Todavia, se os ingleses desistiram da invenção, tal não sucedeu aos americanos.

O problema, sob o seu aspecto inicial, pareceu aos engenheiros americanos demasiado vasto, pelo

que consideram mais oportuno enveredar pelo estudo de soluções particulares que permitissem facilitar a execução dos trabalhos de estatística e de contabilidade.

Foi assim que apareceram, no fim do século passado, as máquinas do sistema «Hollerith», concebidas para os serviços de recenseamento dos Estados Unidos e adaptadas, mais tarde, às necessidades industriais e comerciais.

Paralelamente apareceram as máquinas do sistema «Powers», que se distinguem das primeiras por o seu funcionamento se basear em ligações puramente mecânicas, ao passo que naquelas resulta de contactos eléctricos.

Só decorrido perto de um século, após a maravilhosa invenção de Babbage, se entrou definitivamente no domínio da prática de tão importante invenção.

• • •

Por proposta apresentada ainda pela Divisão da Exploração, na qual estava integrado, antes de 1947, o antigo Serviço da Fiscalização e Estatística, a Administração da C. P. assinou contrato com a «International Business Machines Corporation», de «New York», fabricante das máquinas do sistema «Hollerith», para o fornecimento de um certo número de máquinas destinadas à execução das estatísticas do tráfego de passageiros e de mercadorias.

Ponhamos o leitor de sobreaviso para o facto destas máquinas nada terem de comum com as máquinas de somar, de calcular ou de contabilizar de outros sistemas, que constituem unidades isoladas de trabalho, ao passo que uma instalação mecano-gráfica Hollerith é constituída por um grupo de máquinas, cada uma das quais tomada isoladamente de nada serve, e que formando um todo para deter-

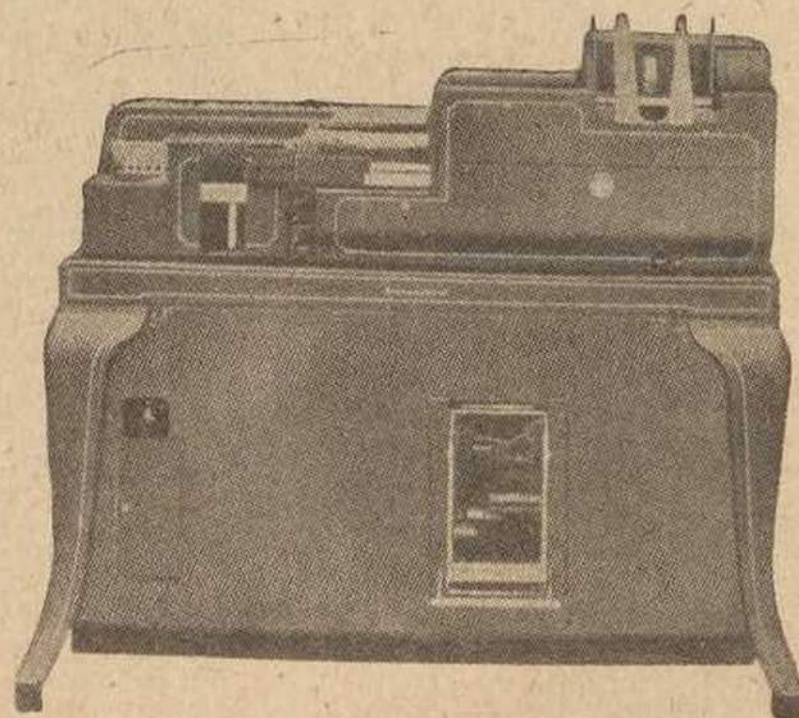


Fig. 6 — Multiplicador

minado fim, constitui um sistema apropriado para a obtenção de todos os apuramentos estatísticos ou contabilísticos que se desejem encarar.

Na base do sistema está a substituição dos documentos originais por cartões perfurados.

As perfurações são obtidas nas máquinas primárias da instalação: — as Perfuradoras (fig. 1). Os dados numéricos são perfurados directamente; os que se exprimem por palavras são, por via de regra, codificados por forma a poderem também ser expressos em números convencionais; eventualmente as próprias palavras são também perfuradas, utilizando para o efeito perfuradoras especiais, ditas Alfa-Numéricas (fig. 2).

Após a perfuração os cartões são classificados, quer dizer, ordenados, segundo determinado critério, em máquinas Separadoras (fig. 3).

Por fim, os cartões passam nas Tabuladoras (fig. 4), onde são estabelecidos os mapas desejados.

Estes três tipos de máquinas citados — perfuradoras, separadoras e tabuladoras — constituem as máquinas principais da instalação; esta é completada com um certo número de máquinas auxiliares, com as mais variadas funções.

Assim, as Reprodutoras transferem as perfurações de cartões (fig. 5) já perfurados para outros cartões; as Multiplicadoras (fig. 6) efectuam em cada cartão operações de soma, subtração, multiplicação e perfuram automaticamente os resultados; as Interpretadoras escrevem no bordo superior dos cartões os números ou letras perfurados nos mesmos cartões; as Intercaladoras realizam as mais variadas operações de acasalamento de cartões, de substituição de certos cartões por outros, etc..

* * *

A quantidade de máquinas de cada tipo a instalar depende dos trabalhos que se pretendem obter e do volume de cartões que isso representa.

Tudo tem de ser previamente e cuidadosamente estudado, sendo de considerar que a mecanografia, introduzindo uma técnica completamente nova na Empresa, obriga, para ser eficiente, a modificar velhas rotinas de trabalho, a alterar o aspecto dos impressos utilizados, a prever um aproveitamento de tempo no encaminhamento dos documentos de que antes se não suspeitava a necessidade, enfim, numa palavra, a bem ORGANIZAR, antes de MECANIZAR.

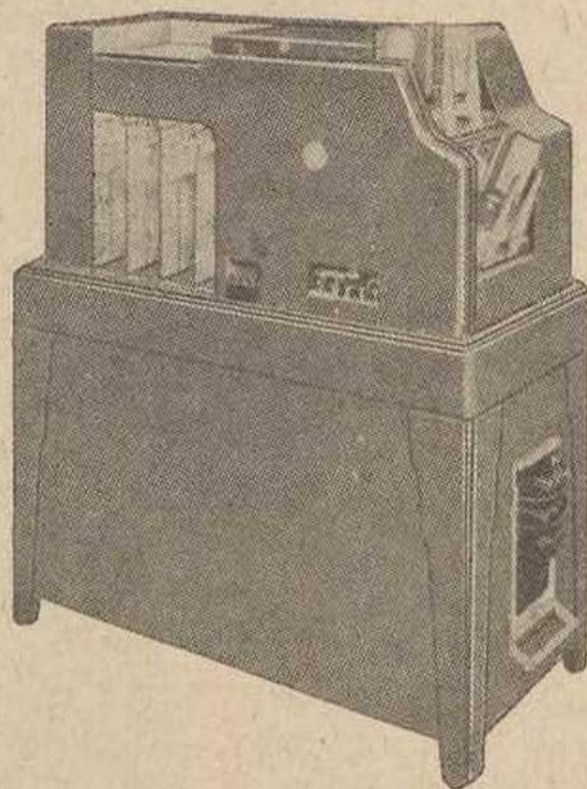


Fig. 7 — Intercaladora

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Caelano, marinheiro, encontrou no salão de 2.^a do vapor «Alentejo», uma máquina fotográfica, que entregou imediatamente ao chefe da estação do Barreiro.

António Ribeiro, servente das oficinas do Barreiro, encontrou um relógio de pulso que entregou ao apontador geral, que foi entregue depois ao servente Manuel Baptista Madeira, a quem pertencia.



Gertrudes Fernandes Fulgêncio, servente suplementar nas oficinas do Barreiro, encontrou um porta-moedas com a importância de Esc. 567\$00, que foi entregue à servente Maria José da Conceição Ramos, a quem pertencia.

Ascenso Garizo, revisor de 2.^a classe da 1.^a circunscrição, encontrou um saco com uns óculos e a importância de Esc. 228\$10, abandonado numa carruagem do comboio 1518 de 26 de Agosto último e que entregou ao chefe da estação de Ovar.



Manuel Domingos Macau, operário de 2.^a classe das oficinas do Barreiro, encontrou numa carruagem do comboio 902, de 3 de Outubro, uma carteira de senhora com objectos de uso pessoal e a importância de Esc. 712\$20, que logo entregou ao chefe da estação do Barreiro.

Alberto Augusto Cachorreiro, suplementar do distrito n.º 1 da linha do Sabôr, quando trabalhava ao km. 8.450 encontrou um relógio de pulso que, sabendo pertencer ao seu camarada Horácio Pires, prontamente lhe o entregou.



Manuel de Lemos Ferreira, chefe de brigada do serviço de Obras Metálicas, foi louvado pela Divisão de Via e Obras, pelo interesse e actividade com que trabalhou no carrilamento dos vagões do comboio 7301, à entrada da estação de Elvas, em 5 de Agosto, p. p.

Joaquim Bento Pedro, operário de 3.^a classe do serviço de Obras Metálicas, foi louvado pela divisão de Via e Obras, pelo interesse e actividade com que trabalhou no carrilamento dos vagões do comboio 7301, à entrada da estação de Elvas, em 5 de Agosto, p. p.





Joaquim Alves Santana, servente de obras, do serviço de Obras Metálicas, foi louvado pela divisão de Via e Obras, pelo interesse e actividade com que trabalhou no carrilamento dos vagões da composição do comboio 7301, à entrada da estação de Elvas, em 5 de Agosto, p. p.

Felisberto Serrano Alves, servente de obras, do serviço de Obras Metálicas, foi louvado pela divisão de Via e Obras, pelo interesse e actividade com que trabalhou no carrilamento dos vagões da composição do comboio 7301, à entrada da estação de Elvas, em 5 de Agosto, p. p.



António da Silva Valério, servente de obras, do serviço de Obras Metálicas, foi louvado pela divisão de Via e Obras, pelo interesse e actividade com que trabalhou no carrilamento dos vagões da composição do comboio 7301, à entrada da estação de Elvas, em 5 de Agosto p. p.

Eurico Alves da Silva, servente de obras, do serviço de Obras Metálicas, foi louvado pela divisão de Via e Obras, pelo interesse e actividade com que trabalhou no carrilamento dos vagões da composição do comboio 7301, à entrada da estação de Elvas, em 5 de Agosto p. p.



Pedro José de Mira Coelho, chefe de cantão de Obras Metálicas, foi louvado pelo interesse e actividade com que trabalhou na estação de Machede, no carrilamento dum vagão e reparação duma agulha, evitando anormalidade na circulação dos comboios.

José da Conceição Palmela, operário ajudante das Obras Metálicas, foi louvado pelo interesse e actividade com que trabalhou na estação de Machede, no carrilamento dum vagão e reparação duma agulha, evitando anormalidade na circulação dos comboios.



Matias Rodrigues Canetas, servente ajudante das Obras Metálicas, foi louvado pelo interesse e actividade com que trabalhou na estação de Machede, no carrilamento dum vagão e reparação duma agulha, evitando anormalidade na circulação dos comboios.

José Rodrigues de Campos, chefe de cantão de 1.ª classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



António Teixeira de Miranda Junior, operário de 3.ª classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Apolinário Piçarra, operário ajudante das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Este número do «Boletim da C. P.»
é dedicado à **Divisão Comercial**

Su m á r i o

Mais um ano, por Roberto de Espregueira Mendes.

A Divisão Comercial, por João Faria Lapa.

Divagando acêrca de frutas e do seu transporte, por André Navarro.

Nos limites da exploração comercial e da exploração técnica, por A. A. de Vasconcellos Porto.

Página de Arte: Feira de Vouzela, por Roque Gameiro.

Divisão Comercial—Sua organização, por Alvaro Lobo Alves.

Para a história.

O comboio e a paisagem, por António Montês.

Sobre Estatística, por Vasco da Costa Lupi.

Pessoal.



CAPA: Vestíbulo inferior da Estação de Lisboa-R.

Companhia União Fabril



**O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA**



**Rua do Comércio, 49
L I S B O A**



**Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O**