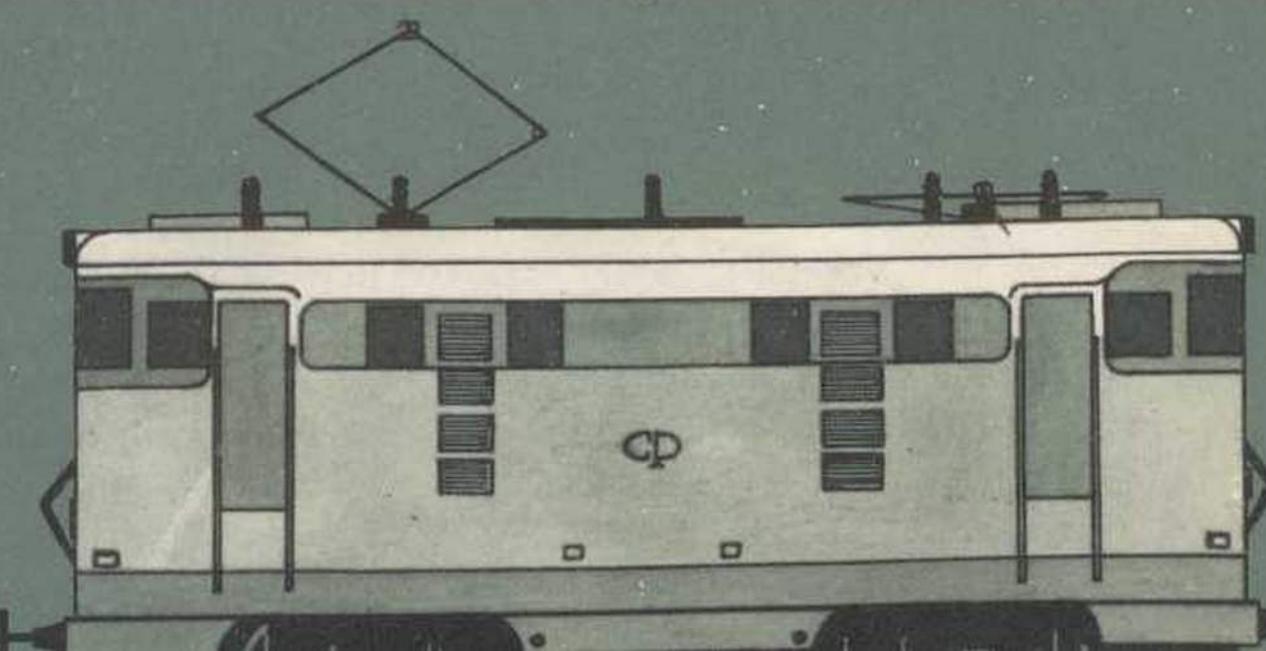


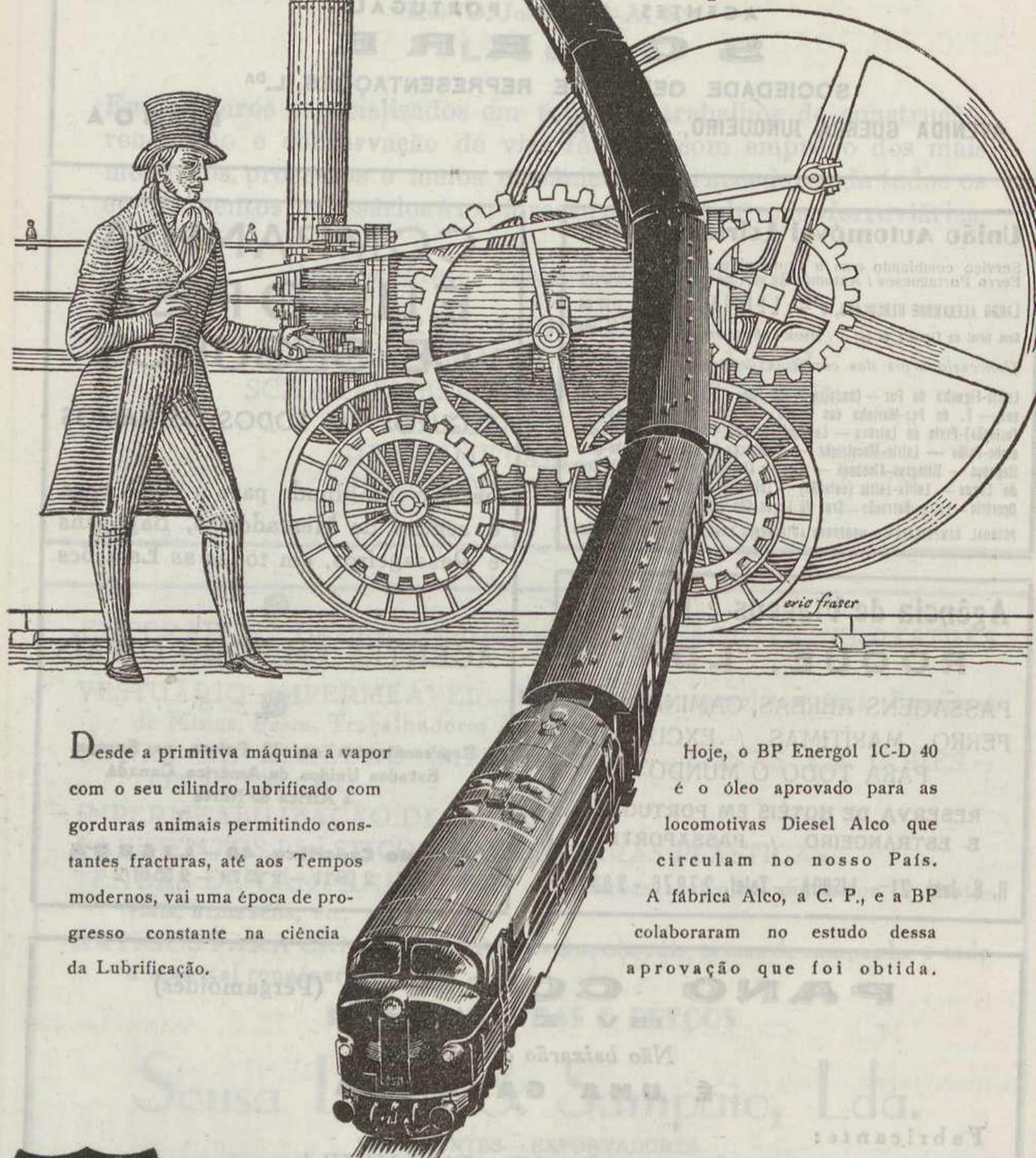
BOLETIM DA CP

NUMERO 385

JULHO DE 1961



um salto no tempo



Desde a primitiva máquina a vapor com o seu cilindro lubrificado com gorduras animais permitindo constantes fracturas, até aos Tempos modernos, vai uma época de progresso constante na ciência da Lubrificação.

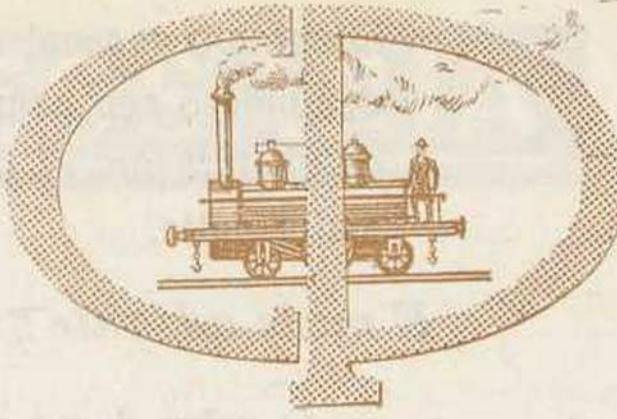
Hoje, o BP Energol IC-D 40 é o óleo aprovado para as locomotivas Diesel Alco que circulam no nosso País. A fábrica Alco, a C. P., e a BP colaboraram no estudo dessa aprovação que foi obtida.



BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais

Boletim da



N.º 385 • JULHO 1961 • ANO XXXIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20158 — Lisboa

Nota de Abertura

O «Boletim da C. P.» perfaz, com este número, mais um ano. Entra, exactamente, no trigésimo terceiro ano de publicação. Sem pretendermos dar ao festivo acontecimento foros de «facto histórico», não podemos todavia reprimir o natural agrado que sentimos pelo aniversário desta revista — que marca insofismavelmente uma sólida realidade ao serviço da Companhia e bem atesta, afinal, a razão e a utilidade da sua existência.

A obra inflexivelmente iniciada em Julho de 1929, com tanto interesse, carinho e abnegação, pelo Senhor Engenheiro Álvaro de Lima Henriques e depois intelligentemente continuada pelo Senhor Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, tem-se mantido, através de todas as vicissitudes, no seu devido rumo.

Recordemos o então escrito, no primeiro número da revista:

Com a publicação do «Boletim da C. P.» julgamos satisfazer uma aspiração latente no espírito do pessoal da Companhia.

Independentemente da instrução profissional que ele terá por fim ministrar — e que constitui a sua principal razão de ser — apresentar-se-ão notícias dos progressos de maior actualidade ocorridos nos caminhos de ferro tanto nacional como estrangeiros, porfiando-se, paralelamente, por

integrar o pessoal na vida da Companhia — da prosperidade da qual tanto depende o seu bem-estar — dando-lhe a conhecer os sucessivos resultados de exploração, as obras mais importantes ou as diferentes aquisições de maior vulto.

E mais adiante :

O valor duma colectividade aprecia-se pelo valor dos homens que a compõem — e o valor destes mede-se pela sua cultura mental e pelos seus sentimentos.

Quem estuda e se instrui não só se eleva a si próprio, como eleva também o nível social da colectividade de que faz parte. Muito louvavelmente assim o tem compreendido o pessoal ao serviço da Companhia, que sempre tem manifestado um vivo desejo de desenvolver a sua cultura e de estar a par dos assuntos que à Empresa respeitam.

É pois com o fim de estimular, coordenar e orientar tais conhecimentos que surge agora o «Boletim da C. P.». Que o seu objectivo seja plenamente atingido é aquilo a que todos devemos aspirar e para que todos devemos contribuir.

*Hoje, olhando todo o passado percorrido, toma-se a reconfor-
tante sensação do dever cumprido.*

Sem nunca ter sido feita a política de quem quer que seja — mas simplesmente a política ferroviária que sempre mais se julgou consentânea com os superiores interesses da Empresa — a revista tem contribuído, na mais pura das intenções e dentro dos naturais condicionalismos que se apresentam, para a divulgação e propagação de tudo quanto exclusivamente ao caminho de ferro concerne, servindo simultaneamente, e por forma intransigente, a tradição de prestígio da Empresa.

Fiel ao seu já longo passado, o «Boletim da C. P.» prosseguirá o seu caminho definido, certo de que jamais lhe faltarão o apoio, a colaboração e o conselho preciosos de todos os ferroviários de boa vontade que o queiram acarinhar e amparar.

Com esse auxílio muito fácil será continuar-se a diligenciar para que esta revista — que é de todos os ferroviários — se eleve ao nível para que foi criada e cumpra a missão que lhe compete. Assim o impõe, de resto, o respeito pelo seu fundador e a consideração pelo que tem sido seu continuador.

ÉLIO CARDOSO

Reacção NECESSÁRIA

Pelo Prof. Doutor J. FARIA LAPA

EM certos meios nacionais, que não poderão classificar-se de irresponsáveis nem mesmo de menos responsáveis, vem tomado vulto a ideia de que está ultrapassada a era do caminho de ferro, vencido este, como se diz, pelo automóvel, e de qualquer modo hoje inútil, porque ferido pela obsolescência.

A quem se der ao cuidado de verificar se tal ideia deriva de conceito gerado em países estrangeiros e por capilaridade chegado até nós, causará estranheza ter de concluir pela negativa. De modo geral, e abstraindo certas manifestações que mais podem considerar-se de gritos publicitários, aliás sem eco (como o aparecimento esporádico, já há anos, em França, de um opúsculo sem valor nem autoridade, intitulado «La Mort du Rail»), tem de reconhecer-se que a formulação daquele pensamento constitui apanágio do nosso País.

Porquê? Quais serão as causas originárias de tão estranho fenómeno?

Sem querer profundar até ao núcleo do complexo causal, talvez se possa tentar um esboço de esquematização das razões da discrepancia dos pensamentos, nacional e estrangeiro.

Em primeiro lugar, é possível que actuem as distâncias de transporte. No continente português, as extensões dos percursos são, na generalidade, menores do que na maioria dos países estrangeiros. A menor dimensão de certo modo inculca ao menos avisado o emprego do automóvel, em prejuízo do veículo ferroviário.

Em segundo lugar, é também possível que exerce influência a intensidade do tráfego. Até agora, pela debilidade relativa de algumas das nossas correntes de tráfego, não se tem apresentado em absoluto imperiosa, em muitos casos, a necessidade do recurso ao caminho de ferro, com a sua caracterização técnica específica, só ela susceptível de responder a volumosos caudais de tráfego.

Como terceira razão, teremos porventura a qualidade dos serviços prestados pelo nosso caminho de ferro que, se não deve classificar-se de má, também até há pouco não podia apelidar-se de muito boa. Resultado de dificuldades de vária ordem, sobretudo de natureza financeira, uma vez elas vencidas, como parecem estar, é de esperar prossiga a ritmo acelerado a notável recuperação a que se assiste.

Há ainda a considerar – e esta seria a razão quarta – ser o caminho de ferro, e ser necessariamente, explorado por empresa de grande dimensão. Certa dose de antipatia ou de animosidade por alguns, de entre nós, cultivada contra a grande empresa, qualquer que ela seja, por outros alimentada em obediência a tendências de índole demagógica e ainda por outros sustentada pela aversão à suposta, mas tantas vezes desmentida, identidade entre a grande dimensão da empresa e o manancial de largos proveitos, levará a manifestações de simpatia pelo automóvel, tomado este como elemento adverso ao caminho de ferro.

Uma quinta razão estará talvez no natural agrado e entusiasmo com que é acolhida a inovação tecnológica, em especial se ela constitui objecto de contínuos e espectaculares aperfeiçoamentos – e é o caso do automóvel. Esse entusiasmo, se não for temperado com a reflexão sobre o real condicionalismo que a inovação gerou, leva à inconsideração dos meios pré-existentes e à sua imponderada rejeição «in limine». Estas atitudes tomam, entre nós, especial relevância por motivos vários mas que fundamentalmente se radicam no nível de rendimento e na fórmula da sua distribuição.

A QUELES que são arrastados pela primeira das razões apontadas – a pequena extensão dos percursos – esquecem os casos de uma Suíça, de uma Bélgica, de uma Holanda, com percursos que não têm maior extensão do que

os nossos e que todavia mantêm redes ferroviárias de alta densidade.

Os que se deixam influenciar pela segunda razão – a debilidade relativa de algumas correntes de tráfego – não querem lembrar-se de que o País se encontra em fase de crescimento económico, ao qual se está imprimindo acentuada celeridade e que necessariamente implicará o engrossamento dos caudais de tráfego, além de que já hoje se verificaram necessidades de transporte cuja satisfação só é compatível com o poder de escoamento do caminho de ferro. Não atendem ainda a que, no relativo ao sector das mercadorias, o País, por absoluta e lamentável carência de dados estatísticos referentes à estrada, se mantém na ignorância do volume das correntes de tráfego, só conhecendo o da fracção que utiliza o caminho de ferro.

Aqueles que se deixam ferir pela terceira das razões aludidas – a qualidade do serviço ferroviário – menosprezam o valor dos exemplos que provam à saciedade a transformação que está a operar-se e a abundância dos seus frutos – é o caso da linha de Sintra, da linha de Cascais, das linhas do litoral do Algarve.

As vítimas da quarta razão – pretensas inerências à grande dimensão da empresa ferroviária –, não há argumento que as convença. Teriam de prestar-se ao sacrifício, para elas incomportável, de excluir dos seus juízos de apreciação qualquer parcela de subjectividade.

Os induzidos pela quinta razão – entusiasmo pela inovação tecnológica – deveriam atender a que se o automóvel veio criar novo condicionalismo à actividade ferroviária, em certos aspectos até benéfico para esta última, tal condicionalismo não traduz, de forma alguma, a morte do caminho de ferro; antes, pelo contrário, este sobrevive mais forte, com o apoio concedido pelo automóvel, ainda que traçadas novas fronteiras ao seu campo de acção. Tal qual o avião, com todos os seus progressos, não desbanca o automóvel – apenas cria novos limites à sua actividade.

POR todo o mundo, mesmo na velha Europa, continua a demonstrar-se o maior desvelo pelos caminhos de ferro; só o nosso País faz

excepção. Na vizinha Espanha alarga-se a rede ferroviária e projecta-se ampliá-la ainda mais; aos caminhos de ferro franceses ainda bem recentemente foi concedido pelo Banco Europeu de Investimentos o empréstimo de 4 milhões de dólares; pelo mesmo Banco foi também há pouco facultado aos caminhos de ferro italianos o empréstimo de 21 milhões de dólares; os países detentores dos maiores portos europeus, na medida em que os alargam, logo estendem às novas instalações as suas redes ferroviárias; a consulta aos relatórios de qualquer instituição financeira destinada ao fomento económico, nomeadamente do Banco Internacional de Reconstrução e Fomento, mostra à evidência a supremacia das verbas destinadas às infraestruturas de energia e transportes e, entre estas, aos caminhos de ferro; em recente publicação, de Fevereiro último, da autoria do Presidente do mesmo Banco, Eugène Black, (*Financing Economic Development*) faz-se referência ao auxílio concedido para a «completa reabilitação e modernização» do Caminho de Ferro do Pacífico, no México; na projectada ponte sobre o canal da Mancha, lá está previsto o acesso ao caminho de ferro. Só entre nós se pretende subestimar o valor do caminho de ferro – salvo nas províncias ultramarinas, em que se constroem e se projectam construir caminhos de ferro e se resgatam concessões de exploração ferroviária, no intuito da sua nacionalização; no continente, em relação ao metropolitano de Lisboa cuja rede se alarga, a uma grande instalação fabril na margem sul do Tejo, cujo arranque de fabrico é de data recentíssima, para a qual se reconheceu a necessidade de optar pelo caminho de ferro, como tipo de rede interna de transporte – aliás de bitola igual à da rede ferroviária de serviço público, o que faz pressupor a intenção de futuro enlace – e ainda a outra instalação fabril, em Alverca, cuja inauguração oficial data de há dias, servida no seu interior pela linha férrea, ligada já à rede nacional.

E por isso só entre nós se verificam factos inconcebíveis ou inexplicáveis, como o de edilidades pretenderm o levantamento de determinadas linhas férreas, em plena exploração; o de uma empresa privada reclamar, a pretexto de facilitação de acesso às suas instalações, a retirada de um pontão servindo a linha férrea, com o que cessaria a exploração da

mesma linha; o de hotéis, alguns de certa categoria, localizados em centros servidos pelo caminho de ferro e até com ligações directas à capital, distribuírem pela sua clientela folhetos em que se fazem referências aos meios de acesso, mas limitadas à via ordinária; o de projectar-se uma ponte sobre o Tejo não servida, desde logo, pelo caminho de ferro; o de se multiplicarem (e bem) as ligações rodoviárias entre o norte e o sul do rio Douro — está em construção a ponte da Arrábida — e se manter (e mal) uma única ligação ferroviária, aliás de alto grau de precariedade, entre os dois sistemas de caminho de ferro, ao norte e ao sul do mesmo rio; o de se terem despendido (e muitos dizem que bem) mais de trezentos mil contos nos primeiros vinte e quatro quilómetros da auto-estrada Lisbo-Porto e não se terem ainda construído (o que a muitos se afigura mal) os vinte e poucos quilómetros do ramal ferroviário entre a estação de Fátima e a Cova da Iria (o que custaria talvez dez vezes menos); e tantos e tantos mais...

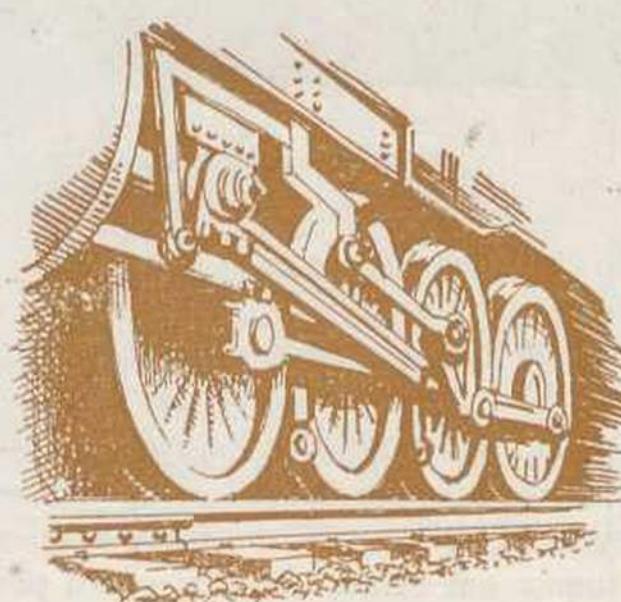
Tem de reagir-se contra essa falsa ideia, que dentro em pouco poderá radicar-se como «falsa ideia feita». Pela propaganda persuasiva e usando de todos os meios publicitários, exibindo números, confrontos de dados estatísticos, recorrendo ao «lá fora», ainda, infelizmente, de grande poder convincente, é mister demonstrar que o caminho de ferro vive e viverá, no exercício de uma função bem defi-

nida, da mais flagrante actualidade e que lhe é peculiar.

Mas não só às empresas cabe mover essa campanha. Aos Serviços Oficiais incumbe, de forma geral, o esclarecimento público, quer pela difusão de novas concepções, quer pela oposição ao alastramento de formulações erradas. Em tais termos, sobre os Departamentos Oficiais mais directamente ligados à matéria em causa impende a missão de promoverem análoga campanha, então valorizada com a eficiência que dimana da autoridade de que se revestem, tanto mais que a jurisdição de alguns é simultânea aos dois meios de transporte, ferroviário e automóvel.

É possível que os resultados dos trabalhos nas reuniões da «Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes» (e não «das Comunicações», como erradamente se apelida no nosso País), a última das quais teve lugar em Maio passado, ofereçam, a par de outros, manancial de sugestões para tal campanha, com a vantagem de as mesmas sugestões se apresentarem vinculadas ao ambiente internacional em que decorreram os trabalhos, e portanto não maculado pela «falsa ideia» que pretende firmar-se em alguns dos nossos meios.

E note-se que esta reacção, para ser profícua, tem de ser longa no tempo, como tem de ser contínua, insistente e persistente. Nas verdades, mais do que nas mentiras, custa muito a acreditar.





Prazer e arte de viajar

Por ARMINDA GONÇALVES

QUANTAS pessoas saem da sua terra para verem as coisas diferentes dispersas pelo Mundo e à sua terra voltam confundindo na memória, repleta de imagens confusas, os lugares percorridos!

Estes viajantes são os apressados sem sentido observador que apenas gozam um prazer efémero, cedo esquecido nas viragens dos caminhos da vida; são aqueles para quem uma cidade, embora inconfundível, é sempre igual a outra cidade, a paisagem humana é invariável e inexpressiva, e uma floresta, um lago,

Quando deixamos o luminoso céu de Lisboa, as sete colinas por onde a cidade se espreguiça e o maravilhoso estuário do Tejo donde partiram as naus das Descobertas em demanda de novos mundos, podemos sentir-nos de algum modo continuadores dos nossos heróicos antepassados: também vamos à descoberta doutras paragens pelo gosto de conhecermos algo de novo, algo que preencha, em parte, o vazio da insatisfação da nossa ansiedade, do nosso desejo de tudo ver e compreender.



Madrid — Palácio do Oriente

um rio, uma montanha ou o mar não têm dissemelhança em relação a outras florestas, outros lagos, outros rios, outras montanhas ou outros mares. A história nada lhes ensinou.

O panorama social ficou oculto sob a indiferença mental; sob a epiderme sensorial ficaram sem relevo os acidentes geográficos e a sedução da beleza.

Mas viajar não é sómente tomar um avião, um barco, um comboio ou um carro para galgar distâncias sem a graça duma disposição especial. Exige compreensão dos fenômenos ambientes, integração total no tempo e nas tradições, uma aguda sensibilidade e a faculdade de admirar e de ver para além do que é visível.

Na realidade há uma espécie de magia, uma arte de viajar que empresta aos objectos, à paisagem e às cidades uma atração fascinante, invencível e dominadora.

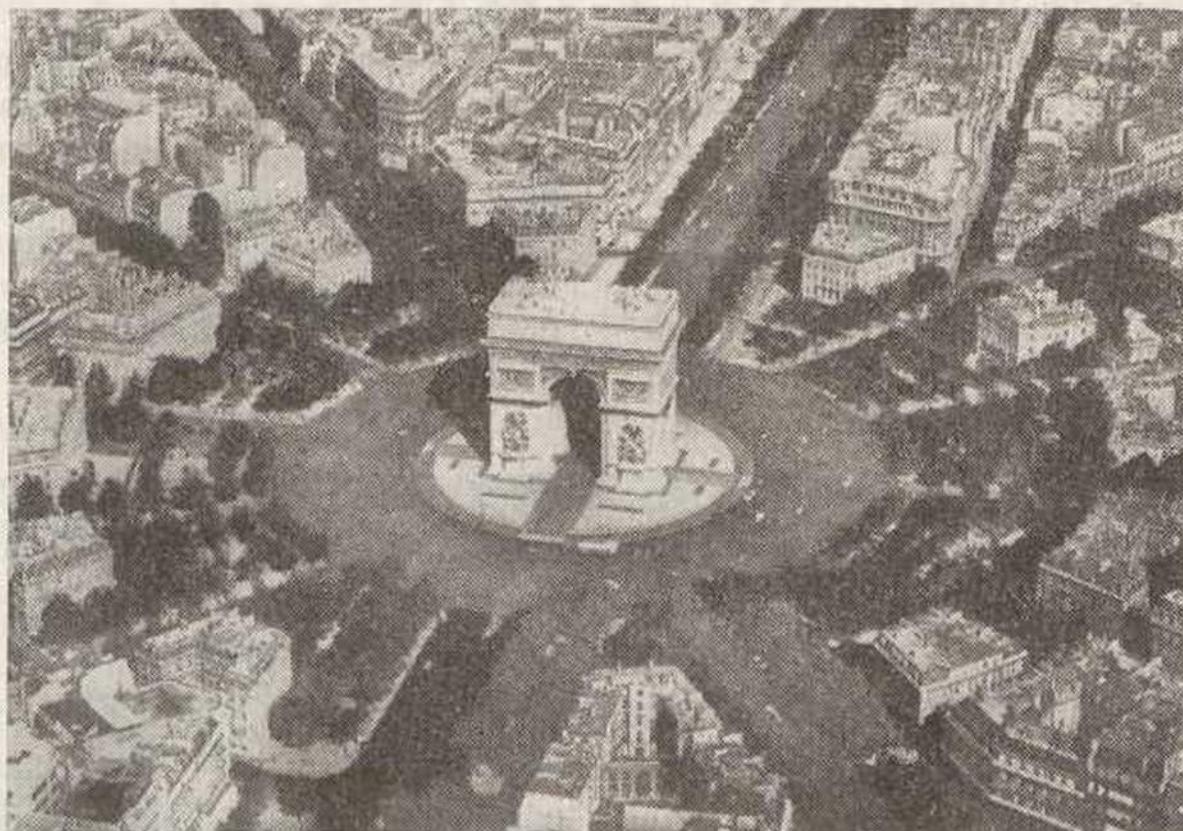
Se desembarcamos em Madrid (uma artificial, gritante e espectacular cidade com alma esvoaçante sem a sedução dum passado milenário mas monumental e grandiosa) não abarcamos toda a Espanha dramática e tradicionalista, vibrante e colorida, mas somos levados, involuntariamente, a sentir a alegria dum povo que é, apesar disso, complexo, ardente e místico.

Ao pormos os pés em Paris, um sentimento irrefreável de contentamento enche a nossa alma.

Paris, mágica Paris! Cidade de toda a gente, de todos os que a procuram, (grata ou ingrata?) de todos os que vêm dos quatro cantos do Mundo abrigar-se à sombra tutelar do seu espírito! Ali se encontra o bem e o mal. Cidade fútil para os fúteis, intelectual para os intelectuais — ao mesmo tempo patriótica e cosmopolita, complacente e compreensiva, estonteante e domina-

dora. Paris dos reis esplendorosos e dos miseráveis, dos ideais generosos e da Revolução, da tirania e da liberdade, mestra universal, sempre nos acena convidativa e feiticeira.

Se descemos a Roma encontramos de novo a latinitade, a exuberância de gestos e de fala, o cruzamento de todas as vias da arte e do espírito, a revivescência do mundo antigo, a espantosa herança duma



Paris — Praça de Étoile e Arco do Triunfo

Se subimos até Londres respiramos o ar pesado e brumoso, por vezes sentimos a carícia duma réstia de Sol, pousamos o olhar no verde húmido da relva dos parques, no cinzento dos palácios, no formigueiro humano, nos costumes tradicionais que nos parecem obsoletos mas que traduzem a maneira de ser fleumática e protocolar dos britânicos — que, não raramente, tomam aspectos infantis.

época em que a Roma imperial foi senhora de grande parte da Europa e de toda a orla mediterrânea levando com o seu domínio uma civilização maravilhosa. Foruns, circo, termas, arcos de triunfo, templos, colunas quebradas, estátuas mutiladas — beleza assombrosa perante a qual nos sentimos comovidos e estupefactos.

O Cristianismo que ali chegou e dali se dilatou vindo do Oriente, as perseguições religiosas, o declí-



Roma — Praça Esedra

Abrangemos toda a Inglaterra, pensamos nos seus dramas, juntamos-lhes os da Escócia e da Irlanda, amalgama de pretensões egoistas, ânsia de se libertarem da angústia de ilhéus e de se projectarem no Mundo, orgulho de deterem (terem detido) nas mãos a soberania de grande parte do globo.

nio do Império, as invasões dos bárbaros, tudo quanto deixou em Roma um rasto da sua passagem, fala-nos uma linguagem inaudível e penetrante.

E Viena de Áustria? Bela, sem dúvida, tem o prestígio da sua história. Tornada sede do Governo dos Habsburgos que cingiram, desde 1438 até 1806, a

coroa de imperadores do Santo Império romano-germânico, a ela convergiram artistas, sábios e burgueses. Com Maria Tereza atingiu o apogeu. Poderio, grandeza, luxo, foram a sua divisa.

Mas Viena é, acima de tudo, pátria de artistas e a sua tradição musical é das mais gloriosas. A música, que desconhece fronteiras e cuja linguagem é universal, fez cidadãos do Mundo muitos que ali nasceram ou ali viveram: Mozart, Schubert, Beethoven, Gluck, Liszt, Haydn, Brakms, Bruckner... e os magos das valsas e das operetas Lanner, Strauss, Supé, Lehar.

As cidades da Suíça! Qual a escolhida? Genebra, Berna, Zurique, Lucerna, Basileia, Lausana, Montreux,

emanciparam do feudalismo e das suas consequências, onde músicos e poetas viram a luz do dia para legarem à humanidade muitas obras geniais.

Subiremos mais ainda e iremos ultrapassar o círculo polar ártico parando nas capitais da Escandinávia.

Copenhague atravessada por canais, banhada pelas águas do Sund que ligando o Báltico ao Mar do Norte, a separa da Suécia. É a mais populosa, aquela onde os divertimentos mais se assemelham aos divertimentos dos países menos setentrionais. A Sereiazinha, bronze dum indiscutível encanto, inspirado num conto de Andersen, fica no nosso coração e na nossa lembrança.



Hamburgo — Cais de embarque do Alster

Lugano? Todas têm o mesmo atractivo: asseio, ordem, compostura e uma calma beleza realçada pela moldura da paisagem, beleza que os olhos namoram encantados.

Se passamos à Bélgica... Bruxelas e a glória dum passado grandioso, a magnificência e as vicissitudes, a sujeição ao Império, a revolta das Províncias Unidas e as crueldades do espanhol Duque de Alba, governador ao serviço do sinistro Filipe II, o heroísmo perante as invasões alemãs nas duas guerras deste século e o desenvolvimento industrial hodierno.

Que dizer de Amesterdão? Uma linda e insinuante imagem da linda aguarela que é a Holanda.

Cidade cortada por canais e ligada por pontes, cidade tranquila, oculta sob essa apaziguada fisionomia, o traço vincado de tantas expressões das suas actividades e da luta com o mar que é fonte de riquezas, de expansão económica e também de sobressaltos.

Através da Alemanha, sem uma passagem pela pouco acessível Berlim e sob o fascínio que em nós exerce a beleza de Munique ou de Nuremberga ou de Hamburgo, encantam-nos a cidades que se estendem ao longo do Reno, as cidades que menos sofreram a influência militarista da Prússia e mais cedo se

Mas Estocolmo é tão bela! Toda rodeada de águas, edificada sobre ilhas ligadas por pontes, oferece-nos amplos horizontes da parte mais moderna, uma impressão de estabilidade e de confiança que se nos grava na memória. Clara nos grandes dias estivais, feérica mesmo nas pequenas noites que são um rápido negrume nos grandes crepúsculos, a capital da Suécia ensina aos meridionais o equilíbrio dum povo que não tem os altos e baixos da riqueza e da miséria.

E à beira do fiorde do mesmo nome, Oslo, a mais pequena das três capitais, não sendo muito bela nem monumental, tem um carácter único. Evoca mais dramaticamente talvez os antepassados vikings e sentimos que o mar, que dá aos seus marinheiros uma força ancestral e epopeica, lhes revigora o ânimo. Lembra-mos as suas sagas que, aliás, não são apenas norueguesas mas também suecas e sabemos que a beleza incomparável dos fiordes tem o reverso nas tempestades e na escuridão do Inverno.

Já avançámos muito por esta velha Europa. Estivemos em muitas e famosas cidades sem falar noutras não menos famosas que ficaram fotografadas na nossa imaginação com um fulgor inextinguível.

Não podemos ir mais longe.

RELACÕES *públicas* E PUBLICIDADE

nos CAMINHOS DE FERRO

Pelo Dr. CARLOS SIMÕES DE ALBUQUERQUE

ATRIBUI-SE ao advogado norte-americano Dorman Eaton a expressão Relações Públicas (*Public-Relations*) que a teria empregado pela primeira vez numa conferência em 1882. Mais tarde, em 1916, o jornalista também norte-americano Ivy Lee, reconhecendo o mérito que poderia ter na gestão das empresas o objectivo que definia essa locução, criou o primeiro consultório de Relações Públicas. Tal o interesse despertado por esta nova actividade que em 1921 as Universidades de Wisconsin e de Princetown incluíam nos seus planos de estudos cursos sobre Relações Públicas.

De facto, foi fulgurante a difusão dos novos métodos de acção. Segundo dados estatísticos, existiam em 1957 na América do Norte 5 000 empresas que previam na sua estrutura serviços de Relações Públicas e ascendia a 1100 o número de firmas especializadas nestes serviços, que eram consultadas por empresas que as não possuíam.

A Europa acolheu com curiosidade a ideia e em 1949 instituíram-se em França os primeiros serviços de Relações Públicas.

Em 1958 realizou-se em Bruxelas o Congresso Mundial de Relações Públicas⁽¹⁾. Nesse mesmo ano criou-se o Comité Europeu das Relações Públicas.

Mas o que vêm a ser, afinal, as Relações Públicas? Definições não faltam. A abundância embaraça a escolha. Algumas são demasiadamente académicas ou imprecisas ou mesmo atrevidas como a atribuída a Carl Byoir: «as Relações Públicas são o que o homem que as pratica crê que elas sejam». A Associação

Francesa de Relações Públicas denomina Relações Públicas às actividades empregadas por um grupo com o objectivo de estabelecer e de manter boas relações entre os membros desse grupo ou entre o grupo e os diferentes sectores da opinião pública.

Recentemente, em Abril de 1959, a «International Public Relations Association» proclamava que as Relações Públicas são uma função de direcção de carácter permanente e organizada, pela qual a empresa procura obter e manter a compreensão, a simpatia e o concurso daqueles com quem tem ou pode ter negócios. Com este objectivo, ela deverá analisar préviaamente a opinião pública a seu respeito e ajustar, tanto quanto possível o seu comportamento e, pela prática de uma extensa informação, obter igualmente uma cooperação mais eficaz que tenha efectivamente em conta os interesses comuns.

Das definições que conhecemos a que se nos afigura mais clara, simples e completa é aquela que encontramos numa revista ferroviária espanhola⁽²⁾: Relações Públicas é o conjunto das actividades que tendem a criar e alimentar no interior de toda a empresa um clima propício ao aumento da produtividade e a facilitar, no exterior, uma apreciação positiva por parte do Públiso sobre o funcionamento e a organização da mesma Empresa. Por outras palavras: Relações Públicas propõem criar e alimentar um clima interno produtivo e um clima externo de simpatia.

Desta definição se infere desde logo que a actividade das Relações Públicas se exerce na empresa em dois distintos domínios: um ten-

⁽¹⁾ Em Maio do corrente ano teve lugar em Veneza outro Congresso Mundial das Relações Públicas.

⁽²⁾ Ferrocarriles y Tranvias – n.º 299 – Vol. 26 – Madrid – in La Oficina de Documentación de los Ferrocarriles del Estado Italiano, Pág. 181.

dente a propiciar uma colaboração frutuosa por parte do sector humano, isto é do pessoal; outro visando a criação de clima de prestígio, digamos de bom nome para a unidade económica. Por tal motivo se distinguem as Relações Públicas em internas e externas, finalidades aliás complementares.

A eficácia das Relações Públicas não se traduz numéricamente e a sua acção tem de ser persistente pois o objectivo só se alcança a longo prazo.

Não é só no domínio da empresa privada que está reconhecida a valiosa função das Relações Públicas. A própria Administração Pública através de adequados organismos utiliza os seus serviços⁽¹⁾. Entre nós citamos, por exemplo, o Secretariado Nacional da Informação, que age, no plano informativo, dentro das técnicas das Relações Públicas. O recente Serviço de Informações Fiscais, em Lisboa, louvável empreendimento do Ministério das Finanças, é o exemplo frisante de uma acção no âmbito das Relações Públicas. Ainda recentemente, em 14 de Abril, o Diário do Governo publicava o Decreto-Lei n.º 43 596 criando a Comissão Coordenadora da Indústria Militar, organismo destinado a superintender e fiscalizar administrativa e tecnicamente, os estabelecimentos fabris militares. Pois a organização desta Comissão prevê, taxativamente, a criação de uma Secção de Relações Públicas dentro da sua Divisão Comercial.

Vejamos agora alguns dos meios utilizados pelas Relações Públicas para a consecução dos seus objectivos. No campo das Relações Internas destacam-se entre outros, o jornal privativo para o pessoal, destinado a informá-lo dos acontecimentos relacionados com a vida da empresa, as reuniões de informação e filmes. Não se deve confundir esta acção com a da função social da empresa (colónias de férias, assistência médica, excursões de recreio, etc.), por serem distintas as finalidades.

Quanto às Relações Externas, a base da sua actuação, digamos mesmo, a razão da sua

existência é a *informação*. Os meios de acção são por isso aqueles que permitem informar: imprensa, brochuras, relatórios, desdobráveis, boletins de informação, exposições, conferências, cinema, rádio e televisão. Qualquer que seja o meio escolhido, a informação tem de ser clara, sincera e oportuna. Principalmente sincera, pois as Relações Públicas agem à base de sinceridade. Dada a heterogeneidade cultural do Público e a diversidade de relações entre este e a empresa, o meio a utilizar terá de ser o adequado, pois cada um deles tem a sua técnica⁽²⁾. Uma eficiente programação da actividade das Relações Públicas requer prévia auscultação da opinião pública.

De entre os meios de acção enumerados destaca-se, pelo seu poder de divulgação, a imprensa, mas o seu emprego requer cuidadoso manejo a fim de suscitar interesse do Público e não provocar a crítica negativa.

Presentemente a rádio e a televisão e muito em especial o cinema⁽³⁾ têm sido excelentes meios de informação.

Os serviços das Relações Públicas, dada a sua complexidade, exigem do seu dirigente, além de vasta cultura geral, engenho, espírito de iniciativa e conhecimentos de sociologia, psicologia e economia, necessários para a sua formação profissional. A América do Norte conta elevado número de técnicos de Relações Públicas, formados nas suas Universidades. Em França, o Instituto das Relações Públicas de Paris prepara técnicos desta actividade.

Porque são idênticos os meios de acção, há quem confunda Relações Públicas com Publicidade, actividades distintas como distintos são os objectivos. As Relações Públicas, como vimos, procuram essencialmente criar à empresa um

(1) Na América do Norte são frequentes as conferências de imprensa denominadas «cocktails de Imprensa», reuniões promovidas pelas empresas e oferecidas aos jornalistas a fim de lhes dar a conhecer qualquer acontecimento havido ou previsto de interesse para a empresa.

(2) O emprego do filme como elemento de informação ferroviária tem tido, nos últimos anos, fulgurante expansão. A própria U. I. C. dispõe de um Escritório de filmes dos Caminhos de Ferro. Em Maio último realizou-se em Zurich o Primeiro Festival Internacional do Filme Ferroviário tendo sido projectados trabalhos seleccionados pelos caminhos de ferro de 11 países da Europa Ocidental.

(3) Acerca das Relações Públicas no âmbito da Administração Estadual, publicou o Boletim da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos, no seu número de Novembro de 1960 o interessante artigo: As Relações Humanas: «A língua de um mundo novo», da autoria do Dr. Vaz de Oliveira.

clima de prestígio; a Publicidade é uma acção meramente comercial.

A sua actividade é caracterizada por um conjunto de procedimentos tendentes a incrementar a venda, digamos, a forçar a venda. É dirigida no sentido de criar, desenvolver e manter uma clientela.

Em resumo, a publicidade procura tornar conhecido o produto, exalta a sua qualidade e préstimo, estimula o interesse do consumidor. Fazer publicidade é uma actividade inerente da acção comercial da empresa.

A Publicidade dirige-se aos sentidos e as Relações Públicas à inteligência⁽⁶⁾.

Transviam-se perigosamente do seu objectivo as Relações Públicas que actuam no sentido publicitário. É certo que, dada a circunstância de serem os mesmos os meios de acção (imprensa, exposições, rádio, televisão, etc.) por vezes será difícil demarcar as fronteiras destas duas actividades. Aliás, uma acção persistente das Relações Públicas em determinado sector da opinião pública pode originar um estímulo de vendas.

Se é complexa e árdua a função do dirigente das Relações Públicas, não o é menor o da Publicidade, que hoje exige especialização técnica que, em alguns países, é objecto de estudos universitários. Nas grandes empresas estão nitidamente separadas as duas actividades por se ter reconhecido que tecnicamente não convém que elas estejam orientadas pelo mesmo indivíduo.

ENTRÉ as grandes empresas destacam-se, pelas suas dimensões e pela importante função que desempenham, os Caminhos de Ferro. Precisamente por isso e pelo carácter de serviço público da sua actividade eles são objecto normalmente, por estranha psicose, da crítica depreciativa por parte dos seus utentes. Em regra o Públco não está contente com o Caminho de Ferro e se por vezes lhes assiste razão, e somos nós os ferroviários os primeiros, justamente, a reconhecê-la, outras, não têm fundamento as recriminações.

O Públco está sempre atento para reclamar.

⁽⁶⁾ La Publicité s'adresse à l'affectivité, les Relations Publiques à l'intelligence – H. Verdier, in *Les Relations Publiques*.

Mas ignora quase sempre os esforços que mereceriam louvor. Esquece facilmente ou mesmo não considera os benefícios e as melhorias que frequentemente lhe proporciona o Caminho de Ferro. Digamos, a opinião pública não é favorável ao Caminho de Ferro, como não o é, aliás, a outros sectores de serviço público.

Este estado de espírito não é específico dos portugueses. Em todo o mundo os Caminhos de Ferro são alvo de crítica⁽⁷⁾.

Há que criar, pois, clima favorável, há que interessar o Públco pelo Caminho de Ferro, dar-lhe a conhecer o que existe de bom, dos esforços feitos no sentido de melhorar os transportes, quer em comodidade quer em segurança. Há, em resumo, que informar. Informar constantemente, com persistência. Tem por isso sido muito intensa nos últimos anos a actuação das empresas ferroviárias no domínio das Relações Públicas que utilizam todos os recursos modernos de difusão de informações, tais como a rádio, televisão, cinema, conferências, exposições, etc.⁽⁸⁾. Por outro lado, precisamente por se tratar de empresas de grandes dimensões, de complexa organização e diversidade técnica, os Caminhos de Ferro necessitam de elevado número de agentes. Por isso o sucesso da exploração ferroviária depende muito da colaboração constante do pessoal e da melhoria do seu rendimento⁽⁹⁾.

É necessário que cada agente se compreende entre do valor da sua actividade dentro da empresa e se integre nesta como dedicado colaborador. Estimular a actuação neste sentido é, como vimos, função das Relações Públicas internas.

É relevante a actividade que neste domínio têm últimamente desenvolvido os Caminhos de Ferro Europeus, entre os quais destacamos os Caminhos de Ferro Italianos. Dos meios adoptados de preferência destacamos o «filme» destinado ao pessoal ferroviário⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ Les Relations Publiques et les Administrations, in *Bulletin de l'Association Internationale des Congrès des chemins de fer* – Août 1959.

⁽⁸⁾ Appendice au Rapport Technique du C. I. C. E. – Exercice 1959-1960.

⁽⁹⁾ Bulletin de l'Association Internationale des Congrès des chemins de fer, cit.

⁽¹⁰⁾ Na Itália é popular o Cinegiornale F. S.

Mas os Caminhos de Ferro vendem pres-
tações de serviços. Vender é um acto comer-
cial e pressupõe prévia actividade publicitária,
absolutamente necessária para os caminhos
de ferro. A carência de publicidade bem diri-
gida pode frustrar uma política de incremen-
tação de tráfego. Tal como em qualquer grande
empresa industrial, uma intensa publicidade
no Caminho de Ferro requer, além de organi-
zação, avultados meios, que nem todas as
empresas ferroviárias podem suportar⁽¹¹⁾.

TAL o mérito atribuído pelos caminhos de ferro à acção das Relações Públicas e Publicidade que, em 1949, a União Internacio-
nal dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) decidiu
criar no seu seio um organismo destinado a efectuar no plano internacional uma propa-
ganda eficaz e homogénea e, ainda, de fazer em comum uma publicidade activa e adaptada não só às localidades mas também às circuns-
tâncias. No ano seguinte nascia o Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus (C. I. C. E.), cuja actividade se exercia nos domínios da Relações Públicas e da Publicidade Comercial. No sector das Relações Públicas actuava como informador e nesse sentido informava o Públíco das realizações recentes e melhorias introduzidas nos caminhos de ferro europeus através de notícias publicadas num Boletim, ou através de folhetos, horários, etc.. Em numerosas feiras internacionais um «stand» da C. I. C. E. marcava a presença dos Caminhos de Ferro.

Dado o crescente desenvolvimento das

(11) Bem conhecida é a excelência dos serviços dos Caminhos de Ferro Franceses, mas nem por isso eles deixam de desenvolver activa e extensa publicidade a cargo de uma das Divisões em que se subdivide a sua Direcção Comercial. Esta Divisão comprehende nada menos de que 3 departamen-
tos cada um deles com a sua função própria: a administrativa, a de concepção (com 4 escritórios: estudo, desenho, documentação e fotografia) e o de distribuição de material publicitário.

Segundo uma recente publicação da S. N. C. F. o departamento de publicidade destes Caminhos de Ferro distribuiu pela França e estrangeiro 21 milhões de cartazes, brochuras, desdobráveis editados em 10 línguas, na confecção dos quais se empregaram 250 toneladas de papel.

actividades da C. I. C. E. reconheceu-se a necessidade de se reorganizarem os serviços com o objectivo de se diferenciar as duas fun-
ções: a das Relações Públicas e a da Publici-
dade Comercial, diferenciação esta que, como
atrás vimos, é aconselhada dados os diferentes
objectivos das duas actividades. Por isso, em Novembro do ano findo, a Assembleia Geral
da União Internacional dos Caminhos de Ferro aprovou os estatutos do Centro de Informa-
ções e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (C. I. P. C. E.) que veio substituir o C. I. C. E.⁽¹²⁾.

Para valorizar e permitir que cada um dos sectores trabalhe com a necessária indepen-
dência e especialização, estabeleceu-se que cada um deles constituísse um «Comité». Pre-
sentemente o sector da Publicidade Comercial é presidido pelo Subdirector-Geral dos Cami-
nhos de Ferro Italianos e o das Relações Públí-
cas, pelo Secretário-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Vai a Publicidade Comercial estimular as pro-
curas de prestações de serviço tanto no domínio do tráfego de passageiros como no de mercadorias. Quanto às Relações Públí-
cas, o objectivo deste sector é de divulgar informa-
ções acerca da actividade dos organismos da U. I. C., conseguir a compreensão e a confiança do Públíco para com os Caminhos de Ferro e, ainda, permitir aos diferentes membros do «Comité» um aumento de conhecimentos para troca de informações entre as diferentes Admi-
nistrações acerca das experiências adquiridas nesta matéria.

Não queremos terminar este já longo artigo sem nos referirmos ao «Boletim da C. P.» do qual o autor deste artigo foi seu Editor durante 17 anos. Festeja a nossa revista com o presente número o seu 33.º ano de publicação. No decurso deste longo período de vida o «Bole-
tim da C. P.», elo espiritual que une os que trabalham nesta Empresa, tem cumprido a missão para que foi criado, de instruir e de informar, actividade esta que é característica das Relações Públícas internas. Quem tal diria, em Julho de 1929?

(12) Bulletin de l'Union Internationale de Che-
mins de Fer, Février 1964.

Produtividade nos Domínios do Agrário

O CASO PORTUGUÊS

Pelo Prof. Eng. ANDRÉ NAVARRO

NO findar da última grande guerra a necessidade imperiosa de um rápido levantar da economia do Mundo ocidental, ameaçado então por eminent subversão marxista, determinou um intenso movimento de recuperação económica e social em vários países do Mundo livre.

As descobertas derivadas da guerra estimularam, então, por forma significante, quer nos domínios da técnica quer no da gestão das empresas, esse progresso, dominado, contudo, desde logo, largamente, por vários factores condicionantes de ordem social.

Iniciou-se, assim, nessa época, uma nova fase da história económica do mundo contemporâneo, sob o signo de um acentuado humanismo.

Foi nos países mais evoluídos do sector industrial do Novo e Velho Mundos, com particular realce dos Estados Unidos da América, onde o movimento de progresso económico e social tomou aspectos mais salientes.

Este último país, de facto, menos atingido pela guerra do que os europeus da zona industrial e recebendo ainda, a partir de determinado momento, o influxo precioso consequente da colaboração de inúmeros técnicos alemães e desmobilizando, rapidamente, grande parte das suas forças armadas, entrou numa fase caracterizada por um ritmo de progresso elevado, com os consequentes reflexos nos domínios da economia e da vida social. E assim a evolução do nível de salários dos operários industriais americanos e dos empregados dos serviços, manifestou-se em inteiro paralelismo com o da «produtividade» das principais actividades económicas.

Passado pouco tempo após a colheita dos primeiros benefícios do oportuno Plano Marshall, também, outras nações europeias, com particular relevo da Alemanha, acompanharam este movimento ascensional de produtividade. Neste último país foi o elevado nível da sua cultura científica, apoiada numa perfeita organização do ensino nos seus diferentes graus, o principal impulsionador da recuperação económica e social. Privada esta grande nação, como é sabido, de fontes preciosas para o progresso das suas indústrias — reduzidas de facto, por forma significante, as disponibilidades de energia e de matérias primas; amputado, artificialmente, o território e privado ainda de um escoi imenso de técnicos — matemáticos, físicos, químicos e engenheiros das mais diversas especialidades, desviados por russos e americanos, assistiu-se, então, contra a previsão geral e passado pouco tempo após o findar do conflito, a um verdadeiro milagre de recuperação económica. Esta foi a mais perfeita demonstração do valimento da cultura e do amor ao trabalho de um povo. Digamos mesmo, foi na Alemanha e mercê da orientação de notáveis economistas, sociólogos e engenheiros, que o movimento em favor do acréscimo de «produtividade», nos domínios industriais e dos serviços, permitiu sucessos mais retumbantes. Haja em vista, entre múltiplos exemplos, o crescimento sem par da sua indústria automobilística, progresso fundamentado num estudo profundo das múltiplas facetas que reveste a «Produtividade» num sector de uma indústria tão complexa e tão heterogénea como o é a do fabrico de automóveis.

E se foi notável este resultado nos sectores dominantes das actividades industriais e dos serviços, não foi menos significativo na

Alemanha, no domínio do agrário. A necessidade de compensar a fragmentação já referida do território e permitir ainda um melhor aproveitamento do trabalho de centenas de milhar de rurais emigrados da Alemanha Oriental, levou os dirigentes desse país a realizar, com celeridade, um complexo trabalho de reestruturação agrária, respondendo assim melhor às necessidades da economia e dando ao mesmo tempo satisfação aos ditames da justiça social. Este problema foi, desde logo e por esta forma posto em equação por governantes — após estudos bem fundamentados de departamentos técnicos, e aceite, com compreensão, por governados e assim resolvido rapidamente conforme o interesse nacional. Anulados ou pelo menos diminuídos assim, insisto, os principais defeitos de estruturação agrária, defeitos que mais contrariavam qualquer tentativa de generalização, ao mundo agrícola, do movimento a favor do acréscimo da «produtividade», a mecanização da lavoura, principal factor desse progresso, foi então levada ao máximo expoente compatível com os interesses da economia agrária e da vida social. E não foi só no granjeio do solo que esta evolução se acentuou, ou ainda no das técnicas de colheita, de selecção, de sanidade, de acondicionamento, de conservação dos produtos ou do seu transporte. Foi-o, também, no importante sector da hidráulica agrícola, onde a larga divulgação de novos métodos de rega por aspersão, permitiu, logo que se verificaram significantes melhorias da aparelhagem de aspersão, apreciável economia de água, conjugada com menor custo na sistematização dos terrenos. Estas circunstâncias além de tudo o mais, aliadas a novos métodos de plantação dos arvoredos — segundo as curvas de nível, e de sistematização das terras mais erosionáveis, pela prática de terraceamentos, cultura em faixas, em geos, ou no emprego de outros métodos de conservação do solo, representaram, também, larga contribuição para o acréscimo de produtividade agrícola pelo combate a uma das grandes maleitas do século — a delapidação por erosão dos solos cultivados. Assim, foi possível, estruturando e ordenando convenientemente as actividades agrária e florestal, constituir paisagens rurais harmónicas e equilibradas e por esta forma permitir acréscimo

significante do nível de existência das populações rurais.

A Alemanha e outros países progressivos da Europa industrial deram assim, no sector agrícola, como o tinham dado no industrial e no dos serviços, exemplo convincente da elevada civilização da Europa Ocidental.

QUANTO ao caso português, a partir desse mesmo após de guerra, largo progresso foi, também, conseguido, especialmente nos domínios das infraestruturas económicas. No que se refere propriamente ao acréscimo de produtividade da indústria agrícola e florestal devemos considerá-lo, como é mister, através o complexo ambiente mediterrâneo, onde deve ser localizado, de facto, o território metropolitano. Ambiente complexo, pela extraordinária diversidade de aspectos regionais, consequentes, alguns deles, de microclimas, e todos mais ou menos tocados pela influência dominante dum índice elevado de aridez.

Se exceptuarmos, na realidade, pequenos tractos de terreno no noroeste e de algumas centenas de hectares situados em férteis veias no terço inferior de meia dúzia de rios correndo em zonas de planície, todo o resto do território metropolitano ou é irregular e altamente montanhoso e degradado, ou então peniplano mas com solos delgados, pobres e facilmente erosionáveis.

Se notarmos, por outro lado, que o principal cereal panificável, o trigo, está difundido, desde épocas muito remotas, na região onde as condições climáticas tornam os resultados culturais muito precários e que o outro cereal dominante, o milho, se foi acantonar onde os índices térmicos menos aconselharia a sua divulgação, fácil é concluir quão aleatório será o trabalho para se conseguir elevar o nível de produtividade agrária em territórios de sequeiro, dificuldade acrescida ainda em qualquer dos casos apontados por uma deficiente estrutura da empresa agrícola.

A máquina num caso — o do Norte, dificilmente entra, assim, no âmago da exploração pelo minguado e disperso das unidades, e no outro — nas planuras do sul do Tejo, o delgado da terra já muito degradada pelo uso, não é também de molde a facilitar um maior partido da sua generalização.

Se acentuarmos, finalmente, que a floresta,

em algumas extensas áreas montanhosas, dificilmente tem progredido mercê da deficiência da rede vicinal e que as culturas arbóreas e arbustivas de carácter intensivo—pomares e vinhas, embora solos e climas levem por vezes, pelas suas características, a uma bondade excepcional dos seus produtos, a irregularidade primaveril, contudo, traz, pela sua frequência, riscos excepcionais a estas culturas.

Este é em síntese o panorama que referi e classifiquei de complexo e como tal vemos dever ser encarado num planeamento que tenha como finalidade acréscimo significante da produtividade da indústria agrícola.

Estará, por outro lado, a infraestrutura circulatória já devidamente ajustada, quanto a orgânica e actividade funcional, por forma a poder tirar-se dela o maior proveito económico nas suas relações com as actividades agrárias e florestais?

Já não falo, por evidentes, os graves erros de concorrência da estrada e do caminho de ferro, de resto ainda muitos deles susceptíveis de correcção, especialmente de desejar num País como o nosso em que se impoem drásticas economias quanto ao consumo de combustíveis líquidos de origem estrangeira. É assim mais que evidente, por exemplo, o defeito consequente de uma concorrência em trajectórias paralelas, rodoviária e ferroviária, no trajecto que une as duas principais cidades do País.

Não é menos errada também, a manutenção de linhas ferroviárias de tráfego acentuadamente deficitário em territórios montanhosos, quando seria, na maior parte dos casos mais conveniente, para a economia dessas regiões, o desenvolvimento adequado de uma rede de estradas em que se apoiasse uma série de caminhos de penetração florestal, facultando o mais fácil escoamento dos produtos e mais íntima ligação de pequenos povoados dispersos pelas montanhas. Muitos outros casos poderíamos apresentar para evidenciar defeitos análogos. Estes, porém, são suficientes para concluir que é urgente resolver estes problemas de defeituosa concorrência circulatória que se saldam sempre com evidentes prejuízos para a vida económica da nação.

E agora algumas interrogações.

Realizado já, como é do conhecimento de

muitos, o estudo completo do ordenamento agrário do Sul do Tejo e elaborados também os planos de fomento das províncias situadas ao Sul deste rio, não teria já chegado o momento de se fazer o ajustamento das actividades projectadas com a infraestrutura ferroviária e rodoviária por forma a tornar-se mais proveitosa a actividade circulatória?

Já se atendeu, também, que muitos milhares de hectares do sul do Tejo hoje submetidos a cultura cerealífera serão levados, dentro de breves anos, a uma cultura intensiva hortícola e forraginosa, e que outras extensas zonas serão entregues a uma silvicultura com carácter eminentemente florestal, e que estas circunstâncias impõem a existência dum traçado adequado de estradas e caminhos de ferro que hoje ainda não se verifica? E quanto à ligação dos transportes com os principais mercados, já se terá estudado, por exemplo, a forma de evitar os erros actuais de colocar os grandes mercados distribuidores de frescos em zonas citadinas divorciadas dos pontos terminais das grandes linhas de transporte rodoviário ou ferroviário?

Não seria, esta a altura para se pensar, também, numa perfeita organização do transporte dos produtos das culturas intensivas que exigem meios especiais diferentes dos que estão em uso?

Estarão já estudadas as embalagens para frutas e produtos hortícolas, para sementes e para produtos da indústria animal, por forma a tornar mais económicos esses transportes?

São tudo uma série de problemas a pôr e a resolver. Mas como já vai longo este arrazoado e como não desejo meter foice em seara alheia, direi ao terminar que, para se conseguir acréscimo de produtividade da indústria agrícola nacional já se resolveram, decerto, grandes problemas e outros estão em via de efectivação. Há, porém, uma multidão de pequenas questões cuja resolução não depende do Estado mas sim das actividades privadas mas que exigem rápida e perfeita análise por especialistas. São elas que uma vez resolvidas permitirão falar-se, de facto, em possibilidades efectivas de acréscimo da produtividade nos domínios do agrário metropolitano.

ECONOMIA, ORGANIZAÇÃO E TÉCNICA

Sua interdependência e reflexos da sua evolução na vida da C. P.

Pelo Eng. ANTÓNIO DA SILVA CANAVEZES JUNIOR

I — Algumas notas de introdução

PODEMOS dizer que o progresso da Técnica, hoje mais do que ontem, depende do avanço da Ciência; e que se, de algum modo, a Economia evoluciona por influência do progresso técnico, também este recebe inspiração dos anseios da Economia.

Os últimos 300 anos foram marcados por aumento do poder material do homem sobre o meio ambiente, a um ritmo nunca ultrapassado em qualquer período anterior da história da Humanidade.

Sabemos que gigantesca evolução se operou até aos nossos dias, desde os tempos em que a máquina veio substituir o braço do homem no seu trabalho. Referindo-nos a tempos mais recentes, podemos recordar a rápida e profunda transfiguração dos vários sectores da vida do homem, operada pelas múltiplas aplicações da electricidade depois de 1833, pois só então Faraday descobriu a indução electro-magnética, base de tantas daquelas aplicações.

Inicia-se no século XIX a chamada revolução industrial que, todavia, não cessa de continuar.

As máquinas simples e as ferramentas rústicas, de início empregadas, em geral obra do próprio artista que as utilizava, acham-se hoje substituídas por engenhos extremamente complicados, de que os operários que os utilizam ou simplesmente os vigiam, e com eles passam a sua vida, nem sempre conhecem o modo de construção e os princípios do seu funcionamento.

Aparece a electrónica e desponta a cibernética, a ciência do controle. Da mecanização do trabalho e serviços, passou-se à sua automatização. As pequenas oficinas e indústrias domésticas, deram lugar às grandes organizações industriais. Novas aquisições da ciência e com elas novas indústrias, novos materiais, novos e mais rápidos meios de transportes e comunicações, de difusão de conhecimentos e de ideias.

A organização do trabalho, de inicio considerada apenas ao nível da empresa — mais de feição técnica e administrativa portanto, — altera-se no seu conceito e estende-se ao domínio da Economia. As grandes empresas, pela sua dimensão, passaram a fazer corpo com a economia nacional e internacional; e o homem no trabalho, elevado da sua primeira condição de

quase máquina à sua própria condição humana de ser vivo, pensante e consciente, passa a ser figura central e dominante nos planos já hoje quase confundidos da Organização e da Economia.

A produtividade, de que uma vaga noção se esboçara no século XIX, com Taylor, é agora a palavra de ordem.

II — Produtividade: Economia e Organização

Foi no rumo desta evolução que se criou entre nós o Instituto Nacional de Investigação Industrial, que acaba de publicar o 1.º ciclo das conferências sobre Produtividade, realizadas nas cidades de Lisboa e Porto, por categorizados especialistas.

Na conferência preparatória deste 1.º Ciclo, faz-se a análise da evolução dos conceitos de Organização e de Economia e das suas relações.

Tomando então os dados essenciais fornecidos por essa análise — fases de evolução, seus factores característicos e suas épocas, — o quadro panorâmico da evolução tecno-económica que, como introdução, atrás esboçáramos apenas a traços largos, poderá ser ilustrado com a seguinte figuração esquemática:

Evolução da Economia:

1.ª fase: o lucro	fins do século XVIII fins do século XIX ano de 1914: — início da 1.ª G. G.	1.ª fase: a tarefa
2.ª fase: o produto	ano de 1918: — fim da 1.ª G. G. ano de 1939: — início da 2.ª G. G.	2.ª fase: a administração
3.ª fase: o homem	ano de 1945: — fim da 2.ª G. G. ano de 1961	3.ª fase: o homem

Evolução da Organização

Para maior clareza das considerações que se vão fazer a partir deste esquema, afigura-se-nos conveniente fixar, como definições, sem pretensão de rigor,

- que a Economia visa a produção dos bens com o mínimo de despesa;
- que a Organização procura fazer funcionar um todo com o máximo de eficiência, pela disposição mais apropriada dos seus elementos funcionais.

Assim, a Economia envolve a ideia de «custo» na intenção de o «reduzir», enquanto que Organização envolve a ideia de «ordem».

A Economia não sendo, pois, possível sem a Organização, sentimos que as duas noções estão muito próximas uma da outra.

Conforme mostra o esquema atrás apresentado, a evolução da Economia e a evolução da Organização, embora realizadas através dos respectivos domínios, tendem, com efeito, a confundir-se nas suas fases finais, em que o homem é o factor dominante comum.

Evolução da Economia — Vê-se que a evolução da Economia desde os fins do século XVIII até aos nossos dias se operou em 3 fases distintas, em que foram seus respectivos factores característicos sucessivamente, o lucro, o produto e o homem.

O sentido destas designações, um tanto simbólicas, necessita ser esclarecido:

— A primeira fase termina ao começar a 1.^a Grande Guerra. Dizer que ela se caracterizou pelo factor lucro, não significa, naturalmente, que este factor tivesse desaparecido depois, visto que o interesse pelo lucro existe sempre; apenas significa que todos os empreendimentos da época visavam predominantemente o lucro. Segundo a teoria da economia clássica, são os lucros individuais que fazem o enriquecimento da Sociedade.

Assim, toda a economia de então se apresentava apenas como o resultado da concorrência dos homens de empresa na sua procura de lucro. Cada um era livre de empregar o seu capital como lhe agradasse e naturalmente que o fazia da maneira mais vantajosa. Aceitava-se a «lei do lucro», tida como moral, já que por efeito da concorrência os lucros tendiam a igualar-se e até a diminuir.

Surge, porém, a 1.^a Grande Guerra mundial que, com todas as suas gigantescas destruições e consequências sociais, desfez o equilíbrio no sistema económico até então reinante de «lucro na livre concorrência».

Os Governos são levados a intervir na actividade económica. Fixam-se os preços e as empresas passam a trabalhar só para os fins que lhes são designados. Cessa a liberdade económica que fica dominada pela autoridade política. «A concorrência matou a concorrência» como previra um economista. A Economia tende para a concentração — concentração de capitais e fábricas — e a sua actividade orienta-se segundo planos ou programas de produção.

O «produto» é então o factor dominante e caracteriza a segunda fase da evolução económica situada entre as duas Grandes Guerras.

Estala a 2.^a Grande Guerra mundial, com todas as suas conhecidas consequências materiais, sociais, políticas e morais, mas com ela também um enorme avanço nos domínios científico e técnico.

No apόs guerra a economia toma nova estrutura, através da qual tenta evitar o desemprego que tinha sido a grande chaga social depois da 1.^a Grande Guerra — milhões de desempregados; tenta também socorrer a multidão de famintos ou subalimentados existentes no mundo, como impunha a consciência

universal; preocupa-se ainda com os problemas humanos decorrentes da dignidade do trabalhador. E assim, o homem aparecendo no plano da Economia nestes três aspectos — social, biológico e psicológico, — torna-se o factor dominante nesta última e terceira fase da evolução da Economia.

Evolução da Organização — Por seu lado, a Organização ou, mais exactamente, a organização científica do trabalho, que se inicia pelos fins do século XIX, segue, até aos nossos dias, uma evolução que se opera igualmente em 3 fases, classificadas sucessivamente como a da tarefa, a da administração e a do homem.

Aqui importa ainda esclarecer o sentido destas designações, também simbolicamente dadas às 3 fases evolutivas da Organização.

A primeira fase começa com os trabalhos do americano Frederic Winslow Taylor (1856-1915) que tão conhecido se tornou pelos seus estudos sobre a organização científica do trabalho (Scientific Management).

Em particular, Taylor analisou, pormenorizada mente, as tarefas individuais do operário na sua máquina ferramenta. Determinou, nessas tarefas, a melhor ordem das operações elementares, as velocidades mais económicas no corte dos metais, a configuração mais racional das ferramentas cortantes. Consagrou, laboriosamente, mais de um quarto de século ao estudo, num torno, do problema do corte do aço. Descobriu que a melhor combinação de velocidade, avanço e profundidade de corte era uma função de 12 variáveis, algumas das quais eram anteriormente insuspeitas como, por exemplo, a composição do aço da ferramenta cortante.

A organização científica do trabalho estende-se a todos os géneros de tarefas individuais desalojando o empirismo. Por outro lado, ficaram por ela concretamente definidas e separadas, dentro da empresa, as funções que competem à direcção, à planificação e à execução. Tal organização permitiu aumentar consideravelmente o rendimento do trabalho e diminuir, portanto, os preços de custo, numa época em que estes preços não podiam baixar mais por redução de salários, que comprimidos já haviam sido pela «economia do lucro» então dominante.

Todos os esforços dentro da empresa estavam apontados à tarefa do operário, nesta primeira fase da Organização que se considera terminada ao iniciar-se a guerra de 1914-1918, embora os métodos de Taylor tenham sido continuados e aperfeiçoados pelos seus discípulos, mesmo até depois da 2.^a Guerra mundial.

Após a Guerra de 1914-1918, reconheceu-se que a tarefa individual não podia, por si só, oferecer base bastante do desenvolvimento da produção. Na verdade, a Economia entrara, no entretanto, na sua segunda fase evolutiva, em que a concentração dera aos negócios uma dimensão que obrigou ao exame metódico do seu funcionamento e do melhor modo de gerência das empresas. Então a Organização sai, paralelamente à Economia, do individualismo e entra também numa segunda fase, em que se consagra aos problemas de

ordem colectiva. Toma vulto a noção de organização administrativa e, assim, «a administração» passa a ser o factor dominante dessa fase, que ocupa o espaço entre as duas Grandes Guerras.

Se na evolução da Organização o nome de Taylor simbolizou a fase da «tarefa», é agora o nome de Fayol o que simboliza a fase da «administração».

Terminada a última Grande Guerra, um clima novo — o das «relações humanas» — se cria no domínio da Organização. Esta entra na sua terceira fase, simbolizada por um terceiro nome — o de Elton Mayo. O homem, que na primeira fase da Organização era visto apenas pelas suas capacidades produtivas, é agora, por efeito de um movimento intelectual e espiritual, considerado em si próprio, tornando-se elemento central da Organização. Por outro lado, as técnicas de organização, para poderem ser aplicadas consciente e eficientemente, pressupõem determinada «formação» da parte do homem. Pelo progresso técnico, a máquina perderá a sua feição elementar; aperfeiçoou-se, tornou-se automática e a laboração da fábrica moderna requer um corpo cada vez maior de cientistas e técnicos especializados.

III — O progresso técnico

Assim evolucionaram, desde o século XVIII até hoje, a Economia e a Organização. Como elas vão evolucionar no futuro, ninguém, é claro, o poderá prever. O que, todavia, parece fora de dúvida, é que, na sua futura evolução, não deixarão de influir as consequências, cada vez mais espectaculares, do progresso técnico. Ora, como este progresso assenta em dados científicos, há, já quanto à sua evolução, uma base razoável de precisão.

Sir George Thompson, notável cientista inglês e prémio Nobel de Física, no seu curioso livro «The FORESEEABLE Future» (O Futuro Previsível) dá-nos uma ideia do que poderá ser o futuro, especialmente no domínio da tecnologia. Previsões no domínio da Sociologia, essas — diz Thompson — são já obra de adivinho, pois a Sociologia tem ainda de encontrar o seu Newton ...

No prefácio deste seu livro, Thompson faz precisamente notar que, sendo a tecnologia governada por determinados princípios científicos, tudo o que no seu domínio não contradiga esses princípios e se veja ter real utilidade, é de prever venha a ser realidade como progresso técnico nos próximos 100 anos.

Os princípios científicos são, em regra, «princípios de impotência», isto é, dizem-nos «o que não poderá ser feito».

Dentro desta limitação, Thompson mostra-nos, ao longo do seu livro, o que nos poderá trazer, presumivelmente, o futuro quanto a energia, materiais, transportes e comunicações, meteorologia, alimentação, aplicação de biologia, algumas consequências sociais e até ao próprio pensamento (natural e artificialmente considerado).

A visão do progresso é, pois, como um horizonte infinito: — o que hoje parece ser solução definitiva de um problema, mais não é que origem de novos problemas ...

IV — Reflexos na vida da C. P.

Nos últimos 34 anos da vida da Companhia podemos assinalar, especialmente, como reflexos da evolução económica do país,

- o aumento da dimensão da empresa com a sucessiva encorporação, na sua rede, de praticamente todas as restantes linhas ferreas do país, o que a transformou em grande unidade económica na vida nacional;
- a tendência, ultimamente verificada para a modernização dos meios de trabalho da empresa, nomeadamente com introdução dos novos sistemas de tracção diesel e eléctrica.

No acto da inauguração oficial do sistema de tracção eléctrica, na Companhia, foi superiormente declarado que o progresso havia envelhecido o caminho de ferro mas que o mesmo progresso o rejuvenescera.

Efectivamente, o caminho de ferro, não tendo podido acompanhar o progresso que tanto favoreceu a concorrência da estrada com a expansão do motor de combustão interna, teve de continuar durante longo tempo, com o seu dispendioso e velho sistema de tracção a vapor, mas que agora começa a substituir por outro mais económico e moderno.

Como é sabido, na tracção a vapor pesam grandemente as despesas de combustível, que atingiram na Companhia cerca de 255 000 contos durante o ano de 1947, em cujo início se haviam encorporado na rede da Companhia as linhas de via estreita e da Beira Alta.

Cabe, porém, notar que, a partir daquele ano, se fizeram esforços no sentido de reduzir as despesas de combustível nas locomotivas de vapor por diversos melhoramentos técnicos e outros meios.

Por efeito desses esforços, e também por efeito da baixa do preço do carvão, da redução de percurso total das locomotivas, em parte transferido para automotoras, e da utilização crescente da tracção diesel, as despesas totais de combustíveis que, como acima se disse, haviam sido, em 1947, de cerca de 255 mil contos (exactamente 255 056 934\$94), foram baixando; e 6 anos depois — no fim do ano de 1953 — estavam reduzidas a cerca de 143,4 mil contos (exactamente 143 418 458\$65).

De 1947 a 1953, a evolução dos preços médios/Km foi a seguinte:

1947	—	13\$66,73
1948	—	11\$25,52
1949	—	9\$57,81
1950	—	8\$19,99
1951	—	8\$41,44
1952	—	8\$40,38
1953	—	8\$23,09

As reduções de despesas de combustível, em relação a 1947, totalizadas nos 6 anos de 1948 a 1953, elevaram-se a 576 266 contos com a seguinte distribuição:

90 667 contos ou ~ 15,7% por menor percurso efectuado;
176 335 » ou ~ 30,7% por menor preço de custo de combustíveis;

205 824	» ou ~	35,7 % por menor consumo /Km, conseguido na tracção a vapor;
103 440	» ou ~	17,9 % por menor consumo /Km da tracção diesel em relação à de vapor-fuel que é a de menor custo K/m no vapor.
576 266		100,0 %.

Isto equivale a dizer:

— se não tivesse havido intervenção da tracção diesel e os preços dos combustíveis continuassem sendo os médios de 1947, nos 6 anos que se lhe seguiram até 1953; e se as locomotivas de vapor continuassem, em cada um desses 6 anos, a efectuar o mesmo percurso com o mesmo consumo específico por Km que fizeram em 1947, as despesas de combustíveis, no conjunto do referido número de anos, teriam sido o que efectivamente foram e mais 576 226 contos.

Outra medida digna de nota tendente a reduzir os encargos de tracção a vapor, foi a introdução, em 1951, do tratamento de águas de alimentação das caldeiras. Os seguintes números dão a ideia das vantagens obtidas na zona norte do País, cujas águas, muito corrosivas, punham fora de serviço, em curto prazo, os tubulares das locomotivas:

— antes do tratamento de águas; tubos novos empregados, 7317/ano (médias de 1950 e 1951)

— logo depois do tratamento de águas, tubos novos empregados, 2 021/ano (médias de 1952 e 1953).

Todavia, todos estes resultados, obtidos dentro do sistema de tracção a vapor, se bem que apreciáveis em valor absoluto, apenas foram uma pequena ajuda como solução do grave problema económico da Companhia. O problema, residindo fundamentalmente na própria natureza do sistema de tracção utilizado, a sua verdadeira solução teria que ser procurada noutras sistemas de tracção mais económicos, nomeadamente na tracção eléctrica, como se está fazendo. De resto, a nota dominante das conclusões do Congresso internacional de caminhos de ferro, realizado em Londres, em 1954, fora já o reconhecimento do declínio da locomotiva a vapor, que então se viu não poder competir com a locomotiva diesel e a locomotiva eléctrica (Questão 4 do Congresso).

Independentemente da modernização dos meios de tracção, importava também a modernização do equipamento das oficinas, algumas das quais, como as de Campanhã, quase só dispunham de velho equipamento já do tempo da sua construção.

Sabemos que se não poderá ter um bom serviço de tracção sem o apoio de um bom serviço de oficinas.

Trabalha-se, pois, também — e empenhadamente — no sentido de melhorar este serviço. O aumento da produtividade das oficinas que para isso tanto se impõe e é tanto mais de considerar quanto mais alto for o nível dos salários, está a ser procurado:

- 1.º — por modernização do equipamento oficial.
- 2.º — por elevação do nível de conhecimentos do pessoal;
- 3.º — por reorganização dos serviços das oficinas.



Oficinas de Campanhã — Secção de máquinas-ferramentas. Grupo de sete novos tornos instalados de 1957 a 1960

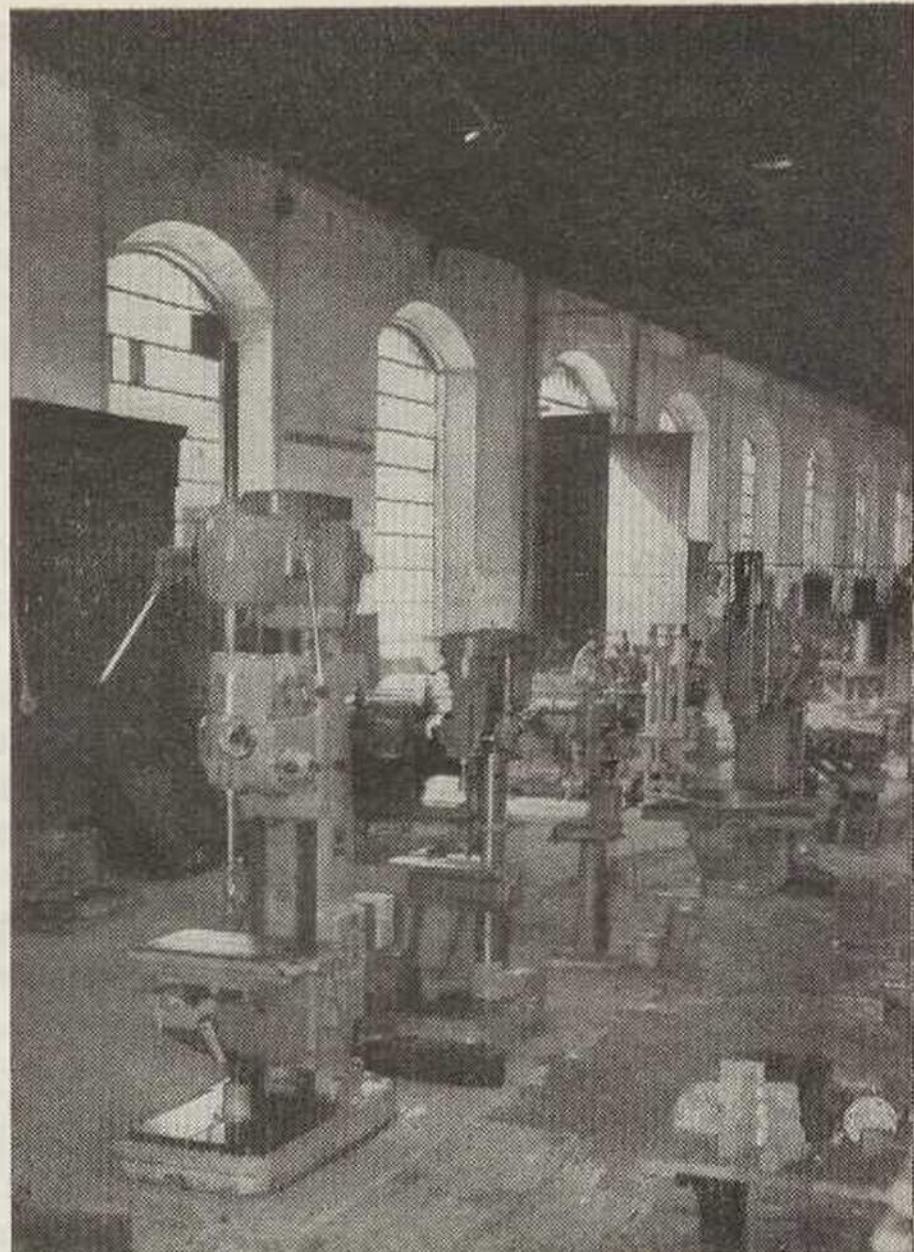
Por efeito destas medidas, as Oficinas de Campanhã que, como acima se fez notar, eram das que em maiores dificuldades se viam, por insuficiência e desactualização de meios de trabalho, têm podido ver melhoradas, nestes últimos anos, de forma sensível, as suas condições de vida.

Novas máquinas-ferramentas e ferramentas portáteis, mais rápidas e expeditas; outra arrumação mais racional dada ao equipamento oficinal; novos e mais rápidos meios para a movimentação de peças e materiais no interior das oficinas; reorganização da planificação do trabalho e de outros serviços; divisão de funções directivas com clara definição das atribuições e responsabilidades de cada um; instrução profissional e modernização dos processos de trabalho, tais são, pois, os meios que temos em marcha, aliados à boa vontade do pessoal, na busca do melhor caminho da Produtividade – ou seja, de maior e mais barata produção, sem prejuízo da sua qualidade.

A terminar, ilustramos estas notas, naturalmente limitadas ao sector da Divisão do Material e Tracção que nos é mais familiar, com fotografias de algum do novo equipamento instalado nas oficinas de Campanhã.

Como se poderá ver, o sistema, dispendioso e antiquado, de longas transmissões por correia, que era regra geral nestas Oficinas, está já em grande parte substituído pelo sistema de comando individual – o que facilitará a futura mudança das oficinas que se prevê.

Evolução análoga se está processando nas restantes oficinas da Divisão, à escala das respectivas dimensões.



Oficinas de Campanhã — Secção de máquinas-ferramentas.
Três novos engenhos de furar e um novo escatelador
instalados de 1957 a 1960



Oficinas de Campanhã — Secção de máquinas-ferramentas. Carro de transporte de materiais adquirido em 1960,
numa das suas múltiplas aplicações

O Estranho VIDENTE do ENTRONCAMENTO

Uma sensacional viagem ao Passado para antevisão do Presente

PÓRTICO

O ano da graça de Nossa Senhor Jesus Cristo, de 1161, está a chegar ao seu termo.

O novo reino da Península Ibérica, graças a D. Afonso Henriques, vai-se dilatando por forma a tornar merecido àquele soberano o cognome de Conquistador. Desse título todo o portuguesinho valente ainda hoje se orgulha e ufana ao ver as loiras e explosivas Marylines, as morenas e sensuais Sofias e as castanhas... com água-pé!

Nesse tempo recuado o Vitória de Guimarães – como chamavam os seus coevos a D. Afonso e à sua aguerrida equipa de batalhadores – era invencível; uma espécie, menos estilizada, do Benfica ao ganhar o Campeonato Nacional de 1961 e ao conquistar tão estrondosamente a Taça dos Campeões Europeus!

O fundador da nossa nacionalidade depois de vencer a selecção da Mauritânia em Ourique,



O temido emir da gente cristã do Ocidente, a quem os Sarracenos chamavam, com razão, o «terrível Ibn-Errik», conquistara o majestoso Tejo até ao seu estuário, com a tomada de Santarém e Lisboa, mais além Sintra, e pusera já pé na província do Al-Khasr, onde se apossara de Palmela, campeando até, por intermédio de Giraldo-Sem-Pavor, pelas terras trigosas alentejanas.

derrotou sucessivamente os Leões de Santarém (em jogo nocturno), os Leões de Lisboa (em ambas «las manas») e todos os adversários que lhe saíram à liça nessa época! Até sua mãe, uma Teresa de Borgonha sem «borgonha» nenhuma, foi irradiada da nóvel Federação Portuguesa, por andar num jogo destravado com um Trava que era crava e pendura...

Pois bem, em pleno coração do Inverno e na quadra abençoada do Natal, pela calada duma noite álgida, mas estrelada e luarenta, corriam à desfilada por montes e vales, em fogosos gineteis de pura raça Alter, dois cavaleiros vindos do castelo de Tomar – que Gualdim Pais edificara junto às margens do remansoso Nabão – e que seguiam em direcção ao rio Tágus, a fim de o transporem, com o propósito de se dirigirem ao Mosteiro da Ordem da Cardiga, na outra margem.

Uma léguia abaixo do altivo e rouqueiro Castelo de Almourol, de graníticas ameias, um homem apelidado de Lucas Cabeçudo – por ter ficado com

«Lidador», Gonçalo Mendes da Maia) e seu pajem, trovador Jorgelim de Ayala, ansiavam por chegar à Barquinha a fim de se dessedentarem e em seguida irem no bote!

Uma vez entrados na estalagem local notaram bem junto à lareira, onde ardia avultado tronco de pinheiro manso e em redor de tosca mesa com escabelos rústicos, dois vultos a custo iluminados: um da gentil donzela Laura Anriques Briolanja, cuvilheira de Dona Mafalda da Urze Seca, mulher de D. Lançarote do Seival, austero senhor de Tancos e foreiro do Polígono, e outro de um barbi-ruivo peregrino de idade indefinida. Havia

Havia naquela média-luz um profundo contraste entre a jovem e formosa aia e aquele romeiro mal encarado e sisudo! Só uma coisa os irmanava: tinham ambos uma grande saia!...



uma grande «cachola» quando o mandaram remar naquelas águas turvas – transportava, com uma pequena barca, todos os que se aventuravam na travessia da estalagem do galaico Micer Juan do Grão, até às úberes terras que os frades cultivavam nas hortas do Convento, a sul.

Por via da tal barca – que era mais pequena do que outra existente na Cascalheira da Água Tesa, que servia os freires do Loreto, em Tancos – a pousada era conhecida pela estalagem da Barquinha, nome que o local adoptou.

Ora os dois cavaleiros em causa, um de cota e bacinetes de malha, capacete metálico e espada de aço refulgente (afiada pelo Alfageme de Santarém) e o outro com brial de seda escarlate e gibão azul ferrete e que eram, respectivamente, D. Roberto Guterres Mendes (sobrinho do heróico

naquela média-luz um profundo contraste entre a jovem e formosa aia e aquele romeiro mal encarado e sisudo! Só uma coisa os irmanava: tinham ambos uma grande saia!...

Mais além, por trás dum balcão, tirando vinho dum enorme barril, a figura obesa do estalajadeiro ensombrava o ambiente à luz duma candeia de azeite de Alferrarede!

Ao fundo, uma serva bronzeada procedia às suas funções culinárias num adjacente fogão mural!

Tudo muito medieval! Perfeitamente típico, como costumamos ver no cinema!

Era este o clima vivo do estranho caso que vamos relatar e no qual os personagens, se alguma semelhança tiverem com pessoas da vida real, o devem tão somente a um cristalino facto de coincidência... ou de transmissão de pensamento!

Quadro único e irrevogável

Aviso aos leitores

(Não se dão as 3 pancadas de Molière por este não ter ainda nascido. Silêncio, pois, que se vai contar o fado).

Cavaleiro D. Roberto (entrando) — Santas noites e que Deus guarde Vossas Mercês. (dirigindo-se a Laura). Permiti, Senhora minha, que me assente a esta távola oblonga e me aqueça junto aos brazidos! Uff! Lá fora está um vento barbeiro!

Olhai, Jorgelim, cuidai, para que os fâmulos desta espelunca tratem das nossas alimarias! (chamando) E vós stalajadeiro! Ó da Casa, trazei-me asinho um cangirão desse vinho dos Cardigos! Mas do branco, do genuíno, desse tal que é bem sueiro!

Civilheira Laura — Sentai-vos onde melhor vos aprouver, Dom Cavaleiro! Bofé, que este almadraque vos dará melhor postura.

Ponde-vos à vontade, Senhor, enquanto eu aguardo a chegada de minha ama D. Mafalda a «Soberba», que foi visitar seu irmão Frei Amador da Bola, ao lado fronteiro. Confesso que — ai eu de mim coitada — já estou em grão cuidado, bem grão...

Cavaleiro (distraído) — Ele aí vem, o Grão!...

Stalajadeiro — Xá lá vou, Senhora Dona. Para vós e para os senhores fidalgos, bonda ser Xuão! Xuão do Grão, às vossas ordens!

Cavaleiro — Pois, Senhora, bem vos digo que não vos afobeis! Por certo tereis vossa ama de volta, pois já avisto o barqueiro que me tornará junto de D. Gumerzindo Honório, senhor abade da Cardiga, a quem vou levar recados do meu alcaide, D. Galaaz, que precisa de viandas, frutas e outras mercâncias mais!

Mas, por Barzabuth! Olá galego de má peste! Vilão imundo, correi a trazer-me o néctar que Frei Pantaleão Sommer consagrhou junto dos pósteros. Vêde se quereis experimentar o ferro da minha durindana em vossas miseráveis costelas, perro duma figa!

E vós outro, bom romeiro, nada dizeis nem tomais? Não vos measureis por tal somenos!

Romeiro — Se não vos desapraz, beberei antes do tinto, tem mais tanino! Trazei-me, Mestre Xuão, daquele de 3 dinheiros o pichel, que é mesmo de se lhe tirar o elmo!

Cavaleiro — É comida com fartura, também, maldito filho da Galiza, que te vendeste em S. Mamede! Dizei à vossa moira cativa, que daqui enxergo, que nos apreste caldo de capão, caldeirada à barqueiro, empadão de lebre e coelho bravio, cabrito montês assado, frama de javardo, leitoa no espeto com salada, laranjas e frutos de Tânger, papos de freira, pingos de tocha, toucinho do céu e outras gulodices que as madres abadessas sabem gerar. Sabeis a divisa do meu rancho: «Bom, abundante e bem confeccionado»!

Romeiro — Sus! É arremedilho ou folgança que fazeis de mim, se cuidais que vou comer tão lautos e saborosos pitéus. Para um mendicante como eu, que andou na Terra Santa e foi charameleiro do velho Conde D. Anrique, para a gente escarneada e de baixa ordenança, aquece ficarmos emprididos com uma côdea de pão alvo, duas azeitonas e quatro malgas do tintanas!

Sem embargo, já que sois tão generoso, retribuirei vossas ofertas, dizendo-vos o vosso futuro e o que será a vida no século XX.

Cavaleiro — Com mil terçans! Sois por acaso mago feiticeiro ou pérfido invencioneiro?

Civilheira — Credo! Abrenúncio! Por certo não ireis contar histórias do Mafarrico ao desvendar-nos o dia de amanhã.

Romeiro — Tende-vos, tende-vos, que só usarei o linguajar da verdade! Sou vidente, uma espécie de televisor antecipado e vejo o porvir tão bem como leio os ocultos designios nas vossas almas!

Eu sei que vós, D. Roberto, apesar da eleita do vosso coração ser D. Urraca Cara Unhaca, filha primogénita de D. Paio de Arraiolos, Senhor da Casa dos Enchidos e do Solar dos Presuntos de Chaves, estais neste momento arrastando a asa e pisando as mimosas balugas da nossa azougada companheira e por sua vez, esta, noivando o donzel Antão Vá-lá, menestrel de D. Lançarote, está agora trémula e sensível aos requebros e galanteios do Cavaleiro da Ordem de Cristo, D. Roberto Guterres!

Civilheira — Sus! Sois pior que o Raio X, de promissora memória!

Cavaleiro — Valha-me Santa Iria! Sois o precursor do Radar, por certo!

Romeiro — Pelos vistos, crendes agora em mim! Pois bem, alfim! Olhai por esta adufa.

Vedes lá em baixo aquele olival? É lá onde moro! Não tem nome, mas será célebre e eu famoso também por minhas previsões, que excederão em excelência a dos serviços meteorológicos!

Atentai então que, daqui a oitocentos anos, será um grande povoado e o nó górdio das futuras estradas de ferro!

Cavaleiro — Não entendo que dizeis, bom romeiro. Estradas de ferro?

Romeiro — Sim! Duas linhas metafóricas, paralelas e mais rijas que a textura dos arneses. Por elas deslizarão, céleres, sobre rodas raiadas, máquinas de aço a fumegar, arrastando casas

do futuro e a mais vasta atracção mundial com monopólio exclusivo dos maiores fenómenos da sua época!

Nesse local se verão abóboras do tamanho de atafonas de moleiros, galos com 4 pernas, duas cristas bicolores e 6 dentes caninos, bem como outras quejandas aberrações da Natureza!

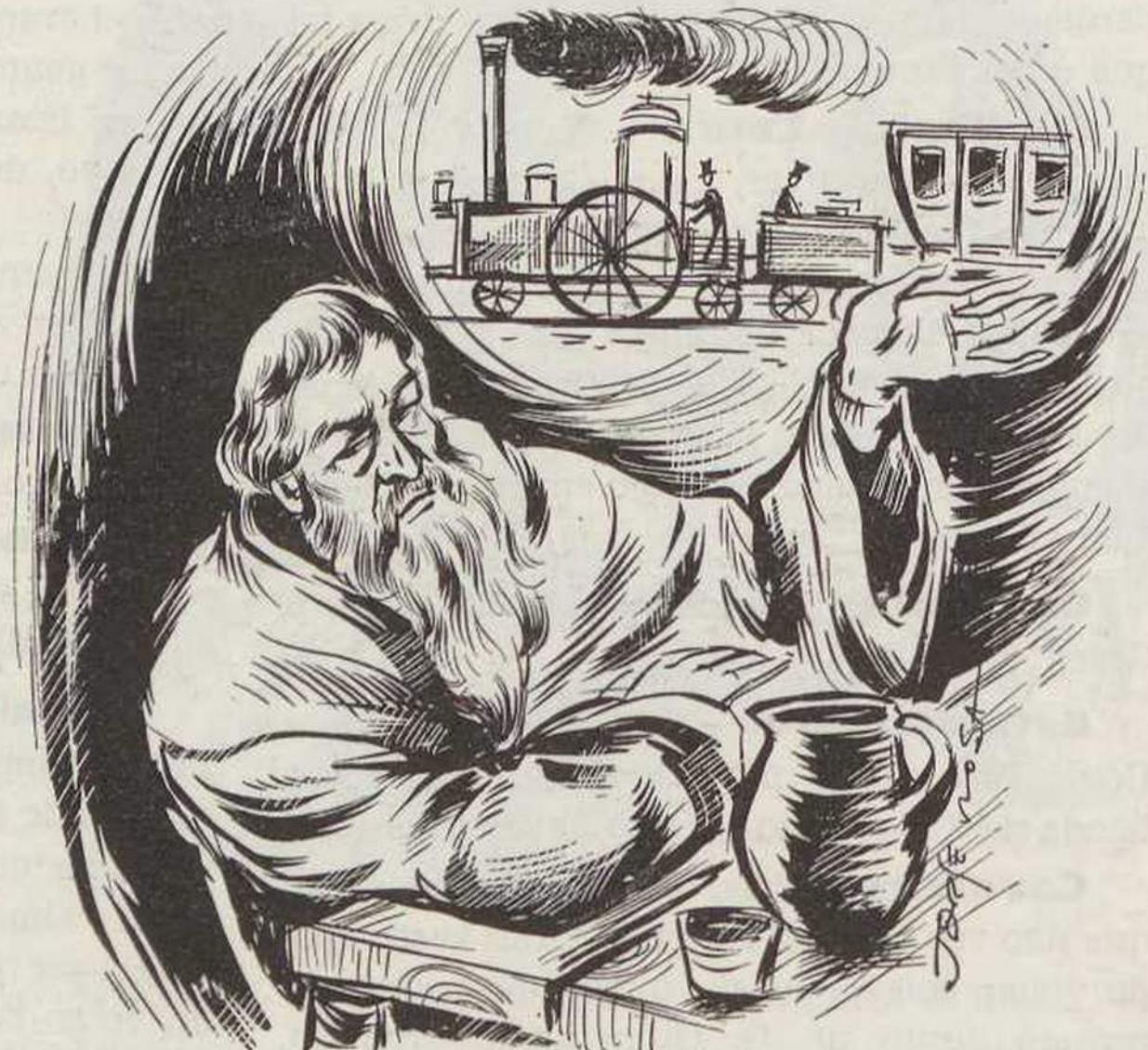
Ver-se-ão cenouras ataviadas de verde naúbiça e mastins de caça... miando pelos telhados!

Haverá árvores de macarrão e bacalhau vendido à canada!

Ah! Como será diferente, como será diferente!...

De normal veremos apenas as nuvens de fumo a simular vesúvios; o cheiro acre a

— Sim! Duas linhas metafóricas, paralelas e mais rijas que a textura dos arneses. Eis a imagem da nova Arca de Noé — só para humanos e com mais de 12 anos!



deslizantes e assemelhando-se a monstros anti-diluvianos que trouxessem no seu bojo centenas de seres a mais de 20 léguas por hora. Eis a imagem da nova Arca de Noé — só para humanos e com mais de 12 anos!

Cavaleiro — Irra! Essa máquina terá força como boi...

Romeiro — Pois, pois! Como-boi! Com-boi! Com-boi-o!

Ora aí está, que é bem atilado! Comboio! Será esse o seu nome! E além, junto ao meu tugúrio, se fará o «entroncamento» dessas comunicações. Ali será o grande centro ferroviário

carvão; o apitar constante das locomotivas e a pontualidade, de acertar relógios, dos comboios de Verão, a abarrotar de laparotos encalmados!

Civilheira — Nada percebo de ciências astrológicas ou quiromâncias, mas esses tais caminhos de ferro ou são obra fabulosa ou cheiram a aldrabice!...

Romeiro — Por minha honra vos juro, que os vossos descendentes verão tudo isto e muito mais! Quem sabe se não serão mesmo altos membros ou prestígosos funcionários da Companhia! O que vos asseguro é que haverá comboios tão rápidos que lhes chamarão

Foguetes! Depois dos engenhos tractores a vapor e com fumo, vereis outros a óleos pesados e por fim os eléctricos.

Os transportes sofrerão através dos tempos uma funda evolução, graças à roda que levou milénios a conceber e só há 3 000 anos se conhece!

O burro, o cavalo, o coche, a diligência e a mala-posta serão sucessivamente ultrapassados pelo comboio, que permitirá tornar baratas e fáceis as viagens a grandes distâncias e independentes da natureza do terreno e dos acidentes geográficos!

Será o caminho de ferro que dará ao homem a noção da velocidade no transporte comum de grandes massas e de grandes cargas!

Antes dele, e como hoje verificamos, o pobre caminha e o rico cavalga...

O carril, a tal linha de ferro de que vos falei, começará a ser utilizada em 1767. Mas a primeira máquina a vapor que sobre aquele andará, só virá mais tarde, em 1804, graças ao inglês Trevithick.

Em Portugal o comboio será inaugurado em 28 de Outubro de 1856, por D. Pedro...

Cavaleiro — Já sei, o Sr. Engenheiro...

Romeiro — Não! Não é esse! Pelo rei D. Pedro V, que partirá às 6 horas da manhã de Lisboa, numa formação especial toda engalanada e só parará no fim da via, 30 a 40 quilómetros mais arriba! Sua Majestade indagará porque parou e dir-lhe-ão em referência ao muito peso transportado: Carregado!

E pronto, o local ficará baptizado com esse nome e a primeira viagem Lisboa-Carregado passará à história ao atingir-se o termo, em 62 minutos, à velocidade média de 30 km/h.

Cavaleiro — Essa do Carregado «si non es vera, es bene trovata». Mas dizei-me clavidente e misterioso romeiro, por certo os homens desse tempo não usarão estas armaduras, que nos trazem enlatados como qualquer atum Tenório!?

Não cuido também que se coma em poussadas como esta e se vá dormir em desconfortáveis alcovas de antiquadas albergarias.

Romeiro — Claro, haverá diferença! Todavia os homens continuarão a ser tenórios e a ter uma grande lata, muito embora os ferragoulos de veludo se transformem em trajes à «tedy-boy»...

Quanto a mantensas, comedorias e repouso, haverá na mesma pousadas, mas regionais, e por iniciativa do SNI. Quem viajar, terá carruagens com lugares confortáveis para se sentar ou fofas camas para se deitar, se maior for a longada. Para comer haverá restaurantes rolantes e pagantes!

Daqui a oito séculos, será também inaugurado nessa Estação de Santa Apolónia, cujas obras não mais findarão, um serviço de mastigação e embranca que será uma das sete maravilhas do epicurismo internacional e um verdadeiro «rendez-vous» dos «gourmets» em trânsito turístico!

Quanto à Albergaria, haverá a estação da dita a-Velha na rede do Norte. Como curiosidade digna de nota, nessa altura, o túnel de Albergaria continuará a ser por via única...

Cavaleiro — Ora, ora, amigo romeiro. Com jeito vai!...

É meia via para uma beira, meia para outra...

Romeiro — Se é piada às Beiras, acertou. Em 1961 as pontes da linha da Beira Baixa não terão sido ainda renovadas... mas isso...

Cavaleiro — Naturalmente por carência de maravadiis. Nanja moedas de cobre, mas de ouro!

Romeiro (percebendo mal) — Bem, a ponte do Douro, que substituirá a do Monsieur Eiffel, é ainda um caso a ponderar. Os vinhos do Porto o dirão...

Cavaleiro — Ó maravilha! Porto *Lacrima-Christi*! Que pinga! Que doce linimento, que até alegra o coração.

Romeiro (distraído) — Sim, haverá um grande aumento e até, para muitos, promoção!...

(Ouve-se um grito estridente. O romeiro transfigura-se então. O génio do comboio põe-se em pé, silva freneticamente, espuma pela boca e deita fumo pelo nariz. E de olhos esbugalhados, lançando chispas ardentes, desata a correr como um louco pela porta fora em direcção ao Entroncamento, gritando nervosamente: Pouca terra, pouca terra, pouca terra!)

Todos (surpreendidos) — Quem sois, romeiro?

Romeiro (agora feito comboio de romaria, com voz distante e de apito) — Ninguém!

(O pano cai indignado com o plágio ao Frei Luís de Sousa).

O AVIAO *esse indispensável mas indesejável MEIO de TRANSPORTE*

Pelo Engº VASCO VIANA

FOI uma conversa tida com um americano que há dias encontrei à mesa de um almoço rotário, que me sugeriu este pequeno ligeiro apontamento.

Dizia-me ele: «Para se gastar dinheiro em pouco tempo, não ver nada do caminho, ficar sem jantar e andar com as horas todas trocadas durante alguns dias, não há como viajar de avião. Pouco depois de partir de New York serviram-nos o almoço e, sempre sobre nuvens, descessmos em Lisboa já noite fechada, embora o meu relógio marcassem apenas 19 horas. Metemo-nos num taxi e fomos, eu e minha esposa, para o hotel e, quando ali pedi de jantar, disseram-me que o restaurante já estava fechado, assim como todos os restaurantes de Lisboa, dado que era já uma hora da madrugada. Gentis, porém, informaram-me que poderia comer uma boa refeição num «dancing» que ficava perto e que devia estar muito animado. Achei excelente a ideia mas, minha esposa, muito séria, disse-me terminantemente que não iria, pois não fora para frequentar «dancings» que se resolvera a visitar a Europa. Assim, acabámos por ir para a cama às 20 horas (pelo meu relógio), tendo-nos sido posta no quarto uma garrafa de água mineral, por sinal muito boa, mas de nenhum alimento para quem estava com o estômago vazio».

VOLTANDO para trás – e a caminhada não necessita de ser muito longa em tempo, pois basta ir até ao alvorocer do século XIX – o globo onde temos a dita ou a desdita de viver, era demasiadamente grande, admitida que seja a unidade em quilómetros-tempo de 1 800. Servindo-se os nossos avoengos, em terra, dos músculos fortes dos animais que se deixavam montar ou atrelar, e nos mares, da sorte dos

ventos, havia que contar com alguns dias para se ir de Lisboa ao Porto, com algumas semanas para se atingir Paris, e com muitos meses para se dar a volta ao Mundo.

Meio século atrás e, mercê do desenvolvimento enorme do caminho de ferro, já se podia atingir o Porto em poucas horas e Paris em dia e meio. Nessa altura, e para as regiões servidas pelo caminho de ferro ou pela navegação a vapor, a enorme extensão do globo de 1 800 diminuía sensivelmente pela facilidade de deslocação em velocidade dada ao homem. Podemos mesmo dizer que a distância de 2 000 quilómetros entre Lisboa e Paris baixara então para pouco mais de 100 quilómetros-tempo de 1 800.

Hoje, com a aviação, as dezenas de milhares de quilómetros da volta ao Mundo que Phileas Fogg levou 80 dias a percorrer, utilizando já o caminho de ferro e os navios a vapor, estão reduzidas a menos de 200 quilómetros-tempo de 1 800, isto é, menos que a distância de Lisboa a Coimbra em meados do século passado.

Por fim, se seguirmos o mesmo raciocínio no que respeita às comunicações pela rádio, que nos permitem ouvir Los Angeles ou Tóquio no mesmo instante da emissão, chegamos à conclusão que a Terra, para estas comunicações, está reduzida a zero em quilómetros-tempo de 1 800 ...

PORÉM, o que se ganha em tempo, no transporte, perde-se em parte ou totalmente no prazer de viajar. Senão vejamos:

Em 1 800 sentia-se e via-se o relevo do terreno; hoje, com o caminho de ferro ou o automóvel vê-se e não se sente, mas com o

Regulamentação D / S P E R S A

I — Divisão da Exploração

A) - Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1 478 de 3-5-961 ao n.º 1 496 de 31-5-961.

B) - Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2 759 de 2-5-961 — Circulação de comboios entre as estações de Fátima e Caxarias e sinalização provisória de Fátima-lado Norte e Caxarias.

Instrução n.º 2 760 de 15-5-961 — Suspensão de circulações de Exploração no túnel de Lisboa-R. no período das 2-40 às 5-45 horas.

Instrução n.º 2 761 de 11-5-961 — Cantonamento automático entre Setil e Entroncamento.

Instrução n.º 2 762 de 20-5-961 — Sinalização da estação de Alcântara-Mar.

4.º aditamento à Instrução n.º 2 703 de

25-4-961 — Passagens de nível das linhas exploradas com cantonamento automático.

1.º aditamento à Instrução n.º 2 759 de 30-5-961 — Circulação de comboios entre as estações de Fátima e Caxarias.

C) — Serviço Comercial e do Tráfego

1.º aditamento ao anexo n.º 1 à Tarifa Internacional entre Portugal e Espanha de 30-5-961 — Transporte de passageiros e bagagens.

Aviso ao Público B. n.º 311 de 17-5-961 — Suspensão do serviço combinado entre a estação de Caniços e Riba de Ave-Central e Pevidém-Central.

Aviso ao Público B. n.º 312 de 29-5-961 — Encerramento do Despacho Central de Relíquias.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem de 1 a 31-5-961 — Modificações e ampliações.

avião, voando a mais de 6 000 metros de altura, perdeu-se quase por completo a noção do relevo que nos fica por baixo e até a cor deixa de nos impressionar agradavelmente, passando tudo a ser pardo claro ou escuro se se trata de terra, e verde negro se de mar ou oceano.

Em 1 800 sentia-se fortemente a vida no resfolgar dos cavalos que puxavam a diligência, nas moscas que atormentavam os viajantes, no pó que respiravam e nos encontrões que recebiam dos seus companheiros de viagem. Sentia-se e via-se vida em todo o redor.

Com o caminho de ferro e o automóvel não sentimos vida no esforço da máquina que nos transporta, mas ainda continuamos a ver vida à nossa volta e sentimos o prazer de viajar.

Com o avião, e à parte o ruído dos motores, tudo é silêncio e morte no exterior, e apenas sentimos vida nos companheiros que, como nós, vão encerrados dentro de uma «cela com

asas», sofrendo em silêncio e ansiando por que tudo aquilo acabe depressa.

Para mim, que já tenho algumas dezenas de milhares de quilómetros de voo, considero o avião um meio de transporte indispensável para quem tem pressa, mas indesejável para todo aquele que procura o prazer de viajar. Que me desculpem todos os que, pouco sensíveis, têm verdadeiro prazer em viajar de avião. Não se confunda, contudo, viajar em avião de carreira com voar em pequenos aviões de recreio e a baixa altura.

Para terminar, devo dizer que nunca fiquei sem jantar como sucedeu ao americano a que acima me refiro, mas senti bem a troca das horas quando, de um dia para o outro, tive que jantar em Karachi à hora em que em Lisboa comeria o almoço... E não ficarei surpreendido se o nosso americano, ao regressar a New York, contar que foi obrigado a almoçar ou a jantar duas vezes no mesmo dia...

A propósito de uma viagem

Pelo Eng. EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

AFASTANDO-SE do mar a linha empreende a difícil escalada das montanhas que lhe barram o acesso ao interior. Lentamente, pacientemente, desdobra seus trilhos de aço encosta acima, contorcendo-se em sucessivas curvas e contracurvas, ladeando vales, evitando esporões e precipícios, com uma persistência notável tão característica do caminho de ferro. A paisagem é dura e seca, sob o Sol da tarde ainda escaldante, brilhando num céu azul sem qualquer nuvem. Uma curva e logo aparece graciosa e moderna ponte de betão armado a transpor o pedregoso vale, agora seco, de manifesto rio de torrente caudalosa. É o Lengue. Outrora a linha seguia um traçado mais áspero do que este por que passámos, e que não há muito substituiu o anterior que oferecia neste troço difíceis condições de tracção, por requerer nomeadamente o emprego de uma cremalheira, constituindo assim natural inconveniente a uma exploração homogénea e satisfatória do referido troço de linha.

Mais adiante, Coruteva. Estação perdida na serrania pedregosa. Local de paragem para abastecimento de água às locomotivas. Por vezes igualmente local onde o rei dos animais vem dessedentar-se nos tanques das próprias guias do caminho de ferro, e observar, descansadamente instalado junto à via, a passagem dos comboios.

A linha continua a subir. Atinge-se o alto da Portela donde se desfruta magnífico e impressionante panorama sobre a cordilheira em que nos encontramos.

Na vertente oposta entra-se na descida, igualmente áspera mas curta, porque dentro em pouco voltam a predominar as rampas para transposição de nova cordilheira que se avizinha, mais alta que a anterior.

As trevas que, após breve crepúsculo, entretanto nos vêm envolver, impedem que continuemos a contemplar a paisagem que nos rodeia.

O silêncio nocturno é apenas cortado pelo arfar contínuo da potente Garratt que, verdadeiro monstro resfolegante e ameaçador, vai rebocando serra acima o coleante comboio que nos leva a Nova Lisboa.

Apocalíptico este arfar que se repercute por montes e vales até distâncias enormes; estranha visão a da locomotiva recortando-se no negrume da noite e projectando, através da porta aberta da fornalha, insaciavelmente ávida de mais e mais combustível, revérberos flamejantes do inferno dantesco que alberga no seu interior!

No nosso confortável compartimento-cama procuramos merecido repouso das fadigas de mais um dia de viagem por terras de além-mar.

E mentalmente revemos o que nos vai ficando irremediavelmente para trás – o Lobito com a sua característica restinga e excelente baía, a Catumbela e os seus belos palmares e extensas plantações de cana de açúcar, Benguela e as suas tradições senhoriais.

Ao outro dia, passada a serra de Lépi, o comboio rola já em pleno planalto.

ACODE-NOS à memória este breve apontamento de viagem, que o tempo já decorrido ainda não esfumou.

O exemplo da linha férrea que partindo do Lobito ascende ao planalto e se dirige à fronteira Leste de Angola, que atinge após cerca de 1 350 km. em território português, é frequentemente apresentado como típico da acção de fomento que o caminho de ferro é capaz de exercer nas regiões que atravessa, fomento

que se traduz no aproveitamento das riquezas naturais do solo e subsolo e na criação de novos núcleos populacionais.

O mesmo se poderia dizer, noutra escala, da linha que de Luanda segue até Malange. Outros exemplos não nacionais se poderiam citar. É a experiência que o confirma. Com base nesse princípio tem sido realizado o prolongamento para oriente do caminho de ferro de Moçâmedes.

Dir-se-á que o problema na Europa ou em África não é o mesmo, que os objectivos a atingir e a concretizar são essencialmente diferentes.

Apenas no que se refere ao pormenor, mas não quanto à função essencial do caminho de ferro como elemento básico na estrutura dos transportes de um país.

Subestima-se hoje não raro o papel e a importância do caminho de ferro como meio de transporte da nossa época. Por diversas razões. Tão diversas quanto a própria variedade da missão específica que em cada caso ao transporte ferroviário poderá ser exigida.

A questão fundamental reside no aproveitamento racional das suas potencialidades. Conjugadas, a capacidade e a regularidade de transporte que lhe são específicas constituem inegável factor positivo de valorização.

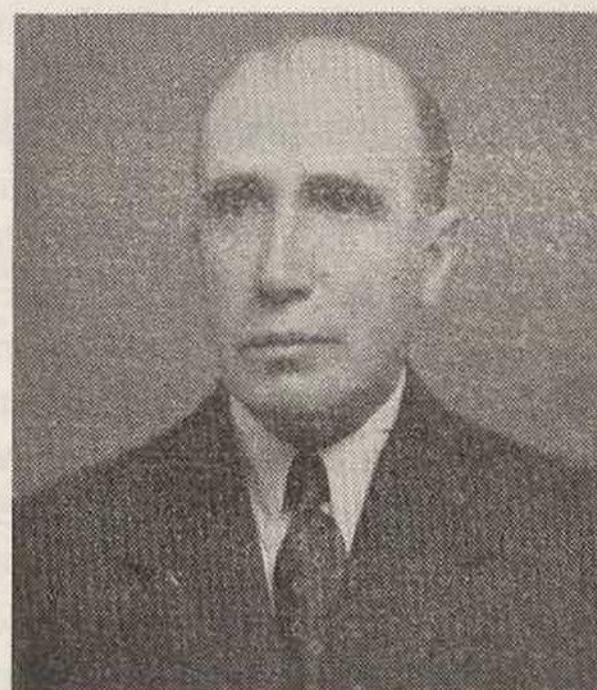
Sob os climas tropicais ou polares, na aridez do deserto ou nas regiões ricas de matas e campos verdejantes, na beira-mar ou na aspereza das montanhas, sempre o caminho de ferro tem cumprido a missão que lhe é solicitada, como factor integrante na vida económica e social das nações e comunidades.

Cada meio de transporte tem o seu âmbito específico e é susceptível dentro dele de proporcionar o máximo rendimento.

Aqui reside o verdadeiro problema. Há que conjugar Técnica e Economia, em busca da melhor produtividade. A planificação resulta paralelamente necessária, em domínio amplo que transcende em muitos aspectos o do próprio caminho de ferro.

Nesta matéria a Técnica completa em grande parte a Economia. A actividade ferroviária é, em boa verdade, e primeiramente, uma actividade industrial. Mas não é menos certo que é também a Técnica que proporciona à Economia os meios operacionais de que ela, na missão que lhe compete, tem necessidade.

Dr. José Dias Ferreira de Moura



José de Moura, como era conhecido entre nós, deixou de existir ontem, repentinamente, às 7 horas da tarde — triste tarde de um dia sem Sol — após curta doença da qual aliás estava a caminho de convalescência.

A brusquidão deste fatal acontecimento causou em quantos o conheciam a mais desagradável e dolorosa das impressões.

José de Moura era, com inteira propriedade, uma alma de eleição. De compleição física delicada, esta fragilidade era compensada por uma força de ânimo, onde se reuniam as mais preclaras qualidades do homem: — inteligência segura, espírito culto, firmeza de carácter, lealdade sem mancha — todas elas reforçadas por uma simplicidade de trato, uma modéstia verdadeiramente franciscana, faceta da sua formação espiritual que o levava a amar, com ternura especial, as ideias simples, as coisas humildes, os animais sem protecção.

Diplomado pelo antigo Curso Superior de Letras nunca quis usar o título que todos usam; nunca no seu dedo se lhe viu o anel de armas que tinha o direito de usar.

Entrou para a nossa Companhia em 1 de Março de 1928 trazendo já consigo, por afinidade, a gesta ferroviária. Há cerca de trinta anos era o meu mais próximo e dilecto colaborador.

Posso dizer com segurança que a Companhia perde um honrado servidor.

E eu, perdi um grande Amigo.

14 de Junho de 1961.

António Branco Cabral
Secretário-Geral da Companhia

RECORDANDO

Por J. LOURENÇO DE MOURA

NAQUELE ano já um tanto longínquo de 1929, encontrávamo-nos ainda – bom grado nosso – no número dos mortais que desfrutavam dos favores da mocidade.

Numa fase da existência hoje recordada com um dominante sentimento de saudade, aquelas dezenas de jovens candidatos – almas em rodagem, ensaiando os primeiros passos na senda da vida prática –, tinham visto franequedas as portas de ingresso no já então respeitável, embora sóbrio, edifício de Santa Apolónia, mercê do lugar cedido pela «vida que passa» à vida que num eterno ciclo se renova: – «a vida que chega».

A estes esforçados sobreviventes de uma dura e memorável prova – o concurso aberto pela C. P. em 1928 para preenchimento de vagas existentes nos Serviços Centrais –, reservado estava o aliciante ensejo de iniciarem a caminhada profissional no período áureo da vida da Empresa: – os cinco anos que decorrem de 1924 a 1929.

Atravessava-se na realidade uma conjuntura assaz aprazível. Num ambiente de cativante euforia, tudo se conjugava, enfim, para vincular fortemente à carreira cuja magia os havia tocado, estes ferroviários incipientes... talvez risonhas promessas futuras, mas em estado embrionário.

Compreensivelmente ávidos de subsídios que à sua formação profissional pudessem aproveitar, de olhos postos no porvir e deixando que o pensamento se espalhasse perante as realidades concretas de uma pesada e resfolegante locomotiva a vapor – ou simplesmente em face dos ledos e utópicos aspectos que a juventude engendra com facilidade e vive com frequência –, este punhado de iniciados nas «artes ferroviárias» recebia com viva satisfação e invariável alvoroço, todas as realizações, todos os acontecimentos, todas as novidades que directa ou indirectamente pudessem concorrer para a consecução dos seus objectivos ou para o engrandecimento da absorvente causa eleita.

Para eles, os Caminhos de ferro, constituíam então um pensamento dominante, com

o seu «quê» de obsessivo mais ou menos pronunciado.

Havia sem dúvida neste panorama psicológico – e para além do que seria normal observar-se em situações tais –, um zelo manifesto e excessivo, que não excluía, cremos, certo desejo de compita entre os seus cultores.

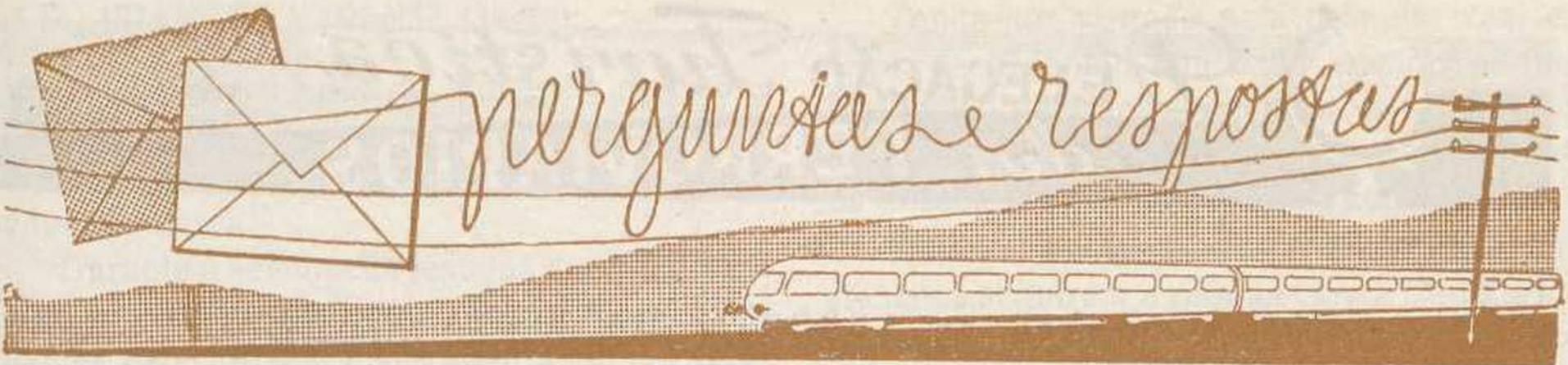
Bons tempos aqueles!...

FOI assim neste clima e sob tão notório estado de espírito, que os neófitos de que nos ocupamos viram chegar o já longínquo mês de Julho de 1929 e, com ele, algo que de muito promissor encerrava; – algo que entra sem alarde no campo das realidades, a caminho de um futuro próspero e notável; a caminho de uma merecida entronização, pode afirmar-se hoje, a mais de três décadas de distância.

Estamos em presença do «Boletim da C. P.», fruto benquisto de uma visão esclarecida, que faz deliberadamente a sua aparição perante a massa inesclada do seu público – do seu numeroso público – conduzido pela mão amiga e segura do então Director-Geral da Companhia, Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Lima Henriques, e sob a égide das indefectíveis amizades que desde logo inspirou e radicou.

Em artigo subordinado ao título «Para que se publica o Boletim?» – nota de abertura da revista –, definiu aquele prestigioso dirigente as linhas gerais que deviam orientar a sua acção futura: – noticiário, instrução profissional, informações, conselhos, higiene, jardinagem, etc., toda uma gama, enfim, de facetas de inegável interesse e manifesta utilidade, das quais a nova publicação viria a tornar-se, com o rodar dos anos, valioso repositório.

O «Boletim da C. P.» constituir-se-ia, segundo o vaticínio expresso no mesmo artigo, o traço de união entre todos aqueles que na Companhia queriam ensinar e todos aqueles que nutrissem o desejo de aprender. E se na realidade o programa estabelecido para a新颖 revista se mostrava bem à altura dos elevados designios com que foi criada, de justiça se torna salientar que a concordante directriz



Direcção-Geral

Pergunta n.º 2207 — Peço o favor de me informar quando é que um agente tem direito a Abono de Família pelos netos?

Resposta — Tem direito a Abono de Família pelos netos com idade inferior a 14 anos, quando se verifiquem uma das seguintes eventualidades:

- 1 — serem órfãos de pai e mãe;
- 2 — estarem os pais suspensos ou inibidos judicialmente do poder paternal;
- 3 — sofrerem os pais de incapacidade permanente e total para o trabalho, atestada nos termos da Lei;
- 4 — estarem os pais ausentes em parte incerta.

Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2208/Cons. n.º 311-M — Numa estação está previsto o cruzamento de um comboio rápido com um ônibus de passageiros.

Segundo o respectivo horário, o primeiro chega minuto e meio depois da chegada do segundo.

Acontece, por vezes, haver o receio do ônibus não caber dentro dos limites por a sua composição vir reforçada e ser constituída por material de diferentes tipos.

Na incerteza da composição exceder ou não os limites, não será aconselhável, por medida de segurança, conceder-se avanço condicional ao rápido que não tem paragem regulamentar na estação anterior?

Resposta — Dada a pequena diferença entre a chegada de um e outro comboio e tendo em vista que o rápido não tem paragem na estação colateral anterior, deve o chefe fazer parar o ônibus à primeira agulha e dar preferência ao rápido que será recebido em primeiro lugar por linha livre, mandando depois entrar o ônibus.

Deste modo evitase a paragem do rápido na

estação da retaguarda para receber o mod. M-126 e a consequente perda de tempo que será superior àquela que vai sofrer na estação seguinte à espera da entrada do comboio com que cruza.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2209 Cons. n.º 390-F — Tendo-me sido apresentada uma requisição para bilhete colectivo, de 2.ª classe, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 6-Passageiros, para 9 artistas de circo, peço informar-me, dado que esta Tarifa só é de aplicar quando se trata de 10 passageiros ou se pague como tal, se o artista que falta pode pagar pelo preço da classe inferior, neste caso, 3.ª classe.

Na relação nominal apresentada apenas foram indicados 9 artistas.

Que deve fazer-se para que essa relação seja válida para 9 em 2.ª e 1 em 3.ª?

Resposta — No caso apresentado deve convidar-se o Director ou o dirigente do grupo a indicar na respectiva requisição mod. F-7-B 9 passageiros em 2.ª classe e 1 em 3.ª, processando-se a taxa em conformidade.

Na relação nominal dos artistas deve constar apenas os nomes dos que efectuam a viagem.



Pergunta n.º 2210/Cons. n.º 391-F — Peço dizer-me se os mod. F 52 inutilizados ou cujos volumes tenham sido entregues às «Reclamações», devem ser indicados também em mod. F 53.

Resposta — Todos os mod. F 52 devem figurar em mensal F 53, mesmo os inutilizados ou cujos volumes tenham sido entregues às «Reclamações».

No primeiro caso indicar-se-á no mod. F 53 a palavra «inutilizados» e no segundo caso, além da indicação de «Reclamações», far-se-á também menção do número e data do R 22.

seguida posteriormente, coroada em última análise por uma colaboração literária de atraente recorte e honroso nível, têm feito jus aos melhores elogios, devidos, que são, aos dedicados continuadores da feliz iniciativa.

Fiel aos seus princípios e envolto por uma auréola de dignidade que dia-a-dia se acentua, o «Boletim da C. P.» tem continuado, na sua excelsa missão, a marcha ascensional que o caracteriza.

Pujante de vida, generoso em esforços, anima-o o louvável desejo de não desamparar a numerosa classe que tão eficientemente vem servindo. E não obstante o caminho percor-

rido, não obstante a sua já longa jornada, a perene e salutar juventude que irradia, diz-nos, sem dúvida, que esse desejo se concretizará.

Ridente e invejável mocidade!...

EM contra-partida — e mau grado nosso — vêm-se caminhando para o ocaso da vida profissional — e, quiçá, da própria existência —, aquela meia dúzia de moços azougados que há pouco mais de trinta anos — então ferroviários em embrião, como dissemos —, assistiram com alvorocada curiosidade ao advento do seu Boletim...

Como os nossos destinos são dispare!

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Excursão ao Alto Minho

TAL como estava previsto, realizou-se, em princípio de Junho, a excursão ao Alto Minho, que constitui um dos mais sugestivos circuitos turísticos de Portugal.

Os excursionistas tiveram ocasião de admirar a paisagem lírica e inspiradora do Minho setentrional, berço de tantos poetas de que a nossa literatura se orgulha.

A par do enternecimento dos campos mi-

Ferroviários estrangeiros em Portugal

ATC ALEMÃ

ATC alemã, que normalmente nos envia os seus grupos nos começos do Outono, resolveu este ano incluir também, no seu programa turístico, uma excursão a Portugal, pela Primavera.

Esta primeira representação alemã esteve



Os participantes do 2.º Grupo da excursão ao Algarve, em Sagres, junto da Fousada do Infante

nphotos, de fundos verdejantes, foi-lhes ainda dado apreciar a linda cidade de Viana do Castelo, onde abundam monumentos e edifícios notáveis, e graciosas vilazinhas, como Ponte de Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Monção, Melgaço, Valença, Caminha, etc.

Pelas inúmeras manifestações de aplauso chegadas até nós, constatámos, com satisfação, o êxito deste passeio através da linda terra minhota, tão cheia de cativantes encantos.

entre nós de 2 a 12 de Maio e era chefiada por M. Anton Böck, que já no ano findo exercera idêntica missão.

Certos espectáculos folclóricos, já habituais nos programas de recepção dos ferroviários franceses, foram agora apresentados, pela primeira vez, aos nossos colegas alemães, que não esconderam o seu entusiasmo por estas animadas e coloridas visões do folclore português.

ATC FRANCESA (Região Oeste)

A Queima das Fitas da Academia de Coimbra é uma das manifestações académicas portuguesas mais fiéis à sua praxe e às tradições seculares.

Durante a semana de festejos que culminam com um animado cortejo alegórico, os estudantes exteriorizam a sua alegria numa explosão gritante de juventude.

Esta animação, este ambiente juvenil tem atraído muitos estrangeiros ao nosso País e, desde há muito, chamou a atenção dos nossos colegas franceses da região Oeste.

Assim, mais uma vez, fomos visitados no mês de Maio por um alegre grupo conduzido por M. Lequeu, que assistiu às principais festi-

Tendo-nos visitado pela primeira vez, em 1956, desde então têm dado mostras de uma infatigável dedicação para com os ferroviários portugueses, rodeando de atenções e gentilezas os nossos grupos que passam por Paris.

Viajando em autocarro francês, os excursionistas seguiram a rota da Costa Cantábrica, entrando em Portugal pela fronteira de Valença.

Numa descida através das zonas turísticas do centro do País alcançaram Lisboa, onde tiveram ensejo de efectuar as habituais visitas na cidade e seus arredores.

Finalmente, atravessando a Serra da Arrábida, fizeram a última etapa portuguesa em Évora, donde se internaram em Espanha pela fronteira de Elvas-Badajoz.



O 1.º Grupo da excursão ao Alto Minho, junto ao Posto espanhol da fronteira de S. Gregório (à saída de Melgaço)

vidades da Queima das Fitas e aproveitou ainda para fazer uma larga digressão pelo País.

ATC FRANCESA (Secretariado-Geral)

TIVEMOS entre nós, em fins de Maio, um grupo de 34 ferroviários franceses, chefiados por M. Lantran, que se fazia acompanhar por sua esposa.

Foi para nós um prazer receber este grupo, pois não podemos de maneira nenhuma esquecer quanto M. e M.^{me} Lantran são amigos devotados de Portugal.

ATC FRANCESA (Região Norte)

O final de Maio foi marcado pela estadia em Portugal de 50 ferroviários franceses da região Norte, que visitavam, ao mesmo tempo, a vizinha Espanha.

Eram acompanhados por M. Hugues, que pela segunda vez desempenhava a missão de mostrar aos «atecistas» franceses as belezas e atractivos do nosso País.

Devido ao elevado número de inscrições foi necessário prever para esta excursão um segundo grupo, a que nos referiremos no próximo número.

As nossas iniciativas

O propósito de dar a conhecer aos assinantes do *Boletim da C. P.* os mais belos recantos de Portugal, temos promovido várias excursões, cujo êxito excepcional se deve não só aos atractivos turísticos dos locais visitados mas também — assim o cremos — ao ineditismo e concepção económica dos respectivos programas, sem falar nos primores da recepção reservada aos excursionistas.

Está nestas condições a excursão à Serra da Estrela, que deu início à nossa época turística e se efectuou em três domingos sucessivos, com um total superior a 100 pessoas.

Seguiram-se as do Algarve, Alto Minho e Penhas Douradas, igualmente tão bem acolhidas, como o demonstra o facto de, em todas, ter havido necessidade de efectuar desdobramento.

Por último, o consagrado circuito turístico da Arrábida mais uma vez afirmou a predilecção por esta zona paradisíaca, com a presença de três numerosos grupos, autêntica concentração ferroviária realizada da forma mais espontânea.

Registamos com o maior agrado esta consagração ao nosso esforço cultural e turístico, recebida de tão numerosa e dedicada falange ferroviária, que nos incita a prosseguir no objectivo traçado de dar a conhecer Portugal aos portugueses.



Facilidades de transporte nas linhas estrangeiras

Desde 1 de Maio do corrente ano que os ferroviários reformados e suas esposas podem beneficiar, nas linhas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, da redução de 50% no custo dos bilhetes.

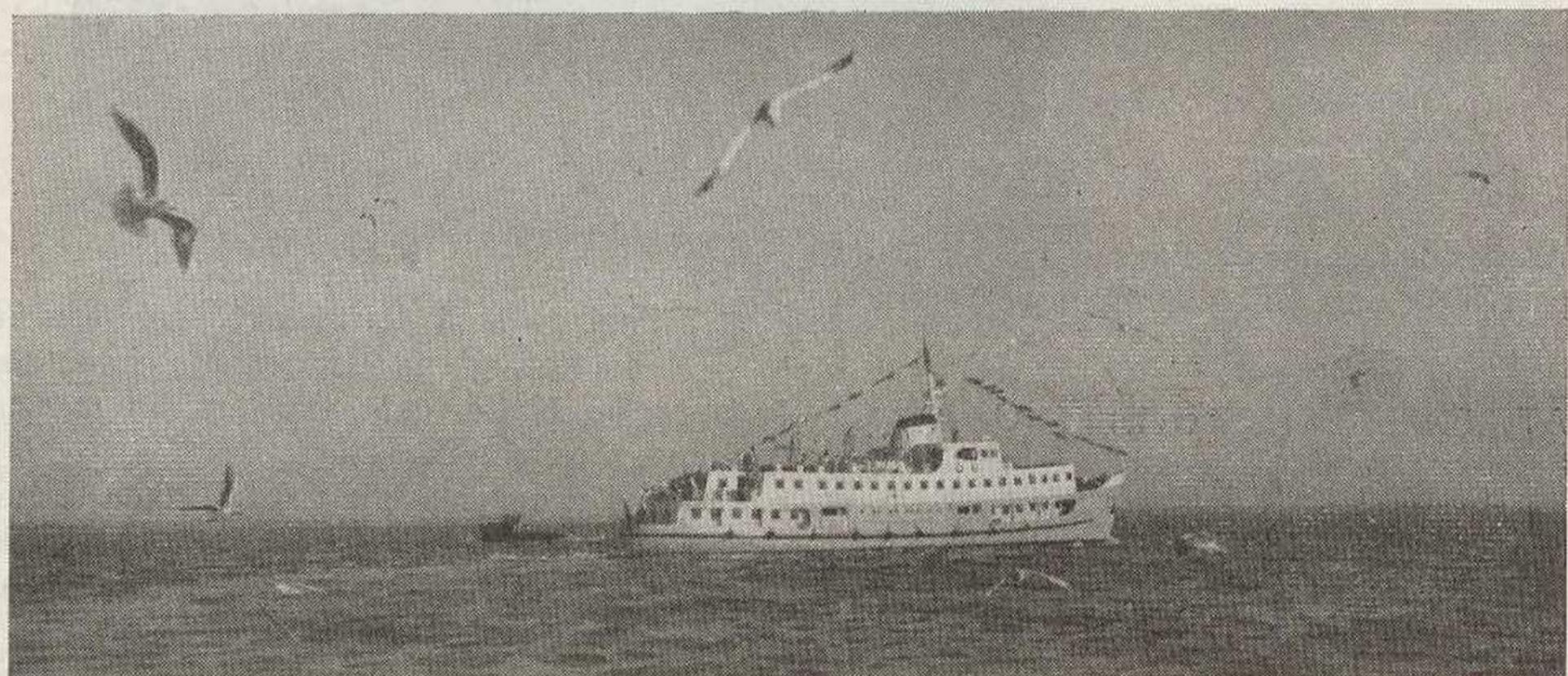
A redução será obtida mediante bónus da própria S. N. C. F. (escriturados na C. P.), dos quais constarão o percurso em que são válidos. A favor de cada reformado e de sua esposa sómente poderão ser emitidos dois bónus por ano.

Os bónus deverão ser apresentados nas bilheteiras da S. N. C. F. juntamente com a Carta de Legitimação do reformado, sem a qual a redução não será outorgada.

A redução prevista considera-se suspensa, em todos os anos, no período de 20 de Julho a 15 de Agosto, ambos inclusive, pelo que não deverão ser solicitados bónus com validade para esse período.

Para a obtenção dos bónus de que se trata deverão os agentes reformados formular os seus pedidos em impressos do mod. D 29-B. Se ainda não possuírem Carta de Legitimação, esta ser-lhe-á fornecida juntamente com o bónus solicitado, sem necessidade de outro pedido.

A concessão a que se refere esta comunicação é outorgada aos reformados que se encontravam ao serviço da C. P. quando passaram à situação de reforma; e que prestaram 25 anos, pelo menos, de serviço efectivo nos caminhos de ferro ou contavam 60 anos de idade, pelo menos, na data em que foram reformados — e não tem aplicação aqueles que, na efectividade do serviço, não desfrutavam de facilidades de transporte na rede da S. N. C. F.



O «Estremadura», esplêndido barco da C.P., que está ao serviço da carreira Terreiro do Paço-Barreiro e representa, pela velocidade e pelas comodidades que oferece, um considerável melhoramento digno de assinalar

Soldadura de carris "par étincelage"

Pelo Eng. ALVES RIBEIRO

Etécnica preferida pela maior parte das Administrações ferroviárias dispor de Oficinas de soldadura de carris para obtenção de barras de grande comprimento.

Assim, por exemplo, em Oficinas dos Caminhos de Ferro Franceses (SNCF), soldam-se carris para obtenção de barras que chegam a atingir 300 metros de comprimento.

Nestas Oficinas tem tido a maior aplicação a soldadura eléctrica «par étincelage».

UMA vez obtidas as barras de grande comprimento, transportam-nas para a plena via onde, normalmente por aluminotermia, as soldam nos seus comprimentos finais: 480 metros, 800 metros e até quilómetros. Obtém-se, deste modo, as chamadas barras longas.

A propósito de barras longas, obtidas por soldadura de carris, será curioso observar que estas barras já nada têm do carril que lhes está na

origem. Efectivamente, toda a técnica do assentamento de barras longas, temperatura de ligação às travessas, balastro, a sua conservação peculiar, etc., tudo mudou em relação à técnica clássica de assentamento e manutenção dos carris!

O que é a soldadura de carris «par étincelage»?

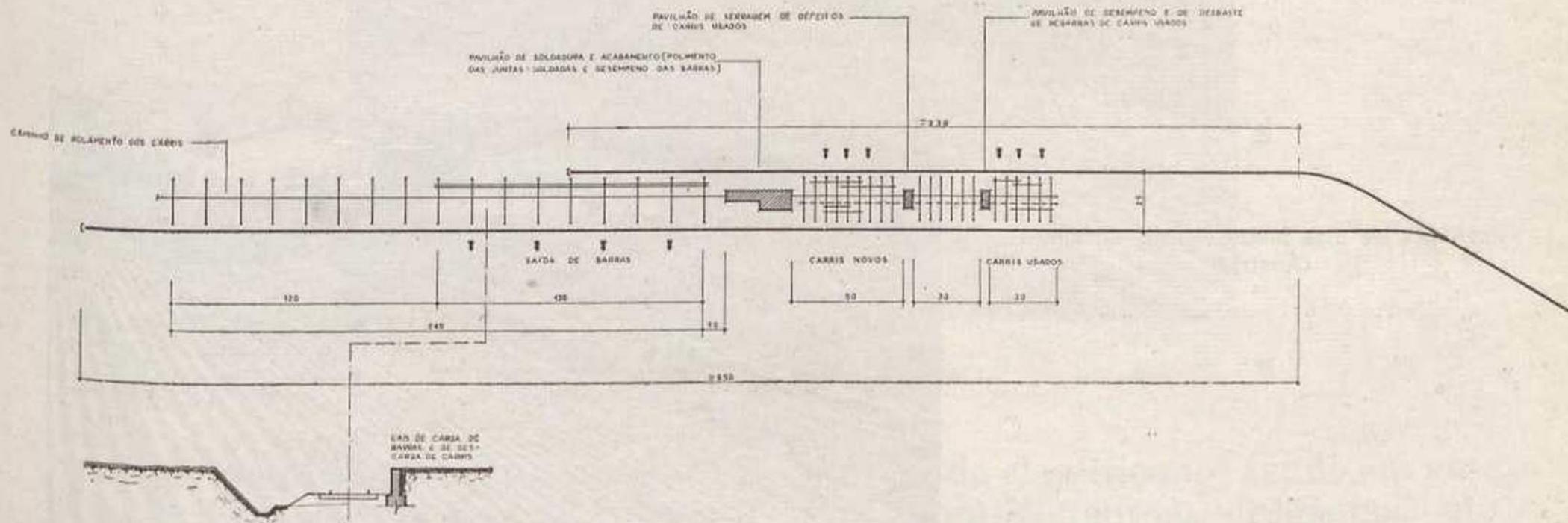
Resumidamente, descreveremos como segue:

Trata-se de uma soldadura eléctrica por resistência, utilizando, portanto, o chamado efeito Joule⁽¹⁾.

Os carris são colocados na máquina de soldar, topo a topo e muito próximos um do outro; em seguida, são postos sob tensão eléctrica.

Por efeito desta tensão e por estarem as extremidades muito próximas, salta de uma para a outra uma «chuva» de metal incandescente (de aí a designação «par étincelage»), que

(1) Este efeito também está na origem da iluminação proporcionada pelas nossas lâmpadas eléctricas.



Esquema de instalação de soldadura «par étincelage».

provoca a fusão do metal dessas extremidades.

É neste momento que se encostam os topos dos carris, aplicando ao mesmo tempo uma pressão fortís-

sima. É instantâneamente produz-se a soldadura.

ESTE tipo de soldadura parece não ter ainda nome português. Que designação preferir?

Os franceses empregam a designação «par étincelage».

Os ingleses designam este processo de soldadura, por «flash welding».

Os espanhóis, que se julga não praticarem este processo de soldadura, parece empregarem a designação «soldadura a tope por chispa».

«Étincelle» designa uma «partícula» que se destaca de um corpo incandescente.

«Flash» significa «brilho», relâmpago, etc.

«Chispa», espanhol e também português, significa centelha, partícula luminosa que ressalta de um corpo incandescente.

«Cintilar» em português, melhor centelhar, significa brilhar com uma espécie de trepidação rápida.

«Cintilante», que cintila, será o adjetivo preferível?

«Soldadura topo a topo cintilante»?

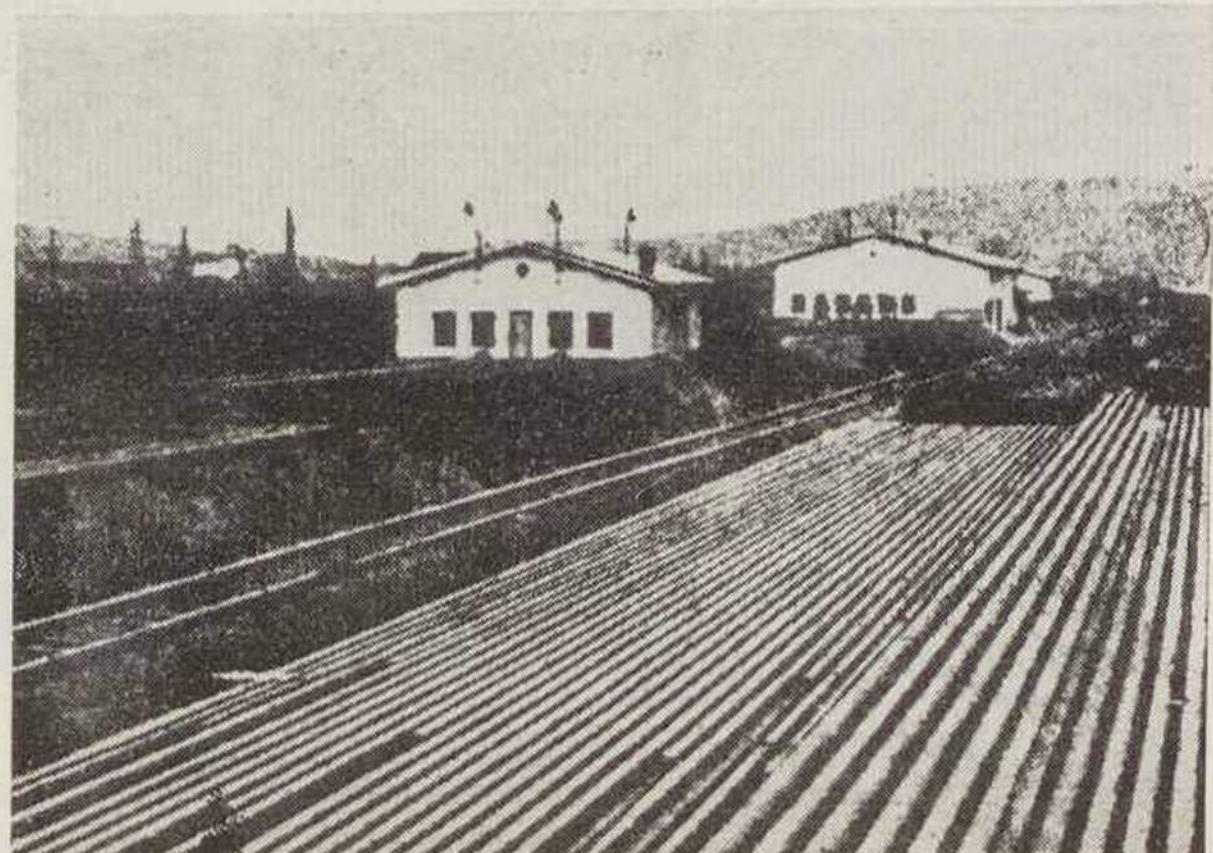
«Soldadura a topo cintilante», ou mais simplesmente, «soldadura de carris cintilante»?

A estas perguntas poderão talvez responder os leitores do «Boletim da C.P.», sugerindo melhor designação?



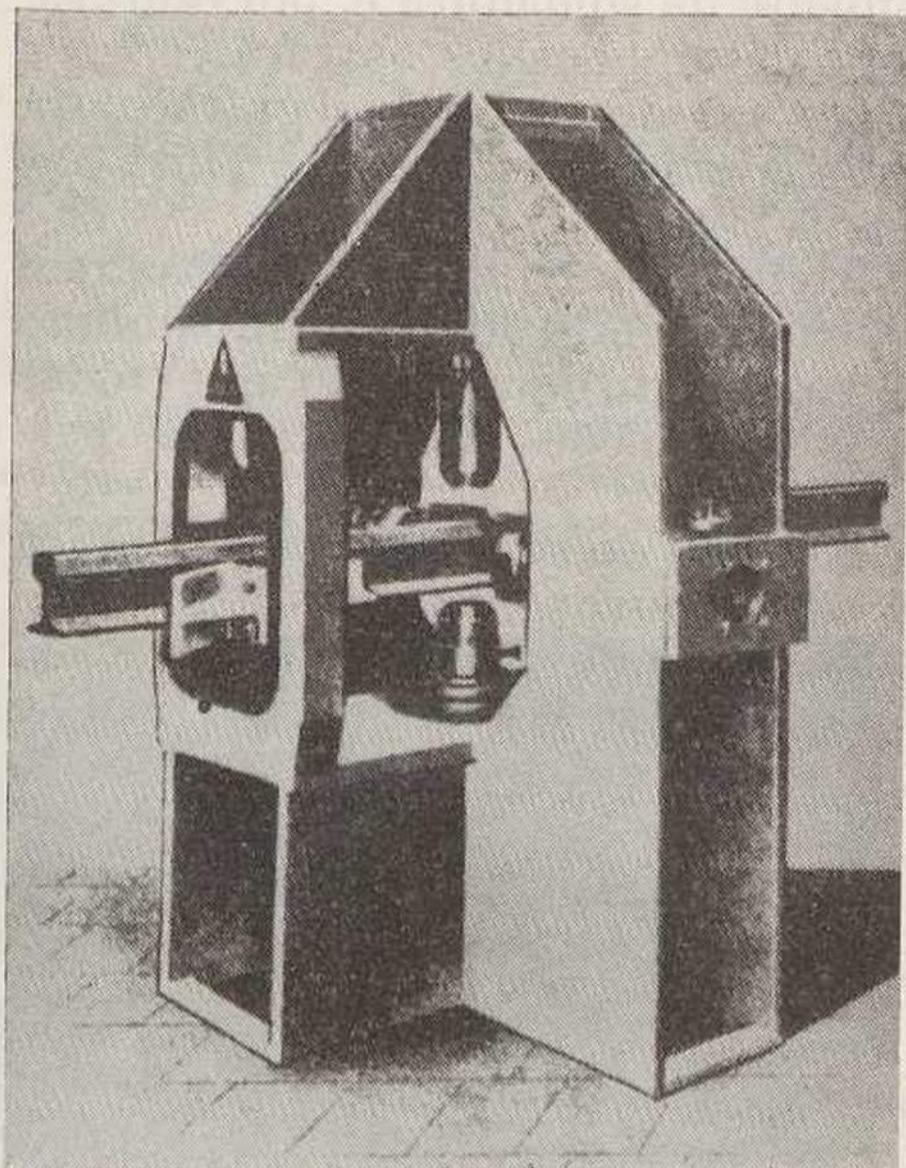
Soldadura «par étincelage»

Pavilhões de uma instalação de soldadura
(Áustria)

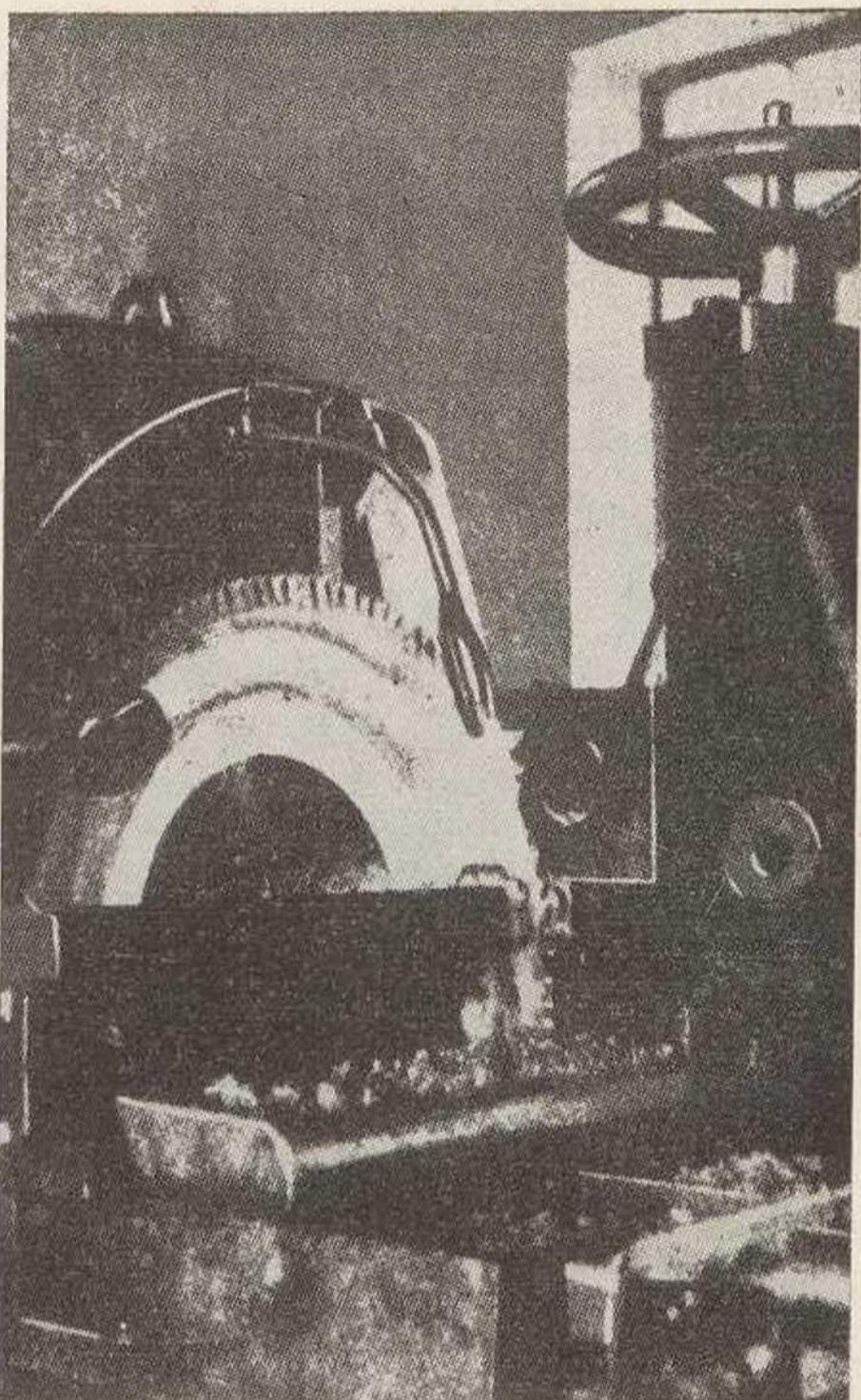


DESCREVAMOS seguida e sucintamente uma instalação de soldadura «par étincelage».

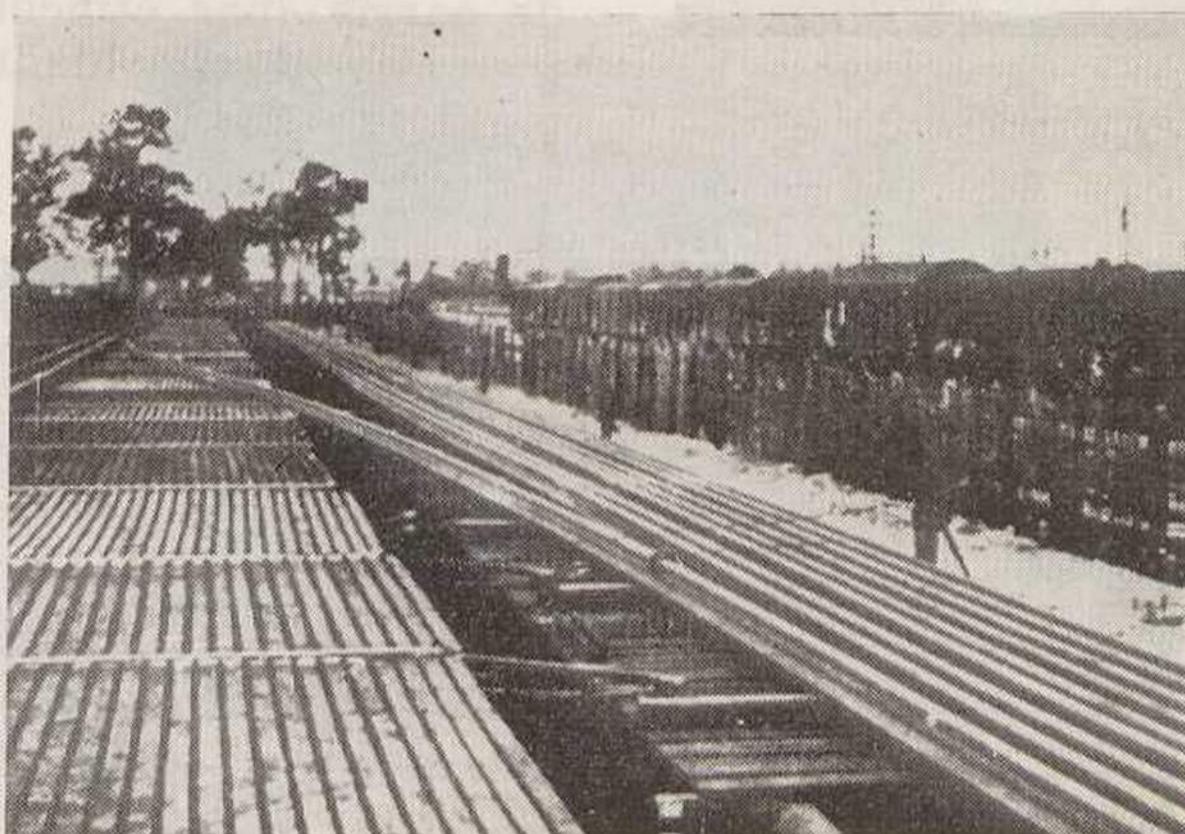
Para isso, servir-nos-emos do es-



Máquina de desempenar



Máquina de serrar



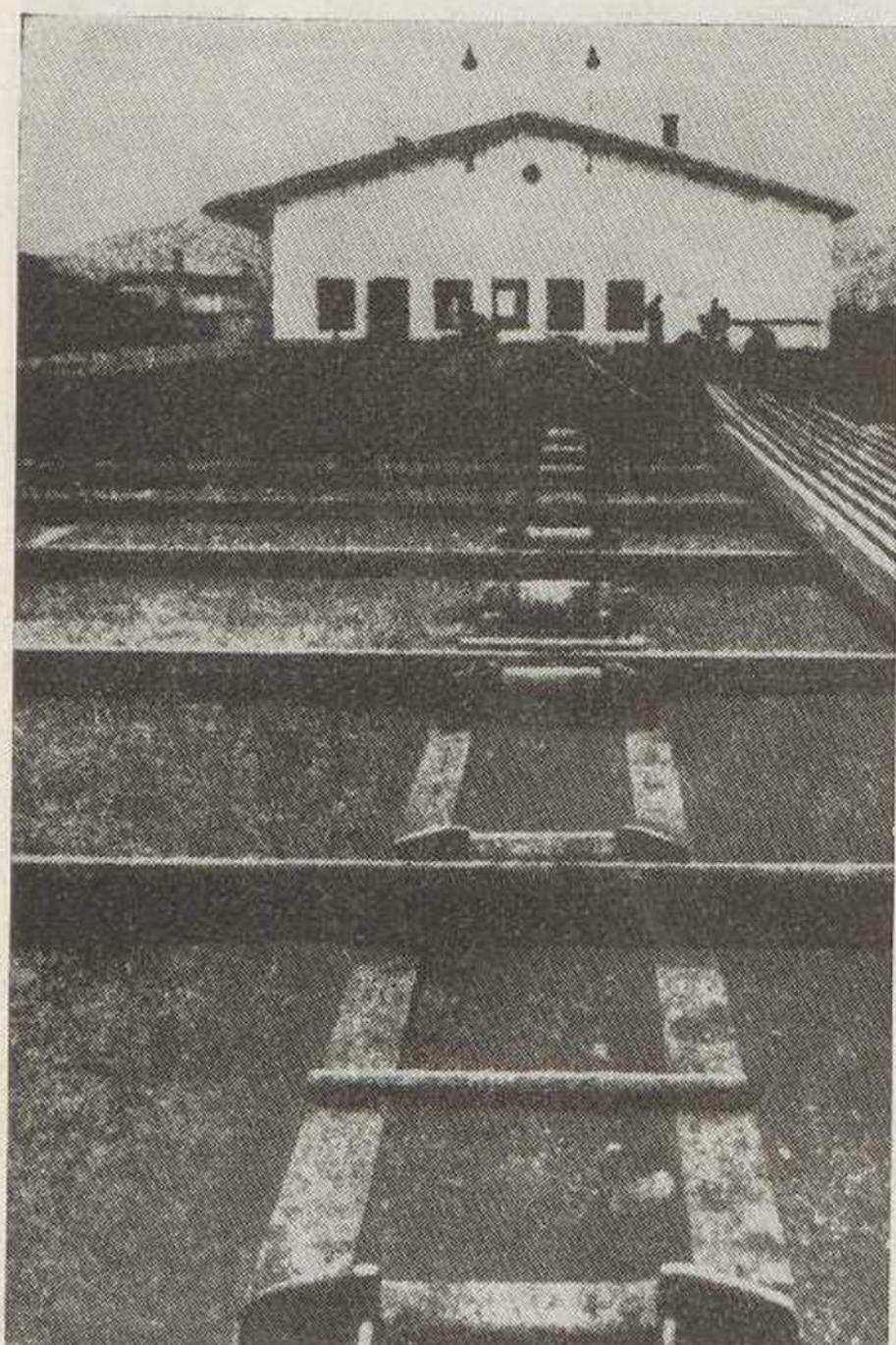
Cais de carregamento (França)

quema que documenta o presente artigo.

Tratando-se de carris usados, estes,

depois de classificados tendo em atenção comprimentos, desgastes, etc., poderão ter de ser devidamente sa-

neados de rebarbas e de outros defeitos que possuam, pelo que, entre a sua entrada no recinto próprio e a sua soldadura, sofrerão, nos respectivos pavilhões, indicados no esquema



Caminho de rolamento longitudinal
(Áustria)

referido, o desempeno e desbaste de rebarbas, a serragem de defeitos, etc.

Depois dos carris passarem o pavilhão de soldadura, onde foram soldados, limpos da pequena rebarba proveniente da soldadura e, porventura, ainda desempenados, entrarão no cais de carregamento donde seguirão para a plena via para obtenção final das barras longas.

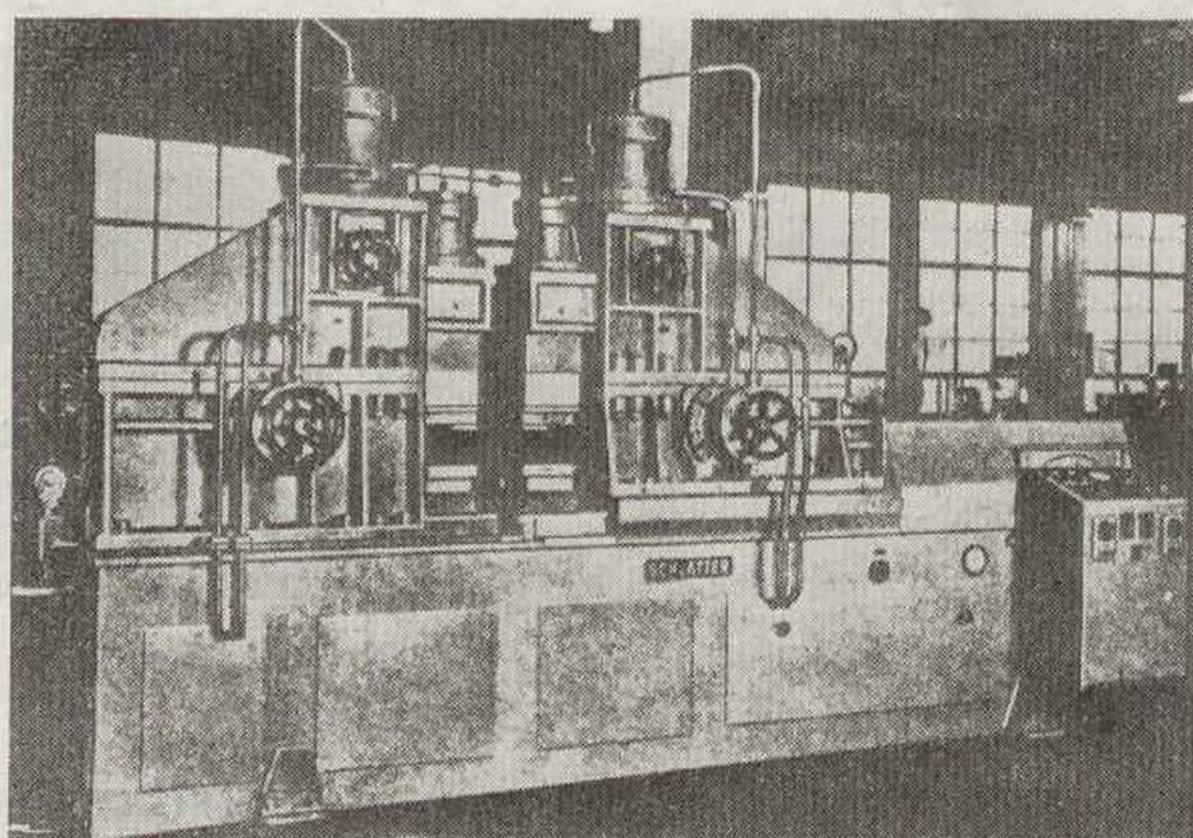
Todo o movimento longitudinal dos carris é feito por meio de caminho de rolamento apropriado que todas estas instalações de soldadura possuem.

No caso de se tratar da soldadura de carris novos, são estes logo recebidos no recinto próprio que antecede o pavilhão de soldadura, por não se tornar necessário o seu saneamento prévio.

Levados ao pavilhão de soldadura proceder-se-á à semelhança dos carris usados.

Seguida e finalmente passam ao cais de carregamento.

E assim, em poucas linhas, julga-se ter descrito aos leitores do «Boletim da C. P.» o processo de soldadura de carris «par étincelage», ... ou o processo de «soldadura de carris cintilante» ? !

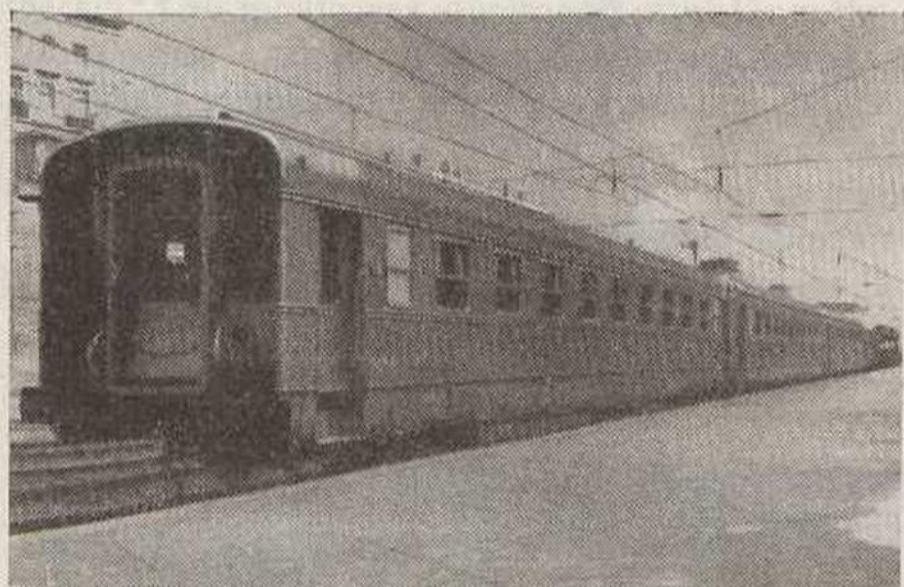


Máquina de soldar Schlatter (Suiça)

Actualidades ferroviárias

O passado dia 25 de Maio, formou-se na linha 5 do cais da Estação de Santa Apolónia, um comboio constituído por três novas carruagens fabricadas pela Sorefame e um furgão dos metalizados pela firma L. Dargent, Lda.

As carruagens metálicas da vistosa composição, exibiam, junto ao tejadilho, a longa faixa amarela convencional determinada pela União Internacional de

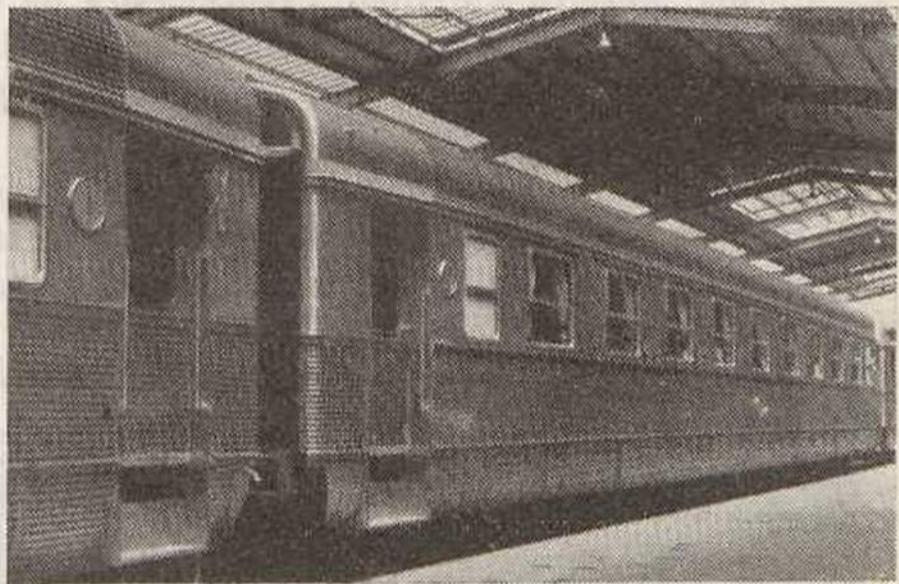


A composição de fabrico nacional apresentada na Estação de Santa Apolónia

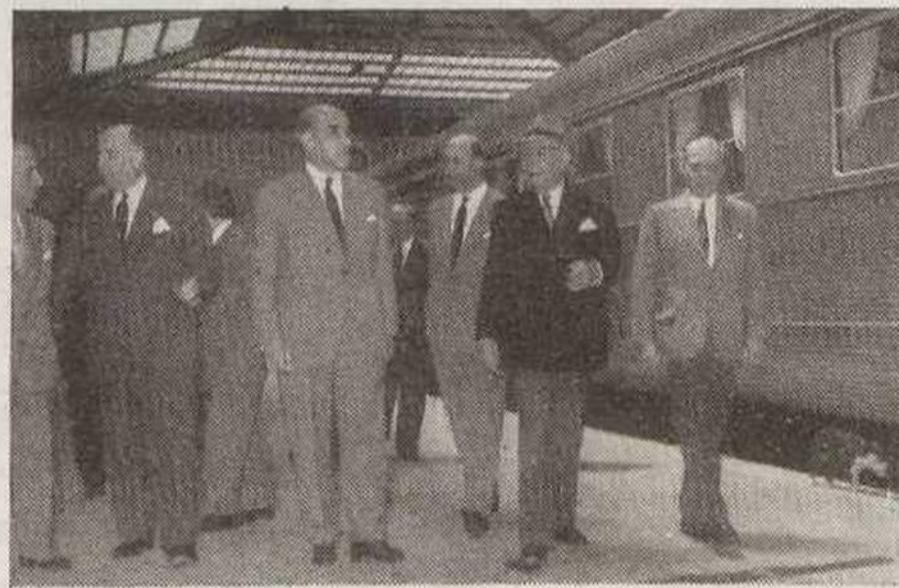
A receber o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, e os Srs. Administradores Engs. António da Costa Macedo e Nogueira Soares, estavam presentes os Srs. Engs. Espregueira Mendes, Director-Geral, Branco Cabral, Secretário-Geral, e Pedro de Brion, Sub-director.

Compareceram, igualmente, muitos funcionários superiores da Companhia e alguns técnicos da Sorefame e da firma Dargent.

Estas três carruagens fazem parte de um grupo de vinte e duas, todas de 1.ª classe, encomendadas pela C. P. ao abrigo do II Plano de Fomento. Com assentos magnificamente forrados e com cortinas amarelo-canário, estas carruagens são de corredor lateral, medem 26 metros de comprimento, pesam 36 toneladas



Pormenor das magníficas carruagens



Durante a visita dos Administradores e Directores

Caminho de Ferro para se distinguirem, à vista, como sendo unidades de 1.ª classe.

Alguns Administradores da Companhia visitaram demoradamente, cerca das 13 horas desse dia, este excelente comboio de fabrico inteiramente nacional, que mereceu, com inteira justiça, a admiração geral de todos os que o viram.

(9 ton. por eixo) e possuem 9 luxuosos compartimentos com a lotação total de 54 lugares. São de aço inoxidável e produzidas sob licença da The Budd Company, de Filadélfia (E. U. A.). Assemelham-se às unidades mais modernas, da mesma classe, que a S. N. C. F. (Caminhos de Ferro Franceses) possui em serviço no «Sud-Express».

Louvores

O Conselho de Administração louvou os seguintes agentes pelos motivos que se indicam:

Augusto Mendes da Silva, Inspector de instalações eléctricas: pela sua dedicação ao serviço e pela forma criteriosa como tem ministrado instrução para adaptação do pessoal de condução aos novos meios de tracção.

José Baptista, Marinheiro de 1.ª classe: pelas diligências que efectuou no dia 6 de Abril de 1960, para libertar o hélice do vapor «Alentejo», quando este efectuava uma das suas carreiras e o hélice se enleou num cabo de uma bóia.

Carlos Moreira da Silva, Contramestre de 2.ª classe: por ter idealizado um dispositivo que permitiu melhoria das condições de produção dentro da especialidade do seu serviço.

Júlio de Azevedo, chefe de estação de 1.ª classe: pela maneira criteriosa como tem procedido — defendendo os interesses da Companhia sem menosprezar

os do público — no ajuste das indemnizações a pagar pela Companhia por avarias e faltas de remessas.

Artur Martins, auxiliar: por, com risco da própria vida, ter salvo um rapaz de ser trucidado por um comboio, no apeadeiro de S. Domingos, no dia 19 de Junho de 1960.

Sérgio Vieira da Rocha, assentador de 1.ª classe: por, no dia 11 de Julho de 1960, ter salvo a vida de um menor de 9 anos de idade, que havia ficado com um pé entalado na lança de uma das agulhas da estação de Lisboa-P, conseguindo que o comboio n.º 2939, que se aproximava, parasse a pouca distância.

António Silva Godinho, chefe de distrito;

Manuel Júlio Borreiro, assentador de 1.ª classe;

Agostinho dos Santos Ribeiro, assentador de 1.ª classe: porque, após terem caído fortes bátegas de água, tomaram a iniciativa, não obstante se encontrarem de folga, de rondar a via e de a desobstruir de obstáculos que encontraram, evitando, assim, possível acidente a um comboio que se aproximava.



Classificação análoga dos materiais e peças, aprovacionados pela C. P. -- Seus objectivos

Pelo Eng. ANTÓNIO DUARTE SILVA

NO intuito de se conseguirem apreciáveis economias no aprovisionamento dos diversos materiais consumidos pela Companhia, decidiu a nossa Administração obter o concurso duma Firma especializada nestes assuntos.

Esse concurso traduziu-se por duas categorias de trabalhos:

estabelecimento duma nomenclatura de materiais consumidos pela C. P.; reorganização dos Serviços intervenientes no circuito dos Aprovisionamentos.

Consideraremos aqui, sómente, a primeira categoria de trabalhos, por ser essa a que maior interferência tem em todos os Departamentos da Companhia e que, por isso mesmo, maior interesse tem despertado.

A elaboração da nova nomenclatura de materiais obedeceu aos princípios da classificação analógica, englobando todos os artigos consumidos pela Companhia, o que propiciará, numa fase posterior, a investigação analógica segundo o Método BRISCH-COPIC.

No caso particular da nomenclatura de materiais, a classificação analógica consiste essencialmente em:

descrever as matérias primas, peças, órgãos ou artigos pelas suas características fundamentais, desprezando o que é passageiro (o seu emprego, por exemplo) e o que é supérfluo (tudo o que pode ser alterado sem afectar o cumprimento das respectivas especificações);

apresentar essas características por forma a tornar patentes todas as possíveis aplicações;

agrupar os artigos com características comuns ou que podiam ser comuns, a fim de realçar a sua semelhança;

ordenar essas características segundo um plano que dê a noção do conjunto dos artigos e permita encontrar, facilmente, qualquer deles.

Deste modo, reunindo o que a necessária divisão do trabalho dispersa, a classificação analógica dos materiais consegue evitar a dissipaçāo da experiência adquirida e permite efectuar confrontos sistemáticos que descobrem um campo imenso de novas possibilidades.

Como vemos, não se trata apenas de uma classificação «lógica» dos artigos, atribuindo-lhes «números» segundo uma codificação decimal, pois que, aplicando-se aos diferentes materiais e peças os princípios enunciados, evidenciam-se as suas características estáveis e essenciais, agrupando-os em função destas características e permitindo determinar o seu emprego, possibilidades, modo de fabricação, etc.

Em tal classificação, a procura de um determinado material ou peça não só é fácil como também útil, pois pode conduzir-nos à descoberta de materiais ou peças praticamente idênticos mas cuja identidade estava, até então, indefinida.

Cada material ou peça que figure na classificação fica, portanto, no seu «lugar» rodeado dos materiais ou peças que lhe são análogos e ligado a todos os elementos que, de qualquer forma, têm com ele afinidades; estes elementos, por sua vez, ficam rodeados doutros que lhes são semelhantes sob o ponto de vista de aplicação.

A classificação analógica é, por outro lado,

o ponto de partida para a exploração correcta, com fins estatísticos, das máquinas electrónicas e para qualquer estudo de investigação operacional aplicado à gestão dos stocks, à normalização, etc.

O simples facto de especificarmos os artigos aprovigionados e de os classificarmos segundo as características que interessam à sua aplicação, expressas numa linguagem única e comprehensível para todos (unificação das designações), pode conduzir-nos aos seguintes resultados:

compra dos artigos pretendidos, evitando-se a aquisição de artigos impróprios para a aplicação a que se destinam e a aquisição de artigos muito dispendiosos [como consequência de especificações inútilmente sobreclarregadas de características suplementares];

conhecimento do que deve existir em armazém, evitando-se a compra precipitada de artigos porventura armazenados com outra designação;

compreensão mútua entre os fornecedores e o Serviço de Compras donde resulta a possibilidade de comparar as ofertas de produtos com designações comerciais diferentes (aquisições em melhores condições de preço), a redução dos prazos de aprovigionamento e, portanto, dos stocks de segurança [evita-se a troca de correspondência para se explicar o que se pretende], a redução das despesas inerentes à compra e à recepção, etc.

Estes são os efeitos que a especificação e a classificação podem ter na compra de materiais, isto é, nas transacções com o exterior – os fornecedores da Companhia. Os efeitos são igualmente apreciáveis no âmbito interno da Empresa: redução do tempo que decorre entre o estabelecimento do pedido e a própria compra, a obtenção imediata no armazém dos artigos pedidos, etc. E, a tais benefícios, leva vantagem, indubitavelmente, o trabalho conducente à exacta especificação do artigo e à sua procura na nomenclatura, através do qual os agentes da Companhia adstritos aos serviços de requisição e fornecimento obtêm, ou actualizam, a formação tecnológica que os orientará na mais económica aplicação dos materiais.

Este pessoal habituar-se-á a conhecer os

artigos em função do seu apropriado emprego ou de todas as possíveis aplicações, o que conduzirá ao aprovigionamento de artigos mais polivalentes, a melhor e mais lata aplicação de cada um deles, e, consequentemente, ao melhoramento da qualidade do produto fabricado.

A classificação analógica permite ainda ordenar o inventário e os próprios armazéns.

A ordenação do inventário – agrupado em divisões e subdivisões técnica e economicamente significativas – fornecerá indicações úteis para regularizar o aprovigionamento, fazendo realçar os artigos cujos «movimentos» são concomitantes, o que facilitará a gestão dos stocks e o agrupamento das encomendas. Estas vantagens são particularmente sensíveis quando se utilizam máquinas de cartões perfurados cujas vastas possibilidades são, então, muito proveitosas.

Por outro lado, do ordenamento dos armazéns resultará, como é lógico, a pronta localização dos artigos procurados, a simplificação da manutenção e a fiscalização eficiente dos materiais em todos os seus aspectos.

O enunciado destes resultados bastará para demonstrar a complexidade da tarefa de quem elaborou semelhante classificação. No entanto, esta é feita duma vez para sempre, bastando, depois, corrigi-la e explorá-la: essa será a missão a cometer a um «serviço de normalização e controle».

Estabelecida a classificação (nomenclatura), uma das primeiras técnicas da investigação analógica a pôr em prática é o «controle» ou «criblage» dos pedidos de compra. Consiste, essencialmente, em confrontar os artigos novos pedidos com os artigos análogos que já existem na classificação, a fim de evitar a repetição de estudos que já foram feitos e a introdução duma variedade supérflua. «Controlar» os pedidos de compra de artigos novos é, pois, procurar na classificação, os elementos análogos já existentes que possam servir tão bem ou melhor que os novos, evitando-se assim as despesas que um acréscimo da variedade acarreta.

Frequentemente, porém, do confronto entre um artigo novo e vários antigos pode concluir-se que estes últimos constituem uma solução já ultrapassada ou soluções inútilmente diferentes dum mesmo problema, como, por exemplo, o emprego de peças diferentes para

à mesma função. Surge, assim, a oportunidade de eliminar os artigos menos convenientes, generalizando o emprego do artigo técnica ou económica mente mais vantajoso.

Nesta primeira fase de «exploração» da nomenclatura de materiais, admite-se, portanto, em princípio, que os artigos já utilizados pela Companhia são os mais adequados, o que não impede de verificar-se, quando do «controle», os fundamentos de toda a novidade proposta, e que a introdução dessa novidade na nomenclatura comporta vantagens (progresso indiscutível, utilização mais económica, eliminação consecutiva de um ou mais artigos antigos que o novo substitui com proveito).

Na segunda fase da «exploração» da nomenclatura pôr-se-á em prática uma outra técnica da investigação analógica: a normalização propriamente dita.

Esta fase difere da precedente nos seguintes pontos:

em lugar de se exercer uma acção diária, à medida que surgem as necessidades, agir-se-á, sistemáticamente, segundo um plano preestabelecido;

em vez de se encontrar uma solução sem modificar nada do que já estava feito, põem-se de novo os problemas no seu conjunto a fim de se obterem as soluções que, no momento, possam considerar-se as melhores.

Como se pode compreender, a classificação analógica constitui ainda, nesta fase, um instrumento indispensável, visto que, por um lado, faz sobressair a importância relativa dos problemas a tratar, orientando, no melhor sentido, a elaboração dum programa de normalização, e, por outro, realça os factores sobre os quais se deverá agir, sugerindo as soluções de unificação possíveis e conduzindo à solução óptima visada que será o «standard».

Quando existam normas nacionais que cubram o assunto tratado, é evidente que o «standard» deverá satisfazer a essas normas, pelo que o serviço normalizador beneficiará não só da experiência verificada na própria Empresa, como, também, da do conjunto da indústria nacional. Resta-lhe seleccionar, dentro da variedade, certamente ainda muito vasta, que satisfaz às necessidades gerais, o que interessa à Companhia.

Para os artigos que foram objecto de normalização, o «controle» continuará a funcionar,

mas a sua acção incidirá, então, sobre o «standard», (verificando-se a sua adopção por todos os organismos), e, não, como anteriormente, sobre a experiência passada.

Uma das consequências da normalização, quando esta abrange materiais que são normalmente armazenados, poderá ser a «congelação» dos materiais que foram rejeitados por essa normalização.

Este aspecto do problema merece especial atenção porquanto poderão resultar inconvenientes tão graves que conduzam, nalguns casos, à impraticabilidade da normalização. A aplicação de métodos especiais – como a atribuição de «posições» de armazenagem – de eficiência já comprovada, permite tornar estes inconvenientes, assegurando a utilização prioritária e o esgotamento dos stocks de artigos «não standard».

Esta será outra das funções dum «serviço de normalização e controle».

Mas o ciclo das técnicas de exploração da Nomenclatura não ficará completo, se não encararmos a sua actualização. Com efeito, um dos reparos feitos à normalização por pessoas mais ou menos bem informadas é o de que, opondo-se à introdução de novidades, a normalização constitui um obstáculo ao progresso. Na verdade, em virtude do processo que acabamos de descrever, poderemos concluir que esta afirmação não é verdadeira, pois o «controle» permite efectuar o exame dos artigos novos e os pedidos de anulação dos «standards» à medida que eles se apresentam; assim, o serviço normalizador poderá verificar, dia a dia, se a solução que foi reconhecida óptima num determinado momento o é ainda, e, corrigi-la, se tal for necessário.

Nas suas linhas gerais, são estes os objectivos que se pretendem atingir com a elaboração e a aplicação da nova nomenclatura de materiais.

Uma parte dessa nomenclatura, cobrindo importantes famílias de artigos, encontra-se já em aplicação. Outras, já elaboradas, serão lançadas em breve, enquanto prosseguem os trabalhos para a extensão da nomenclatura, a todas as famílias de artigos.

Entretanto, para os sectores da nomenclatura já lançados, iniciou-se a primeira fase da sua «exploração», isto é, o «controle» de todos os pedidos de compra.

Presença do CAMINHO de FERRO no PLANEAMENTO URBANÍSTICO

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

I. Escalas de planeamento urbanístico

Dentro dos conceitos actualmente predominantes são bem dilatados os limites do *Urbanismo*, ramo de conhecimento de divulgação ainda relativamente recente. Definido como «ciência dos agrupamentos humanos», como alguns pretendem, como «complexo organizador de cidades e territórios», como outros opinam, ou mesmo identificado com a expressão um tanto intraduzível dos franceses de *aménagement du territoire*, ou seja o ordenamento ou arranjo do território em todos os escalões, com a inerente investigação da melhor repartição da população com vista ao seu bem estar e florescimento, é evidente que o urbanismo não se confina aos aspectos locais, mais perceptíveis à generalidade das pessoas, mas abrange igualmente os aspectos regionais e os do conjunto do território nacional, uns e outros requerendo, mais do que simples mirada pessoal, amplos estudos de análise e de síntese. Por isso que no planeamento urbanístico são consideradas habitualmente as escalas *local, regional e nacional*, o que não significa únicamente um alargamento geográfico mas ainda uma hierarquização de problemas que carecem todavia de ser perfeitamente coordenados.

O planeamento urbanístico local é largamente exemplificado com qualquer plano para esta ou aquela cidade, vila, freguesia ou aldeia. No que toca a planos urbanísticos regionais será possível, segundo se crê, apresentar entre nós dentro de alguns anos exemplo marcante com o Plano Director do desenvolvimento urbanístico da região de Lisboa, cuja elaboração foi decidida por Lei promulgada em Agosto de 1959. Relativamente ao planeamento urbanístico à escala nacional deve dizer-se que em Portugal não se entrou ainda deliberadamente em tal fase, que constitui aspiração de muitos e representa por razões várias verdadeira necessidade. Todos os esforços se conjugam para, tão rápido quanto possível, a mesma se alcançar, à semelhança de alguns outros países (como é o caso, por exemplo, da Holanda, que denota a tal respeito notório adiantamento).

2. O planeamento urbanístico e as redes de transportes

Os transportes estão inextricavelmente ligados ao urbanismo. Para alguns especialistas mesmo o problema

da circulação constitui um dos aspectos capitais do arranjo urbanístico⁽¹⁾.

Por isso, nos vários países, o planeamento urbanístico dá relevo aos problemas de transportes, desde os urbanos até aos interurbanos, a inclusão destes últimos bem comprehensível ante as enormes porções territoriais susceptíveis de ser abrangidas.

O diploma básico do urbanismo francês (*La Locadre de l'Habitation et de l'Aménagement du Territoire*) consigna autorização ao Governo para promover, de acordo com as colectividades interessadas, um programa a longo termo de grandes trabalhos de arranjo com respeito principalmente às redes de transportes ferroviários e às vias rodoviárias de grande tráfego.

Relativamente à Holanda, país que se deve qualificar na vanguarda do planeamento urbanístico às escalas regional e nacional, continua a atribuir-se relevância às redes de transportes (caminhos de ferro, canais e auto-estradas), não obstante a elevada densidade de vias já existentes.

Também entre nós a já aludida Lei que promulgou as bases em que deverá ser elaborado o «Plano regional de Lisboa» prescreve que a definição «das redes gerais de comunicações e transportes» será uma das principais preocupações a ter em vista.

3. O caminho de ferro no planeamento urbanístico. Presença indispensável

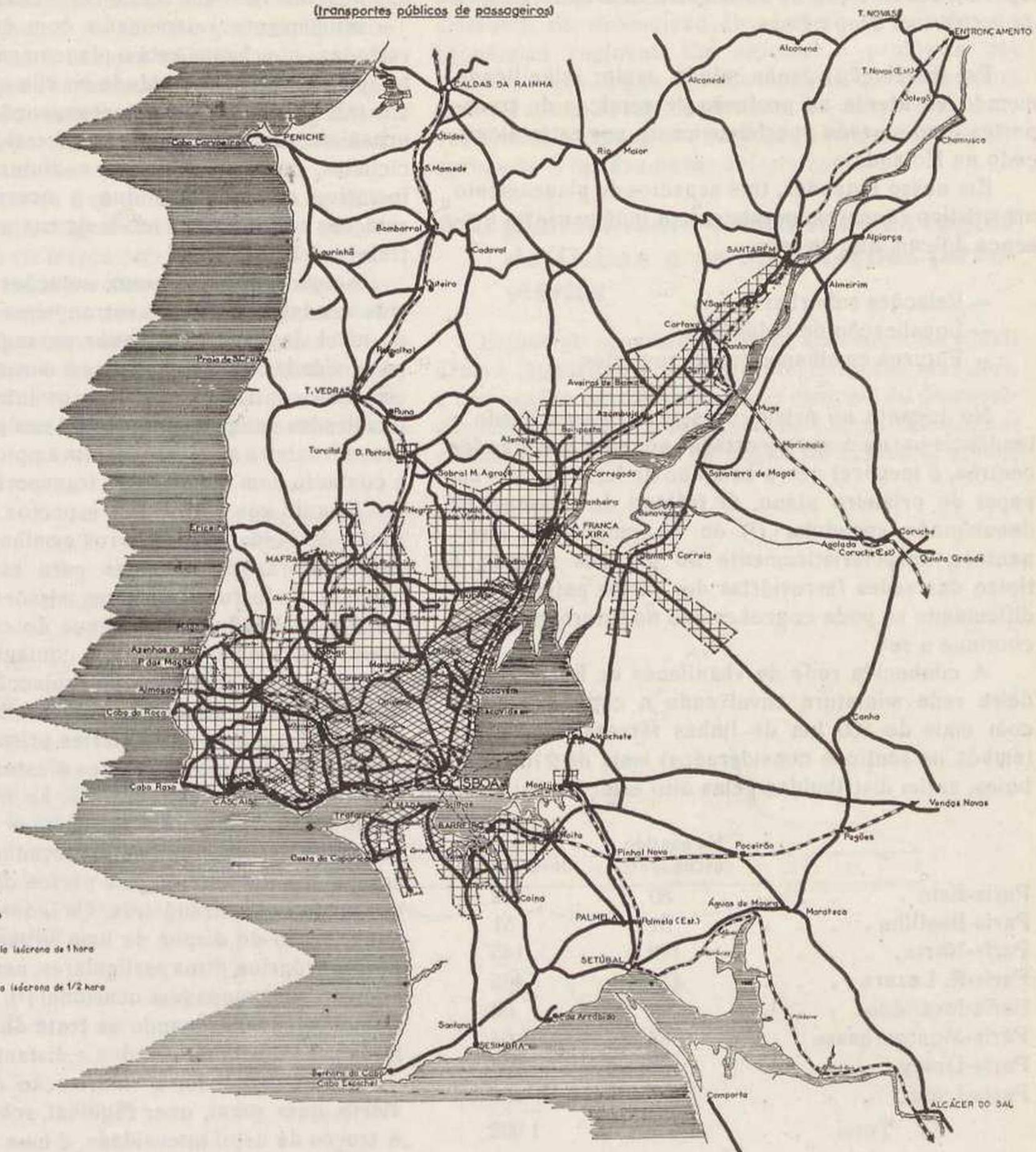
Podendo o planeamento urbanístico abranger regiões mais ou menos extensas — e inclusive todo o território nacional — é por demais evidente que os planos a gizar não podem alhear-se do caminho de ferro, que oferece ainda hoje a grande rede coesiva,

(1) Num estudo contido numa revista francesa, por exemplo, pode ler-se a propósito da cidade de Paris: «Certains diront que le problème du logement est le problème n.º 1 et prime tous les autres. Rien n'est moins sûr. Le logement intéresse les individus; la circulation, la collectivité; sauver les individus n'a raison d'être que si l'on ne condamne pas à mort la collectivité. En tout cas la connexion des deux problèmes ne saurait être ignorée. (Cf. Pierre Lavedan «La Circulation Urbaine», in «La Vie Urbaine», Janeiro-Março, 1957).

ESBOÇO DAS LINHAS ISÓCRONAS

REFERENTES A LISBOA

(transportes públicos de passageiros)



formando um todo, para a deslocação de pessoas e bens, às escalas regional e nacional.

Aliás, o problema assume maior transcendência quando se tem em mente a devida articulação com os planos de desenvolvimento económico, como hoje em dia se preconiza.

Ainda recentemente tivemos ocasião de ouvir uma das vozes mais autorizadas em matéria de planeamento urbanístico, o Eng. J. Vink, director do *Rijksdienst voor het National Plan* (organismo holandês para o arranjo do espaço) expressar-se publicamente nos seguintes termos a propósito dos planos que abrangem a zona central do seu país (*Randstad*) (2):

«Cependant, un système adéquat de chemins de

fer est également nécessaire pour le fonctionnement de la Randstad. Il s'agit ici de 3 sortes de communications ferroviaires. D'abord, les grandes lignes nationales et internationales. Puis, les communications entre les différents secteurs de la Randstad. Et enfin des services semblables à ceux de «London Transport», du Métro parisien, etc.. D'après les recommandations de la commission d'études on devra construire quelques lignes nouvelles et doubler la voie de la ligne principale d'Amsterdam à Rotterdam, de sorte qu'elle puisse être employée simultanément par des trains rapides entre les grandes villes et des trains omnibus qui s'arrêtent à courte distance pour desservir les différents quartiers de villes.

Actuellement, ces suggestions sont étudiées par la Compagnie des Chemins de Fer. C'est à Rotterdam en particulier ou des extensions du réseau existant s'imposent dans le cadre du développement

(2) Conferência da série proferida em Lisboa no Colóquio sobre Urbanismo (Março de 1961), iniciativa do Ministério das Obras Públicas.

très dynamique de cette région. À Rotterdam également on est en train de construire la première ligne de métro aux Pays Bas».

Tal revelação ganha ainda maior significado quando se atenta na profusão de serviços de transportes e no elevado aperfeiçoamento por estes alcançado na Holanda.

Em nosso entender, três aspectos do planeamento urbanístico requerem geralmente a indispensável presença do caminho de ferro:

- Relações suburbanas
- Localização de indústrias
- Futuros emalhamentos ferroviários

No tocante ao primeiro aspecto, e mau grado a tendência para a desconcentração ao redor dos grandes centros, é inegável que o caminho de ferro assume um papel de primeiro plano. O tráfego de passageiros denominado «pendular»⁽³⁾ ou de «migrações alternantes», characteristicamente de grandes massas, é típico das redes ferroviárias dos vários países e com dificuldade se pode conceber que no futuro assim não continue a ser.

A conhecida rede da «banlieue» de Paris, verdadeira rede miniatura envolvendo a capital francesa com mais de 800 km de linhas férreas, movimenta (ambos os sentidos considerados) mais de 2160 comboios, assim distribuídos pelas oito estações⁽⁴⁾:

	No sentido ascendente	No sentido descendente
Paris-Este	80	82
Paris-Bastilha	31	31
Paris-Norte.	146	143
Paris-S. Lazare	456	465
Paris-Inválidos. . . .	68	69
Paris-Montparnasse . .	63	64
Paris-Orsay.	108	108
Paris-Lyon	124	130
Total.	1 076	1 092

Versalhes, só ela, liga-se a Paris por três linhas diferentes, com testa, respectivamente, nas estações de S. Lazare, Inválidos e Montparnasse, sendo o número de circulações, em cada um sentido, de 52 no primeiro caso, de 69 no segundo caso e de 68 no terceiro, ou seja, um total de 189 circulações. Mas abundam os exemplos de outras capitais (tomando-se sempre o total de circulações dos dois sentidos); Bruxelas-Malines (218); Amsterdão-Haarlem (204); Londres-Hounslow-Whitton (256); Budapeste-Csepel (254) e Madrid-Escurial (51).

As 400 circulações suburbanas de passageiros que chegam às estações que servem Lisboa ou das mesmas partem (incluídas as das linhas electrificadas de Sintra,

Azambuja e Cascais) atestam também a importância das ligações ferroviárias na respectiva região.

Intimamente relacionado com este aspecto das relações suburbanas está o planeamento das estações. Integrar a estação na cidade ou vila que serve deveria em tais casos constituir preocupação primordial do urbanista, tendo em conta as necessidades dos peões, ciclistas, autocarros, táxis e viaturas particulares, inclusive evitando-lhes que o acesso ao pátio das estações obrigue à travessia de rua ou praça de forte tráfego urbano.

Nalguns casos, mesmo, soluções audaciosas têm sido usadas em cidades estrangeiras com a elevação do nível das vias para evitar passagens de nível nas proximidades das estações, ao mesmo tempo que as estações centrais de autocarros interurbanos⁽⁵⁾ são localizadas sempre que possível nas proximidades e a praça fronteira à estação facilita amplo estacionamento e contacto com os meios de transporte urbanos.

Quanto aos outros dois aspectos citados — localização de indústrias e futuros emalhamentos ferroviários — há razões bastantes para atribuir ainda ao caminho de ferro importantes missões.

Na realidade, a vizinhança do caminho de ferro possibilita a uma indústria o contacto com uma rede de transportes regulares de projecção nacional e até internacional, o que implicitamente lhe garante condições para o afluxo das matérias primas que necessita, mesmo procedendo de regiões afastadas, de portos de mar ou de países estrangeiros, ao mesmo tempo que os produtos fabricados, expedidos em grandes ou pequenas partidas, podem ser levados aos mais diversos pontos do País ou aos portos de mar ou centros consumidores estrangeiros. Os industriais não necessitam então de dispor de uma organização de transportes próprios, ditos particulares, nem de estar dependentes da camionagem ocasional⁽⁶⁾, esta, aliás, longe de ser adequada quando se trate de remessas parciais para destinos variados e distantes.

Por outro lado, a valorização do tráfego ferroviário, quer geral, quer regional, sobretudo em linhas e troços de débil intensidade, é uma necessidade premente que bem deveria ser compreendida por todos os que de certo modo se preocupam com o nosso desenvolvimento económico à escala regional, pois a longa permanência de linhas não rendáveis cria forte «handicap» ao aperfeiçoamento na rede ferroviária em exploração.

Torna-se assim imperioso que no planeamento urbanístico o critério locacional de certas indústrias tenha em mente, além de outros intuições também ponderosos (descentralização urbana, valorização regional, salubridade, etc.), e sempre que possível, esta

(5) Um dos urbanistas mais destacados da escola francesa, o Prof. Gaston Bardet, escreve na sua obra *Urbanisme*: «Afin de réduire les barrières artificielles qui constituent le rail dans les villes, il est bon de surelever de 7 à 8 m le plan du chemin de fer et répartir les gares pour éviter les congestions circulaires qu'elles provoquent, tout en les jumelant avec des gares routières et des aéro-gares».

(6) A camionagem de mercadorias dita regular é, como se sabe, excessivamente fragmentária para que possa convir.

(3) «Pendelwanderungen» na terminologia dos estatísticos alemães.

(4) Informe obtido directamente dos serviços respectivos da S. N. C. F. relativamente ao ano de 1959.

desejável *vizinhança* da via férrea, pormenor técnico que afinal terá fundas incidências económicas⁽⁷⁾.

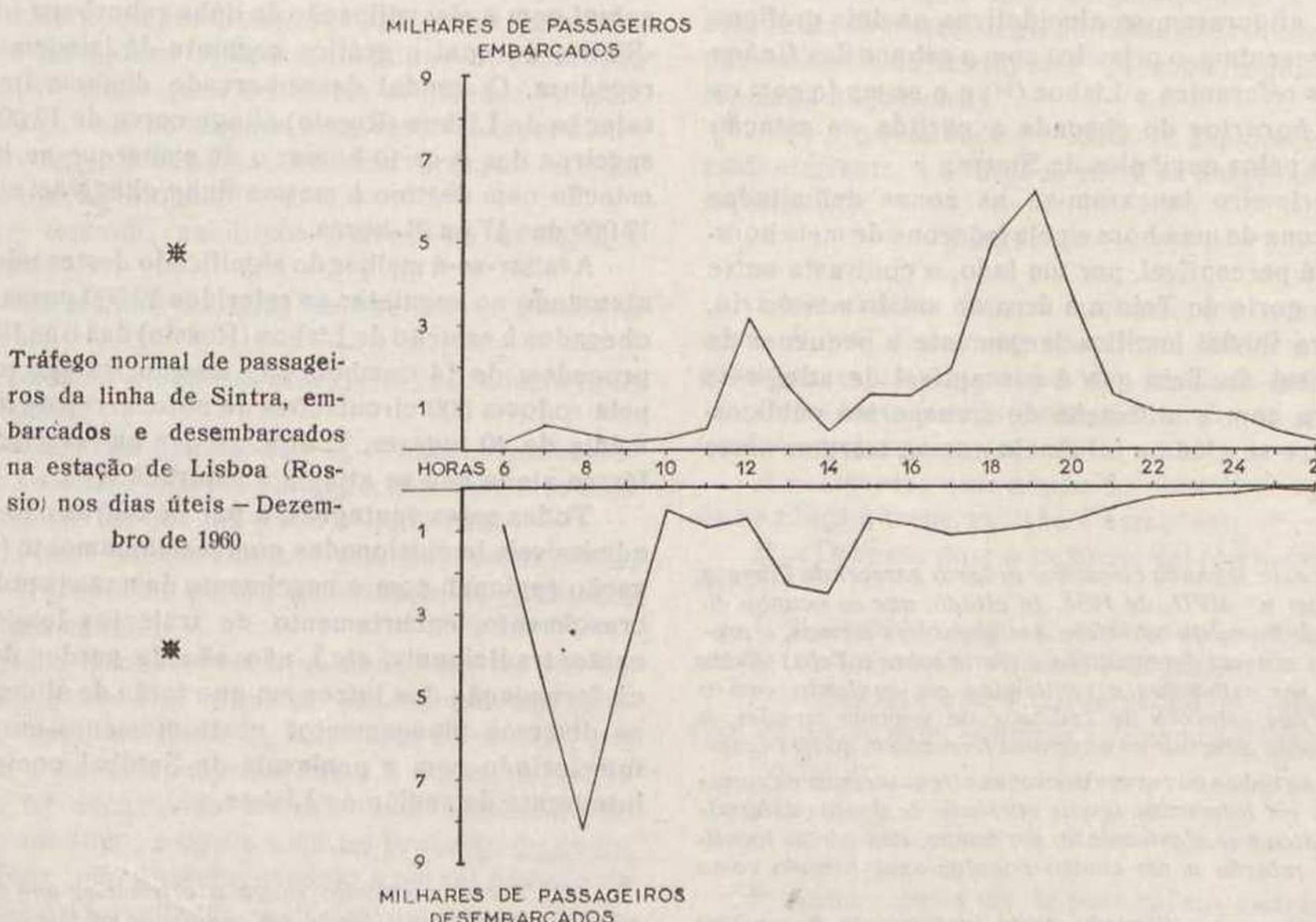
De resto, e dentro do critério que perfilhamos, a política locacional é das que mais tem necessidade de ser articulada simultaneamente com o planeamento urbanístico (cidades satélites, etc.) e com o planeamento económico, por isso que às directivas de ordem económica se deve conferir marcada posição.

Mas deve notar-se que quando falamos de *vizinhança* nem queremos significar a localização perfeitamente à beira da via férrea nem excluímos que outras razões se sobreponham e a não possibilitem. Para tais casos, que no planeamento se teriam de justificar devidamente, lá estaria a coordenação dos transportes — técnica e normativa — desde o ramal particular, aos variadíssimos engenhos combinados carril-estrada e aos serviços combinados dos dois sistemas de transporte.

viária do Continente aprovado pelo Governo⁽⁸⁾ dentro dos propósitos da rapidez do transporte com a menor distância, da diminuição de custos e da valorização económica regional. Em especial o problema das grandes áreas vazias de linhas férreas, que certamente tem sido um óbice importante do desenvolvimento económico e urbanístico regional, bem ganharia sendo apreciado à luz das novas determinantes.

4. O planeamento urbanístico da região de Lisboa e as implicações ferroviárias

Estuda-se presentemente, na sequência da provisória legislativa a que já anteriormente aludimos, a elaboração do chamado plano director do desenvolvimento urbanístico da região de Lisboa (abreviadamente «plano director da região de Lisboa»), abran-



*
Tráfego normal de passageiros da linha de Sintra, embarcados e desembarcados na estação de Lisboa (Rossio) nos dias úteis — Dezembro de 1960

Finalmente, em relação a futuros emalhamentos ferroviários é chegada a oportunidade de ponderar em que medida é de aproveitar ou de ajustar às circunstâncias decorrentes o Plano Geral da Rede Ferro-

gendos os concelhos de Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira (todos do distrito de Lisboa) e os de Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal (todos do distrito de Setúbal).

A maneira como o caminho de ferro se tem desempenhado da sua missão no tráfego suburbano de Lisboa, sobretudo que foi levada a cabo a electrificação das linhas da C. P., parece aconselhar que o seu papel em outras missões do mesmo tipo seja atentamente ponderado nos estudos em curso. Ocorre-nos a título

(7) No parecer da Câmara Corporativa sobre o projecto do II Plano de Fomento (parecer n.º 3 VII, «Metrópole», de que foi relator o Eng. Ferreira Dias), pode notar-se a seguinte passagem associando concretamente a localização de novas indústrias com a implantação da via férrea: «Criar uma via férrea, directamente ligada a Lisboa, cortando as magras areias pliocénicas da margem sul, em terrenos tão planos como os da margem norte, mas de muito menor valor agrícola, para onde se canalizassem novas indústrias, seria bem um pensamento ajustado a qualquer plano de fomento. Nem de outra maneira se conseguirá dar à margem sul condição de vida própria, sem a transformar em mais um «dormitório» de Lisboa».

(8) Ver decreto n.º 18 190, de 28 de Março de 1930, Diário do Governo, 1.ª série, n.º 83, de 10 de Abril de 1930, classificando cerca de 3700 km de novas linhas férreas, o que até agora não teve concretização na prática.

exemplificativo: a segunda circular da capital, estabelecendo novo acesso das proximidades de Damaia a Sacavém (9); a quadruplicação de certas vias; a ponte sobre o Tejo com ligação ferroviária electrificada e o necessário emalhamento na margem sul; outras possíveis radiais beneficiando os afluxos de, e para, a capital, hoje precariamente servidos por outros meios de transporte; e as novas estações de Lisboa em coordenação eficiente com os transportes rodoviários (urbanos e suburbanos) e o metropolitano. Alguns destes problemas, até já, suscitaron longos estudos técnicos que demonstraram a sua viabilidade e oportunidade; o que importa agora é a devida inclusão num esquema de financiamentos e realizações.

Uma razão bastante forte para avaliar da útil presença do caminho de ferro quando se tentam encontrar melhores soluções urbanísticas está na ponderação simultânea dos parâmetros tempo de viagem e massa de tráfego deslocada na unidade de tempo. E a tal propósito afiguraram-se elucidativos os dois gráficos que se apresentam, o primeiro com o esboço das linhas isócronas referentes a Lisboa (10) e o segundo com os tráfegos horários de chegada e partida na estação do Rossio pelos comboios de Sintra.

No primeiro lançaram-se as zonas delimitadas pela isócrona de uma hora e pela isócrona de meia hora.

Ora, é perceptível, por um lado, o contraste entre a área ao norte do Tejo e a área ao sul do mesmo rio. A barreira fluvial justifica largamente a pequenez da zona ao sul do Tejo que é susceptível de atingir-se em 1 hora com a utilização de transportes públicos. Mas repare-se ainda a influência que na margem norte

exercem as linhas férreas electrificadas; elas suscitam sobre o gráfico verdadeiras radiais de penetração que atingem, para a isócrona de meia hora, Cascais (26 km), Sintra (28 km) e Vila Franca de Xira (31 km.) e para a isócrona de 1 hora a cidade de Santarém.

É lícito supor que a travessia por meio contínuo entre as duas margens permitiria, com linha férrea electrificada, alcançar as proximidades da Moita com a isócrona de meia hora e fazer deslocar para além de Setúbal a isócrona de 1 hora que hoje se dispõe na linha fronteiriça Coina-Moita.

Mas este benefício evidente é grandemente reforçado fazendo agora intervir o parâmetro *tráfego*. É que os percursos de meia hora ou uma hora seriam realizados, não por mero automobilista (só ele ou, quando muito, acompanhado da família) mas antes corresponderiam à deslocação de centenas ou mesmo de um milhar de pessoas *de uma só vez*, em condições de segurança e comodidade. A atestá-lo está o panorama actual com a electrificação da linha suburbana Lisboa-Sintra, do qual o gráfico seguinte dá imagem esclarecedora. O caudal desembarcado daquela linha na estação de Lisboa (Rossio) atinge cerca de 12 000 passageiros das 8 às 10 horas; o de embarque na mesma estação com destino à mesma linha chega ao nível de 17 000 das 17 às 21 horas.

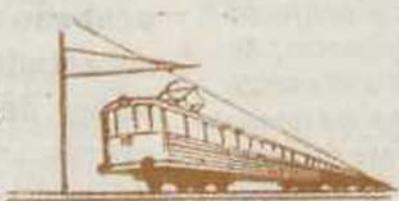
Avaliar-se-á melhor do significado destes números, atentando no seguinte: os referidos 12 000 passageiros chegados à estação de Lisboa (Rossio) das 8 às 10 horas procedem de 14 comboios. O mesmo tráfego exigiria pela rodovia 300 circulações de autocarros de lotação média de 40 lugares. E note-se que na referida linha férrea ainda não se atingiu a saturação (11).

Todas estas vantagens, a par de outras não menos admissíveis impulsionadas com o emalhamento (valorização regional, com o nascimento de novos «polos» de crescimento, encurtamento de trajectos longos, até então tradicionais, etc.), não são de perder de vista na formulação dos juízos em que terão de alicerçar-se os diversos planeamentos neste momento em curso, interferindo com a península de Setúbal, como parte integrante da região de Lisboa.

(9) A esta segunda circular o próprio parecer da Câmara Corporativa n.º 3/VII, de 1958, já citado, que se ocupou do II Plano de Fomento se refere nos seguintes termos, a propósito dos acessos ferroviários à ponte sobre o Tejo: «Estes deveriam ser estudados e realizados em conjunto com o problema das estações de Lisboa e da segunda circular, a principal obra a incluir no programa ferroviário do III Plano».

(10) As linhas ou curvas isócronas circunscrevem as zonas acessíveis em intervalos iguais partindo de pontos determinados; indicam o afastamento, em tempo, das várias localidades em relação a um centro populacional tomado como origem.

Encontramos utilização deste instrumento de análise regional tanto por urbanistas (v. g. César Cort e Giorgio Rigotti) como por geógrafos (v. g. Georges Chabot e William Olsson).



Um exemplo simples de investigação operacional

Pelo Eng. FRANCISCO A. CASTRO

MUITO se tem falado últimamente na Investigação Operacional, suas ramificações e utilidade, pelo que parece oportuno contribuir um pouco para o conhecimento das suas bases.

Duma maneira geral, fazer Investigação Operacional («Recherche Opérationnelle», «Operations research») consiste em aplicar métodos analíticos à ponderação das possíveis soluções de certos problemas técnico-económicos que no passado eram resolvidos por forma predominantemente subjectiva, com recurso à intuição e ao conhecimento empírico.

Por «método analítico» entende-se a seguinte sequência:

1.º Determinar as relações que regem o sistema a analisar;

2.º Abstrair e idealizar essas relações, reduzindo-as ao essencial;

3.º Construir um «modelo matemático» que represente o sistema assim simplificado, mas sem introduzir limitações sérias que lhe tirem o significado;

4.º Tratar adequadamente o modelo matemático;

5.º Transportar para o sistema real os resultados desse tratamento.

Lógico, como se vê. Mas nada fácil de pôr em execução quando se trate de simular por este processo o funcionamento de estruturas complexas, por exemplo a de uma empresa como a nossa. Em particular o 3.º escalão do método (estabelecimento do modelo analítico) exigiria uma tal profusão de dados estatísticos (não desactualizados) e um tal número de tentativas de formulação numérica, que o tornaria impraticável no momento actual. Isso, contudo, não será razão para que se despreze de todo o método, dadas as vantagens que o seu uso pode trazer a quem tenha de tomar decisões sobre a marcha futura da empresa.

Justamente o presente artigo tem por objectivo a apresentação de um método de Investigação Operacional simplificado, que não utiliza o tratamento matemático senão como meio de formalizar e disciplinar o raciocínio que haja a fazer, para apreensão das relações essenciais e sua importância relativa num dado momento. Efectivamente, através deste processo, bastante mais acessível que o método integral acima descrito, não chega a efectuar-se nenhum cálculo numérico, bastando analisar tendências para obter as indicações necessárias ao «tratamento matemático» simulado.

Suponhamos, como premissa de base, que, entre 1956 e 1960, a estrutura funcional da C. P. se manteve

sensivelmente constante e que ela assim se manterá durante os anos mais próximos. Suponhamos ainda que, durante esse mesmo período (passado e futuro próximo) a reacção do público ao serviço ferroviário depende unicamente da qualidade do serviço oferecido e que esta reacção é mensurável através das receitas médias por unidade de transporte (passageiro-quilómetro e tonelada-quilómetro):

Seja J o resultado da conta de exploração, isto é, evidentemente, a diferença entre as despesas (G) e as receitas (R):

$$J = G - R \dots (1)$$

Para melhor clareza suponhamos que tanto J como R e G dizem respeito a uma unidade de transporte (passageiro-quilómetro ou tonelada-quilómetro).

G será a soma de muitos factores que reduzimos fundamentalmente a 4:

A = Despesa com a mão-de-obra directa (pessoal de condução, trens, revisão e estações);

B = Despesa com o combustível (ou energia eléctrica);

C = Despesa com a conservação do material móvel (trabalhos das oficinas e depósitos);

D = Despesa com a conservação do material fixo (via, obras de arte, edifícios e telecomunicações).

Portanto:

$$G = A + B + C + D \dots (2)$$

R será a receita média por unidade de transporte.

Dado que temos receitas diferentes por ton-km (m) e pass-km (p), é evidente que se forem P e M , respectivamente, as proporções de pass-km e ton-km no total de unidades transportadas, teremos:

$$R = pP + mM \dots (3)$$

Vejamos agora quais são as principais variáveis que influenciam m e p , se as tomarmos como medida da qualidade do serviço (por parte do público). Isto é claro, admite que durante o período estudado não houve alteração no nível tarifário e que a atracção da concorrência se manteve invariável no mesmo período. Nesta base, podemos supor que a receita unitária do tráfego de mercadorias (m) é principalmente função das disponibilidades em pessoal e material, ou seja, de A e C :

$$m = (A, C) \dots (4)$$

À receita unitária do tráfego de passageiros será, naturalmente, além de A e C , função também das velocidades, da segurança e da comodidade e regularidade do serviço; podemos supor, portanto, que têm influência marcada o estado da via e outras instalações fixas (a medir por D), e a proporção de material moderno no parque (a medir por V , que representará a percentagem do percurso total que é efectuada por tracção a vapor). Logo:

$$p = (A, C, D, V) \dots (5)$$

Como se sabe, A, B, C, D, V, P e M variam com o tempo e, daí, variarem também G e R .

Quer dizer, em cada momento teremos:

$$J' = G' - R' \dots (1')$$

$$G' = A' + B' + C' + D' \dots (2')$$

$$R' = p'P + pP' + m'M + mM' \dots (3')$$

Por outro lado, A, C e D são funções do volume total do tráfego, dado que o custo unitário de qualquer produto depende, em primeira mão, do número de unidades idênticas a produzir. B (gasto em combustível) tenderá, por seu turno, a manter-se constante, só variando quando variar o tipo de tracção; vamos, por conseguinte, relacioná-lo apenas com a percentagem de percurso a vapor (V).

Portanto:

$$A = (T)$$

$$B = (V)$$

$$C = (T)$$

$$D = (T)$$

Aplicando o teorema das derivadas parciais, a equação (3') transformar-se-á em:

$$R' = \left(\frac{\delta A}{\delta T} + \frac{\delta C}{\delta T} + \frac{\delta D}{\delta T} \right) T' + \frac{\delta B}{\delta V} V'$$

e, idênticamente, aplicando o mesmo teorema a (4) e (5), teremos:

$$m' = \frac{\delta M}{\delta A} A' + \frac{\delta M}{\delta C} C' \dots (4')$$

$$p' = \frac{\delta P}{\delta A} A' + \frac{\delta P}{\delta C} C' + \frac{\delta P}{\delta D} D' + \frac{\delta P}{\delta V} V' \dots (5')$$

A equação (1') transformar-se-á, portanto, em:

$$J' = G' - R' = \left(\frac{\delta A}{\delta T} + \frac{\delta C}{\delta T} + \frac{\delta D}{\delta T} \right) T' + \frac{\delta B}{\delta V} V' - (p'P + pP' + m'M + mM')$$

Notando que, segundo a FIG. 1, a receita média por passageiro-quilómetro se tem mantido praticamente constante nos últimos anos, vamos considerar $p = 0$. Além disso, pela própria definição de M e P , terá de ser $M = -P'$, donde finalmente:

$$J' = \left(\frac{\delta A}{\delta T} + \frac{\delta C}{\delta T} + \frac{\delta D}{\delta T} \right) T' + \frac{\delta B}{\delta V} V' + (m - p) P' - Mm' \dots (6)$$

Vejamos agora, utilizando este «modelo» quais seriam as condições ideais do funcionamento da

estrutura que ele representa. Em primeiro lugar põe-se como condição desejável a diminuição dos passivos

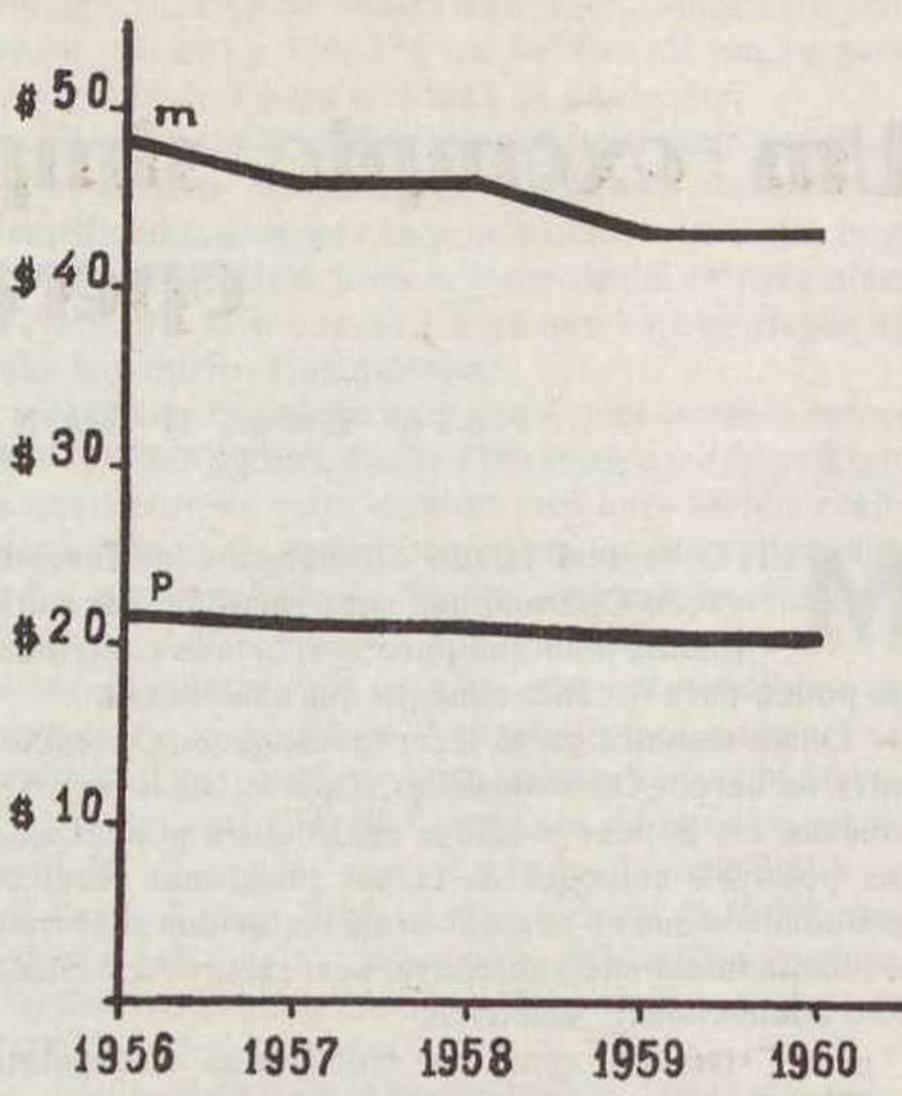


FIG. 1

das contas de exploração, isto é, $J' < 0$. Logo convém que o segundo membro da equação (6) acima seja negativo.

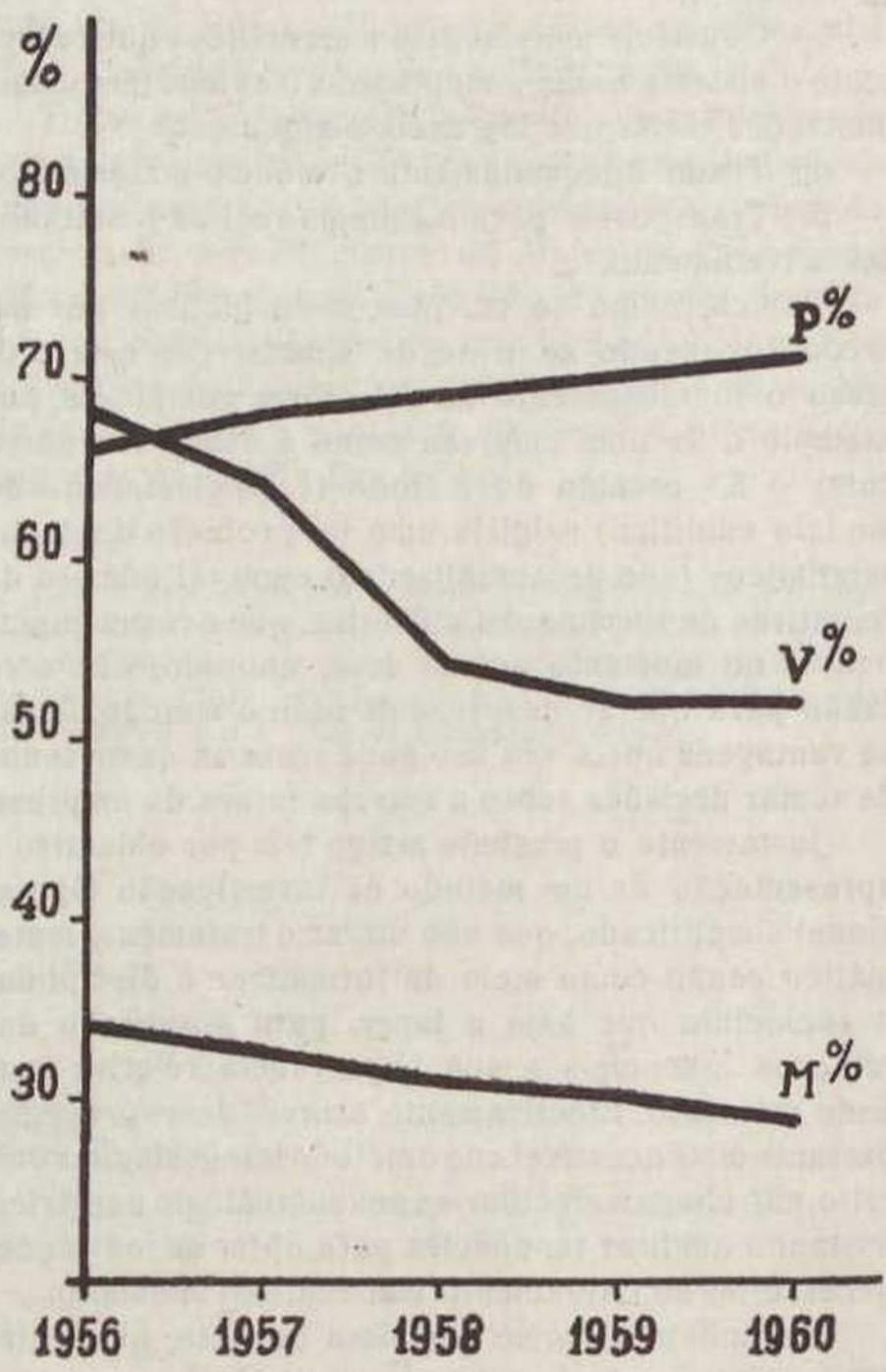


FIG. 2

Ora, segundo a evolução actual dos meios de tracção, a percentagem de tracção a vapor tende a diminuir cada vez mais; logo é automaticamente $V' < 0$. Como esta diminuição quer dizer incremento da electrificação e da dieselisação, é claro que as despesas unitárias de combustível diminuirão com a diminuição de V ; logo $\frac{\delta B}{\delta V} \geq 0$ e, portanto, $(\frac{\delta B}{\delta V} V')$ será forçosamente negativo, pelo que a manter-se a actual tendência não temos de ocupar-nos deste termo. Por outro lado, a confirmar-se a evolução verificada nos últimos anos, a proporção do tráfego de passageiros aumentará progressivamente ($P' > 0$) como se vê na FIG. 2 e, como da FIG. 1 se viu que era já $m \geq p$, resultará que o termo $(m - p) P'$ será sempre positivo, o que só poderá atenuar-se quer incrementando o tráfego de mercadorias para que este tome maior quinhão do total, quer

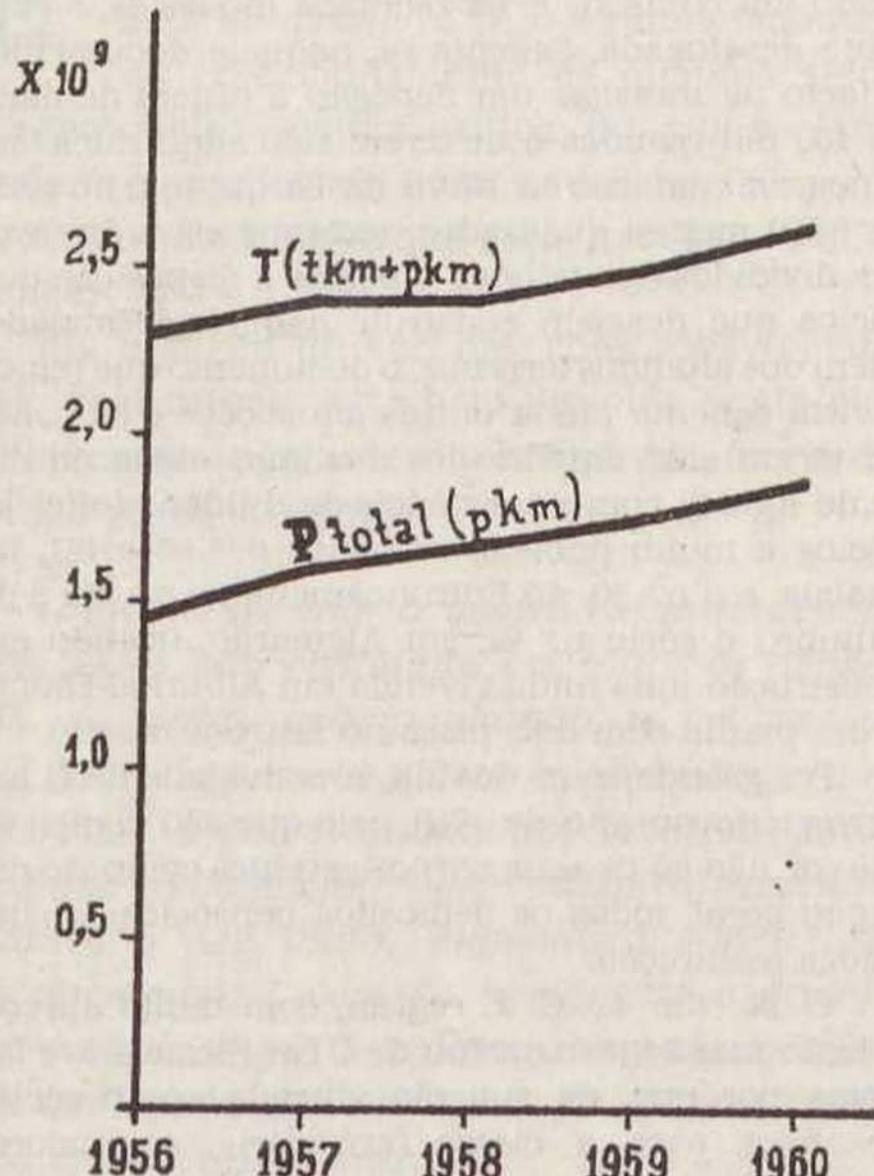


FIG. 3

diminuindo a diferença $(m - p)$ através de uma revisão de tarifas — esta aliás já em curso e com o sentido indicado.

Vamos, portanto, examinar agora o que resta da equação (6) em face à condição básica $J' \leq 0$:

$$\left(\frac{\delta A}{\delta T} + \frac{\delta C}{\delta T} + \frac{\delta D}{\delta T} \right) T' - Mm' \leq 0$$

ou seja:

$$\frac{\delta}{\delta T} (A + C + D) T' \leq Mm'$$

Sabe-se (FIG. 1) que m tem decrescido, embora não muito acentuadamente; logo $Mm' < 0$ e, portanto, o primeiro membro terá de ser não só negativo mas também o mínimo possível.

Como o volume global do tráfego tem aumentado sempre (FIG. 3), é de esperar que assim continue

$(T' > 0)$, concluindo-se, portanto, pela necessidade de ser

$$\frac{\delta}{\delta T} (A + C + D) \ll 0$$

Se consultarmos a FIG. 4, onde está representada gráficamente a evolução das principais despesas unitárias no período considerado, vê-se que só há dois anos é que a soma $(A + C + D)$ nos aparece com clara tendência para diminuir.

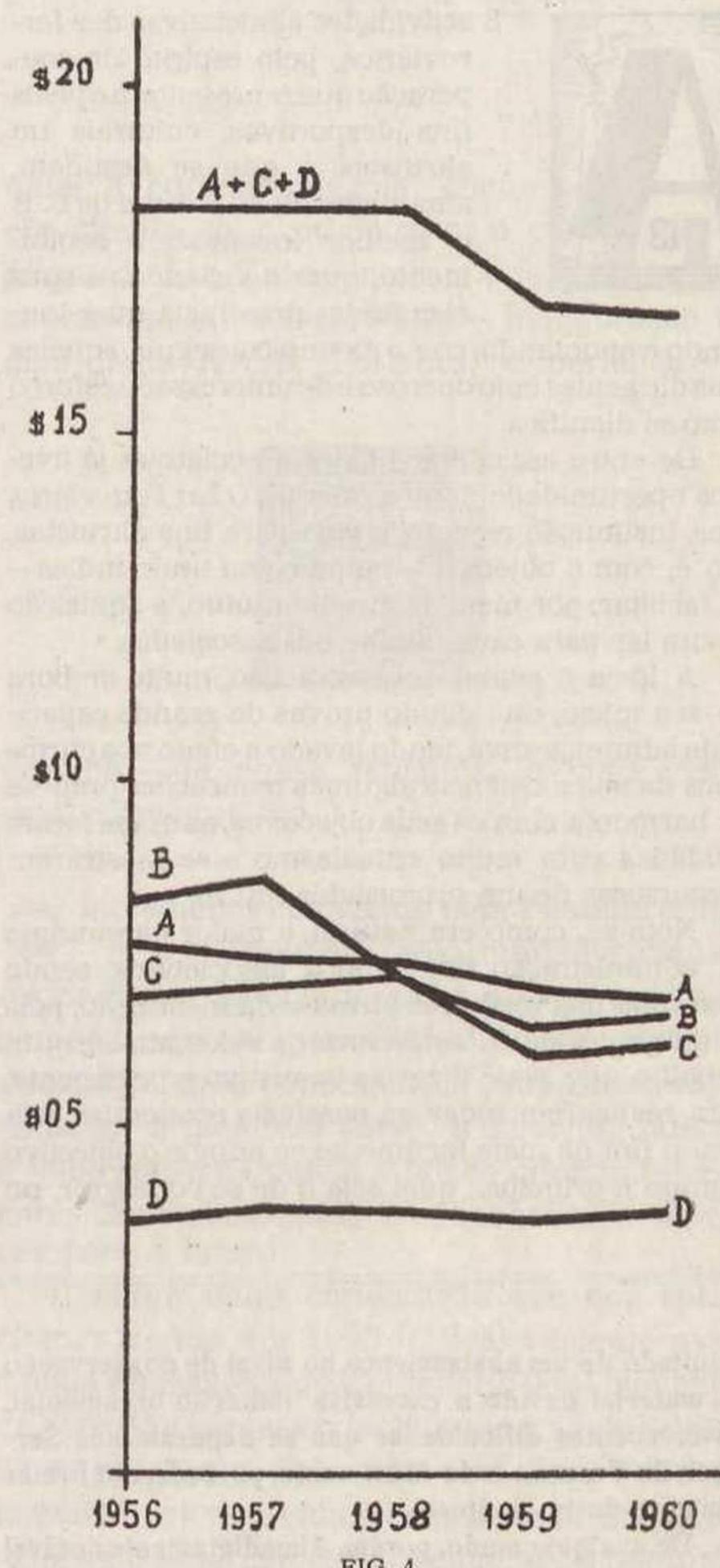


FIG. 4

Tal diminuição, porém, deve-se quase exclusivamente a C , isto é, à quebra da despesa unitária com a conservação do material circulante e motor. Esta quebra, no entanto, se por um lado pode ser atribuída a melhores métodos de trabalho, a equipamento oficial mais moderno ou ainda à crescente proporção de material novo no parque, por outro lado pode ter

O LAR FERROVIÁRIO



S actividades associativas dos ferroviários, pelo espírito de cooperação que representam e pelos fins desportivos, culturais ou altruístas a que se destinam, têm merecido ao *Boletim da C.P.* o melhor incentivo e acolhimento, quer noticiando as suas efemérides principais, quer louvando e apontando, como exemplo a seguir, aqueles seus dirigentes cujo operoso e desinteressado esforço tanto as dignifica.

De entre essas actividades associativas já tivemos oportunidade de nos referir a *O Lar Ferroviário*, uma instituição recente, criada para fins altruístas, isto é, com o objectivo – como o seu título indica – de facilitar, por meio de auxílio mútuo, a aquisição de um lar para cada família dos associados.

A ideia é genial e a instituição, muito embora no seu início, está dando provas de grande capacidade administrativa, tendo levado a efecto nos curtos anos da sua existência algumas realizações práticas de harmonia com os seus objectivos, as quais foram saudadas com muito entusiasmo e se mostraram precursoras de um prometedor futuro.

Nota-se, como era natural, a maior parcimónia na administração dos fundos associativos, sendo essa uma das melhores virtudes da instituição, pois os dirigentes de *O Lar Ferroviário* esforçam-se, num trabalho que pode dizer-se exaustivo e persistente, para realizarem todas as possíveis economias, isto com o fim de mais facilmente se atingir o objectivo comum e principal, qual seja o de se conseguir, no

mais curto prazo possível, a constituição do sonhado *Lar Ferroviário*.

Temos à vista o Relatório e Contas da gerência de 1960, e por ele verificamos terem sido propostos nesse ano, 82 novos associados, número este bastante animador, e que a vida da instituição, mesmo tendo em conta os seus recursos modestos, é bastante desafogada. Salienta-se, naquele documento, o facto de transitar um depósito à ordem de mais de 180 mil escudos e de terem sido adquiridos terrenos na Atalaia-Vila Nova da Barquinha, no total de 5 560 metros quadrados, terrenos estes que vão ser divididos em talhões e postos à disposição dos sócios que desejem construir naquela localidade. Além dos aludidos terrenos, o documento que temos à vista salienta ainda outras aquisições e dá conta de terem sido empossados das suas casas no dia 14 de Agosto, com a assistência de entidades oficiais, sócios e muito público, os sócios n.ºs 60 e 121, na Atalaia, e o n.º 50, no Entroncamento, e no dia 5 de Outubro o sócio n.º 92, em Algueirão, ficando em construção uma linda vivenda em Alburitel-Fátima e um prédio com dois pisos no Entroncamento.

Foi grande, sem dúvida, a actividade de *O Lar Ferroviário* no ano de 1960, pelo que são dignos de louvor não só os seus corpos gerentes como, de um modo geral, todos os dedicados consócios da simpática instituição.

O *Boletim da C.P.* regista, com muito apreço, o lento mas seguro evoluir de *O Lar Ferroviário* e faz votos por que, da sua tão vincada acção social, resultem, para a classe ferroviária, os maiores benefícios.

resultado de um abaixamento no nível de conservação do material devido a excessiva limitação orçamental. As crescentes dificuldades que se deparam aos Serviços de Tracção e do Movimento, parecem confirmar a justeza desta hipótese.

De qualquer modo, porém, é imediatamente notável a quase absoluta estagnação de A (pessoal de exploração e condução) e D (conservação de via e instalações), a exigirem o lançamento de um conjunto de medidas que elevem rapidamente as reprodutibilidades respectivas, quer dizer, que tornem o mais possível

$$\frac{\delta}{\delta T} (A + D) \ll 0 \quad \dots (7)$$

decréscimo dos despesas unitárias em combustível não pode necessariamente ser mais rápido do que o progresso dos trabalhos de electrificação. Aquele decréscimo estará, portanto, sujeito a uma pausa relativa nos próximos dois anos, tornando, por consequência, mais desejável a realização rápida da condição (7) acima, através de um vigoroso programa de revisão de métodos de trabalho (A) e de mecanização (D).

Pelo exemplo apresentado prova-se, portanto, como a Matemática, utilizada como simples meio de disciplina de raciocínio, pode prestar importante contributo à análise do funcionamento de organismos técnico-económicos tão complexos como uma empresa ferroviária.



(Todo aquele que sente amor pelos selos é um amante da própria vida).

YVERT.

Esabido que, hoje em dia, nenhum filatélista se aventura (é o termo adequado) ao colecionamento de quantos selos surgem pelos quatro cantos do globo. Isto, dado o elavadiSSimo número dos mesmos e o avultado quantitativo que seria necessário despendar.

Eis a razão de ser das colecções temáticas, cuja origem está bem definida nesta elucidativa passagem de um artigo da autoria do crítico Jorge Pereira:

«Felizmente que o espírito e inteligência dos povos vão evoluindo em todos os aspectos da vida, acompanhando o progresso. Foi filho daqueles espírito e inteligência que apareceu o colecionamento temático, solução que os colecionadores encontraram para manter o seu lindo, engenhoso e artístico entretenimento, sem se obrigarem a gastos astronómicos para acompanharem a cadência acelerada das emissões de selos através dos cinco continentes.»

Na verdade, a Filatelia é tão extensa, que abre numerosos caminhos aos investigadores, não havendo necessidade de, à viva força, querer dedicar-se à realização de uma colecção geral, pois muitas outras especialidades podem permitir a um filatélista ocupar agradavelmente as suas horas de ócio.»

Posto isto, vejamos o que se nos oferece dizer acerca da temática ferroviária, expressão mais consentânea do que a vulgarmente utilizada — Caminhos de Ferro.

Começaremos por anotar, com curiosidade e agrado, que depois de em 6 de Maio de 1840 a Inglaterra começar a emitir as até então desconhecidas estampilhas para fran-

As colecções temáticas seguem por bom caminho

Por J. MATOS SERRAS

quiar a correspondência, coube ao Peru pôr em circulação o primeiro selo comemorativo (*Figura 1*). Caso interessante, esta peça aborda um tema ferroviário — inauguração de uma linha férrea. Portanto, é pertença — e



orgulho — da nossa temática, o mais velho selo comemorativo.

O incremento conhecido pela Filatelia temática chegou até nós, inevitavelmente. As permutas usuais de selos e, bem assim, a respectiva correspondência trocada com os demais colegas estrangeiros, propalaram rapidamente a ideia em curso, a princípio latente e indecisa, mas pouco a pouco criando raízes, entusiasmo, aderentes e consequentes alicerces para o futuro.

E surge outra curiosidade que nos apraz citar. Quando em 1956 foi festivamente assinalada a passagem do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluíram no vasto e grandioso programa elaborado uma Exposição da temática que deu vida a esta secção. Esse certame veio a marcar, iniludivelmente, o ponto de partida para o desenvolvimento das colecções especializadas em Portugal. Já por que mereceu a distinção de um belo carimbo especial, como ainda por se verificar nessa altura a saída de 4 selos referentes ao Centenário, com carimbos de 1.º dia em Lisboa e Porto. Sucede, até, que decorrida meia dúzia de

anos, não teve lugar entre nós nenhuma outra Exposição reservada a um só tema, estando em organização, para Setembro do próximo ano, uma alusiva ao motivo «A mãe e a criança», a realizar por ocasião do X Congresso Internacional de Pediatria, que terá lugar em Lisboa.

Já que falámos em Exposições, parece-nos oportuno tratar da presença das temáticas nos certames posteriormente promovidos, embora não esqueçamos o brilhantismo daquela que em 1956 levou à Sociedade Nacional de Belas Artes milhares de visitantes, que não se cansaram de elogiar o material exposto, e em especial, uma valiosa participação de postais máximos do Eng.^º António Furtado.

Só em Dezembro de 1959 as temáticas voltaram a dispor de exclusivo, quando na União de Grémios de Lojistas de Lisboa apareceram 35 entusiastas a dar corpo e alma à 1.^a Exposição Filatélica de Temáticas, a qual conheceu grande êxito.

Coube ao Sport Lisboa e Benfica levar a efeito, em 1960, a 2.^a Exposição de Temáticas, e igual número de concorrentes decorou o vasto Ginásio daquela apreciada colectividade desportiva.

Mais recentemente, as temáticas disseram PRESENTE na V Exposição Filatélica Nacional, pois foram admitidas 26 colecções diferentes.

Pelo exposto, julgamos ter dado uma ideia do interesse crescente suscitado à volta da filatelia por temas, a que se alia também o aparecimento de várias secções em jornais e revistas, como é o caso do «Boletim da C. P.».

Intimamente relacionada com o assunto surge uma controvérsia, filha do debatido problema de colecionar selos novos ou usados. Neste caso, quer em relação a séries antigas, recentes ou de novidades, há toda a vantagem em adquirir novas. Até por que é mais fácil a sua compra, por frequentemente surgirem integrados em séries de vários exemplares um ou outro que nos interessa. A obtenção no estado de usados só seria possível, normalmente, no país de origem. Por outro lado, há a considerar a valorização, quase sempre mais acentuada nos novos. Por exemplo, a série emitida em Espanha para comemorar o 11.^º Congresso Internacional de



Caminhos de Ferro (*Figura 2*), com o valor facial de menos de 20 pesetas (dez escudos), custa hoje, nova, 2.000 pesetas (mil escudos). E tantos outros casos idênticos existem.

CONHECEMOS alguns ferroviários portugueses grandes entusiastas da temática com afinidade à sua vida profissional. Sabemos, igualmente, de um outro colega português, radicado em Moçambique, ao serviço da Trans-Zambezia-Railway, que é, sem dúvida, possuidor de uma das melhores colecções da temática ferroviária. Di-lo, à evidência, a medalha de prata que conquistou o ano passado em Joanesburgo, na Exposição Internacional UNIPEX. Este nosso correspondente tem-se afirmado um profundo estudioso de quanto se refere ao assunto, e é autor de muitos artigos em diversas revistas nacionais e estrangeiras, e ainda de um livro intitulado «Os Caminhos de Ferro nos Selos do Correio», trabalho a que foi atribuída uma medalha de ouro no Certame Internacional de Literatura Filatélica, em Buenos Aires.

Para além do plano nacional, é-nos agradável constatar que mantêm secções filatélicas as revistas ferroviárias dos seguintes países: Bélgica, Espanha, França, Holanda, Itália, Noruega, Suécia e Suíça.

Nos Estados Unidos da América, onde os filatelistas se contam por alguns milhões, a temática ferroviária — como não podia deixar de ser — disfruta de enorme simpatia entre os colecionadores de especialidades. A tal ponto, que os muitos interessados — todos eles filiados na American Topical Association, o maior e melhor clube temático do mundo — dispõem de um boletim privativo, que é publicado de 4 em 4 meses, com a mais completa informação.

Também em França há bastantes entusias-

tas por este tema. Assim, a revista semanal dos ferroviários franceses — LA VIE DU RAIL — abalancou-se a editar um magnífico Catálogo da temática, bem apresentado, desenvolvido e ilustrado com as gravuras dos respectivos selos.

Não queremos deixar de referir o que se passa em Espanha. País onde a Filatelia tem conhecido grande impulso, os Correios têm seguido de perto o movimento, acarinhando-o e dando-lhe a indispensável ajuda. No que se refere à nossa temática avultam os carimbos comemorativos autorizados, sejam eles para assinalar Congressos, viagens inaugurais, modificações de traçados, exposições nas estações, inaugurações de novas linhas ou ramais, etc. Nas Figuras 3 e 4 mostramos dois



desses carimbos, havendo mais... Por sua vez, a RENFE aproveitou a realização em Madrid do XVII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro para editar uma luxuosa publicação, na qual insere um excelente artigo sobre a temática ferroviária, assinado por D. Juan Cabrera — que posteriormente foi transscrito pelo «Boletim do Clube Filatélico de Portugal» — ao mesmo tempo que dedicou várias páginas à reprodução de dezenas de séries, nas cores originais.

No desejo de dar à Filatelia chamada constitutiva uma norma geral de orientação e classificação, a Federação Internacional de Filatelia reunida em Bruxelas no ano de 1959, resolveu pôr em execução um Regulamento das Colecções Temáticas, que provocou sérias controvérsias entre os colecionadores. Os críticos nacionais não se quedaram ante as novas Regras e começaram a chover os artigos, quase todos escandalizando o Art.º 3.º, que diz:

«não pode considerar-se colecção temática aquela que classifica os selos por país ou por ordem cronológica».

Também nós discordamos desta determinação, e tanto assim, que fomos à LISBOA-60 sem cumprir a letra desse artigo. Ainda agora, a nossa colecção está montada do seguinte modo: — as emissões alusivas a aniversários, inaugurações de linhas, congressos e conferências, mantêm-se indivisíveis; os restantes selos pertencentes a diversas séries, esses encontram-se em obediência ao motivo representado.

As abrigos do actual Regulamento as colecções temáticas são classificadas do seguinte modo:

1-Elementos filatélicos :

- 11 pontos ao estado dos selos
- 25 » à presença de peças
- 10 » à raridade das peças
- 2-30 » à apresentação ; e
- 3-20 » ao desenvolvimento do tema.

A atribuição dos prémios está assim escalonada :

Medalhas ou equivalentes	Mínimo de pontos a obter numa exposição			
	Intern.	nacional	regional	local
Ouro. . . .	95 %	85 %	80 %	75 %
Prata Dourada .	90 %	80 %	75 %	70 %
Vermeil. . . .	85 %	75 %	70 %	65 %
Prata	80 %	70 %	65 %	60 %
Bronze prateado .	75 %	65 %	60 %	55 %
Bronze	70 %	60 %	55 %	50 %

Embora a nossa atenção de temático se reporte apenas ao tema ferroviário, temos a maior simpatia por todos os outros assuntos colecionáveis, sejam eles alusivos a Desporto, Dia do Selo, Flores, Religião, U. P. U., Centenário do Selo, Navegação, Pintura, Medicina, Música, Telecomunicações, Fauna, História, Flora, Edifícios, Turismo, Pontes, Mapas, Crianças, etc.

A terminar este artigo, em que procurámos dar nota do bom caminho ora trilhado pela Filatelia temática, vamos transcrever do Boletim n.º 14 do Congresso Internacional de Filatelia (Barcelona-1960), uma parte de um artigo de D. José Maria Soler, que em relação a este género de colecções afirma:

«É evidente que a temática está progredindo enormemente cada dia, e deve ser objecto de um estudo a fundo no seu duplo

NOTICIÁRIO CHAVES

- Realizou-se, de 14 a 21 de Junho, em Paris, a reunião das I, II e III Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro. A representação da C. P. esteve assegurada, na I e II Comissões, pelo Sr. Dr. Carlos de Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego e a III Comissão pelo Sr. Dr. Luís Maria Gonçalves Henriques, Chefe dos Serviços da Contabilidade e Finanças.
- À Conferência «Eurailpass», de Hilversum (Holanda), que teve lugar nos dias 6 e 7 de Junho, e à reunião dos Delegados das Administrações-Membros da Tarifa T. I. C. (Tarifa Internacional de Cupões), realizada nessa mesma cidade, em 8 e 9 seguintes, assistiu o Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, Sr. Dr. Carlos de Albuquerque.
- O Conselho de Administração que já tinha autorizado à Cruz Vermelha Portuguesa, desde 1954, o transporte gratuito de lembranças para os soldados em serviço no nosso Estado da Índia, acaba de permitir que tal autorização seja extensiva ao transporte de lembranças para os soldados em serviço em qualquer das nossas outras províncias ultramarinas.

aspecto de colecionamento pela imagem e pelos motivos que o desenho do selo sugere. Basta ver a atenção que dedicam os comerciantes, mesmo os não especializados, as edições de material exclusivamente temático, os clubes e sociedades internacionais, a bibliografia filatélica-temática, e os milhares de adeptos com que conta em todo o mundo, para reconhecer que se alcançou já a maioria e convém dar-lhe normas fixas para assim garantir-lhe foros de verdadeira manifestação de filatelia contemporânea e apresentá-la como meta de tantas ambições que se teriam frustrado irremediavelmente se se pretendesse manter todo o colecionador sob o mesmo padrão.

Esta faceta do colecionamento, que abrange praticamente todos os aspectos da vida, pode fazer mais agradável e proveitosa a nossa ocupação para quantos a cultivamos, constituindo um poderoso íman para atrair à Filatelia os espíritos mais selectos e melhor formados».

■ A C. P., em satisfação de um pedido apresentado pela União Internacional de Caminhos de Ferro, decidiu ofertar um pavimento em prancha de cortiça, desenhada com motivos nacionais, para a sala de conferências da nova sede daquele organismo, presentemente em construção, em Paris.

Outras Administrações ferroviárias europeias contribuirão igualmente, com ofertas diversas, para a construção em causa.

■ No passado dia 26 de Maio, na Secretaria-Geral, realizou-se um ciclo de palestras sobre problemas de produtividade. Assistiram alguns funcionários superiores da Companhia. Apresentaram interessantes estudos os Srs. Drs. Carlos de Albuquerque, Manuel Fonseca, e Engº Francisco de Almeida e Castro — que, por determinação superior, frequentaram os cursos de Produtividade promovidos pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial.

■ Graças a máquinas automáticas accionadas por moedas — em uso tão generalizado nas estações do estrangeiro — os passageiros ferroviários das diversas redes dos E. U. A. podem agora fazer um seguro de vida instantâneo antes de iniciar as suas viagens. Na própria gare, a troco de 1 dólar, as máquinas emitem uma apólice cobrindo um seguro máximo de 7 500 dólares (210 contos) em caso de morte ou invalidez e de 500 dólares (14 contos) em caso de hospitalização. Estes seguros são reservados sómente aos passageiros de 25 a 70 anos.

■ A «Eurofima» — Sociedade Europeia de Financiamento Ferroviário — acaba de lançar, na Suíça, um empréstimo público ao juro de 5,01% e cuja duração é de 17 anos com amortizações por anuidades. Do quantitativo total do empréstimo, reservou a «Eurofima», para a C. P., 2 000 000 de francos suíços (cerca de 13 mil contos).

Esta Sociedade está procurando obter, na Holanda, um outro empréstimo público, a 5,52%, durante 15 anos e do qual nos será reservado 2 000 000 florins (cerca de 16 mil contos).

Com estes empréstimos a C. P. poderá adquirir 10 locomotivas Brissonneau e Lotz, da classe «d» da O. R. E.

■ Nos passados dias 20 e 21 de Junho, perante alguns funcionários superiores da Companhia, proferiram palestras sobre Formação e Produtividade — matéria dos cursos promovidos pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial os srs. Dr. Álvaro Lobo Alves e Eng.º Sebastião Horta e Costa, José Alfredo Garcia e Luís Arruda Pacheco.

■ Acaba de ser publicado o Relatório e Contas da Gerência da Companhia referentes ao exercício de 1960, que em Assembleia Geral dos Accionistas, realizada em 14 de Junho, mereceram aprovação. O resultado do exercício foi negativo: -46.354.848\$00. O resultado da Exploração foi igualmente negativo: -89.046.374\$00.

DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS



*

O Eng. Alvaro Roquete premiando o chefe da estação de Barcelos - José Quaresma de Matos - distinguido com o 2.º prémio

*

EFECTUOU-SE no passado dia 22 de Maio, na Sala de Imprensa do Secretariado Nacional da Informação, a entrega dos prémios do XIX Concurso das Estações Floridas.

Da classificação das numerosas estações distinguidas, já oportunamente o «Boletim da C. P.» deu notícia, no seu número de Março do corrente ano.

À sessão, presidida pelo sr. Eng. Alvaro Roquete, Director dos Serviços de Turismo

do S. N. I., assistiram os srs. Prof. Eng. André Navarro, em representação do Director-Geral da C. P., Eng. António Bual, Director da Sociedade «Estoril» e o júri constituído pela sr.^a D. Aura Batalha Reis, do S. N. I., engenheiro-agrônomo José Simplício Duarte e Arcelino Nogueira Faria, da C. P..

Entre a assistência encontravam-se vários funcionários superiores da Companhia e a maioria dos chefes das estações premiadas.

Usando da palavra, o Eng. Alvaro Roquete

*

O chefe da estação de Macinhata do Vouga recebendo o trofeu correspondente ao 3.º prémio, entregue pelo Prof. Eng. André Navarro

*





*

O Eng. António Bual, Director da Sociedade «Estoril», entregando um diploma de honra (4.º prémio) a José Barbosa de Abreu, chefe da estação de Covas

*

assinalou o extraordinário movimento de interesse e carinho pela arte de jardinagem que em tão boa hora soube suscitar-se, e disse, depois:

«Tudo o que na iniciativa se continha de renovação estética, de gosto pelo arranjo e composição floral dos jardins foi sentido, foi compreendido, com um carinho inexcedível pelos chefes das estações e seus colaborado-

res que, dentro dos seus modestos recursos materiais e de conhecimentos especializados da jardinagem, souberam ir buscar a um fundo próprio de gosto natural e instintivo pela flor, ideias e sugestões que têm transformado um grande número de jardins das nossas estações do caminho de ferro em delicadas expressões de arte. É interessante assinalar como o espírito do Concurso das Estações Floridas



Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A gravura que apresentamos mostra-nos uma vista do interior de uma das principais estações da linha do Norte, que, mercê de importantes melhoramentos verificados, é já hoje uma estação condigna, ao serviço do tráfego de passageiros tanto nacional como internacional.

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até ao fim do corrente mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

veio trazer um elemento de diversão particular, e até de poetização da vida, a esses funcionários dos Caminhos de Ferro Portugueses, que passaram a empregar os poucos ócios da sua existência no cuidado dos seus jardins, adquirindo, com sacrifício dos seus orçamentos particulares, utensílios, flores, arbustos e mil pequenas outras coisas».

O eng. Alvaro Roquete terminou com palavras de saudação aos chefes das estações concorrentes — este ano 299 — e às companhias dos caminhos de ferro concorrentes.

Os prémios

Procedeu-se, depois, à distribuição dos prémios:

Trofeu e 2 500\$00 ao sr. Joaquim D. Esmeraldo, chefe da estação de ELVAS; trofeu e 2.000\$00, ao sr. José Quaresma de Matos, chefe da estação de BARCELOS; trofeu e 1.500\$00, ao sr. Armando Marques, chefe da estação de MACINHATA DO VOUGA; diploma de honra e 1.000\$00, ao sr. José Bar-

Resultado do Concurso n.º 47

Solução: — Lisboa-Rossio.

Foram premiados: — Joaquim Maria Pimentel, operário de 1.ª cl. na Figueira da Foz; João Pires, chefe de distrito em Fratel, e António da Costa, agulheiro de 2.ª cl. em Gaia.

N.º 49



QUE ESTAÇÃO É ESTA? Foto de Carlos Marques

bosa de Abreu, chefe da estação de COVAS; diploma de honra e 750\$00, ao sr. Manuel Catarino Júnior, chefe da estação de OLHÃO, em cuja lapela floria, com muita propriedade, um enorme cravo escarlate; e diploma de honra e 500\$00, ao sr. Abílio Duarte Guedes, chefe da estação de CANEDO.

Foram ainda distribuídos:

Diplomas de menções honrosas, extra-concurso, com prémios pecuniários de 500\$00 aos chefes de 32 estações; diplomas de menções honrosas e de persistência com prémios de 400\$00, aos chefes de 30 estações; diplomas de menções honrosas especiais e prémios pecuniários de 250\$00 aos chefes de 65 estações, e diplomas de menções honrosas e prémios pecuniários de 200\$00, aos chefes de 52 estações.

Como tem sido norma de longa data, o «Boletim da C. P.» concorreu directamente com importante contribuição monetária para os prémios deste concurso — cujo significado, por tão evidente, se escusa de enaltecer.

EXCESSO ALL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — José Gonçalves, subchefe de depósito; António Guedes de Sá, contramestre de 1.ª cl.; Joaquim da Silva, inspector da revisão de material; José Rodrigues e Francisco Ramos, fiscais do pessoal de tracção; e João Janeiro Júnior, fiscal da revisão de material.



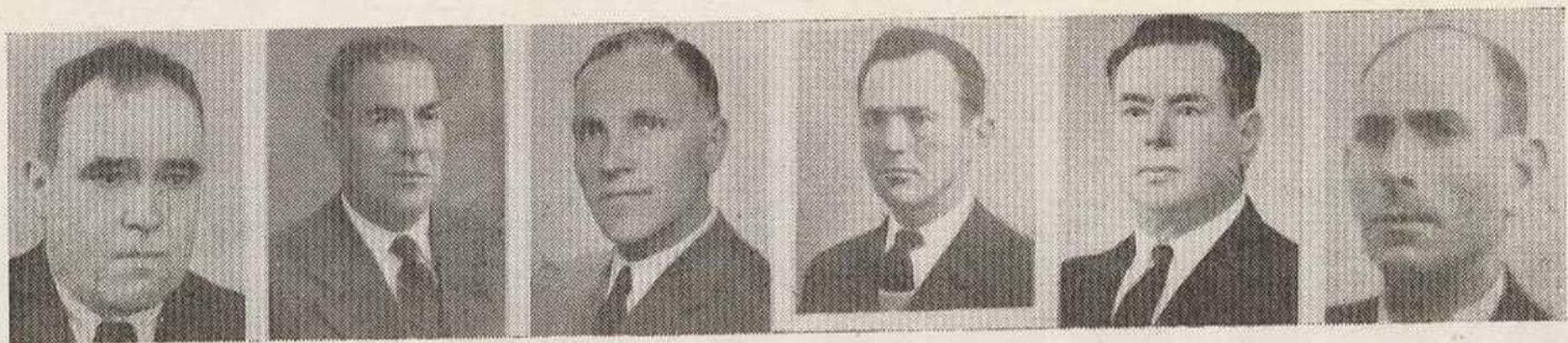
Da esquerda para a direita: — Manuel da Silva Freitas, chefe de escritório; Manuel Soares Silva, inspector de secção de exploração; António Correia da Silva e Emílio Caniceiro, contramestres de 2.ª cl.; Diamantino da Costa Ferreira, chefe de estação de 2.ª cl. e Sebastião Alves Mesquita, chefe de brigada.



Da esquerda para a direita: José Esteves Martins, escrivário de 1.ª cl.; Carlos José Augusto Felgueiras e Jorge Moraes da Paixão, chefes de estação de 3.ª cl.; António Maria Carvalho, fiscal de trens; David Monteiro de Sousa, escrivário de 2.ª cl. e Albano Lopes de Carvalho, factor de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: — José Dias, escrivário de 3.ª cl.; Joaquim Maria Lopes Florindo e Claudino da Silva, condutores de 1.ª cl.; José da Ponte Júnior, operário de 2.ª cl.; António Gomes, agulheiro de posto e Joaquim Pedroso Parracho, conferente de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: — António Pereira de Brito e António Joaquim Eusébio, condutores de 2.^a cl.; Francisco Tomás, agulheiro de posto; Manuel Caixinha Gaiaz, agulheiro de 2.^a cl.; Manuel Queirós Oliveira, conferente de 2.^a cl. e Francisco Fonseca Veríssimo, servente de 1.^a cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — Hilário Gomes da Silva, auxiliar: — quando procedia à limpeza da automotora 5511 encontrou debaixo de um banco, uma mala de senhora contendo diversos objectos avaliados em 500\$00 e uma caderneta da Caixa Geral de Depósitos com o saldo de 20 000\$00, de que fez imediata entrega; Augusto Marques Praia, servente auxiliar: — ao proceder à limpeza da composição do comboio 4852 encontrou um receptor de T. S. F., portátil no valor de 1 700\$00, que entregou ao seu chefe imediato; João Rodrigues, marinheiro de 2.^a cl.: — encontrou a borbo do barco Évora uma mala de senhora com a quantia de 222\$60, que prontamente entregou ao mestre do referido barco; Guilherme Ribeiro da Fonseca, servente: — encontrou numa carruagem do comboio 3 uma pasta que continha um fio, uma cruz e dois anéis de ouro, no valor de 500\$00, de que fez entrega ao revisor do mesmo comboio, que por sua vez entregou ao chefe da estação do Porto; Carlos dos Santos Maurício, máquinista de 2.^a cl.: — encontrou numa carruagem do comboio 1 629 uma máquina fotográfica no valor de 850\$00, que entregou ao chefe da estação de Coimbra; e Joaquim da Costa Portela, revisor de bilhetes de 1.^a cl.: — encontrou na automotora 7911 uma bolsa de senhora com a importância de 370\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Vila do Conde.



Da esquerda para a direita: — José Ferreira da Costa, subchefe de distrito: — pela dedicação e interesse pelo serviço demonstrados, quando não obstante a noite tempestuosa que se apresentava, tomou a iniciativa de rondar a linha após uma violenta trovoada e encontrando a via interrompida ao Km. 45,050 do ramal de Braga, devido à acumulação de areia, procedeu à sua remoção, evitando com a sua diligente actuação perturbações na marcha dos comboios e um provável acidente; Manuel Pereira Pinto e Lourenço Soares, assentadores de 1.^a cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados, quando não obstante se encontrarem de licença e de folga, respectivamente, ao terem conhecimento de que o comboio 6021 estava retido ao Km. 68,381-Douro, devido a obstrução da linha por acumulação de terras provenientes de enxurradas, apresentaram-se imediatamente no local e procederam à sua desobstrução; Manuel Joaquim Rodrigues, chefe de distrito, Simplicio Rodrigues, subchefe de distrito e António Aires de Oliveira, assentador: — pela dedicação e interesse demonstrados, quando não obstante se encontrarem de folga, ao terem conhecimento de que na linha n.^o 3 da estação de Vale de Figueira estava um carril partido, procederam imediatamente à sua substituição.



Da esquerda para a direita : — *Aurélio dos Prazeres Bacalhau*, chefe de distrito e *Claudino José Filipe Ramalho*, assentador : — pela dedicação e interesse demonstrados, quando, não obstante estarem de folga e ao ser comunicado ao primeiro pela guarda da P. N. do Km. 118,804-Évora, na altura em que se dirigia ao apeadeiro de Comenda para tomar a automotora 8331, de que na linha n.º 11 da estação de Évora estava um carril partido, teve a iniciativa de seguir para ali, onde, coadjuvado pelo segundo e por pessoal da estação substituiu o carril ; *Maria do Rosário da Encarnação*, guarda de P. N. : — pelas imediatas e acertadas providências tomadas, quando ao ser avisada por um particular de que ao Km. 91,780-Beira Alta, estava um carril partido, pediu a outro particular para dar conhecimento do facto ao chefe do distrito que trabalhava com o pessoal ao Km. 87,500. Como se aproximasse o comboio 1002 correu ao seu encontro até à P. N. do Km. 95,619, onde apontou o respectivo sinal de paragem, tendo com a sua rápida actuação evitado um possível desastre ; *Manuel Gonçalves Fulgêncio*, chefe de distrito : — pela dedicação e interesse demonstrados pelo serviço, quando não obstante estar de licença regulamentar, resolveu fazer ronda à linha após terem caído fortes chuvadas. Dada a sua oportuna diligência, verificou um desabamento de terras sobre a via, do que resultou estabelecer afrouxamento de 5 Km. à hora ; *Augusto Bernardo Dias*, assentador de 1.ª cl. : — pelas acertadas e imediatas providências que tomou, quando não obstante se encontrar de folga verificou que ao Km. 187,851-Beira Alta estava um carril partido. Enquanto procedia ao apoio e pregação do carril mandou a esposa fazer sinal de paragem ao comboio 3014, e com a sua diligente actuação evitou um possível acidente ; *José Cordeiro dos Santos*, subchefe de distrito : — pela dedicação e interesse demonstrados pelo serviço e acertadas providências tomadas, quando não obstante estar de folga, verificou que a via estava obstruída por terras caídas ao Km. 152,150-Douro. Avisou a estação de Vargelas para não expedir o comboio 6 442 e deu conhecimento da ocorrência a outros três agentes, que compareceram para proceder à desobstrução da linha.

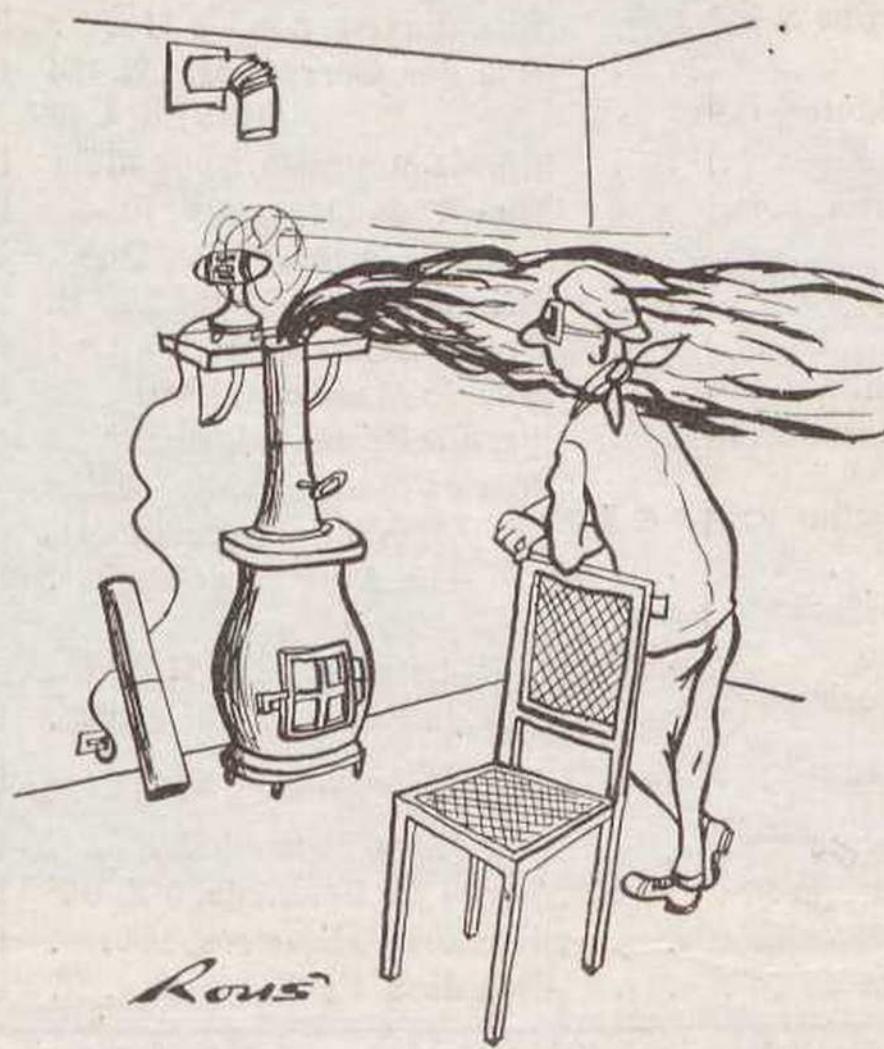


Da esquerda para a direita : — *Joaquim Monteiro*, assentador de 1.ª cl. : — pela dedicação e interesse demonstrados pelo serviço, quando não obstante a hora avançada a que o facto se registara (5,40 horas), ao ter conhecimento da via estar interrompida por pedras ao Km. 7,030-Minho, dirigiu-se ao local e desobstruiu a via auxiliado por particulares ; *Albino dos Reis*, assentador de 1.ª cl. : — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas providências que tomou, quando não obstante estar de licença, verificou que se partira um carril na estação de Ermida. Para poder assegurar a circulação dos comboios colocou uma travessa sob a fractura ; *Laurentino Valentim Homem da Rocha*, assentador : — pela dedicação e interesse demonstrados, quando não obstante estar de folga, notou à passagem do comboio 321 uma pancada estranha. Acorreu ao local e estando partido um carril ao Km. 245,190-Norte, avisou o distrito e colaborou na substituição, tendo com a sua rápida diligência e actuação evitado um possível acidente ; *José Pereira Lopes*, assentador de 1.ª cl. : — pela dedicação e interesse demonstrados, quando não obstante estar de folga e encontrando-se na estação de Covelinhas para embarcar, ao ter conhecimento de que entre Bagauste e Covelinhas caíra uma pedra que obstruía a linha, muniu-se dum bandeira vermelha e foi rondar a linha. Devido à sua rápida acção coadjuvou ainda o pessoal do distrito na remoção da pedra, ao Km. 109,460-Douro ; *Sérgio Vieira da Rocha*, assentador de 1.ª cl. : — louvado e gratificado pela sua actuação espontânea, rápida e acertada e pelo altruísmo e compreensão dos seus deveres, quando salvou de morte certa uma criança que havia ficado com um pé entalado numa das agulhas eléctricas da estação de Lisboa-P. Apercebendo-se do que se passava e aproximando-se o comboio 2939, correu ao encontro deste e conseguiu que o maquinista parasse a pouca distância da criança ; *Jacinta Maria de Brito*, guarda de P. N. : — pela dedicação e interesse demonstrados pelo serviço e acertadas providências tomadas, quando ao notar que ao Km. 30,800-Vendas Novas havia caído uma barreira que obstruía a via, comunicou o facto pelo telefone às estações de Agolada e Coruche, para que pudessem ser suspensas as circulações, em especial a do comboio 8644, cuja hora de passagem se aproximava.



Da esquerda para a direita: — *João Gonçalves Manso Novo*, operário de 2.^a cl.: — pelo seu procedimento honrado, demonstrado ao fazer entrega imediata de uma carteira que acabara de achar com a importância de 380\$00, num momento em que se encontrava só; *Jaime Marques*, chefe de distrito: — pela dedicação e interesse demonstrados pelo serviço, quando, não obstante estar de licença, ao ter conhecimento do descarrilamento de uma locomotiva devido a choque com uma camioneta na P. N. ao Km. 109,559-Norte, prontamente avisou o chefe de lanço e seguiu para o local a fim de prestar a colaboração que fosse necessária; *José Maria de Carvalho*, assentador de 1.^a cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados e pelas imediatas e acertadas providências tomadas, quando, não obstante estar de folga, ao dirigir-se pela linha para uma localidade próxima, verificou que ao Km. 126,150 Beira Baixa, estava um carril partido. Voltou a casa e muniu-se dos respectivos sinais para fazer parar o comboio 3010 que se aproximava, e remediou a avaria até que o carril pudesse ser substituído. Com a sua pronta e diligente actuação evitou um possível acidente ao referido comboio; *Joaquim Pinto*, subchefe de distrito: — pela dedicação e interesse demonstrados e imediatas providências tomadas, quando ao regressar do serviço verificou que ao Km. 26,500-Douro se encontrava um carril partido. Comunicou prontamente o facto à estação de Recarei através do telefone da P. N. ao Km. 25,995-Douro, para que fosse estabelecido afrouxamento de 5 Km. à hora até ser substituído o carril; *Palmira da Costa Roque*, guarda de P. N.: — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas providências tomadas, quando ao verificar que ao Km. 255,300-Norte caíra um pinheiro sobre a linha, imediatamente deu conhecimento do facto à estação de Oliveira do Bairro para que o comboio 4 passasse com marcha de precaução, enquanto procedia à respectiva desobstrução com o auxílio de particulares; *José Guerreiro Afonso*, auxiliar: — gratificado pela maneira eficiente como actuou quando dos trabalhos de reparação da ponte da Ribeira de S. Martinho, ao Km. 64,722-Sado, avariada pela máquina do comboio 9 163, permitindo assim que no mais curto prazo de tempo fosse restabelecida a circulação dos comboios.

BOM HUMOR...



Nostalgia

CAPA:

Desenho

= de =

*Carlos Alberto
Simões Ferreira*

**Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários,
mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia**

Designação dos artigos	Descon-	Nomes das Firmas	Moradas
Alfaiataria	20%	Casa Coelho Dias. . . .	Rua dos Sapateiros, 92, 1.º LISBOA
Artigos eléctricos . .	até 25%	Electro-Rádio Oceano, L.da.	Rua dos Bacalhoeiros, 123 LISBOA
» » fotográficos . .	10 a 30%	Super	Largo do Mastro, 3 LISBOA
Camisaria	10 e 2%	Roiz, Limitada	Rua Nova do Almada, 82, 84 LISBOA
»	10%	Adão Camiseiros, L.da	Rua Augusta, 238-240 LISBOA
»	15%	Camisaria Portuense . . .	Rua do Arsenal, 166-168 LISBOA
»	15%	Camisaria Trezentos . . .	Rua do Carmo, 100 LISBOA
»	15%	Casanova	Praça da Figueira, 8-A LISBOA
»	10%	Casa das Camisas	Praça da Figueira, 16-A LISBOA
Diversos	10%	Armazéns Grandela, L.da.	Rua Áurea, 205 LISBOA
»	10%	Casa Africana	Rua Augusta, 161 LISBOA
»		» »	Rua Sá da Bandeira, 166 PORTO
»		» »	Edifício do Cruzeiro ESTORIL
»	10%	Casa Aguiar.	Rua do Carmo, 17 LISBOA
»	5 e 10%	Fábrica Portugal	Reg. Anjos, 96 LISBOA
»	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2 LISBOA
Drogas	10 a 20%	Drogaria do Rosário, L.da	Rua do Rosário, 130 PORTO
Fanqueiro e retroseiro.	10%	Armazéns do Rossio . . .	Praça D. Pedro IV, 78/80 LISBOA
Fazendas de lã . . .	variáveis	Braz & Monteiro	COVILHÃ
» » » , etc. . .	15%	Lanalgo, Limitada	Rua de Santa Justa, 42 LISBOA
» e confecções . .	15%	Ferreira & Duarte, L.da	Rua dos Fanqueiros, 229 LISBOA
Ferragens e louças . .	10%	Cordeiro Pinheiro & C.ª, L.da	Rua das Flores, 304 PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues. .	Rua do Almada, 490 PORTO
Lanifícios	20%	Suprema	Rua dos Fanqueiros, 77, 79 LISBOA
Louças e vidros . .	10%	Braz & Braz, L.da	Tr. Nova de S. Domingos, 36 LISBOA
Livros e art. de papelaria	10%	Livraria Bertrand	Rua Garrett, 73 LISBOA
Madeiras e tintas . .	5 a 10 %	Manuel Barros Pedroso, Herd.	L. S.to António da Sé, 14, 18 LISBOA
Malas, pastas, etc. .	15 %	Eurico Santos	Rua da Prata, 254, 1.º LISBOA
Malhas, meias, chapéus, camisaria, rouparia, retrosaria, etc. . .	15%	Eduardo Martins & C.ª, L.da	Rua Garrett, n.ºs 1 a 11 LISBOA
Malhas, cintas, etc. .	15%	Salomé	Rua dos Correeiros, 152, 154 LISBOA
Mobilias	variáveis	Marcenaria Santos, L.da	OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80, 82 s/loja LISBOA
»	40%	Coelho Oculista, L.da	Rua 1.º de Dezembro, 101-2.º LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt.º LISBOA
»	30 e 40%	I. Gonçalves & Silva . . .	R. Eugénio dos Santos 9, 2.º E. LISBOA
» e artigos fotogf. .	40 e 25%	Machado — Oculista . . .	Tr. de Santo Antão, 14, 1.º LISBOA
Optica	20 a 40%	Oculista de Lisboa, L.da	Rua da Madalena, 182, B. LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, L.da	Pr. dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Papelaria	10 %	Papelarias Emílio Braga & C.ª, L.da	Rua da Madalena, 40, 44; Rua Alexandre Herculano, 41-C e Avenida de Roma LISBOA
Pastelaria	10%	Bufete da Estação e Casa do Gato Preto	Estação de CALDAS DA RAINHA
Perfumarias	10%	Drogaria Açoriana	Rua da Prata, 90, 101 e 103 LISBOA
Relojoaria	Preços	Vouga, Limitada	Rua da Assunção, 40, 2.º LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	Armazém	Relojoaria Zenith	Rua Marq. da Fronteira, 82-C LISBOA
»	10%	» Zurique.	Largo D. Estefânia, 6-E, 6-F LISBOA
»	15 e 20%	Relojoaria Helvécia	Rua dos Fanqueiros, 164 LISBOA
Vidros e molduras . .	variáveis	Casa Gândara	Rua de S. Paulo, 46-48 LISBOA

Permanentes e pinturas dos cabelos — 10% de desconto — Salão Rossio — Rossio, 93-1.º LISBOA
 Calista Olival — Tratamento geral dos pés — Preço especial: 25\$00 — R. dos Douradores, 222, 2.º Tel. 368184 LISBOA
 Margarida Esteves — Tratamento dos pés — Preço especial: 30\$00 — R. da Assunção, 42-1.º Tel. 30879 — LISBOA
 Lavandaria Tágide, Ld.ª — 15 % de desconto — Av. Almirante Reis, 89 - D. — LISBOA