

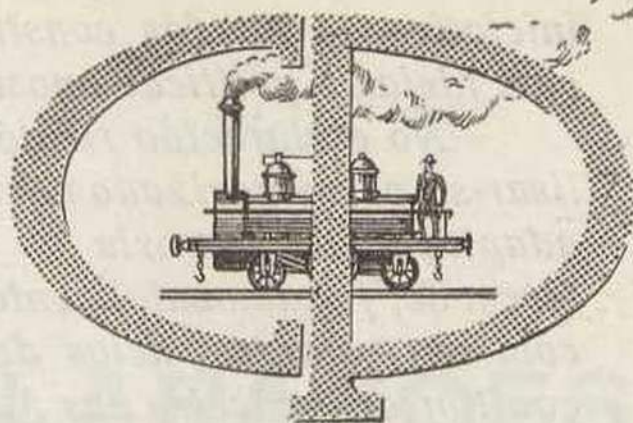
BOLETIM DA C.P.

NUMERO 389

NOVEMBRO DE 1961



Boletim^{*} da



N.º 389 • NOVEMBRO 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»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

Nota de Abertura

*N*O âmbito da U. I. C. e sob a égide da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, acaba de ser publicado um interessantíssimo estudo relativo à situação económica e financeira dos caminhos de ferro do Velho Continente.

Esse estudo — resultado fecundo de dois anos de contactos e entendimentos entre qualificados peritos das mais diversas Administrações ferroviárias — é uma fonte de sugestivas reflexões sobre o primacial papel que cabe ao caminho de ferro na vida das Nações e merece, justamente, a devida ponderação de todos os responsáveis da política ferroviária.

Nele se expressam importantes conclusões tangentes aos múltiplos problemas que impendem na via férrea, sugerem-se algumas formas de os solucionar e bem assim se aconselham processos de separação das mais influentes variáveis que contribuem para a situação deficitária permanente da maioria das organizações ferroviárias.

Cumpre antes do mais reconhecer que os eficientes resultados práticos alcançados numa organização tão pluriforme de constituição, como o é a União Internacional dos Caminhos de Ferro, não deve constituir surpresa — mau grado os inúmeros exemplos inoperantes de outras organizações internacionais.

Para quem desconheça os serviços fundamentais prestados à causa da via férrea pela U. I. C. — criada, em 1922, mercê do espírito de união e de solidariedade das diferentes Administrações ferroviárias nela agrupadas — bastará dizer-se que muito para além do cumprimento dos seus amplos objectivos estatutários, tem logrado granjear, para os caminhos de ferro europeus, o lisonjeiro epíteto de «Pioneiros da Unidade Europeia», e nesse capítulo vir

acentuando, dia-a-dia, tão extraordinária actuação, através de um conjunto de iniciativas e tarefas construtivas comuns efectivadas por membros de países com ideias e políticas opostas.

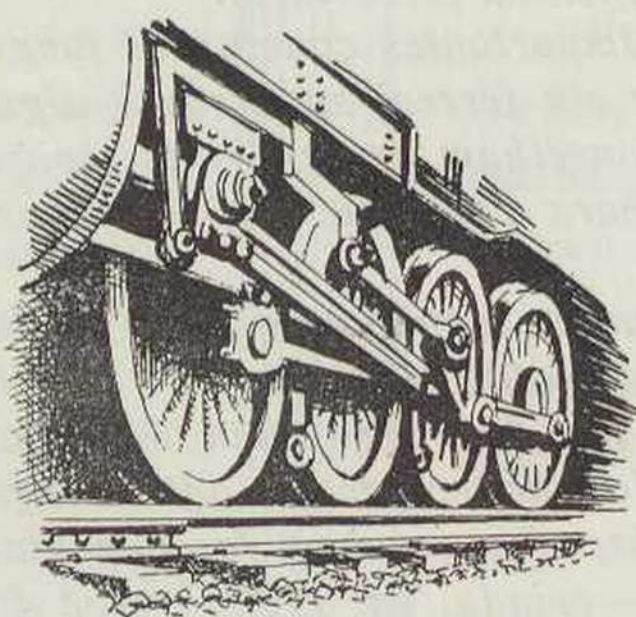
No esclarecido relatório da U. I. C. a que nos estamos referindo, ao analisar-se pormenorizadamente o panorama actual dos transportes e a necessária adaptação da ferrovia às circunstâncias da economia contemporânea, estabelecem-se, fundamentalmente, os princípios correctivos para uma sã concorrência com os restantes meios de transportes convencionais, procura-se o almejado equilíbrio financeiro das Administrações e, em paralelo com este propósito, imprime-se particular relevo ao capítulo da «normalização de contas».

Neste último aspecto — a discutida resolução n.º 10 do Conselho de Ministros — propõe-se a adopção de um sistema uniforme e apropriado de contas, ao figurino das organizações industriais e comerciais comuns, expurgando-se dos mapas de gerência todos os encargos sem contrapartida de exploração rentável que as obrigações de serviço público impostas pelos Governos tão desfavoravelmente fazem pesar nos resultados de exercício — e que por isso mesmo deverão ser transferidos, na sua totalidade, para os orçamentos de Estado. Só assim, sublinha-se, os caminhos de ferro poderão bastar-se a si próprios e financiar, com dispensa do reparável recurso a subvenções estatais, os empreendimentos que a sua estrutura, em contínua evolução, imperiosamente exige, para bem do público.

Sem o carácter de uma panaceia rejuvenescedora a aplicar indistintamente às Administrações ferroviárias de todas as latitudes — os caminhos de ferro, como dizia o Prof. Leite Pinto nas suas magistrais lições, têm como as populações, taxas de natalidade, de crescimento e de morte, e até os seus Voronoffs... — reconhece-se prontamente que este criterioso estudo da CEMT, muito virá a contribuir para uma mais rápida valorização da capacidade quantitativa e qualitativa do transporte ferroviário.

Urge portanto seguir muitas das suas especificadas determinantes — pelo menos as imediatamente adaptáveis à nossa economia — não deixando que as dificuldades se resolvam por si mesmas, com o tempo, ante a indiferença de um esforço comum para as vencer.

Élio Cardoso



IMPORTANTES DECLARAÇÕES DO DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA NA RÁDIO TELEVISÃO PORTUGUESA

O nosso caminho de ferro não cessará nunca de procurar adaptar-se às exigências e necessidades da vida do País, de modo a servi-lo na medida máxima do seu alento, como é sua função e razão única da existência — disse o sr. Eng. Espregueira Mendes.

Sob a rubrica «AS GRANDES REALIZAÇÕES NACIONAIS», transmitiu a Rádio Televisão Portuguesa, no passado dia 23 de Outubro, um programa dedicado aos Caminhos de Ferro Portugueses.

Antes da apresentação do excelente documentário cinematográfico «CEM ANOS DE CAMINHOS DE FERRO» — projectado em 1956 nos principais cinemas do País, por ocasião das Comemorações do I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal — o sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia, leu a comunicação que a seguir publicamos, dando conta das mais importantes realizações nos últimos anos, no domínio ferroviário, e bem assim dos empreendimentos de maior vulto a executar no futuro, em benefício de toda a rede.

Eis as declarações do ilustre Director-Geral:

«Vão V. Ex.^{as} assistir a algumas passagens de um documentário com aspectos da evolução do transporte ferroviário em Portugal até 1956.

A introdução da via férrea entre nós teve como além-fronteiras extraordinária e decisiva importância.

Como em toda a parte, as linhas férreas portuguesas constituem, na sua estrutura e nos seus serviços, um dos pilares fundamentais do engrandecimento da Nação.

Pela função de rede básica de distribuição da riqueza que lhes está conferida, asseguram, com a aproximação das populações e a valorização dos produtos, a pulsação viva das actividades quotidianas — industriais e comerciais — definindo e consagrando toda uma política de valorização económica.

Se a primeira locomotiva que circulou entre Lisboa e Carregado marcou uma viragem profunda nos nossos transportes, com acentuado reflexo nos costumes e até na mentalidade da gente lusa da época — as novas unidades diesel e eléctricas vieram atestar outra etapa: a imagem viva e fulgurante de um novo ritmo, mais acelerado, mais eficiente e mais consentâneo com o dinamismo da época actual.

Hoje, portanto, modernizar a via férrea, conferir-lhe um paralelismo adequado com as novas exigências sempre acrescidas no tempo corrente — é suprema necessidade e preocupação constante a que ninguém poderá furtar-se no concerto ecuménico ferroviário.

Posteriormente a 1956, os trabalhos de

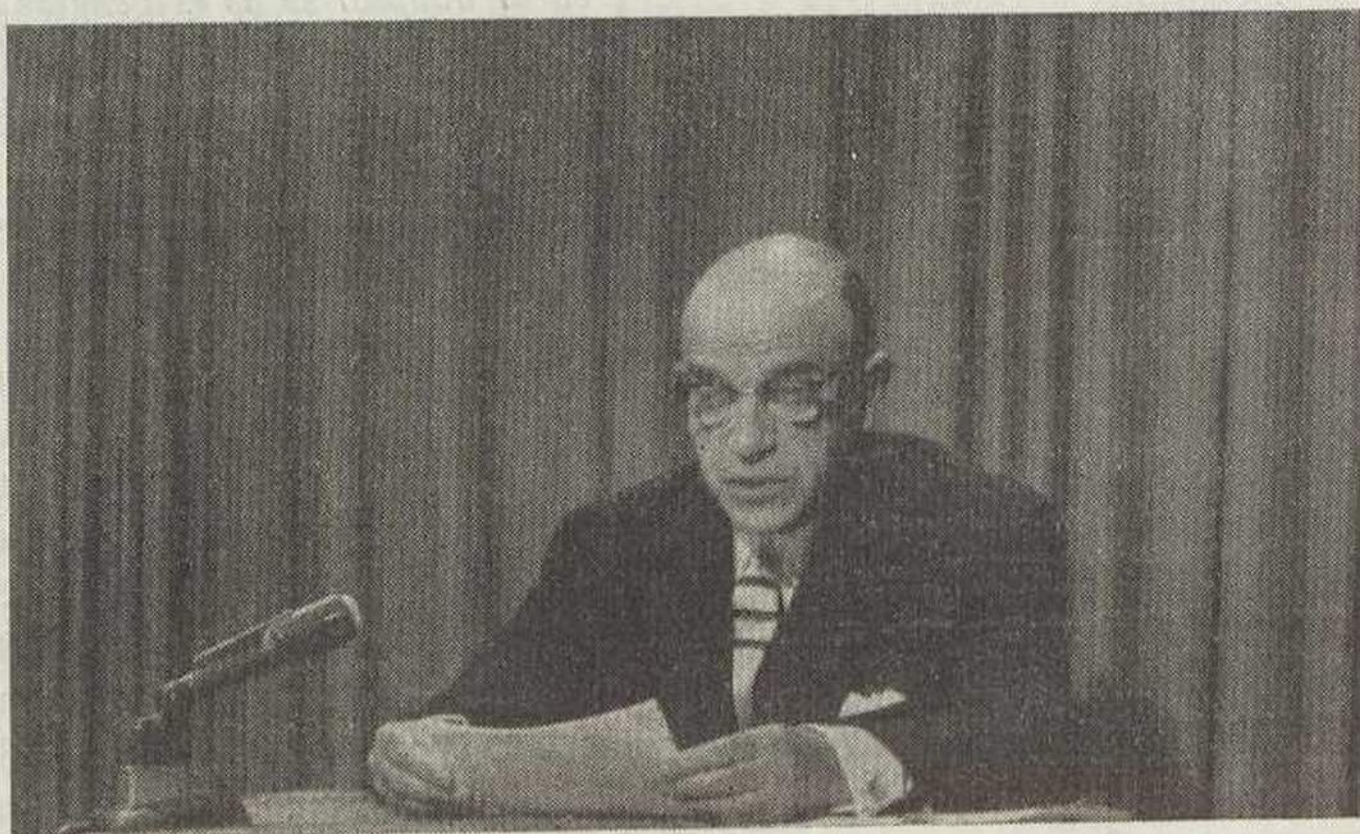
transformação e de reapetrechamento da rede ferroviária prosseguiram sob forte impulso — e com um entusiasmo que não pode esmorecer pois tem além do mais todo o apoio do Governo.

Assim, em Abril de 1957, e ainda no ciclo das comemorações centenárias dos Caminhos de Ferro, foi possível, mercê das vigorosas disposições consignadas no I Plano de Fomento (sexénio de 1953 a 1958) — proceder à inauguração da tracção eléctrica na linha de Sintra — de fundamental interesse como rede suburbana — e bem assim no histórico troço de Lisboa ao Carregado. E já no ano seguinte, em Junho de 1958, alcançou-se o Entroncamento.

Estavam, deste modo, lançados os primei-

Mas paralelamente com estes trabalhos — e atente-se que electrificar não é apenas fazer circular o material tractor sob tensão da energia indispensável, mas, igualmente, renovar a via, rectificar os traçados, remodelar estações, instalar novos sistemas de sinalização, comando e comunicações, reequipar e estabelecer novas oficinas e, principalmente, preparar homens para novas especializações e novos métodos — foi possível e em parte com os recursos internos da Empresa dar continuidade à execução escalonada de outros planos de melhorias gerais a alargar a toda a rede, compreendendo substituições de vias e obras de arte ou abrangendo a aquisição de material diverso — automotoras e respectivos atrelados, locomotivas diesel, loco-trac-

✱
O Director-Geral lendo a sua importante comunicação pública
✱



ros passos de um programa a levar até à cidade do Porto, conforme aspiração mais que justificada de todos os meios nacionais interessados.

Referiremos que a programação de electrificar a rede da C. P. abrange, por ora, as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e toda a linha do Norte — esta só por si acumulando 50% do tráfego ferroviário global da rede, e que a funcionar sob catenária dispensará o País de comprar, por ano, 100 mil toneladas de combustível estrangeiro e implicitamente o libertará das contingências desse abastecimento.

Todo este programa — prestes a cumprir-se — abrange cerca de 390 km. de via dupla e tem a comparticipação activa da indústria nacional em mais de 60% na sua execução.

tores, barcos e carruagens metálicas, — aquisições estas com o fundamental intento de substituir, a pouco e pouco, e até completa extinção, a tracção a vapor, de tão pesados encargos para a exploração.

Em execução deste programa, a parte abrangida pelo II Plano de Fomento está em pleno curso e, em face das adjudicações já feitas, pode prever-se que a exploração com tracção eléctrica atinja Coimbra em fins de 1962, chegue ao Porto no final do ano de 63 e se conclua os trabalhos da zona suburbana do Porto, no primeiro semestre de 64.

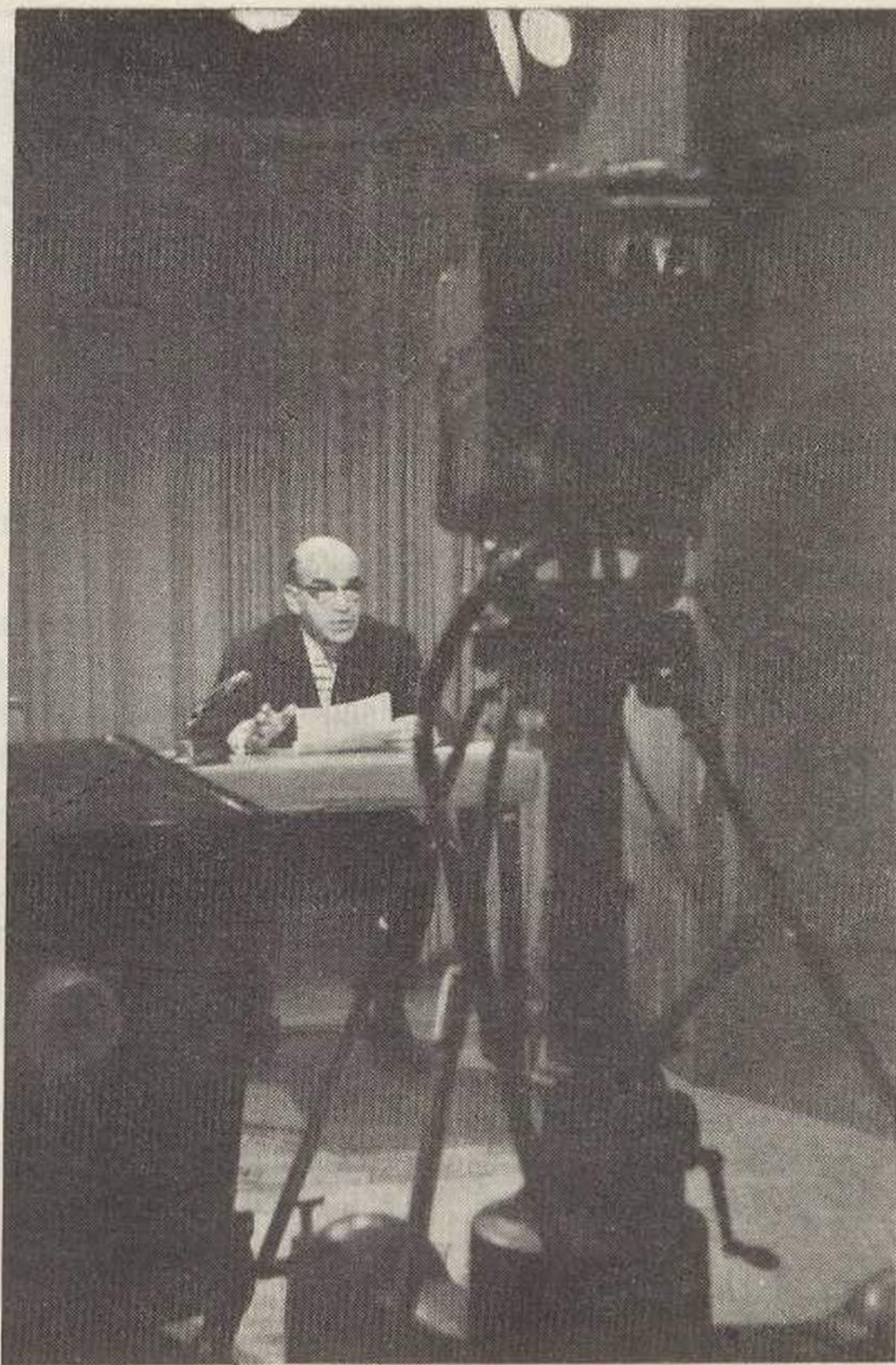
Dos trabalhos em curso merecem especial referência os relativos à duplicação da linha Lisboa-Porto que em cerca de 30 km é ainda hoje de via simples.

No fim destes trabalhos restarão nesta

linha apenas dois pequenos troços de via única — o túnel de Albergaria e a ponte sobre o Douro — que sinalizações modernas e adequadas atenuarão o inconveniente da sua subsistência e que estudos em curso prevêem a sua próxima eliminação. O outro, o da modificação das estações que servem a cidade do Porto que, além da construção duma nova estação de passagem em General Torres, comporta a ampliação e remodelação das estações de Campanhã e S. Bento — a primeira destinada aos comboios de longo curso das relações Lisboa-Porto, e a segunda, ao serviço suburbano desta última cidade e dos comboios do Minho e do Douro.

Importante é salientar a entrada ao serviço, durante o corrente ano, de 15 locomotivas diesel eléctricas, de 2 barcos de passageiros para a ligação fluvial entre Lisboa e o Barreiro, e de 22 carruagens metálicas, de grande linha, — bem como a aplicação na via de longas barras soldadas até cerca de 1 000 m, e ainda, a introdução de novos sistemas de sinalização, com bloco automático, de alto rendimento.

Graças a todas estas realizações, multiplicam-se os recursos de tráfego e procede-se



Um aspecto da tomada de imagens no estúdio da R. T. P.

gradativamente, à integração da rede ferroviária no espírito dinâmico e na acção clarividente do Governo da Nação — cujo apoio tanto tem contribuído para a prossecução dos objectivos de interesse nacional.

Mas porque em matéria de transportes haverá sempre muito a rever e a aperfeiçoar — as condições e formas de exploração não param naturalmente de progredir — o nosso caminho de ferro não cessará nunca de procurar adaptar-se às exigências e necessidades da vida do País, de modo a servi-lo na medida máxima do seu alento — como

é sua função e razão única de existência.

Essa, é a legítima certeza da Administração da Companhia bem como de todos os que trabalham nos caminhos de ferro».

* * *

A fechar o programa, a R. T. P. apresentou o documentário «CEM ANOS DE CAMINHOS DE FERRO», interessantíssima e bem elaborada produção de Filipe de Solmes, realizada por João Mendes, com locução de Fernando Pessa e música de Shegundo Galarza.



Aonde vais, ó português?

Pelo Dr. ALFREDO ARY DOS SANTOS

TEM uma tiragem superior a quinhentos mil exemplares certa revista mensal americana, que se publica em inglês, alemão, árabe, dinamarquês, espanhol, finlandês, francês, holandês, italiano, japonês, norueguês, sueco e... «português».

Não sabemos até que ponto a respectiva redacção respeita os outros idiomas; quanto ao «português», as amostras que seguem dão uma ideia clara dos tratos de polé que sofre a bela língua de Camões e de António Vieira.

Ora vejam:

«Das profundidades do meu apêndice veio à tona uma vida inteira de prole de médico».

«E até hoje ainda preciso lutar contra a compulsão de interromper bruscamente toda conversa telefónica, com o recitativo automático: Desculpe, meu bem, mas agora eu tenho de desligar. Papai está esperando um chamado».

«O filho de médico aprende também como tomar recado».

«Dê marcha à ré devagar, dando todo o volante para a direita até seu carro ficar num ângulo de quase 45 graus em relação ao meio fio».

«Vocês moram bastante retirado — comentei com ela».

«Quando começo a virar frases pelo avesso, faço isso sempre».

«Descubra V. também que gostosura é Nescafé com leite».

«Sendo pessoa que fazia estrita questão de que tudo andasse no lugar, passou uma descompostura em regra no praça culpado».

«Voltando de automóvel do trabalho para casa, atravessei o cruzamento após breve hesitação. Instantes depois ouvi a sirena da polícia e encostei no meio-fio. O guarda, com o talão de multa na mão, disse-me em tom severo:

— O senhor avançou o sinal.

Atônito, perguntei:

— Que sinal? Não vi nenhum ali.

O guarda voltou-se para mostrar, parou e coçou a cabeça.

— Puxa — disse — Não é que estou na rua errada!»

«Certa noite tentei usar o telefone, mas não consegui ouvir o ruído de discar. Calculando que alguém da nossa linha de extensão devia ter deixado o fone fora do gancho, procurei atrair a atenção de quem quer que fosse com um assobio no meu fone».

«Um estudante norueguês, encontrado viajando debaixo de um carro de trem de passageiros sueco, teve de pagar a passagem».

* * *

O que fica transcrito não é português. Será, quando muito, «brasílico». A nossa língua não é essa, mas sim aquela cujas belezas o grande poeta brasileiro Olavo Bilac cantou, neste soneto que ficará imorredouro enquanto houver memória de lusa gente:

*Última flor do Lácio, inculta e bela,
És, a um tempo, esplendor e sepultura:
Ouro nativo, que na ganga impura
A bruta mina entre os cascalhos vela...*

*Amo-te assim, desconhecida e obscura,
Tuba de alto clangor, lira singeta,
Que tens o trom e o silvo da procela,
E o arrollo da saudade e da ternura!*

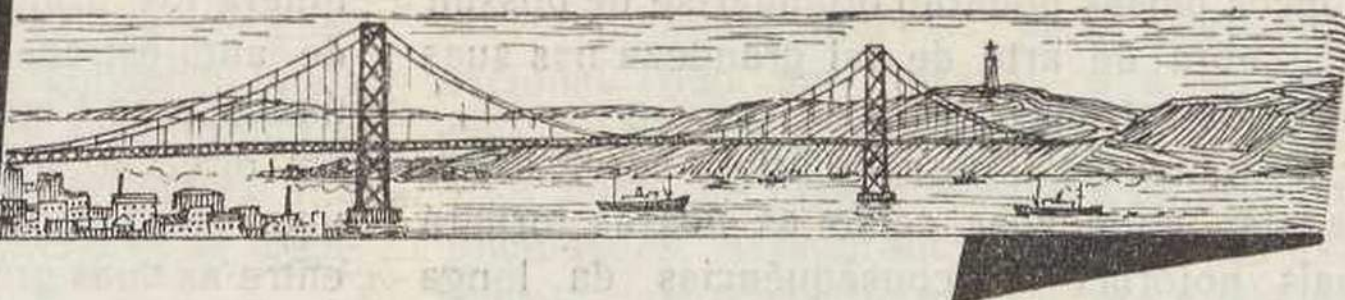
*Amo o teu viço agreste e o teu aroma
De virgens selvas e de oceano largo!
Amo-te, ó rude e doloroso idioma,*

*Em que da voz materna ouvi: «Meu filho!»
E em que Camões chorou, no exílio amargo,
O génio sem ventura e o amor sem brilho!*

Ó língua pátria! Aonde vais? E até quando se consentirá que continues sendo maltratada em pasquins baratos, postos ao alcance de ingénuas mãos?

Meu velho Ramalho! Como nunca, compreendemos e comungamos no teu desabafo, ao falares da «prenda já hoje exótica de saber português!»

A PONTE SOBRE O TEJO em LISBOA



Um artigo — E uma resposta

EM número de Janeiro e Fevereiro do corrente ano publicou a Revista do Automóvel Clube de Portugal um artigo acerca da futura ponte sobre o Tejo, em Lisboa — que, com a devida vénia, vamos reproduzir.

Nele se aduzem algumas considerações relativamente às características técnicas da ponte a construir, se apresentam certas reflexões da repercussão da grandiosa obra na economia do País e se defende — e essa é a razão do nosso reparo — a solução ponte rodoviária em detrimento da ponte mista, com base no errado fundamento de estar ultrapassada a era do caminho de ferro, pela nítida obsolescência deste.

O artigo mereceu ao Sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, antigo Chefe da Divisão Comercial da Companhia e nosso ilustre colaborador, a enérgica reacção que a sua carta — que igualmente publicamos — eloquentemente reflecte, reacção de que participam todos os que reconhecem, à luz mesmo de uma elementaríssima economia de transportes, a incontestável importância da ferrovia nacional e o patente interesse do seu continuado desenvolvimento que o serviço através da futura ligação sobre o Tejo plenamente virá a assegurar.

Por muito consideráveis que fossem as dificuldades a vencer na construção da ponte mista — e não o são, como se verificou pelo concurso de adjudicação em que, num total, se apresentaram quatro propostas de pontes desse género — os interesses da economia nacional parecem não consentir a exclusão do caminho de ferro, como ficou nítidamente comprovado em estudos e pareceres de técnicos responsáveis.

E se hoje mais do que nunca se torna

cada vez mais premente planejar e projectar a longo prazo, concluir-se-á poder vir a correr-se o grave risco de se sacrificarem inglòriamente vultosos investimentos — caso não se admita, desde já, a melhor solução possível.

* * *

FOI assinado no dia 25 de Fevereiro o contrato para a construção da ponte sobre o Tejo em Lisboa!

A necessidade da construção desta ponte já há muito que se faz sentir: quase há um século que se pensa na sua construção, sendo numerosos os projectos apresentados desde 1876, data em que foi estudado o primeiro.

O automobilismo nacional tem, portanto, motivo para grande regozijo na decisão agora tomada, ao ser assinado o contrato com a United States Steel Export Company para a construção da ponte.

O velho sonho vai tornar-se realidade!

A Ponte na rede rodoviária nacional

A ponte de Lisboa será um elemento de valor extraordinário, e até de enorme projecção mundial, na nossa rede de estradas.

Como disse o Eng. McCracken, representante da United States Steel Export Company no acto da assinatura do contrato, a ponte de Lisboa será, com exclusão do território dos E. U. A., a maior ponte suspensa do mundo. O seu pilar do lado sul, cuja base assentará a 82 metros de profundidade, será o pilar mais profundo do Mundo. Como ponte mista, para tráfego de automóveis e comboios, será a maior ponte do Mundo.

Com estas características, a ponte de Lisboa vem enriquecer de um modo extraordi-

nariamente notável a nossa rede rodoviária. Poucos países poderão orgulhar-se de possuir uma obra de arte de tal grandeza nas suas redes de estradas.

Ora, uma tal obra de arte a servir estradas tão antiquadas como as nossas tornará mais notórias as consequências da longa pausa que se tem registado na obra rodoviária nacional.

O velho dito de que «quem não avança recua» também aqui se pode aplicar com razão. Quando os outros países intensificam a

necessário que se modernizem pelo menos os itinerários principais, e também que o troço de auto-estrada que de Lisboa aponta em direcção ao Porto, e o que do Porto apontará em direcção a Lisboa, se unam e assegurem uma comunicação rápida, cómoda e segura entre as duas grandes cidades, em moldes que nos permitam acompanhar a evolução do progresso.

Com as nossas actuais estradas estreitas e sinuosas, onde os veículos modernos e numerosos se apertam e circulam em condições



Panorâmica da futura ponte, segundo projecto da firma americana «United States Steel Export Company»

obra de ampliação e modernização das suas redes de estradas, e no nosso País se cuida quase exclusivamente da conservação, essa nossa inactividade terá consequências idênticas às de recuo no campo da rede rodoviária internacional.

É verdade que será inaugurado dentro em breve o troço de auto-estrada Lisboa-Vila Franca de Xira — e bem digno da ponte de Lisboa será esse troço de estrada — mas é necessário que a obra não fique por ali. É

precárias, a gigantesca obra da ponte de Lisboa fará acentuado contraste.

Agora ainda é mais imperiosa a já antiga necessidade de renovação da nossa rede rodoviária!

Ponte rodoviária ou também para comboios?

Esta pergunta têm todos os portugueses feito a si próprios, numa expectativa que se compreende facilmente. Para o Governo a

questão foi das que mais demoradamente foram estudadas.

Na conferência de Imprensa que o Senhor Ministro das Obras Públicas concedeu, após a assinatura do contrato, este assunto voltou a ser apresentado. Fizeram-se perguntas. Foram ouvidas com o maior interesse as explicações.

O Governo mantém a decisão anteriormente tomada da construção de uma ponte que inicialmente será utilizada apenas pelo tráfego automóvel mas onde poderá ser introduzido o comboio mediante certos trabalhos de adaptação e reforço.

Concluiu-se que, no momento actual, as necessidades não justificam a construção de uma ponte mista.

Esta decisão parece ser a melhor, visto que, por um lado, pode acontecer vir a acentuar-se cada vez mais o declínio da importância do comboio, vencido pelo transporte automóvel, e então a ponte mista cedo se tornaria obsoleta; por outro lado, pode vir a verificar-se uma maior conveniência de fazer passar por ela o comboio, e então poderá fazer-se a necessária adaptação.

Na primeira hipótese, ter-se-á realizado uma importante economia, pois a diferença de preço entre a ponte simplesmente rodoviária e a ponte mista é de 700 mil contos. Na segunda hipótese, a ponte poderá satisfazer a necessidade da rede ferroviária, podendo nela instalar-se o comboio em via dupla.

A Ponte de Lisboa na economia nacional

A importância da futura ponte é enorme para a economia nacional.

A ligação das duas margens pelos «ferry-boats» é deficiente e está a prejudicar as comunicações de Lisboa com a margem sul. Mesmo melhorado, o serviço de «ferry-boats» nunca poderia satisfazer completamente as necessidades do tráfego. Aliás não é só em Lisboa que tal se verifica: veja-se por exemplo os projectos da Dinamarca para a construção de pontes de ligação das suas ilhas com o continente. E veja-se até o caso do canal da Mancha, onde também se pensa ligar as duas costas com uma ponte.

Lisboa necessita há muito de um sistema de ligação permanente com o sul. As actuais condições — em que no Verão os automobi-

listas devem aguardar *durante horas* a possibilidade de atravessar o rio — são bem compreensivelmente funestas para a economia nacional. São um entrave — e a economia nacional não deve ter entraves.

A ponte de Lisboa eliminará as presentes dificuldades, assegurando o escoamento do trânsito num itinerário que já hoje é dos mais importantes do País e onde possivelmente virão a registar-se as maiores médias de intensidade de tráfego no território nacional.

Também para o turismo nacional a ponte tem muito valor.

Quem entrar ou sair de Lisboa pela ponte levará na memória imagens de invulgar beleza e de muita grandiosidade. O desenho das margens do Tejo, ao sul em colinas bem recortadas e ao norte em declives suaves que se estendem até à barreira de Sintra, bem como os contornos largos do estuário, de que se avistará uma grande parte, e ainda o casario da cidade, que de dia é uma vasta mancha de cores claras e de noite é um maravilhoso espectáculo de luz — tudo será espectáculo de raro interesse.

A ponte simbolizará Lisboa, como a torre Eiffel simboliza Paris. Ela constituirá só por si, um dos principais itinerários turísticos da cidade — e talvez até do País.

Trata-se, na verdade, de uma obra de transcendente importância, motivo de orgulho para os portugueses.

* * *

Ex.^{mo} Senhor Dr. Augusto Vaz
Dig.^{mo} Director da Revista «A. C. P.»
Rua Rosa Araújo, 24
LISBOA

Nos números de 1/2 de Janeiro, Fevereiro do ano corrente, da Revista que V. Ex.^a tão dignamente dirige, contém-se, a pág. 27, a propósito da ponte sobre o Tejo, em Lisboa, a afirmação de que a decisão do Governo (de destinar a ponte inicialmente apenas ao tráfego automóvel, podendo nela vir a ser introduzido o comboio) «parece ser a melhor, visto que, por um lado pode acontecer vir a acentuar-se cada vez mais o declínio da importância do comboio, vencido pelo transporte automóvel, e então a ponte mista cedo se tornaria obsoleta; por outro lado, pode vir a verificar-se

uma maior conveniência de fazer passar por ela o comboio, e então poderá fazer-se a necessária adaptação».

Estas linhas despretensiosas e sem outro qualquer intuito que não seja solicitar a atenção de V. Ex.^a para o que o signatário julga constituir um deslize, incompatível com a autoridade e pundonor já tradicionalmente mantidos pela Revista, órgão do respeitabilíssimo e respeitadíssimo «Automóvel Clube de Portugal» — estas linhas, dizíamos, visam tão somente a seguinte passagem, de passo aspado, em que se repete uma ideia falsa que entre nós, e em certos meios, propende a radicar-se: «... pode acontecer vir a acentuar-se cada vez mais o declínio da importância do comboio, vencido pelo transporte automóvel...».

Todos sabemos — os que não são arrastados por delírios de entusiasmo — que, até agora, não se verificou o declínio da importância do comboio, pelo que não há lugar nem à invocação da «acentuação» desse hipotético declínio, nem à vitória do automóvel sobre o comboio.

O progresso do transporte automóvel levou, e essa é a verdade, à delimitação de campos de actuação de um a outro meio de transporte, mas sem que tal delimitação, antes pelo contrário, represente declínio da importância do comboio, nem a derrota deste; tal qual o progresso da aviação veio fixar novos limites ao transporte automóvel, ao transporte marítimo, ao transporte ferroviário, sem que, por tal, o automóvel, o navio ou o comboio possam considerar-se vencidos pelo avião, nem afectados pelo declínio da sua importância, muito menos da acentuação de qualquer declínio.

A ponderação, ligeira que seja, leva ao convencimento da insubsistência da afirmação produzida.

Com efeito, como se explicaria estar, neste momento, o País empenhado em investir largas somas no metropolitano de Lisboa — um caminho de ferro —, na renovação das linhas férreas em Angola e Moçambique e na construção de novas vias férreas nas mesmas províncias? Poder-se-á replicar: o primeiro — um caminho de ferro urbano — e os segundos — caminhos de ferro em regiões tropicais ou subtropicais — constituem excepções que não invalidam a regra. Mesmo aceite, por hipó-

tese, o fundamento da contradita. razão já haveria para não produzir a afirmação com o carácter peremptório que lhe foi emprestado.

Mas não se trata de excepções. É que a deturpada ideia do declínio do comboio e da vitória do automóvel sobre ele é, infelizmente, apanágio de certos meios nacionais. Efeito de muitas e variadas causas cuja exposição não cabe nos limites desta carta.

Em Espanha, constroem-se e projectam-se construir linhas férreas. Em França, país em que se encerraram numerosas estações ferroviárias ao serviço de passageiros, ou de mercadorias — e sem que tal facto possa ser imputado a declínio —, projecta-se construir um caminho de ferro, ligando o aeroporto de Orly à cidade de Paris por se ter reconhecido constituir, nesse caso, o meio de transporte mais adequado. Na Suíça prevêem-se novas ligações ferroviárias, em especial as mais propícias a facilitar o transporte de automóveis, cuja deslocação, por meios próprios, se torne inviável em virtude das intempéries. A U. R. S. S. amplia e melhora a sua rede ferroviária. A Jugoslávia faz incidir os seus esforços no progresso dos transportes por caminho de ferro. A Alemanha, a Dinamarca, a Holanda, quando alargam alguns dos seus afamados e gigantescos portos, logo estendem até às novas instalações as suas completas e densas redes ferroviárias.

A projectada e tão desejada ponte sobre o canal da Mancha — a que a nota, aliás, faz referência — foi concebida, como naturalmente tinha de o ser, para tráfego misto, caminho de ferro e automóvel.

A consulta aos relatórios de qualquer organismo financeiro, de escala mundial, criado para o fim de auxiliar o desenvolvimento económico, nomeadamente do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (World Bank), demonstra, e de forma inequívoca, que das somas facultadas para o progresso dos meios de transporte, são de maior vulto as destinadas às vias férreas.

Os pareceres da Câmara Corporativa sobre o projecto do Plano de Fomento em execução, na parte relativa à ponte sobre o Tejo, são concludentes neste aspecto do pretenso declínio do caminho de ferro e apresentam-se assinados, sem qualquer reserva, por todos os dignos Procuradores das secções respectivas,

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A gravura que reproduzimos mostra-nos um feliz ângulo da fachada principal da vetusta estação do Rossio, grandiosa obra que data de 1887 e se deve ao talento do arquitecto José Luís Monteiro.

Neste apontamento fotográfico vê-se, equipado com escudo e cota de malha, a figura de um dos nossos Reis, que mercê do seu espírito de intrépido guerreiro gerou um mito em Alcácer Quibir, deixando para todo o sempre o seu nome ligado a uma conhecida lenda.

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

Resultado do Concurso n.º 51

Solução: — Ramal de Alcântara.

Foram premiados: — Vítor Afonso, chefe de estação reformado; José de Almeida, operário de 2.ª cl. em Lisboa-P. e Horácio dos Reis Moço, guarda de P.N. em Vendas Novas.



Foto de Carlos Marques

DE QUE REI SE TRATA?

entre os quais figuram aqueles que, da forma mais digna e mais inteligente, representavam os interesses, muito respeitáveis, do transporte automóvel.

O signatário é, nos limites dos seus modestos recursos, um entusiasta do transporte automóvel e sócio, já há anos, do Automóvel Club de Portugal. Admira a obra e a acção de há muito desenvolvidas pelos ilustres Directores de tão prestigiado organismo — entre os quais se conta V. Ex.ª. Presta homenagem à orientação imprimida tradicionalmente à Revista «A. C. P.», da qual resulta o brilho e a dignidade de que ela se reveste. E é precisamente por estas razões que se permite rogar a atenção de V. Ex.ª para a necessidade de esclarecer a opinião formada equivocadamente em certos meios nacionais, segundo a qual se assiste ao declínio do caminho de ferro, vencido pelo transporte automóvel — quando, afinal, a cada um dos meios cabem zonas de acção distintas. A mesma necessi-

dade se demonstraria amanhã se começasse a germinar a ideia de se estar assistindo ao declínio do automóvel, vencido pelo transporte aéreo.

E como julga constituir um dever da sua parte contribuir, modestamente embora, para o esclarecimento público desta matéria, reserva-se o direito de dar à presente a publicidade consentânea com o cumprimento daquele dever.

Peço a V. Ex.ª aceite as homenagens e os protestos da mais alta consideração de quem se confessa muito agradecido pela atenção dispensada,

João Faria Lapa
(Sócio do A. C. P., n.º 37 244)

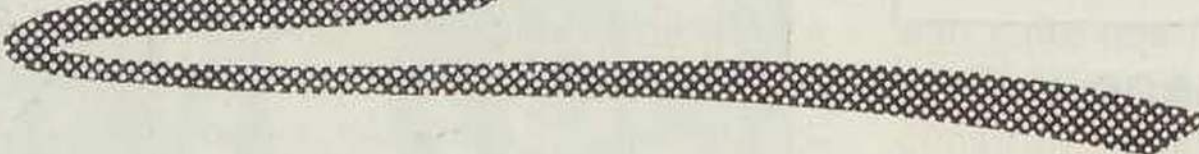
Se a todo o instante procuras o aperfeiçoamento, és um homem. Se te conformas em ficar como és, deixaste-te converter em máquina e vales por isso cada vez menos.

Dos

J

ORNAL

TV



A Ciência da Direcção

O mundo económico contemporâneo está lançado em pleno movimento de expansão.

Ligeiros retardamentos no ritmo de desenvolvimento das actividades produtoras, como o que se verificou em 1958 nos Estados Unidos e em alguns países da Europa Ocidental, só confirmam a amplitude dessa evolução ascendente que está a desvendar extraordinários horizontes de progresso à nossa civilização.

Os países que não acompanharam este ímpeto renovador, multiplicando aceleradamente a sua capacidade de gestão de novas fontes de riqueza colectiva correm o risco de se demitirem da sua efectiva autonomia nacional, resignando-se a caminhar subalternamente na esteira e na dependência das comunidades de mais fulgurante desenvolvimento.

A chave do processo de transformação da economia mundial no nosso tempo resume-se numa palavra: Produtividade. Os meios de a pôr em jogo são multiformes — mas todos reverterem a uma base fundamental: a valorização do capital humano. Sem bons quadros de comando económico e de trabalho, tudo o que se fizer em matéria de fomento será vão.

E o problema maior que hoje se apresenta a todos os países que querem conservar uma posição de equilíbrio eficaz — para não dizer de vanguarda — no movimento económico e social dos nossos dias, é o da formação intensiva desses quadros. Assim o entendeu muito oportunamente o Instituto Nacional de Investigação Industrial quando empreendeu, vai já para dois anos, as primeiras jornadas de Formação em Produtividade para os nossos dirigentes económicos. Inicialmente através de séries de conferências, que vieram revelar nos meios interessados o vasto movimento de transformação nos métodos de organização e gestão das empresas em países adiantados; logo depois em jornadas de cursos com carac-

terísticas mais ou menos acentuadamente «seminariais» e em novas séries de conferências proferidas por eminentes especialistas estrangeiros — o Instituto pôs em marcha uma obra de actualização da mentalidade e conhecimentos dos nossos dirigentes industriais a que pode augurar-se a mais larga projecção futura.

Nos Cursos de Formação para a Indústria, que se desenrolaram em três ciclos entre o Outono de 1960 e o final da Primavera de 1961, participaram perto de 2000 dirigentes de empresas e fábricas, administradores, técnicos de escalões superiores. A ciência, hoje tão complexa e vasta, de dirigir uma organização produtora foi desvendada aos participantes desses cursos num ambiente de empolgado interesse que excedeu todas as expectativas. Mais dois ciclos de cursos formativos patrocina o Instituto: o primeiro, iniciado desde 2 de Novembro, prolongar-se-á em várias sessões nas cidades de Lisboa e Porto até fins de Janeiro de 1962; o segundo, desde o de Março a meados de Junho do ano próximo.

Os objectivos destas novas jornadas de preparação dos nossos industriais para as grandes responsabilidades que lhes competem na nossa época foram já expressamente definidos; abranger através da acção formativa já empreendida e a desenvolver nos anos mais próximos todos os níveis da actividade industrial; orientar cada vez mais essa acção em profundidade, de modo a que toda a a indústria no nosso País seja posta a par dos mais pequenos pormenores das técnicas modernas de organização e gestão das empresas produtoras.

É a ciência prática da direcção que se pretende ministrar aos chefes e responsáveis da actividade económica em Portugal. Do êxito desse esforço dependem em grande parte — e indubitavelmente — os destinos da Nação.

(do Jornal do Comércio)



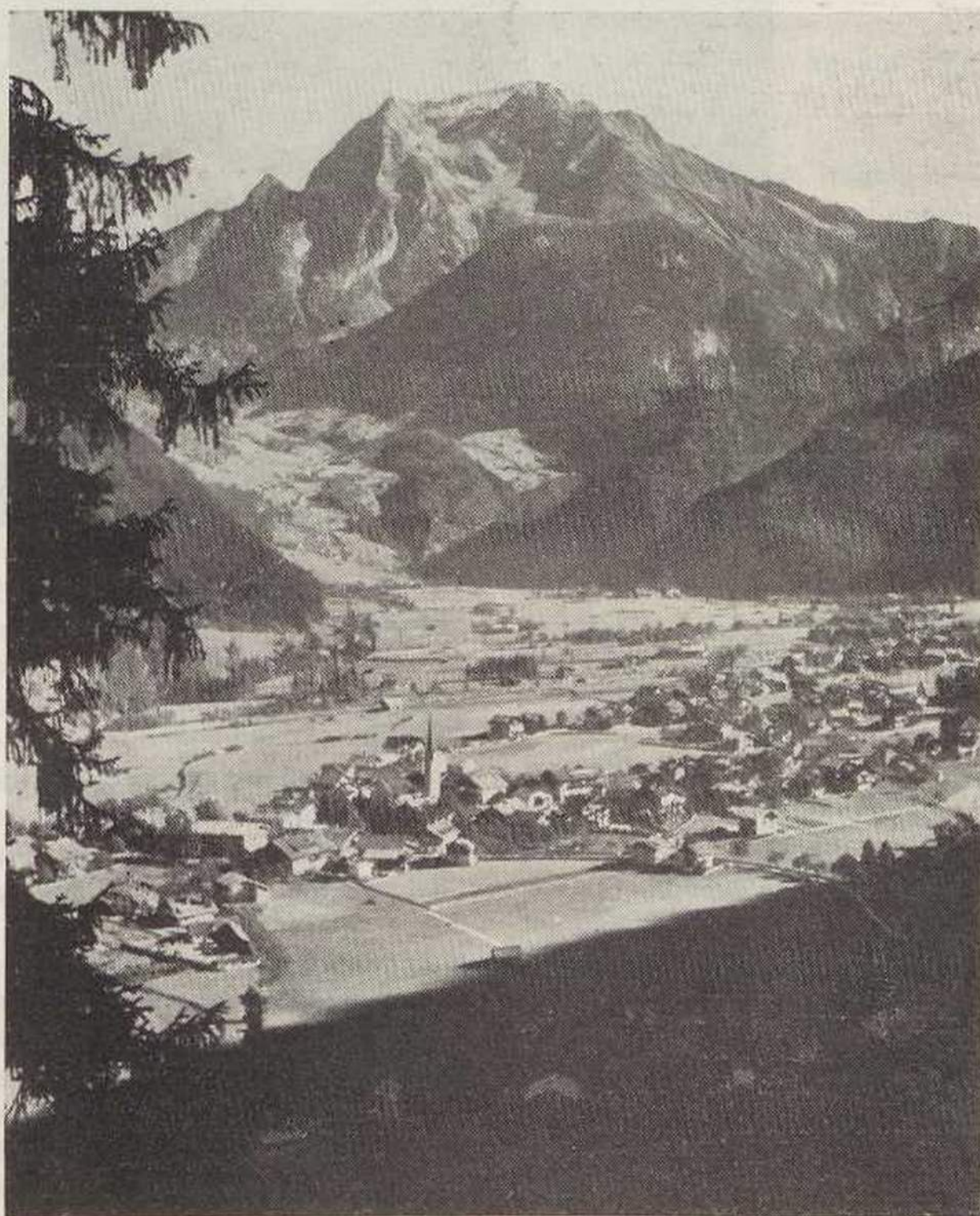
Durante a estada em Viena de Austria. Visita a uma aldeia de infância SOS

Por ARMINDA GONÇALVES

NESTE mundo actual corrompido por tanto egoísmo, onde não encontram eco os mais justificados anseios — neste pobre mundo perseguido pelo espectro das duas últimas guerras e das gerações por elas sacrificadas; — neste mundo aterrado pela expectativa de futuras hecatombes, na iminência duma nova guerra que tudo destrua — vidas e civilizações cimentadas pelos séculos — sentimo-nos, em parte, compensados da tristeza irremediável do presente quando se nos deparam obras de protecção

e de compreensão das misérias e desgraças humanas como esta que fui encontrar em Hinterbrühl, num agrupamento de casinhas construídas numa pequena área dos românticos bosques que rodeiam Viena de Áustria.

Natural de Alberschwende, província de Voralberg no Tirol Austríaco, o filantropo e médico Hermann Gmeiner, em seguida ao seu regresso da guerra em 1945, abriu os olhos perplexos perante um dos quadros mais impressionantes do momento: o desam-



Uma típica aldeia do Tirol meridional austriaco

paró e a miséria física e moral das crianças sem pais ou por eles abandonadas.

Colocar essas crianças em asilos ou orfanatos, vivendo comumente sob a autoridade de um director e os cuidados de vigilantes, não lhe pareceu a maneira mais humana de amparar esses desprotegidos da fortuna. E imaginou e pôs em prática a criação de aldeias de infância SOS constituídas por várias moradias em cada uma das quais se agrupam oito ou nove crianças.

Como se fossem filhos dos mesmos pais, assim vão crescendo e sendo educadas em conjunto, na convicção de que vivem no seu próprio lar, o lar da sua família.

Foi, pois, obedecendo a essa ideia que nasceu a aldeia infantil de Hinterbrühl e nasceram outras aldeias de infância SOS com os caracteres daquela: Imste-Tirol, Lienzo-Tirol Oriental, Altmünster de Traunsee e Moosburg-Carintia, que albergam 700

Apesar da existência de uns tantos habitantes em cada moradia, a mãe (mãe adoptiva, é claro) de cada aldeia de infância SOS torna-se a mãe de todos os jovens, mesmo quando, mais tarde, atingida a maioridade, eles estiverem em condições de, sòzinhos, se orientarem na vida, pois o seu direito de domicílio na aldeia a que nos referimos, fica salvaguardado para sempre.

Para os rapazes e raparigas dos 14 anos em diante há casas de aprendizagem e estudantes que são propriedade das aldeias de infância SOS.

Todas as casas da aldeia que eu visitei nos arredores de Viena (e os olhos da minha sensibilidade fixaram emocionados) têm, exteriormente, um aspecto habitual: rés-do-chão e primeiro andar, porém um pouco mais pequenas do que as casas normais para adultos. O mobiliário também não é de grandes dimensões: corresponde ao tamanho dos seus juvenis moradores. As crianças brincavam ao ar livre.

✱
Habitação característica das
majestosas montanhas austriacas
✱



rapazes e raparigas distribuídos pelas 75 casas das cinco aldeias infantis.

Em 1960 estava projectada a construção de mais 22 moradias.

Como que irmanados pelo amor materno, amor que por eles vela exactamente como acontece com os filhos das numerosas famílias normais, as crianças destas aldeias infantis vão-se desenvolvendo e até, para lhes dar maior naturalidade no seio da família (embora artificial, é certo) elas frequentam as escolas que outros alunos normalmente frequentam. São agregados familiares em convivência com outros. A vida doméstica realiza-se cabalmente.

Todos os rapazes e raparigas gozam as suas férias durante quatro ou cinco semanas eles numa colónia que se estende pela margem do Lago de Caldonazzo no Tirol Meridional, em contacto com a natureza, respirando o ar puríssimo da montanha maravilhosa; elas, igualmente, no Tirol Meridional.

São, portanto, casinhas risonhas, graciosas, postas entre o arvoredo num terreno em declive estas casas da aldeia de Hinterbrühl. Numa espécie de terraço muito amplo terraplenado na encosta, há umas construções que servem para venda de recordações, bilhetes postais, etc., cujo produto reverte a favor dessa obra encantadora.

As esperanças postas, em princípio, por Hermann Gmeiner nos futuros abrigos da infância desvalida, pobre infância sujeita a todas as consequências do abandono e do aviltamento moral, encontrou nas esferas particulares um incentivo que lhe deu coragem para prosseguir.

Mais de 1000 órfãos, no espaço de dez anos após a inauguração da primeira aldeia de infância SOS, tiveram um lar permanente na doce ilusão de serem acalentados na intimidade da família que, de outro modo, não teriam.

Os fundos para esta notável obra de simpatia e



Ordem da Direcção-Geral n.º 347

Facilidades do transporte a favor das famílias dos agentes mobilizados

Comunica-se que o Conselho de Administração, em sessão de 16 de Agosto findo, resolveu que às pessoas de famílias dos agentes mobilizados para fora do Continente por motivo da defesa de Portugal no Ultramar sejam outorgadas facilidades de transporte para viagens na rede da Companhia idênticas às que usufruíam quando os mesmos agentes se encontravam em efectivo serviço.

A concessão das referidas facilidades de transporte fica subordinada às seguintes regras:

1.ª — As facilidades não poderão ultrapassar os limites em vigor para idênticas regalias e iguais beneficiários durante o serviço efectivo do agente e ficam sujeitas às mesmas disposições que regulam o uso das facilidades regulamentares.

2.ª — Somente poderão ser concedidas as facilidades a partir do terceiro dia anterior ao do embarque do agente e cessarão após o regresso deste ao Continente.

3.ª — O agente deverá solicitar, da Unidade militar de que dependa, a comunicação, ao Director-Geral ou ao Secretário-Geral (conforme o quadro a que pertencer), da data do seu embarque, para que as facilidades a sua família possam ser outorgadas.

solidariedade humanas são abrangidos com as cotas pagas pelos sócios. Só na Áustria há 700 000; contando com o resto da Europa sobe já a um milhão o número de amigos e protectores que contribuem com um xelim mensal.

Nos últimos anos, os governos da Baixa e da Alta Áustria têm dado contribuições preciosas com a dotação de casas para as referidas aldeias, no que foram secundados com os contributos devidos à simpatia da população austríaca.

Baseados na ideia de Hermann Gmeinner e segundo o seu modelo, há já duas aldeias de infância SOS em França, duas na Alemanha Federal e uma na Itália.

Felizmente que nem tudo é mau na vida.

Ao dobrarmos um dos ângulos do nosso caminho podemos encontrar maldade apenas; mas, dobrado o outro ângulo, não nos surgirá a presença do altruísmo e da mais requintada sensibilidade?

Das minhas férias maravilhosamente gozadas num dos países mais belos da Europa trouxe comigo esta lição comovente de amor pelo próximo.

A lição deu-a Hermann Gmeiner.

4.ª — As facilidades de transporte serão solicitadas pelas pessoas de família interessadas, em carta dirigida ao Director-Geral ou Secretário-Geral (conforme o quadro a que o agente pertencer) e remetida, com a necessária antecedência, por intermédio do Chefe imediato do agente ou de quem o substituir, o qual lhe dará imediato seguimento pelas vias competentes, depois de se certificar da identidade do peticionário ou peticionária e do seu grau de parentesco com o agente mobilizado, prestando no próprio pedido a sua informação neste sentido e do mais que for oportuno; as facilidades outorgadas serão fornecidas pela mesma via.

As facilidades para os filhos menores do agente mobilizado serão sempre pedidas pela esposa deste e, na sua falta, pelo tutor deles ou quem suas vezes fizer; as facilidades para os irmãos e irmãs menores de 18 anos serão solicitadas pelo pai deles, na sua falta ou impedimento, pela mãe e, na falta de ambos, pelo tutor ou quem suas vezes fizer.

Na mesma carta poderão ser pedidas facilidades para mais de uma pessoa do mesmo agregado familiar.

5.ª — Do pedido deverão constar, com absoluta clareza:

- Nomes completos das pessoas para quem são solicitadas as facilidades e seu grau de parentesco com o agente mobilizado;
- Nome completo, categoria, número de matrícula, Serviço a que pertencia e último local de trabalho do agente mobilizado;
- Facilidade de transporte pedida: passe gratuito ou bónus;
- Percurso da viagem a efectuar;
- Data do pedido e assinatura; quando o peticionário ou peticionária não souber escrever, o pedido será assinado a rogo na presença do agente a quem competir recebê-lo nos termos da regra 4.ª, o qual nele atestará o acto.

6.ª — A Divisão ou Serviço que receber o pedido dar-lhe-á imediato seguimento para a Secretaria da Direcção-Geral, depois de nele certificar a situação de mobilizado do agente e de informar quantas viagens foram já concedidas ao peticionário ou peticionários, tendo muito em vista, quando se tratar de viagem gratuita, aquelas que foram utilizadas com o anexo ao respectivo cartão de identidade, pois que, como consta da regra 1.ª, a soma dessas viagens com as que vierem a ser concedidas nos termos da presente *Ordem* não poderão exceder o número anual das que cabia utilizar se o agente estivesse em efectivo serviço.

As facilidades que vierem a ser estabelecidas serão registadas na Divisão ou Serviço respectivo.

7.ª — As facilidades de transporte serão pedidas e fornecidas para uma única viagem de cada vez, quer ela seja gratuita, quer com redução de preço.

Lisboa, 30 de Setembro de 1961.

O Director-Geral da Companhia
Roberto de Espregueira Mendes

O Secretário-Geral da Companhia
António Branco Cabral



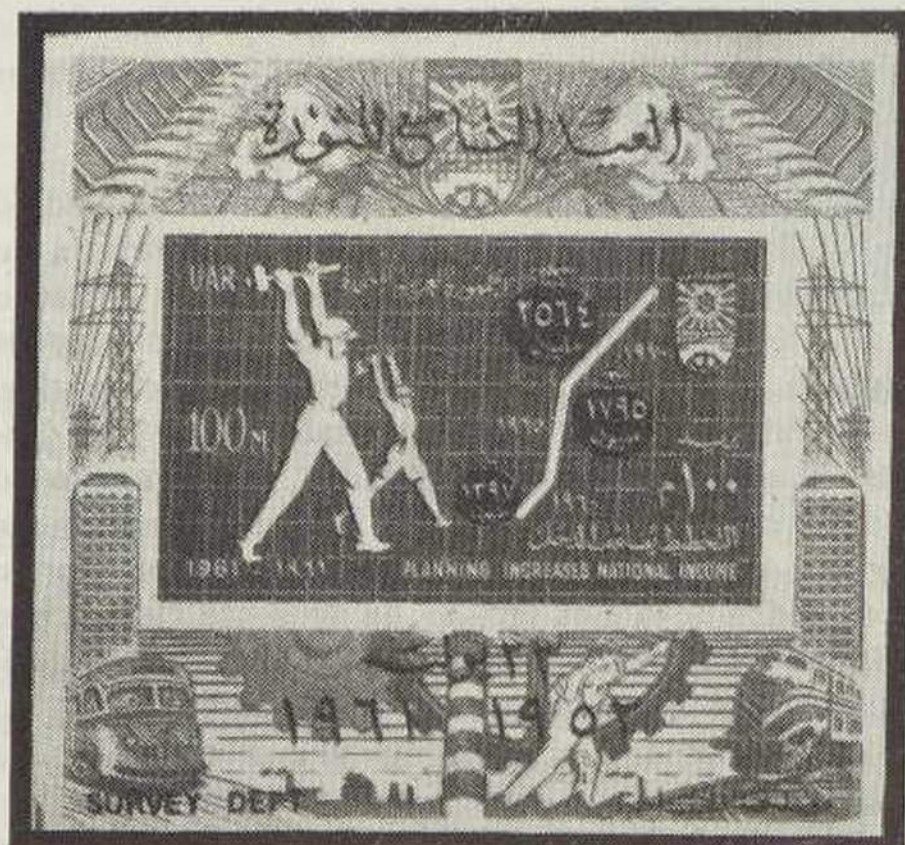
Por J. MATOS SERRAS

Aniversários

Em comemoração da passagem do 9.º aniversário da revolução e com o fim de salientar a realização do seu plano económico e social, a República Árabe Unida emitiu, para circular no Egipto, uma série de 5 lindos selos. Um deles, com a taxa de 10 mills, alude aos meios de transporte e comunicações. Entre um navio e um autocarro encontra-se uma moderna locomotiva Diesel-Eléctrica, e em primeiro plano estão várias linhas férreas.



Integrada na mesma emissão, foi posta à venda uma artística folha-bloco, com a taxa de 100 mills, na qual estão reproduzidos vários dos motivos dos 5 selos referidos, vendo-se perfeitamente a silhueta daquela locomotiva.



Marcofilia

Só agora conseguimos obter um sobrescrito com os dois carimbos apostos no Brasil há um ano, por ocasião do X Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro — sendo um de 1.º dia de circulação do selo que reproduzimos em Maio passado, e o outro comemorativo do Congresso.



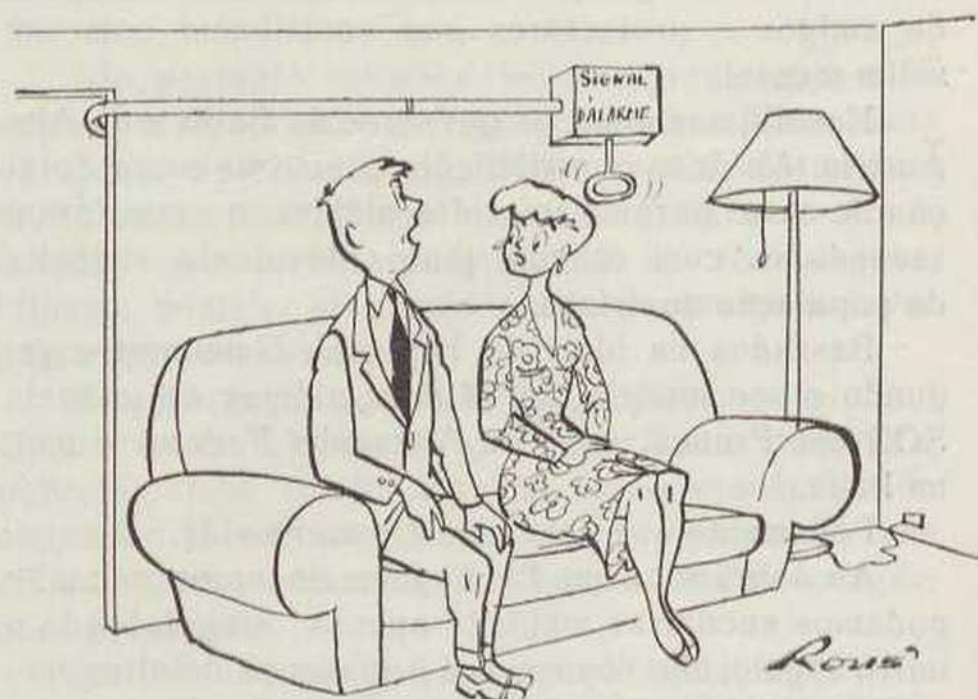
Exposições

Em Outubro findo realizou-se em Buenos Aires a Exposição Internacional de Filatelia Temática denominada TEMEX. Nela participou o nosso amigo Sr. Jorge Luís Pereira Fernandes, de Moçambique, que se encontra de férias na Metrópole. Tivemos, por isso, ensejo de apreciar aquela valiosa selecção de Caminhos de Ferro, já galardoada com medalha de prata, o ano passado, em Joanesburgo, na Exposição Internacional UNIPEX.

Publicações

Conforme noticiámos, teve lugar no Lobito uma Exposição Filatélica da nossa temática, integrada no programa das celebrações do 1.º Dia do Caminho de Ferro de Benguela. Muito gostosamente, aqui arquivamos os nomes dos 19 colegas ferroviários-filatelistas que foram expositores: Eng. Alfredo Abreu Freire, Eng. Arnaldo Vítor Poção, Artur Fernando Marques Monteiro, Eng. Elísio Santos Silva, Eurico Veríssimo Monchique, Henrique Gomes de Sousa, João Alessandro Citterio Taborda, Eng. Joaquim Santos Dias, Jorge Alberto Aguiar Silva, José Carlos de Seixas, José Guerreiro, José Martins Lopes, Lídia Canhão Bernardes, Manuel Firmo, Maria Helena Sequeira Taborda, Maria Augusta Fernandes Saiago, Raul Lopes, Rui Alexandre Garrocho Angerinha e Ruy Corte-Real.

BOM HUMOR...



Na casa do ferroviário

— Não percebo por que duvida o teu pai da honestidade dos meus propósitos...

A justa homenagem dos ferroviários do Norte ao Presidente da União dos Sindicatos

A classe ferroviária do Norte do País, reconhecendo a notável e persistente actuação, em benefício do pessoal, do actual presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. Joaquim Lourenço de Moura, na sua participação oficial no recente Acordo Colectivo de Trabalho, resolveu muito justamente prestar-lhe homenagem de apreço e gratidão.

Durante a sessão, realizada no Porto, na sede do Sindicato nortenho, no passado dia 13 de Outubro, com a assistência de numerosos ferroviários — e a que presidiu o delegado do Instituto Nacional do Trabalho, naquela cidade, sr. Dr. Valentim de Almeida

servido com brilhantismo, com inteligência, com honestidade e dedicação, tornando-se, portanto, credor da nossa estima e da nossa maior consideração. Não temos o direito de exigir-lhe mais sacrifícios».

E mais adiante: «Eu conheci e conheço muitos dos nossos camaradas que têm exercido as diversas funções que por força de disposições legais ele teve de acumular. Desassombradamente o afirmo que até hoje nenhum deles, apesar de muita dedicação de alguns, repito, nunca nenhum conseguiu, como Joaquim Lourenço de Moura, conquistar a estima, a confiança, a simpatia, a consideração, e até a



✱
A mesa da presidência à sessão. Da esquerda para a direita: o homenageado, o sr. Dr. Valentim de Almeida e Sousa, o sr. António Marcelino da Silva e, no uso da palavra, o sr. José Joaquim da Silva Bravo
✱

e Sousa — o sr. José Joaquim da Silva Bravo, presidente da Assembleia Geral do Sindicato do Norte, referindo-se à justiça do acto que a classe estava a praticar, disse:

«A homenagem que vamos prestar ao grande obreiro que tem sido nesta casa o sr. Joaquim Lourenço de Moura é simples pela sua natureza mas muito grandiosa pela sinceridade com que é feita, confirmada pela presença de todos quantos aqui se encontram. Mas desejamos que os vindouros que por aqui passem saibam que ele existiu, e só conservando numa dependência da nossa sede o seu retrato poderá ser apontado como um símbolo de dedicação e exemplo a seguir».

Após breve interrupção, o sr. dr. Valentim de Almeida e Sousa procedeu ao descerramento do retrato do homenageado, acto que foi sublinhado com fartos aplausos.

O orador referiu-se, a seguir, ao possível abandono da actividade sindical pelo homenageado e, a propósito, disse: *«Nestes últimos dez anos, o presidente da União dos Sindicatos Ferroviários tem dispensado a sua saúde e o seu bem-estar devotando-se a toda a actividade sindical, que sempre tem*

amizade de entidades superiores da Companhia e das altas esferas oficiais».

Terminou afirmando: «Se um dia Joaquim Lourenço de Moura resolver cessar as suas funções, legar-nos-á, sem dúvida, um oceano limpo de escolhos, um âmbito de fácil acesso em que todas as portas nos estarão abertas de par em par».

O sr. Joaquim Rodrigues de Carvalho, Chefe da Estação Principal, como representante do pessoal das estações de Porto-S. Bento, Campanhã, Porto-Trindade, Boavista, Gaia, Espinho e Aveiro afirmou: *«Que era um dever de gratidão de todos os ferroviários, sem distinção de categoria, agradecer àquele que se não poupou a sacrifícios e aborrecimentos para se desempenhar da espinhosa missão das negociações do Acordo Colectivo de Trabalho».*

Terminou, tornando extensivo o agradecimento aos dirigentes patronais e ao Governo da Nação.

O sr. Manuel Martins Leal Pinto, na qualidade de presidente da direcção do Sindicato dos Ferroviários do Norte de Portugal, prestou também homenagem ao sr. Joaquim Lourenço de Moura, para quem teve palavras de muita gratidão pela obra por ele realizada em prol dos ferroviários.

✱

A menina Aida Moura, neta do homenageado, fazendo-lhe entrega de um ramo de flores, em nome dos empregados do Sindicato do Norte de Portugal

✱



Por último falou o sr. Dr. Valentim de Almeida e Sousa que principiou por afirmar que duas razões distintas justificariam a sua presença naquele acto — e qualquer delas, quanto a si, suficientemente ponderável. Como Delegado do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, tinham que merecer-lhe, evidentemente, todo o interesse, quaisquer factos ou aspectos relacionados com a acção desenvolvida pelos dirigentes corporativos — facto que seria suficiente para determinar a sua presença naquela manifestação, depois do convite que lhe foi dirigido.

Mas independentemente dessa circunstância — prosseguiu —, haveria no caso presente, que salientar a sua posição de amigo de Joaquim Lourenço de Moura, dado que ainda como Delegado do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência de Braga, com ele teve ocasião de contactar durante as comemorações do Estatuto do Trabalho Nacional. Desse contacto — e das relações subsequentes — nasceu o sentimento de amizade e admiração a que se estava referindo e que naquele momento, considerando o vulto que tomava em seu espírito, se antepunha até à primeira razão invocada.

O orador dissertou em seguida e pormenorizada-mente sobre a acção desenvolvida por Lourenço de Moura como dirigente sindical, pondo em relevo a sua obra, como fruto inegável da dedicação que sempre nutriu pela Causa ferroviária.

E porque também ele — orador — bem avaliava, considerando o esforço despendido por Lourenço de Moura, da necessidade de uma existência futura menos assobardada por trabalhos de tal forma intensos — e consequentemente mais isenta de preocupações —, era do seu parecer e desejo que este dirigente, cercado como está de auxiliares de indesmentível dedicação, com eles reparta, na medida em que é possível fazê-lo, alguns desses trabalhos, conservando-se, a bem da classe a que pertence, no exercício das suas funções.

A concluir, o sr. Dr. Valentim de Almeida e Sousa, lamentou que não tivesse sido dada a esta homenagem a devida projecção, tornando o convite extensivo aos dirigentes corporativos estranhos ao meio ferroviário, porquanto — disse — ali gostaria de os ver nesse momento, pelo que de muito reconfortante para

as árduas lides dos dirigentes sindicais lhes seria facultado observar.

Após o breve e sentido agradecimento do Presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, as meninas Aida Maria da Costa Rodrigues Moura — sua neta — e Silvina Marques Valentim, entregaram ao sr. Joaquim Lourenço de Moura lindos ramos de flores.

Ao homenageado foi ainda oferecido pelo pessoal ferroviário manifestante, uma máquina de escrever portátil e uma artística salva de prata.

NOTICIÁRIO Diverso

■ Realiza-se no próximo ano, em Munique, de 17 a 27 de Junho, o Congresso da Associação Internacional de Caminhos de Ferro, reunião em que participa grande número de ferroviários de todos os Continentes e que se efectiva de 4 em 4 anos. O último Congresso realizou-se em Madrid, em 1958.

■ Numa das salas do SNI, na Praça dos Restauradores, realizou-se no passado dia 29 de Outubro, com a assistência de 190 ferroviários, mais uma reunião — a 8.ª — de «Formação e Produtividade». Foram convocados Agentes Técnicos de engenharia, Adidos Técnicos, Agentes de Tráfego, Chefes e Subchefes de Secção de Via e Obras, Chefes e Subchefes de depósito, Chefes e Subchefes de escritório e Inspectores e Subinspectores. As palestras «Produtividade e o problema humano» e «Aspectos técnicos da produtividade» foram feitas respectivamente pelos Srs. Dr. Carlos Albuquerque e Eng.º Almeida e Castro.

Idênticas reuniões realizaram-se posteriormente no Porto e no Barreiro.

■ Os preços do transporte de passageiros na rede da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) foram aumentados em 6,25%, em 1.ª e 2.ª classes, desde 23 de Outubro findo. As tarifas, por quilómetro, são actualmente de 0,1275 NF na 1.ª classe e de 0,0850 NF na 2.ª classe.



Contos e Novelas

O Sinal de Alarme

Por BASTOS GUERRA

CRUZEI a perna e acendi um cigarro. O «rápido» devia levar uma marcha superior a noventa à hora. Fatigado de assistir à desfilada dos postes, circunvaguei o olhar pelo compartimento. Uma velhota a um canto, dois embrulhos, a minha mala. Em cima, à esquerda, um gancho com o aviso: «*Sinal de alarme.—O seu emprego injustificado sujeita a procedimento judiciário*».

—Bem! — disse aos meus botões — é preciso ter cuidado com estas coisas.

O problema absorveu-me por completo. O seu emprego injustificado... Diabo! até que ponto é justificado o emprego do sinal de alarme? Se eu agora puxasse o gancho, era justificado? Não, claro que não. Mesmo que fosse para ver mais calmamente a paisagem? Também não. E se eu tivesse um espírito de artista, de contemplativo? E se eu estivesse enjoado? E se eu quisesse visitar a minha aldeia natal, onde o «rápido» não pára?

—Em boa lógica, resumi, o emprego nunca é justificado, pois a comodidade ou a segurança de um só não pode prevalecer sobre a pressa dos restantes passageiros, prejudicando os horários. Para isso lá está aquele maldito procedimento judiciário! Enfim, se o aparelho existe, para alguma coisa serve. É de presumir. Na altura conveniente, puxa-se o gancho e pronto! O pior é o procedimento... Essa agora! Num caso de aperto, sempre há-de haver desculpa. A não ser que...

Em Alfarelos, só me lembrei de que tinha sede depois de o comboio retomar a marcha. E a rapariga da água ali mesmo ao pé! Que raiva! Não seria justo que accionasse o sinal de alarme? Ergui a mão, mas hesitei: «... sujeita a procedimento judiciário». Pa-

ciência! Bebo na primeira estação. Positivamente, quem viaja não tem comodidades nenhuma. O restaurante é tão caro! E que calor, que calor de abrasar!

Abri a janela, li: «Não se debruçar». Irra! hei-de debruçar-me, já que não sujeita a procedimento judiciário! Debrucei-me, o chapéu voou-me da cabeça. O meu *borsalino*, comprado ontem! E esta?! Tenho o sinal de alarme! Dei um pulo, mas não tive coragem. O dístico prevenia-me, em letras negras sobre fundo branco, de que havia um procedimento judiciário nos casos de emprego injustificado.

Deixei-me cair, cheio de desalento, sobre o meu lugar. A velhota cabeceava. O sujeito que entrara em Alfarelos folheava, com lentidão, o guia dos caminhos de ferro.

Fechei os olhos, devaneando, ao ritmo dos rodados. Adormecia já quando tive de repente a impressão de que se passavam coisas anormais nas proximidades. Relanceei a vista pelo banco fronteiro. O sujeito que entrara em Alfarelos ocupava-se em estrangular a velhota com uma das mãos e em violar com a outra o embrulho mais pequeno.

Como nunca tinha visto semelhante espectáculo fiquei um pouco intrigado e só segundos depois me veio à mente que devia socorrer a pobre velha. Mas como? O sujeito era provavelmente um bandido. Cortava-lhe a face uma cicatriz ameaçadora e era de calcular que estava armado até aos dentes. Que importava? Havia o sinal de alarme. Contudo... Seria por acaso justificado o seu emprego naquela ocasião? Não se tratava de um sábio, nem de um herói, nem de um estadista. Apenas de uma velhota ignorada, cujo desaparecimento não trazia nenhum prejuízo

social. Nessas condições, seria justificado o emprego do sinal de alarme? Pelo menos, sobravam motivos para discutir e eu, na dúvida, não estava para me sujeitar ao impertinente procedimento judiciário.

Fingi portanto que continuava a dormir. A velhota debatia-se ainda e o sujeito para liquidar de vez o assunto, coseu-a a facadas, com uma perícia de profissional experimentado. Não senti uma impressão por aí além, porque o caso não era comigo. O que me

risco do procedimento judiciário! Isto de a gente tomar as coisas muito a sério, nunca dá bom resultado.

Quando o comboio entrou nas agulhas de Santarém, abri os olhos ostensivamente e espreguicei-me, como ao despertar de um longo sono. O sujeito estava a contas com uma garrafa de *Colares* e devorava a sua terceira sanduíche, acabando com o conteúdo do segundo embrulho. Fitou-me com simpatia e disse-me, apontando o corpo inerte da sua vítima:



Circunvaguei o olhar pelo compartimento: uma velhota a um canto, dois embrulhos, a minha mala. Em cima, à esquerda, um gancho com o aviso: «Sinal de alarme»

preocupava era uma pura questão dialéctica, sobre a justificação ou não justificação do uso do sinal de alarme.

Vencendo os meus escrúpulos, resolvi-me por fim a puxar o gancho. Não cheguei a puxá-lo: tinha reconhecido que era inútil. A minha companheira de viagem transformara-se num completo cadáver e o sujeito entretinha-se agora em desfazer o segundo embrulho. Antes assim! Ao menos não corria o

—Morreu há bocadinho. Uma apoplexia fulminante.

—Ah, sim?! — comentei, afectando curiosidade.

Não trocámos mais uma palavra. Uma vez por outra, disfarçadamente, eu lia o letreiro do sinal de alarme. Quando saltei no Rossio, vinha um pouco abatido, mas sentia ao mesmo tempo o orgulho de quem sabe respeitar os regulamentos.

DELEGACÃO *Turística* dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

FERROVIÁRIOS ITALIANOS EM PORTUGAL

O movimento turístico de colegas estrangeiros fechou, no corrente ano, com a estadia em Portugal dum grupo de ferroviários italianos.

Os nossos visitantes, num total de 34, eram acompanhados pelo representante da região de Ancona do Dopolavoro Ferroviario, Dr. Annibale Felicioli.

A chegada ao nosso país teve lugar em 22 de Outubro, no «Sud-Express», desembarcando os excursionistas na estação de Fátima, de onde seguiram para a Cova da Iria.

Tal como no Outono do ano findo, esta visita ao Santuário de Fátima era o objectivo espiritual da viagem, a que, antes de mais, desejaram dar cumprimento.

Seguiu-se o circuito pela região turística de Batalha-Alcobaça-Nazaré que foi possível incluir este ano no programa, pela primeira vez, por os promotores da excursão terem resolvido prolongar um pouco a estadia em Portugal, correspondendo assim ao grande interesse que estas viagens estão suscitando no meio ferroviário italiano.

Lisboa, porém, constituiu, como sempre, o principal objectivo do programa turístico, não se cansando os visitantes de exaltar a sua panorâmica e belezas naturais.

O regresso à Itália fez-se por Madrid, no «Lusitânia-Expresso», exteriorizando os excursionistas, à

partida, as mais agradáveis impressões desta estadia em Portugal.

Muitos, senão todos, lamentaram a longa distância do seu país que os impediu de se atardarem em terra portuguesa, onde encontraram tão variados motivos de interesse e o mais aprazível acolhimento.

O TURISMO FERROVIÁRIO EM 1960

Encontra-se em nosso poder o relatório das actividades de 1960, publicado pela Federação Internacional das Associações Turísticas Ferroviárias (F. I. A. T. C.), que contém dados bastante elucidativos quanto ao grau de desenvolvimento e aperfeiçoamento atingido por este prestimoso movimento associativo.

Por nos parecer digno de divulgação, extraímos do mesmo as notas a seguir insertas que revelam aspectos dominantes desta actividade turística nos vários meios ferroviários estrangeiros e nos domínios do intercâmbio.

ALEMANHA

O turismo ferroviário é aí exercido pelo «Sozialwerk der Deutschen Bundesbahn» que agrupa todos os ferroviários da Alemanha Ocidental.

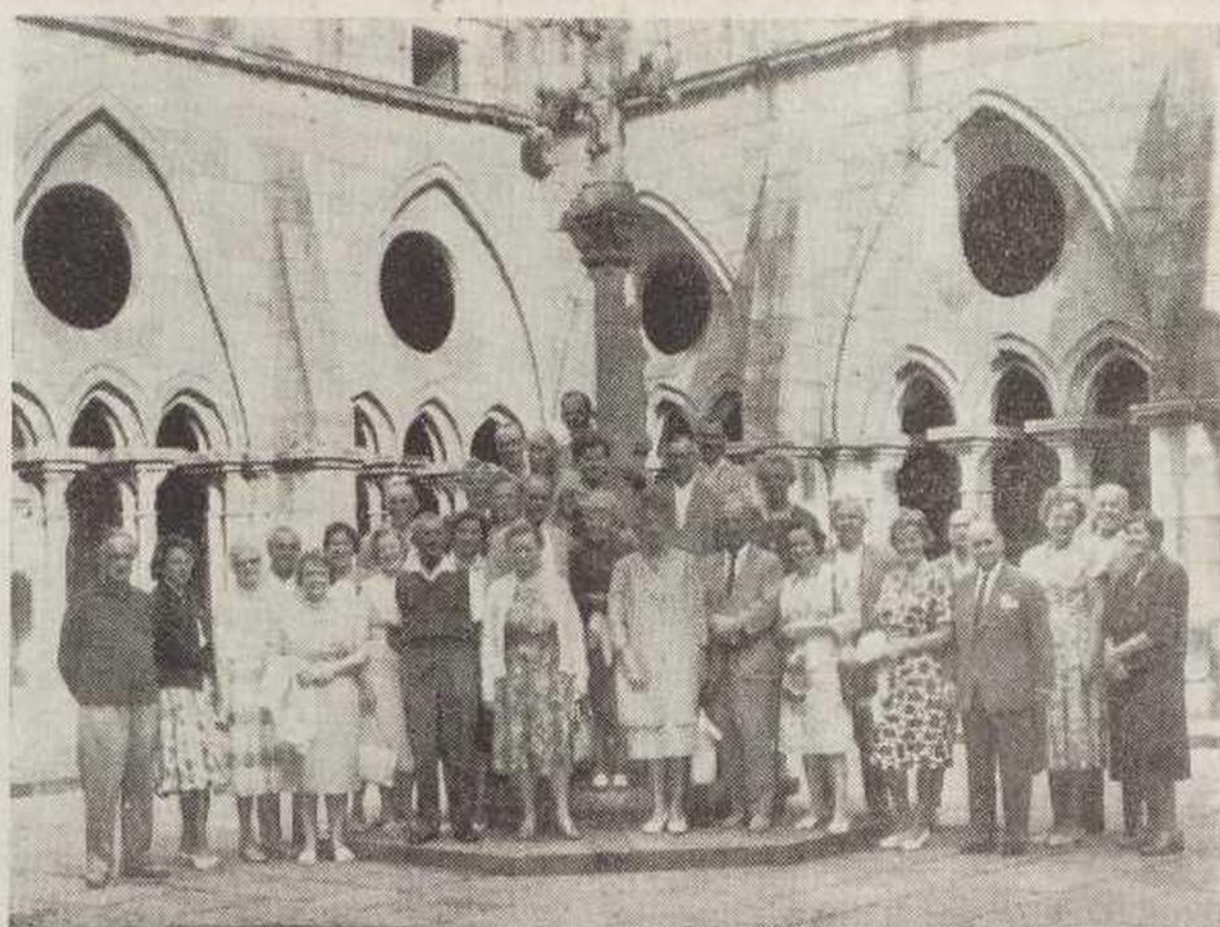
O movimento de viagens ao estrangeiro é intenso e ocupa o primeiro lugar entre as diversas ATC federais.

Assim, em 1960, realizaram-se 387 excursões a

✱

O grupo de ferroviários alemães, que nos visitou em Setembro, deixou-se fotografar no claustro da Sé do Porto

✱



✱

O grupo de ferroviários franceses da região Este, que visitou Portugal no passado mês de Julho

✱



quase todos os países da Europa, em que tomaram parte cerca de dez mil ferroviários alemães.

O apetrechamento turístico inclui 16 chalés, a maioria na montanha, que estão também à disposição dos colegas estrangeiros, para salutares férias em puros ares de altitude.

ÁUSTRIA

Eram 42.658 os aderentes da ATC austríaca em fins de 1960, sendo de presumir que, presentemente, sejam mais numerosos, a avaliar pelo crescente ritmo de adesões verificadas até essa data.

Não só o estrangeiro atrai o ferroviário. A sua própria terra, pitoresca e bela, cativa-o grandemente.

Por isso, o balanço de viagens eleva-se a 66 ao estrangeiro e 57 no país, com número quase igual de participantes (1.839 e 1.859, respectivamente).

É de salientar, no entanto, a actividade dispendida em prol da juventude para a qual são organizadas viagens especiais, em regime de intercâmbio com os jovens estrangeiros.

As viagens individuais ocupam um lugar importante nestas actividades: cerca de 6.000 ferroviários

foram assistidos nas suas deslocações no país e ao estrangeiro.

Se acrescentarmos que dispõe ainda de vários chalés e de uma Casa de Repouso, teremos uma ideia aproximada da atenção dispensada pela ATC austríaca ao turismo social.

BÉLGICA

Agrupando perto de 40.300 sócios, a ATC belga dedica grande parte da sua actividade ao campismo e seus problemas.

Neste sentido, põe à disposição dos atecistas todo o material necessário para acampamento e um parque de campismo no litoral do país.

Uma centena de excursões foram organizadas ao estrangeiro, dedicadas sobretudo à Alemanha, Áustria, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda e Itália, em que participaram mais de 4.000 ferroviários.

No país foram promovidas 90 digressões que registaram também forte participação.

Devemos acrescentar que, no âmbito das suas actividades, estão incluídas numerosas conferências, projecções de filmes, viagens de fim de semana e de



✱

Mais uma lembrança da excursão às Penhas Douradas (1.º grupo)

✱

Regulamentação **DISPERSA**

I — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordem do Dia n.º 4 617 de 21-9-961 — Mudança da hora legal.

2.º Aditamento à Circular n.º 1125 de 23-9-961 — Vagões de propriedade particular, circulando nas linhas da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 902 de 5-9-961 — Medidas para redução da falta de material em Setembro, Outubro e Novembro.

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1568 de 4-9-961

B) Serviço do Movimento (Estudos)

4.º Aditamento à Instrução n.º 2432 de 31-8-961 — Alterações na sinalização das estações de Lisboa R e Campolide.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2765 de 1-9-961 — Alterações na sinalização da estação de Albergaria.

C) Divisão (I. P.)

Instrução n.º 2767 de 25-8-961 — Alteração na redacção do Art.º 23.º do Livro E. 5.

D) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 318 de 1-9-961 — Supressão do serviço combinado de passageiros e bagagens entre a estação de Mirandela e Alijó-Central.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2-P de 12-9-961 — Alterações do art.º 10.º desta Tarifa. (Livretes Quilométricos).

19.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa de 25-8-961 — Alterações na redacção do Art.º 16.º do Capítulo V desta Tarifa.

desportos de Inverno, estas últimas preparadas exclusivamente para jovens.

DINAMARCA

Não sendo das mais activas, o que se justifica em parte pela situação geográfica do país, a ATC dinamarquesa realizou, no entanto, 32 viagens ao estrangeiro, em que tomaram parte perto de 400 excursionistas.

Muitos associados passaram as suas licenças na Casa de Férias de Knudshovod e nas duas «Casas do Pessoal» dos caminhos de ferro dinamarqueses, que igualmente recebem ferroviários estrangeiros.

ESPANHA

É a Obra Educación y Descanso, através do Grupo de Empresa, que tem a seu cargo a recepção

dos ferroviários estrangeiros e a organização das excursões dos funcionários da RENFE.

No que se refere aos ferroviários espanhóis, registou-se, em 1960, o seguinte movimento turístico: 11 viagens ao estrangeiro e 18 no país, umas e outras largamente concorridas.

Possui a Obra Educación y Descanso numerosos chalés que estão abertos a todos os ferroviários e demais trabalhadores espanhóis.

Graças a um interessante intercâmbio, muitos ferroviários estrangeiros são recebidos nas vastas e bem apetrechadas Colónias de Férias de Tarragona, Cadiz, Málaga, Villanueva e Baleares.

(a seguir no próximo número)

✱

Recepção na Câmara Municipal, quando da recente excursão a Paris

✱



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — Joaquim José Deodato, subchefe de escritório; António Augusto dos Santos, escriturário de 1.^a cl.; Manuel Barral Dias e Manuel Domingos Maia, chefes de brigada; Manuel da Silva Passos, fiscal da revisão de material e Leonel Rodrigues Maia, maquinista de 2.^a cl..



Da esquerda para a direita: — Manuel Gameiro Júnior, maquinista de 2.^a cl.; António da Costa Faria, operário de 1.^a cl.; José Pereira Salgueiro e Hipólito dos Passos, revisores de material de 1.^a cl.; António dos Santos Camarinhas e Manuel Narciso Vieira, condutores de 1.^a cl..



Da esquerda para a direita: — Benjamim Simões Paixão, operário de 1.^a cl.; Júlio Pinheiro Nunes, revisor de bilhetes de 1.^a cl.; Joaquim Pinto Soares, fiel de cais; Viriato Manuel Martins, fogueiro de 1.^a cl. da Via Fluvial; Luís Cardoso, agulheiro de 1.^a cl. e Augusto Lourenço, operário de 3.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Augusto Ferraz, José Leal Monteiro, Américo Belchior, António Maria Tanchão, Alexandrino Ferreira e António Nascimento, serventes de 1.^a cl..