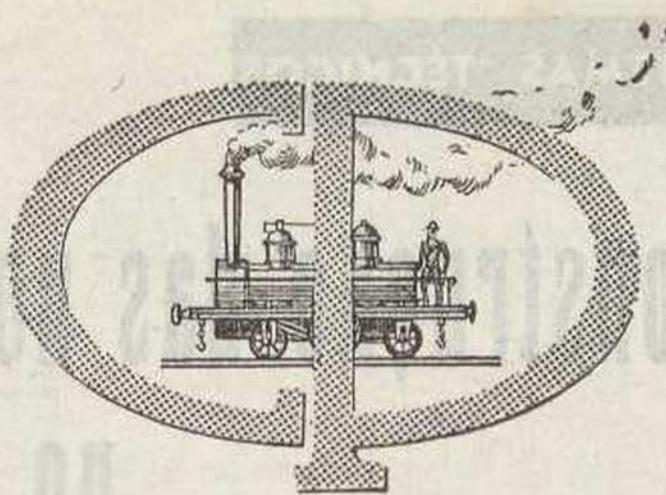


BOLETIM DA C.R.

NUMERO 395

MAIO DE 1960

Boletim da



N.º 395 • MAIO 1962 • ANO XXXIV • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

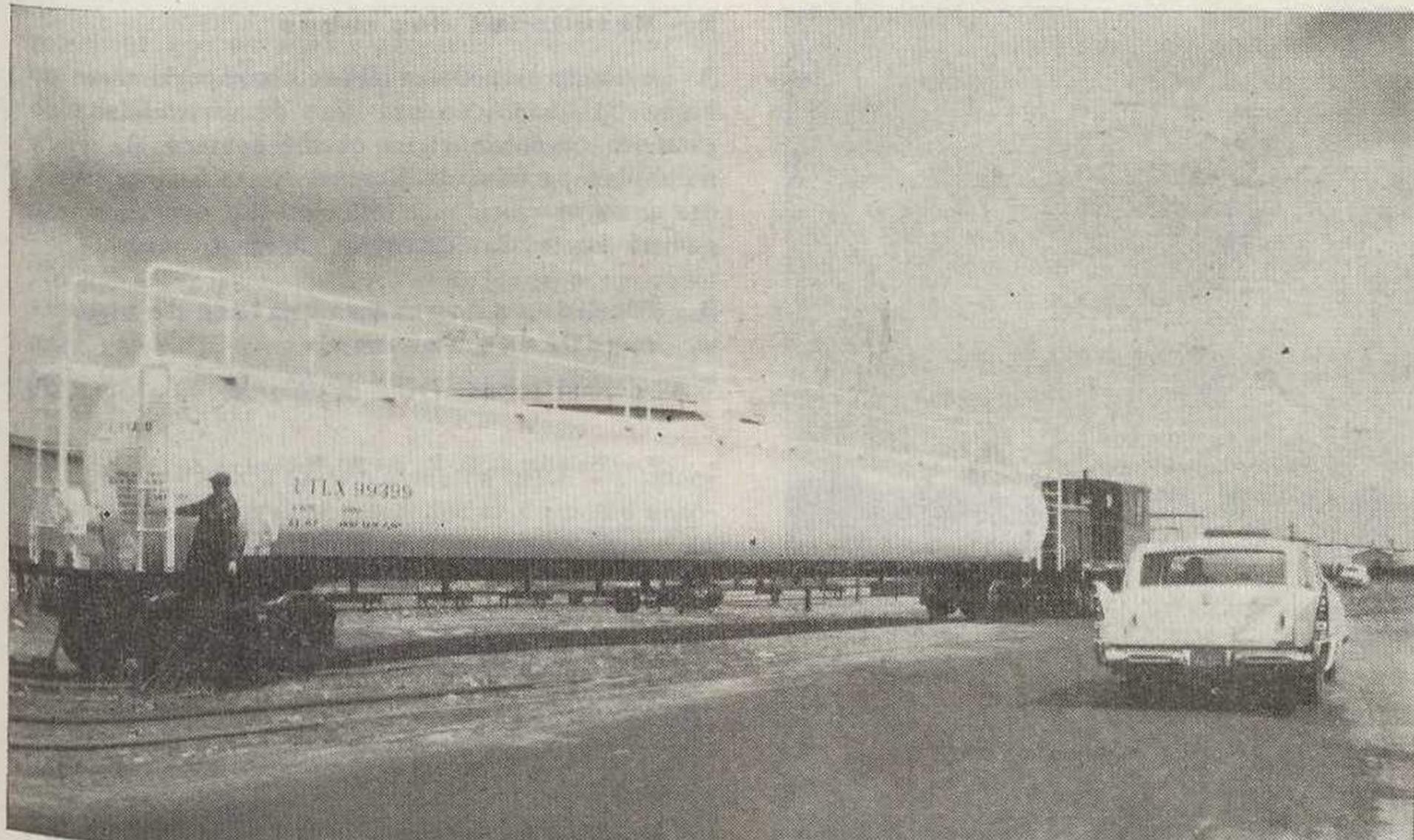
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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

VIVÊNCIA FERROVIÁRIA



The World's largest tank car — Os americanos, sempre com a preocupação dominante do «maior do mundo», acabam de construir — mas agora com a maior utilidade — uma série de vagões-cisternas, como este, para utilização no transporte de petróleo e seus derivados, na região de Tulsa, Oklahoma.

Com uma capacidade de 120 mil litros e com quase 27 metros de comprimento, este novo tipo de cisterna gigante está obtendo o mais franco acolhimento dos utentes do Caminho de Ferro pela real economia que permitem alcançar, pois transportam cerca de 3 vezes mais do que os vagões-cisternas normais, até hoje empregados.

A exploração ferroviária com este novo tipo de unidades, marca — são os yanques que o dizem — uma importante etapa na história dos transportes de líquidos e evidencia, incontrovertivelmente — e essa ilação devemos todos nós produzi-la — que afinal o «obsoleto transporte», como muitos indevidamente pretendem cognominar o caminho de ferro, não cessa de progredir e de nos surpreender com as suas multimodais possibilidades de adaptação ao serviço que está destinado.

Construção das novas oficinas Diesel-eléctricas no Entroncamento

Ensaio de qualidade do betão (4)

Resultados de cubos do betão C₁

Pelos Eng.^{os} OSCAR AMORIM e PIRES CAMEIRA

Da DIVISÃO DE VIA E OBRAS



FIG. 1 — Depósito elevado em construção

1 — Variação da resistência com a idade

Na fig. 3 representam-se os valores das tensões de rotura com a idade e faz-se a comparação com a curva média obtida nos ensaios com o esclerómetro.

Observa-se que os resultados aos 7 dias de idade são bastante concordantes num e noutro caso; porém, aos 28 e aos 90 dias de idade os resultados obtidos pela rotura de cubos são em geral mais baixos, o que não surpreende.

Os valores aos 28 dias (idade regulamentar), são porém superiores ao mínimo estabelecido, comprovando deste modo que o betão fabricado satisfaz plenamente.

2 — Resultados dos cubos

A fim de se poder analisar o comportamento do betão C₁ quanto ao seu grau de variabilidade no estaleiro, organizou-se um quadro contendo os resultados das partidas de 3 cubos mais características, das quais se calculou o valor médio, o máximo e o mínimo das tensões de rotura e a idade.

3 — Medidas adoptadas em face de alguns resultados anormais

No final do número 2 desta série de artigos, (*)

(*) — Boletim da C. P., n.º 587, Setembro de 1961.



FIG. 2 — Instalações do pessoal do Posto de Manutenção — onde foi aplicado betão C₁

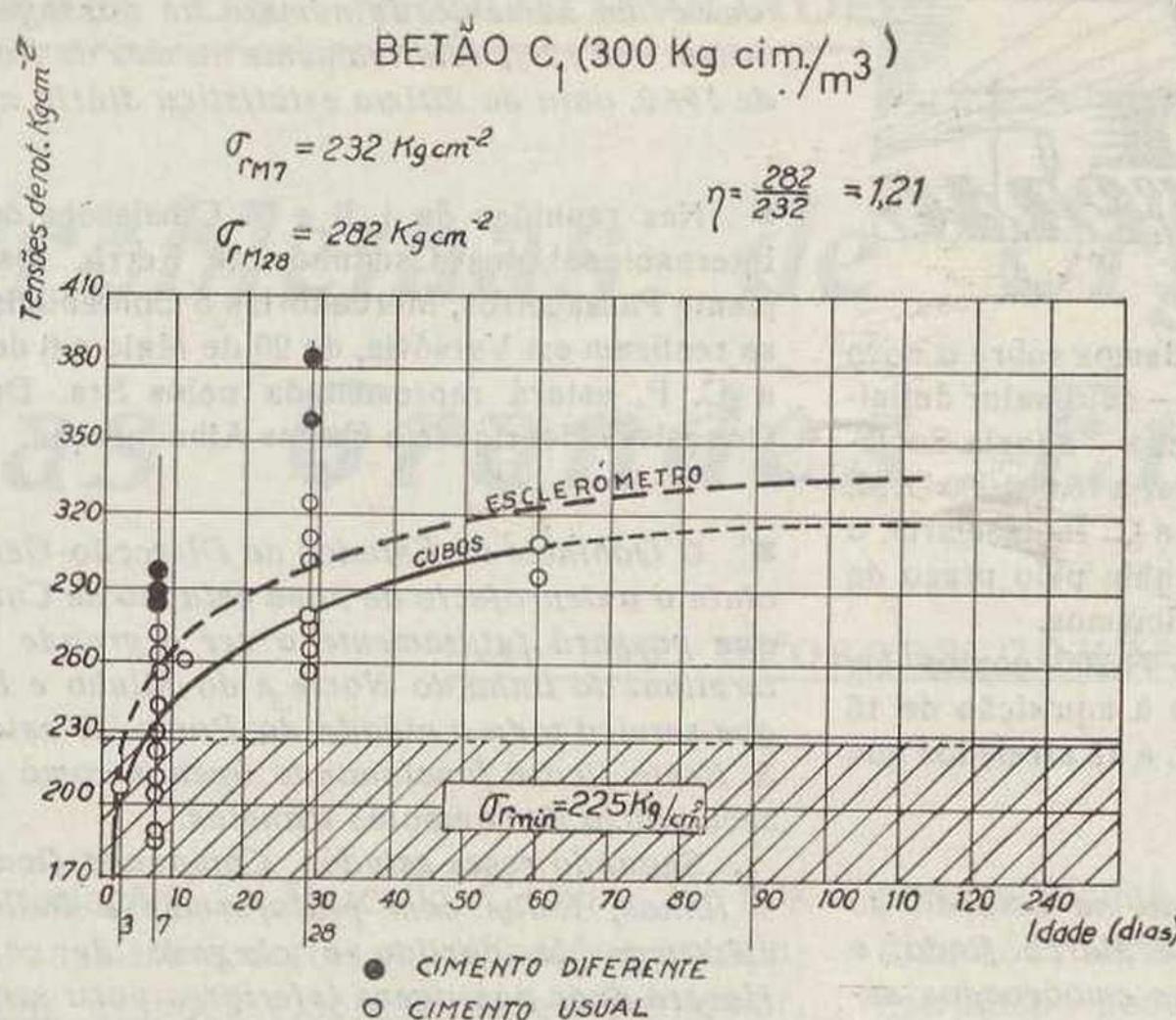


FIG. 3 — Variação da resistência com a idade

referimos que se tinham adoptado medidas por se obterem alguns resultados pouco normais, isto é, baixos. Na verdade, quer para o betão C₁ quer para o B₃, algumas tensões de rotura dos cubos da obra deram resultados aquém do que se previu e do obtido para a maioria dos restantes.

O quadro referido em (2) contém valores de 180, 175, 206 e 192 Kg/cm² aos 7 dias de idade, assim como 258 Kg/cm² aos 23 dias, valores relativamente baixos para um betão com a composição normal. Para se averiguar a razão de tal abaixamento adoptou-se o seguinte critério:

1.º — Influência da qualidade da brita. — Confecionaram-se cubos com componentes do betão absolutamente iguais variando sómente a *qualidade da brita*. O quadro I dá os resultados obtidos.

Quadro I — Influência na qualidade da brita

| Provetas | Data do fabrico | Idade (dias) | Média de 3 cubos (Kg cm ²) |
|----------|-----------------|--------------|--|
| C1 — AF | 10-3-61 | 7 | 260 |
| C1 — CP | 10-3-61 | 7 | 249 |

Embora de características e crigem diferentes, viu-se que a brita não tinha influência.

2.º — Influência da areia. Não se estudou este componente porquanto a areia empregada na obra era mais ou menos uniforme, solta, quartzosa e isenta de argila e matéria orgânica.

3.º — Influência da qualidade do cimento. Fez-se no L. N. E. C. um ensaio de recepção de uma amostra do cimento usado na obra que provou estar em boas condições.

Ensaios feitos com cimentos diferentes deram porém resultados dispares.

4.º — Influência do cimento ser aplicado ainda quente.

No quadro II dão-se resultados de cubos feitos simultaneamente, com cimento quente e frio.

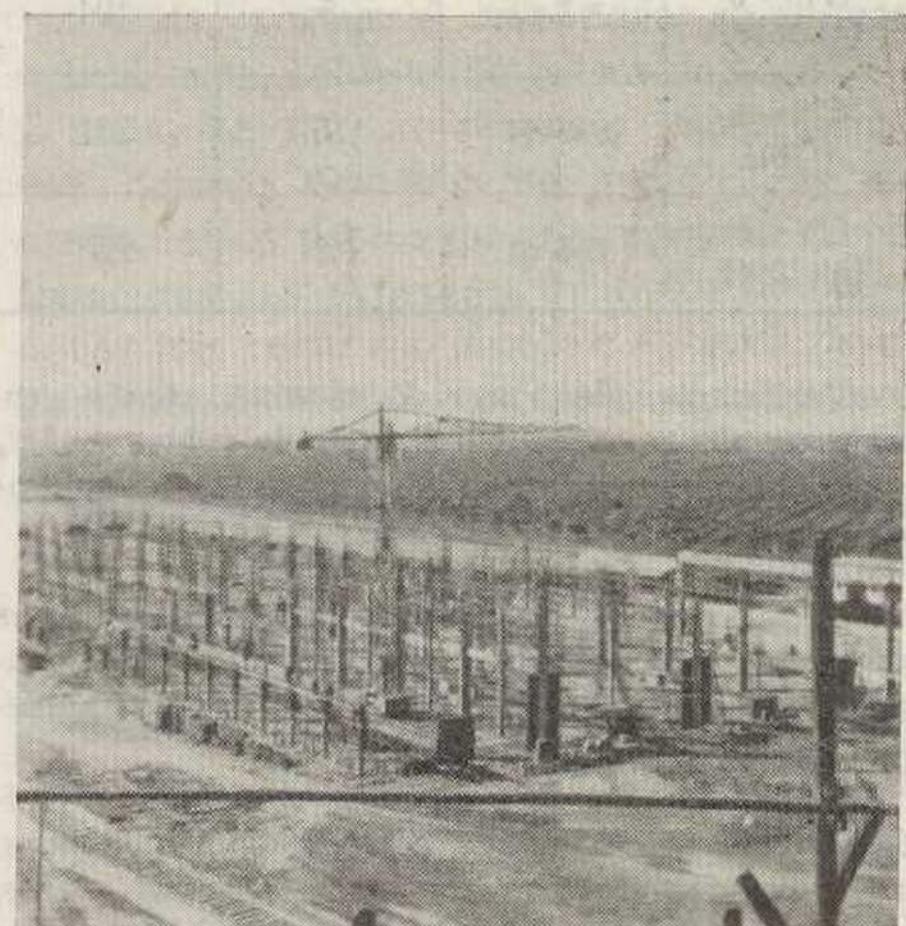


FIG. 4 — Aspecto parcial dos pórticos em construção — na Oficina de Reparação

■ Posteriormente à notícia que demos sobre o novo empréstimo da Eurofima à C. P. — cujo valor definitivo estaria sujeito a ulterior fixação — aquela Sociedade de financiamento teve de limitar a 10.000.000 D. M. e não em 25.000.000 D. M., como a C. P. desejava, o empréstimo a conceder à Companhia pelo prazo de 5 anos, e nas condições que já noticiámos.

O valor deste empréstimo — 71.200 contos em moeda portuguesa — foi destinado à aquisição de 15 automotoras «Diesel» de 600 H. P. e 15 atrelados que faziam parte do inicial.

■ Segundo estatística realizada na estação do Rossio, durante todo o mês de Março findo, a quantidade diária de passageiros embarcados naquela estação foi de 36 032 e a de passageiros desembarcados foi de 38 478. Hora máxima de «ponta»: das 8.05 h. às 9.05 h. com um movimento de 13 048 passageiros desembarcados (12 406 da Linha de Sintra e 642 das restantes linhas). Regis-

Quadro II — Cubos com cimento quente e frio

| Provetas | Data do fabrico | Idade (dias) | Média de 3 cubos (Kg/cm ²) |
|---------------|-----------------|--------------|--|
| C1-a (frio) | 3-3-61 | 3 | 209 |
| C1-b (quente) | 3-3-61 | 3 | 194 |
| C1-a (frio) | 3-3-61 | 7 | 261 |
| C1-b (quente) | 3-3-61 | 7 | 226 |

Verifica-se que o uso do cimento quente produziu um abaixamento das tensões de rotura de 7% e 12% respectivamente aos 3 e 7 dias de idade. Por isso não foi usado mais na obra.

5.º — Influência da água de amassadura. — A água empregada é límpida, inodora e insípida, sendo consumida na obra pelo pessoal. Não se fez pois, qualquer análise como se chegou a pensar.

Constatou-se, assim, que a anomalia deve ter residido numa má partida de cimento ou amassadura, possivelmente agravada com o uso do cimento quente, pois que, embora continuando a obter-se valores baixos uma vez por outra, os resultados foram normais.

tou-se um aumento de número de passageiros da ordem dos 12% relativamente ao mês de Novembro de 1960, data da última estatística diária apurada.

■ Nas reuniões da I, II e III Comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro, respectivamente Passageiros, Mercadorias e Contabilidade, que se realizam em Varsóvia, de 29 de Maio a 6 de Junho, a C. P. estará representada pelos Srs. Drs. Luís Gonçalves Henriques e Carlos Albuquerque.

■ O Gabinete de Estudos da Direcção-Geral concluiu o anteprojecto da nova estação de Campanhã que passará futuramente a ser a grande estação terminal da linha do Norte e do Minho e Douro e que servirá toda a cidade do Porto. A estação de S. Bento ficará funcionando apenas como estação secundária de comboios tranvias.

Segundo esses estudos, Campanhã ficará com 9 linhas, todas com plataformas e indicadores eléctricos de partida e chegada de comboios. Haverá duas passagens inferiores para serviço de passageiros e bagagens. Uma terceira via, ligará directamente Campanhã a Contumil, esta sua estação de apoio e que igualmente beneficiará de ampla remodelação. Prevê-se igualmente o aperfeiçoamento necessário da estação para um eficiente serviço de recepção e expedição de mercadorias em G. V. e P. V., com cais cobertos, postos de tracção e de material circulante, linhas especialmente afectas a mercadorias em regime de manobras e serviço «rail-route».

■ Igualmente está estudada a remodelação da estação de Coimbra-B, de acordo com os planos de urbanização da cidade, e com a progressão da electrificação na linha do Norte.

A estação possuirá 7 linhas com plataformas de 10 m. Uma passagem superior, tipo galeria, encimada por uma torre de comando de sinalização, dará o acesso a cada uma das plataformas.

Coimbra-B. será, futuramente, a estação terminal da linha da Lousã, Beira Alta e Oeste, o que permitirá o encerramento dos postos de tracção de Alfarelhos, Pampilhosa e Figueira da Foz. Prevê-se igualmente uma linha de triagem de mercadorias, com classificação geográfica, um posto de tracção, e um cais para serviço «rail-route».

■ Realiza-se em 7 e 8 de Junho, em Viena, a reunião anual do Eurailpass (Bilhete Turístico Europeu para Americanos).

Representando a C. P. estará presente o Sr. Dr. Carlos Albuquerque.

■ No dia 5 do corrente mês a Banda de Música do Clube Ferroviário de Portugal realizou o seu I Concerto na nova sede da colectividade, o qual foi escutado, com agrado, por muitos ferroviários.

Problemas de Organização nas Grandes Empresas

Pelo Eng. GEORGES COMBERT

A criação do Mercado Comum faz-nos assistir a certas modificações estruturais das grandes empresas e, em particular, a centralizações, integrações e fusões. Os esforços de desenvolvimento e expansão têm assim maiores probabilidades de dar bons resultados na sua unificação do que no seu exercício disperso.

Contudo, um escolho sério pode reduzir a nada tais esforços se, ao mesmo tempo que foram efectuadas essas concentrações e fusões, não tiver sido visto antecipadamente que, para obter bons resultados, é preciso primeiro que tudo atribuir responsabilidades bem definidas ao executivo e descentralizar essas responsabilidades a fim de favorecer a mobilização das iniciativas.

Este facto dá lugar ao aparecimento de múltiplos problemas de organização que é muito de desejar ver resolvidos a tempo pelos dirigentes, ajudados por conselheiros exteriores experimentados. Estes últimos devem ser escolhidos pela sua independência e particular competência nesse domínio complexo.

O que deve ser aplicado às grandes empresas deve sê-lo igualmente aos órgãos administrativos do Estado, pois não há razão para não introduzir ali os métodos que fizeram o sucesso da empresa privada.

Examinemos os problemas de organização que as grandes empresas, e entre elas o Estado, devem dominar para evitar o escolho de uma estagnação e a perda certa das vantagens de uma transformação estrutural.

Vemos, em primeiro lugar, os grandes problemas ligados à divisão interna das res-

ponsabilidades e à coordenação entre os diversos serviços ou departamentos numa estrutura descentralizada, o que implica o *estabelecimento do organismo funcional*, isto é, a definição das funções, suas ligações, a hierarquia e a delimitação das responsabilidades.

Estamos aqui em face do problema fundamental que existe na origem de todos os outros problemas que surgem na empresa: trata-se de um problema de *concepção*, cuja solução preconizada terá repercussões felizes ou nefastas sobre o funcionamento da empresa.

É indispensável que o seu estudo seja feito antes de serem aplicadas as reformas em vista, porque é raro poder-se chegar a aplicar uma solução definitiva antes de 1 ou 2 anos, se não se dispuser imediatamente dos homens devidamente qualificados para preencher os postos do organograma. Encontramo-nos assim perante múltiplos problemas novos tais como a *selecção* e a *formação dos quadros superiores* e os de carácter psicológico que não são os menos importantes.

Em função das soluções adoptadas na fase «Concepção da Estrutura» surge um outro problema que é o do *contrôle económico* do funcionamento de cada unidade que constitui a empresa. Para o resolver, é preciso criar — ou aperfeiçoar quando já existe — um utensílio administrativo adaptado às necessidades dos controlos financeiros (investimentos e amortizações), económicos (medida do funcionamento da empresa), orçamentais (utilização do fundo de «roulement»).

Isto significa a reorganização dos serviços administrativos e comerciais compreendendo: o exame das possibilidades de centralização dos serviços (por exemplo: vendas, compras, pessoal, estatísticas, pesquisas, mecanografia, etc.) a normalização dos métodos, documentos e seus trâmites e a adaptação da contabilidade analítica às novas necessidades (contrôle orçamental).

Uma terceira série de problemas, estes de carácter social, nascem da necessidade absoluta de aumentar o rendimento humano e reduzir o custo da produção e dos serviços.

O acréscimo do *rendimento humano* implica a simplificação e aperfeiçoamento dos processos operatórios, a eliminação dos esforços inúteis, a mecanização do trabalho e a sua valorização para determinar as actividades tanto dos empregados como dos operários. Tudo isto conduz finalmente a uma redução dos efectivos anteriores, donde a necessidade de estudar a nova classificação, a readaptação, a reaprendizagem ou novo emprego em consequência de ampliações.

A este problema do rendimento humano está estreitamente ligado o da remuneração estimulante do trabalho em função do rendimento e da qualificação, quer seja sob forma directa (salário de base mais o prémio de rendimento) quer seja sob forma indirecta (participação nos lucros). Nas grandes empresas e também nos serviços do Estado é da maior importância aplicar um método funcional e experimentado da qualificação do trabalho e instaurar uma política de salários baseada sobre este. Uma longa experiência nesse campo, que inclui numerosos contactos com os representantes dos trabalhadores, permite afirmar que a paz social na empresa é essencialmente função da maneira como o problema Qualificação-Salário é resolvido pelo conjunto da empresa.

No que respeita ao custo de produção, não citaremos senão problemas relativos ao estabelecimento dos programas de venda (estudo do mercado) e de produção, à renovação do material, à conservação preventiva, às amortizações, ao controle dos «stocks» (capitais congelados), à eliminação dos resíduos (contrôle de qualidade), à formação de um bom quadro de organização e ao aperfei-

LEGISLAÇÃO

O Conselho de Administração satisfazendo pedidos de Instrutores de Treins e de Revisão de Bilhetes no sentido de lhes ser abonado o prémio de instrução profissional a que se refere o § 3.º da cláusula 67.ª do Acordo Colectivo de Trabalho — que prevê o prémio mas não indica o seu quantitativo — resolveu fixar em 4\$00 diários o referido abono de compensação.

— O Conselho de Administração, ouvida a Comissão Corporativa dos Ferroviários, resolveu alterar as idades fixadas na cláusula 12.ª do Acordo Colectivo de Trabalho para os aprendizes de oficina.

Assim, a admissão de aprendizes passa a ser feita com 15 anos completos e 18 incompletos, para os aprendizes de oficina que se destinem ao 1.º ano do respectivo curso. Quando provenientes das Escolas Técnicas e com aproveitamento julgado necessário para frequentarem, desde logo, o 2.º ou o 3.º ano da Escola de Aprendizes, será o limite máximo de idade ampliado, respectivamente, para 19 e 20 anos incompletos.

çoamento da direcção e dos empregados e operários.

* * *

Passando sucintamente em revista os problemas de estrutura, de organização administrativa, de econometria (contrôle do funcionamento da empresa), de rendimento humano e os relativos à produção, pensamos ter indicado quais são os pontos nevrálgicos que pedem uma atenção muito particular da parte da alta direcção das empresas.

Depreende-se que alguns destes problemas são igualmente do domínio das médias e pequenas empresas, tendo estas últimas certamente um interesse maior em se agruparem para fazer o estudo desses problemas e aplicarem em comum as medidas de aperfeiçoamento preconizadas.

D. Francisco d'Almeida de Mendia

A morte inesperada do Senhor Engenheiro D. Francisco de Mendia, Subchefe da Divisão de Material e Tracção, no dia 1 do mês de Abril, causou a maior consternação na C. P. onde era muitíssimo estimado pelos seus dotes de inteligência, educação e bondade.

Nascido em Lisboa, em 3 de Fevereiro de 1895, frequentou o Senhor Engenheiro Mendia o Instituto Superior Técnico, onde foi dos alunos mais classificados do seu curso. Ingressado na Companhia como Engenheiro Praticante, no Depósito de Campolide, em 9 de Janeiro de 1922, foi, um ano depois, promovido a Agente Técnico e colocado nos Serviços Centrais da Divisão.

Em Julho de 1923 foi transferido para as Oficinas Gerais de Lisboa, onde logo revelou as suas qualidades de agente organizador e disciplinador, ascendendo aliás às categorias de Engenheiro Adido e Adjunto.

Em 1 de Janeiro de 1928 foi escolhido para dirigir as Oficinas do Barreiro, então recebidas com as linhas do Estado.

Da sua notável acção neste importante sector, onde se conservou até ascender à categoria de Chefe de Serviço, testemunham os louvores constantes da sua matrícula, dos quais se destacam os do próprio ministro Duarte Pacheco, por ocasião da construção das novas oficinas de que foi o principal impulsor.

Vários são também os louvores da Comissão Executiva e do Conselho de Administração da Companhia, entre outros, pela organização do Campo de Férias dos Aprendizes

e pela remodelação do Material Circulante em que foi salientada a valorização dada aos Serviços em que trabalhou durante 40 anos, há pouco completados.

Em 29 de Abril de 1939 foi nomeado Chefe de Serviço do Material Circulante, e, em 1 de Janeiro de 1947, foi promovido a Subchefe de Divisão.

Em 1941 foi convidado a fazer parte do Conselho Superior de Obras Públicas e, em 1945, foi eleito Presidente da classe mecânica da Ordem dos Engenheiros.

A sua carreira de engenheiro e de funcionário exemplares foi sempre caracterizada por uma inflexibilidade de princípios, espírito de justiça e de completa correção nas suas relações com os superiores, colegas e subordinados.

Recordando com saudade o convívio de tão dedicado funcionário e lamentando profundamente a sua perda, o *Boletim da C. P.*, interpretando o sentimento

de todos os ferroviários, apresenta à família do ilustre engenheiro a expressão do seu muito pesar.

Menções constantes da matrícula

9-3-1934 — *Louvor* da Comissão Executiva, pela dedicação de que deu provas na organização do Campo de Férias e aulas de ginástica dos aprendizes.

25-1-1935 — *Louvor* do Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Eng. Duarte Pacheco, exarado no Diário do Governo n.º 25, série II, de 30/1/35, pág. 155, por motivo do agrado manifestado por S. Ex.º o Presidente da República, quando da sua visita aos trabalhos de construção das novas oficinas



Eng.º D. Francisco d'Almeida de Mendia

Regulamentação D / S P E R S A

I) Direcção-Geral

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 319, de 21-3-962 — Viagens nos comboios «Foguetes».

2.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 331, de 21-3-962 — Viagens nas automotoras directas do Algarve.

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 340, de 21-3-962 — Viagens nas automotoras directas do Minho.

Abastecimentos

Aditamento à Instrução n.º 2770, de 28-3-962 — Indicações sobre o preenchimento do modelo X 73.

II) Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordem do Dia n.º 4618, de 20-3-962 — Mudança da hora legal.

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1708, de 1-3-962 ao n.º 1735, de 28-3-1962.

de Barreiro, no qual lhe foi reconhecido o esforço despendido, com inexcedível zelo e o acerto da sua acção.

29-5-1936 — *Carta de agradecimento enviada pela Sociedade Estoril à Divisão de Material e Tracção da C. P., pela amável e inexcedível diligência evidenciada nos preparativos para a utilização do barco Évora no passeio dos Conferencistas do Tráfego Franco-Hispano-Português e, bem assim, no próprio passeio, na qual se pedia que lhe fosse transmitido o apreço e reconhecimento daquela Companhia.*

27-3-1940 — *Louvor proposto pela Comissão Executiva, na ocasião da visita do Sr. Presidente do Conselho de Administração às novas oficinas de Barreiro, o qual manifestou a sua melhor impressão, não só das excelentes instalações, mas também da organização dos serviços, ordem e bom aspecto que em todos os locais notou, tendo sido este funcionário um dos dirigentes que maior interferência teve nos referidos trabalhos.*

22-5-1940 — *Louvor da Comissão Executiva, por se ter distinguido nos trabalhos de transformação de carruagens executados nas oficinas de Barreiro.*

10-7-1940 — *Felicitações da Administração da Companhia pela colaboração dada à representação da C. P. no Cortejo do Trabalho efectuado no Porto, em 5/7/1940.*

24-7-1940 — *Louvor da Comissão Executiva, por ter contribuído valiosamente para o êxito do Pavilhão da Companhia na Exposição do Mundo Português,*

B) Serviço do Movimento — Estudos

Instrução n.º 2777, de 12-3-962 — Sinalização da estação de Caxarias.

2.º aditamento à Instrução n.º 2197, de 7-3-962 — Sinalização da estação de Coimbra-B (lado Sul).

1.º aditamento à Instrução n.º 2676, de 30-3-962 — Sinalização da estação de V. R. Santo António e do apeadeiro de V. R. Santo António - Guadiana.

1.º aditamento à Instrução n.º 2776, de 15-3-962 — Regras para a circulação dos comboios de serviço no túnel de Albergaria.

C) Divisão da Exploração (I. P.)

Circular n.º 1140, de 26-3-962 — Instrução por correspondência.

D) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Púlico B 323, de 15-3-962 — Supressão do serviço combinado entre Castelo Branco e várias Centrais de Camionagem.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 31-3-962.

15-1-1941 — *Convite feito pelo Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, para fazer parte do Conselho Superior de Obras Públicas, no que foi autorizado pela Direcção-Geral da Companhia.*

1-5-1945 — *Eleito Presidente da Classe de Mecânica da Ordem dos Engenheiros, por sanção do Sr. Subsecretário do Estado das Corporações e Previdência Social.*

6-6-1949 — *Louvor da Direcção-Geral pela sua actuação no cumprimento do programa da visita dos membros da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro às oficinas de Barreiro, nas quais se verificou a boa apresentação, o estado impecável do material em exposição, a ordem geral e a compostura de todo o pessoal em serviço, factos que mereceram os maiores elogios por parte dos visitantes, técnicos distintos de um grande número de companhias de caminhos de ferro estrangeiras.*

27-10-1949 — *Louvor do Conselho de Administração pelo alto apreço e impecável organização da viagem do Generalíssimo Franco, feita em 25 de Outubro de 1949, em comboio especial, de Queluz a Luso, tendo, por esse motivo, S. Ex.º o Generalíssimo Franco e o seu séquito, manifestado os maiores elogios aos serviços da Companhia.*

17-11-1955 — *Nomeado representante da Companhia, como vogal suplente, na Junta Autónoma do Porto de Figueira da Foz.*



Peregrinação em Estrasburgo

Por ARMINDA GONÇALVES

DESDE criança eu amei a França, a *doce* França dos compêndios escolares e das atitudes patrióticas. Depois, admirei a França dos enciclopedistas, a França da Revolução e dos direitos humanos, a França pátria de todos os que nela buscam asilo — os perseguidos nas suas pátrias de origem — e os escritores, os poetas, os artistas — os vencedores e os vencidos no trânsito irregular e tumultuoso da Vida.

Aqui, na capital da Alsácia, vieram à minha memória não só as lembranças confusas da meninice mas também as lembranças precisas dum passado próximo, aliado às lições concludentes das vivências irrefutáveis.

Vieram passar no «écran» da imaginação as cenas antigas desde a anexação da Alsácia à Coroa de França pelo Tratado da Westphália em 1648, até à sua cedência à Alemanha em 1871 e, finalmente, à sua reentrega à França após a vitória dos aliados em 1918 e ao sofrimento que lhe foi imposto pela grande guerra, durante a qual foi teatro de violentos combates. Ouvi de novo, no subconsciente, os versos fervorosos e altissonsantes do «Estudante Alsaciano» e os acordes marciais e entusiásticos da «Marselhesa», cantada pela primeira vez em Estrasburgo, em 1792, pelo seu autor, o oficial do exército, Rouget de Lisle.

Aqui, nesta cidade disputada, nasceu o general francês Kléber (Jcão Baptista Kléber), que assistiu ao cerco de Mogúncia e se distinguiu na Vendée; que comandou o exército do Reno, e do Egito depois da partida apressada de Napoleão, e foi assassinado por um fanático aos 47 anos apenas.

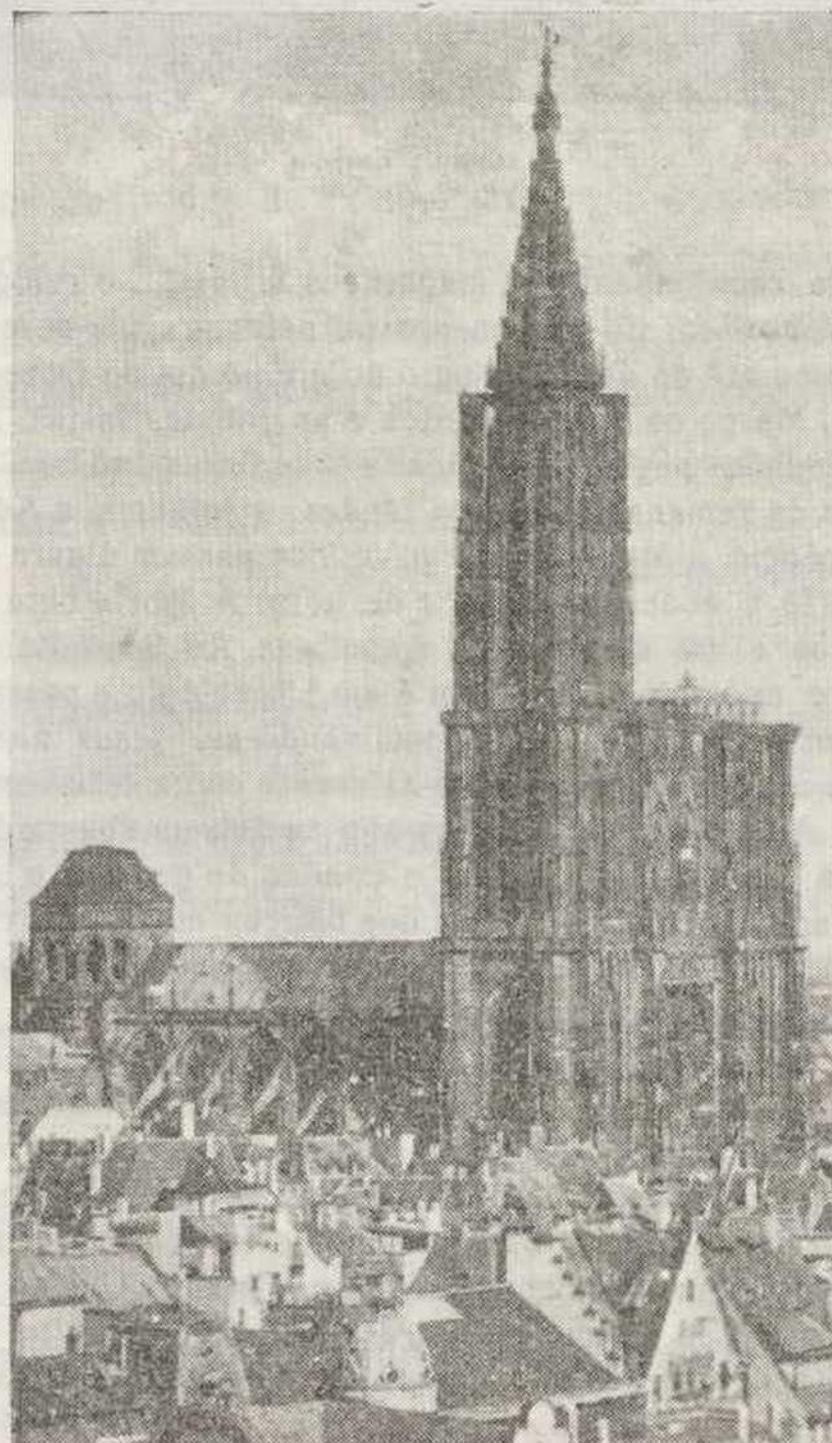
De histórica e entressonhada, Estrasburgo vai-se concretizando ao soar dos meus passos:

Praça Kléber com a estátua do herói ao centro, sob a qual está a sua sepultura — praça das mais notáveis dentro da cintura de água com que o III aperta a cidade antiga. Praça Broglie onde, à esquerda, se ergue a Câmara Municipal e à direita o Banco de França. Praça Gutenberg e a estátua do inventor da Imprensa e a Câmara de Comércio que foi, em épocas recuadas, a sede do Município. E as ruas e os edifícios tão originais, tão cheios de carácter, tão bonitos! O seu encanto está, exactamente, na sua originalidade. Casas que guardam a fisionomia de antanho, de «pignon dentelés» (os telhados muito oblíquos, onde assomam várias ordens de janelas). Pontes que atravessam o III, as célebres pontes cobertas, as anti-

quissimas casas com andares salientes de madeira da «Petite France», que assim, ainda hoje, se chama o velho bairro dos curtidores.

A esbelta Catedral e o seu relógio a acrescentar a tantos outros já vistos para além dos Pirineus e no norte e no centro da Europa!

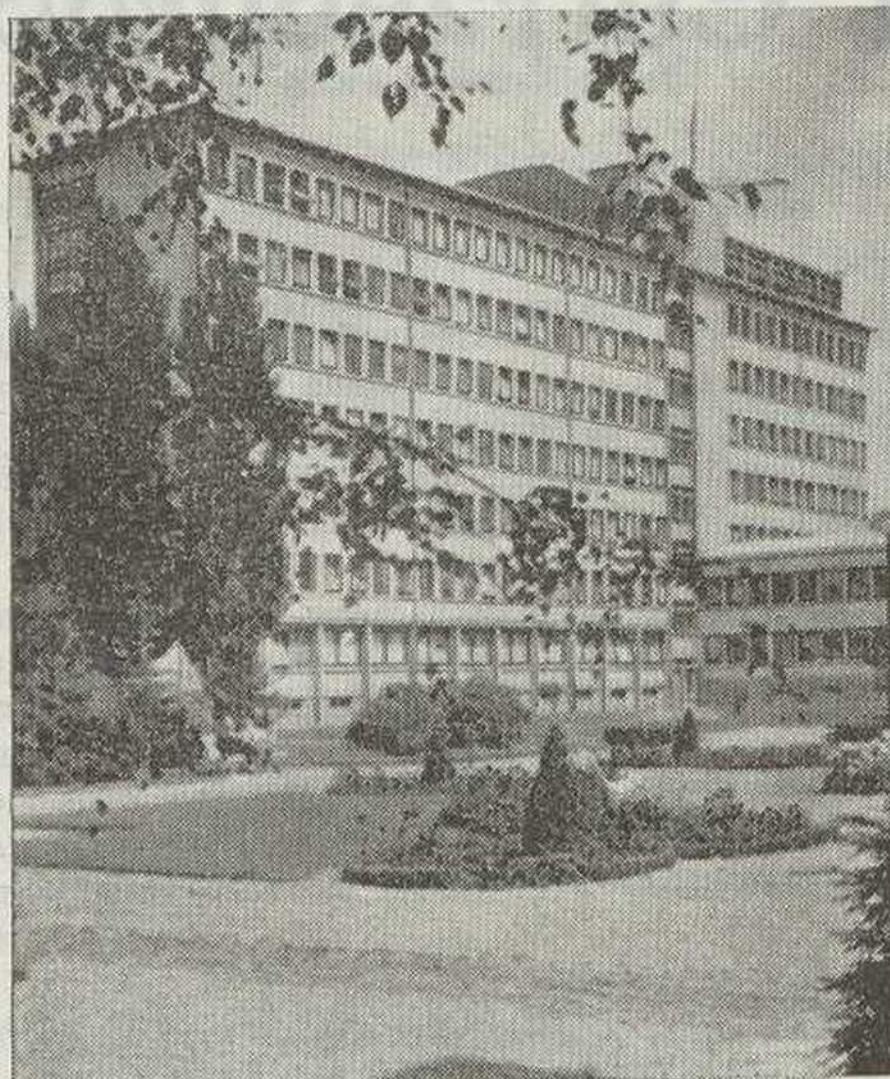
As catedrais são uma herança maravilhosa e um testemunho de fé dos grandes da terra que, sobretudo na Idade Média, as mandaram construir. Mas foram os arquitectos, os escultores primitivos que modelaram as multidões de santos e de seres fabulosos que a sua inspiração criou, os artistas que arrendaram a pedra e os simples artífices que ajudaram a sua cons-



A catedral de Estrasburgo

é, excepcionalmente, bela. De pedra vermelha e de estilo gótico, com uma torre audaciosamente elevada (142 metros de altura), dão-lhe uma luz de penumbra trução, os verdadeiros obreiros anónimos merecedores do nosso reconhecimento e da nossa admiração.

Direi, no entanto, que a Catedral de Estrasburgo



A casa da Europa

e de recolhimento os magníficos vitrais. E o relógio astronómico, de movimento perpétuo, regula-se a si mesmo até ao último minuto do último dia de Dezembro. Marca os anos bissextos e as grandes festas. As divindades pagãs, assentadas em cadeiras, indicam os dias da semana. As quatro idades: a Infância, a Adolescência, a Maturidade e a Velhice passam diante da Morte e soam os quartos de hora. A Morte bate as horas e um anjo volta a ampulheta. Ao meiodia, os doze apóstolos saem, um a um, do relógio e passam diante de Jesus Cristo, inclinando-se. Jesus abençoa-os, depois o galo bate as asas e canta três vezes.

Adoro as cidades que não se deixam abastardar pela modernidade e têm o condão de guardar o seu carácter primitivo, a par dos bairros modernos, claros, alegres, higiénicos, bairros em que se harmonizam os imperativos da arquitectura epocal.

Em Estrasburgo, encruzilhada da Europa às portas do Reno que ali separa a França da Alemanha e na vizinhança da Floresta Negra e dos Vosges, reúne-se o Conselho da Europa, num moderníssimo edifício construído propositadamente para a sua sede. (Serão alguma vez constituídos os Estados Unidos da Europa? Se assim for, Estrasburgo será a capital do velho continente? O presente é uma teia que, dia a dia, se enreda mais e mais em redor das hipóteses do futuro).

Mas também aqui o presente está a par do pas-

sado. Napoleão Bonaparte escolheu Estrasburgo para residência temporária de Josefina de Beauharnais, sua primeira mulher. Para ela fez construir um belo pavilhão e mandou plantar um pomar de laranjeiras (apesar do clima não ser propício) num extenso parque celebrizado com o nome de «Parc de l'Orange». Assim, Josefina podia ter a sensação de passear num ambiente que lhe lembrava o exotismo da sua ilha natal, a Martinica. Não dominado ainda por ulteriores ambições, o imperador quis dar-lhe uma ilusão mais, dentre as muitas que lhe fez perder por fim.

As largas e geométricas ruas abertas para além da cintura do III, ensolaradas neste dia abrasador dum Julho extraordinariamente quente em que o termómetro marca 36 graus e uma pobre mulher envolvida numa pele de urso se fotografou a meu lado, têm, mesmo na sua calma sonolência, um aspecto de plenitude e de alegria.

A Universidade agora quase deserta, o bairro universitário linear e iluminado, os bairros adjacentes, o porto fluvial...

O Reno, navegável dali até à foz no Mar do Norte, tem um tráfego intenso — grandes barcos transportam toda a espécie de mercadorias descendo e subindo o rio de curso tão desigual, que se despenha dos cimos alpinos dos Grisões suíços, com as características tumultuosas e torrenciais dos rios de montanha, e, depois de confundir as suas águas com as águas do Lago de Constança, atinge a sedução da poesia e da lenda através da Alemanha.

Aqui, além de ser um rio já navegável, os seus



Uma das bacias do porto de Estrasburgo

canais dão um grande incremento à indústria e ao comércio citadinos e da região.

Junta-se em Estrasburgo todo o pitoresco e o encanto da Alsácia, uma das mais férteis e curiosas províncias da França — da doce França que aprendi a amar e a admirar.

Considerações sobre o futuro dos caminhos de ferro Europeus

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

Da Divisão de Via e Obras

«O problema do caminho de ferro do futuro é essencial e, em princípio, é o do ajustamento do mundo ferroviário às condições modernas.»

DESFOLHANDO agradavelmente a publicação «QÜIZ», que a CIPCE em tão boa hora editou, e após ler o artigo de abertura do boletim da UIC de Janeiro (¹), achei oportuno transcrever aqui uma das perguntas contidas na primeira, acompanhada de algumas considerações sobre a resposta.

O que será o caminho de ferro do futuro na Europa?

Esta pergunta pretende colocar a actividade ferroviária paralelamente às restantes quando se fala em evolução. O caminho de ferro, como é natural, tem que integrar-se no movimento latente do progresso, a fim de possuir as condições adaptadas às necessidades do dia a dia e poder corresponder às solicitações de concorrência que lhe movem os outros meios de transporte.

Reconhecida a vantagem do caminho de ferro pela sua «capacidade» relativamente aos demais transportes, visto que permite escoar grandes quantidades de passageiros e de mercadorias a grandes distâncias, é-lhe reconhecida também a vantagem de poder dispor, em qualquer altura, das três fontes de energia correntes: o vapor, a electricidade e os

combustíveis líquidos; pode utilizá-las sempre que lhe sejam mais convenientes e de acordo com as circunstâncias.

É hoje ideia basilar actualizar os vários serviços, desde a via ao material circulante, tendo como objectivo melhorar as condições de utilização.

A tendência geral quanto à via, é reduzir as despesas de conservação; a soldadura de carris constituindo barras longas, está hoje generalizada. Diminui-se assim o número de acessórios das ligações e a sua conservação, a par de um aumento de comodidade, evitando o «batimento» nas juntas.

A electrificação das linhas principais e a sinalização, empregando blocos automáticos, contribuem também para um aumento do rendimento da exploração através de uma utilização mais racional das linhas. Nas vias de menor tráfego e de manobras é mais conveniente a *dieselização* tendendo a abandonar-se a locomoção a vapor por ser pouco económica.

As estações com grande intensidade de tráfego serão dotadas de comando centralizado de circulações em postos com ecrans apropriados e funcionando com sistema eletrónico.

As locomotivas de manobra serão coman-

(¹) *Réflexions sur L'activité internationale des chemins de fer — «Boletim de L'UIC» — XXXIII^e année, n.º 1 — Janvier, 1962.*

50 anos de serviço



Inspector Armando Rico

Completou recentemente 50 anos de serviço nos Caminhos de Ferro o Inspector de Obras Metálicas da Divisão da Via e Obras Sr. Armando António Rico.

Admitido em 18 de Setembro de 1911 como aprendiz do quadro, o inspector Ar-

dadas nas gares de triagem através da rádio. As locomotivas de plena via serão concebidas para servir simultaneamente nos comboios rápidos de passageiros e nos comboios pesados de mercadorias (2).

As locomotivas eléctricas serão dotadas de motores adaptados às várias frequências de corrente a fim de serem utilizadas internacionalmente.

No tráfego de passageiros utilizar-se-ão comboios automotores com grande conforto, especialmente nos serviços T.E.E..

Os vagões de mercadorias serão do tipo unificado, estudados para o tráfego actual.

Com a automatização das manobras e das circulações obter-se-ão ligações rápidas não só transcontinentais como entre cidades dos vários países (T.E.E.), e dentro de cada país.

mando Rico sempre colocado no Serviço de Obras Metálicas, passou sucessivamente pelas categorias de serralheiro, mestre de oficina, chefe de cantão, contramestre e subinspector — escalas profissionais que lhe fizeram granjear amplos conhecimentos práticos que, aliados às suas apreciadas qualidades de agente disciplinado e disciplinador e, sobretudo, ao seu grande apego à Empresa, que dedicadamente serve, o qualificam como categorizado e exemplar técnico ferroviário.

Da sua matrícula constam duas menções: em 1923, louvado e gratificado pelo Director-Geral da Companhia por zelosa e disciplinarmente se ter mantido ao serviço não acompanhando o restante pessoal que, em 4 de Outubro desse ano, abandonou o trabalho, por a Empresa não lhes ter concedido feriado; em 1941, elogiado pelo Chefe da Divisão da Via e Obras, pelas iniciativas rápidas e acertadas que tomou a bem dos serviços, por ocasião do grande ciclone de 15 de Fevereiro daquele ano.

O Director-Geral, Sr. Eng.º Espregueira Mendes, quis pessoalmente felicitar o Inspector Armando Rico no dia em que completou 50 anos de serviço. À audiência assistiram o Chefe da Divisão da Via e Obras e o Chefe do Serviço das Obras Metálicas.

Prevê-se ainda uma melhoria e aumento dos serviços transcontinentais de mercadorias com o estabelecimento de estações centralizadoras.

No balanço geral das perspectivas dos caminhos de ferro europeus, conclui-se, enfim, que fazendo uso da técnica, em especial da electrónica, se obterá uma redução apreciável do pessoal da conservação e da exploração, a par de um aumento de rapidez e de conforto no transporte, o que não deixará de se reflectir numa redução das despesas gerais.

(2) A General Motors forneceu, recentemente, para os C. F. dos U. S. A., locomotivas tipo «All purpose» com essas características. — («Railway Gazette», November 13, 1961).

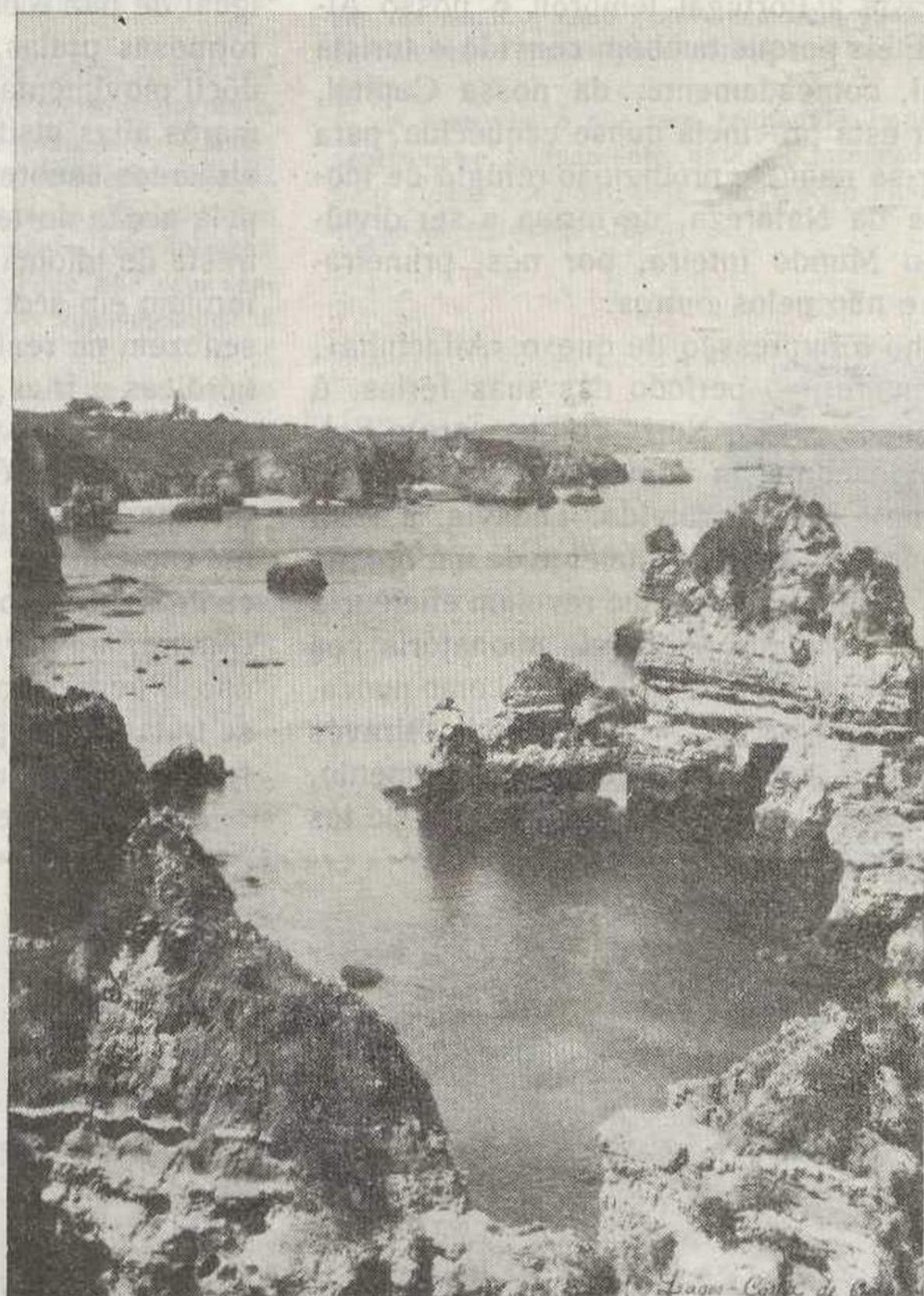
Rumo ao Algarve

Por MANUEL CARLOS DO VALE

Escriturário de 1.ª Classe do Serviço dos Armazéns de Viveres

HÁ pouco tempo, relativamente, por indicação de um ilustre colega superior, avistei-me em Pau (França) com um colega ali residente, com a finalidade de me proporcionar a visita, em pouco tempo, na-

che nas celeberrimas esplanadas do «Boulevard des Pyrénées». Estes, dispostos na nossa frente numa sucessão infinita de configurações geométricas, em que os seus cumes se mantêm, eternamente, caiados de branco—pró-



LAGOS — Costa de Oiro

quela cidade francesa, a tudo quanto houvesse de belo e sugestivo.

Sinceramente, fui feliz naquele inolvidável passeio repleto de atractivos turísticos, o qual, para consolidar uma firme aliança Franco-Portuguesa, foi rematado com um lauto lan-

prio da temperatura frígida que ali impera, a reflectirem matizes de elevado requinte para o Céu, suplicando a Deus a indispensável fé para acalentar e suavizar as moléstias mais dispareces que atormentam os seres de todas as nacionalidades que, periódicamente, se

abrigam a seus pés — no Santuário de Lourdes.

Ali, em conversa, deambulámos, naturalmente, sobre pormenores do passeio «record» que acabávamos de dar, da paisagem que nos rodeava e, por coincidência, o meu interlocutor falou-me do Algarve — a minha província — que tinha visitado no ano anterior, considerando um recanto aprazível por excelência — pela amenidade do seu clima, pelo sossego e cálida temperatura das suas águas, pela vegetação típica e hospitalidade dos seus habitantes.

Ora, eu que falava de França, fiquei encatado pelo tom simpático e acolhedor como este turista a Portugal lembrou o nosso Algarve. E eis porque também convidou o turista nacional, nomeadamente, da nossa Capital, a visitar esta província quase esquecida, para extasiar-se naquele prodigioso refúgio de monopólios da Natureza, de forma a ser divulgado ao Mundo inteiro, por nós, primeiramente, e não pelos outros.

Tenho a impressão de que o «Alfacinha», normalmente, no período das suas férias, é atraído mais para o Norte do que para o Sul, como consequência lógica de um turismo mais amplo e desenvolvido. Todavia, a terra das mouras, dispõe actualmente de um óptimo serviço de automotoras que revelam eficiência e uma comodidade altamente abonatória nos transportes de caminhos de ferro, como nunca, com perspectivas de melhoria, ainda, através dos impulsos constantes dos planos de fomento, as quais circulam, diariamente, quase de lés

a lés, mais de três dezenas de vezes. E é servido, também, por óptimas pensões e hotéis de categoria internacional especialmente em Sagres, Meia-Praia (Lagos); Praia da Rocha, Faro, Monte Gordo, Armação de Pêra e Albufeira (nestas duas últimas localidades em vias de conclusão).

Vamos, pois, alterar o itinerário para o Sul, a fim de poderem apreciar a sua deslumbrante paisagem, com a presença das amendoiras em flor, engalanadas com véus de espuma a fomentarem cenários de sonho, sob um Céu isento de nuvens e um Sol límpido a contribuir para uma temperatura sempre igual de paz e calma. O seu litoral repleto de formosas praias, amigas dos banhistas, pela dócil movimentação das suas ondas, que nas marés altas visitam, de fugida, os diversos e atraentes subterrâneos rochosos lapidados pela acção do tempo, para expelirem um contraste de idiomas significativos que se transformam em acordes cheios de virtuosidade e seduzem na realidade os turistas das regiões nórdicas e frias, batidas, constantemente, por esse manancial pungente — o mar.

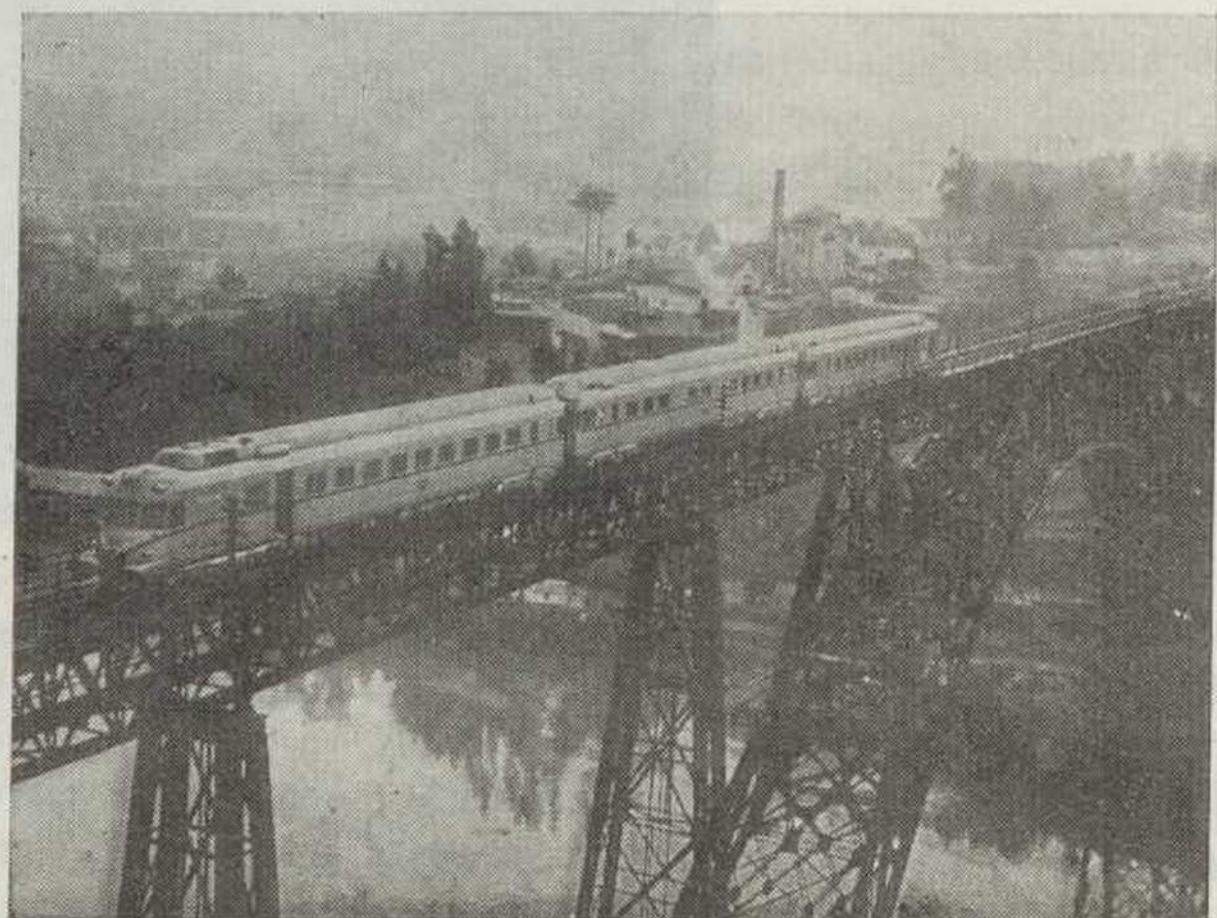
O Algarve é, de facto, uma estância de turismo em franco progresso e, certamente, os capitalistas e proprietários dos grandes centros luxuosos de turismo internacional o comprariam por qualquer preço, mas que nós não o poderemos vender nem trespassar por se tratar de um privilégio oferecido pela Natureza a nós portugueses.

Consequentemente, rumo ao Algarve !

**

O «Foguete» — a mais veloz unidade nacional — atravessando a Ponte Maria Pia, no Porto

**



Apontamentos FEMININOS

notas e modas

Por CAROLINA ALVES

Para os noivos

Todos nós sabemos que a vida é composta de sucessos e fracassos. E, embora a experiência dos mais velhos em nada resolva os problemas dos mais novos, eles estão habilitados a dar a sua opinião sobre certos pontos capitais, que há vantagem em esclarecer.

Por exemplo: o namoro, a que muitos se dão por desporto, tem uma finalidade séria, muito importante. O namoro é um compasso de espera onde o amor aguarda resignado ou impaciente a felicidade conjugal.

É o prelúdio, o sonho, a aurora do dia em que a realidade desabrochará no casamento. Não falemos, pois, desse amor doentio e cego, que não seja sentinela alerta, que aceita apático o «passatempo», a frivolidade e o divertimento.

O namoro é a preparação, a base da construção do lar; o laboratório de análises, onde se fazem descobertas e se toma parte activa em preocupações pelas coisas sérias da vida e do espírito.

Sabe Deus as decepções e as surpresas que reserva!

Quando se descobre a personalidade do outro, diferente do que se idealizou, quando se observam defeitos, deve-se usar da máxima lealdade, falar abertamente, para que se mostrem tal qual são, com o mesmo desejo recíproco de verdade.

Bem sei que isto não é fácil de executar porque de parte a parte há os obstáculos impostos pelo receio do afastamento. Gostam um do outro e é tudo! Mas, mais tarde ou mais cedo, após o casamento, o tempo, a convivência se encarregarão de aclarar o que a reserva ocultou, e então, será pior.

No entanto, se formos inteligentes, o esforço, o domínio pessoal conduzir-nos-á a olhar de frente os nossos defeitos e imperfeições e a procurarmos juntos combatê-los. Quando há amor verdadeiro e consciente, o mais perfeito aceitará o outro com todos os seus defeitos e fraquezas, pronto a ajudá-lo e a aperfeiçoá-lo.

As divergências entre marido e mulher provêm, também, das diferenças entre as psicologias masculina e feminina.

O homem pensa que a mulher sente e reage como ele, e a mulher, vice-versa.

Há maridos que acham que a mulher se deve sentir feliz pelo simples facto de não lhe faltarem com a parte material. Julgam-se dispensados de a apreciar como mãe, como dona de casa, porque não sabem dar valor às tarefas domésticas e concluem que a mulher por estar em casa não trabalha.

Mas não é bem assim.

A mulher necessita do carinho do marido, de ser apreciada e encorajada por ele, mas nunca tratada como criança ou um ser inferior.

Por outro lado, a mulher por desconhecer a maneira de ser masculina, ressentir-se pela falta de apreço do marido, simplesmente, porque não elogiou um penteado, ou não reparou no pormenor que ela desejava, no vestido que a torna mais elegante, por exemplo.

Ora, estas futilidades a que a mulher tanta importância liga, não contam para certos homens absorvidos pelo peso de responsabilidades.

Outros, porém, até escondem propositadamente, a admiração que têm pela sua mulher, talvez com o fim de não a envalidecerem.

É preciso que a mulher o estude e, sem deixar absorver a sua personalidade, se adapte à maneira de ser do marido, caso reconheça nele qualidades que sobrelevem simples pormenores que muito lhe agradariam.

A meu ver, o que tem, realmente, importância é sentirem-se, mutuamente, unidos e integrados na vida pelo afecto conjugal, pela valorização humana e elevação espiritual cristã.



Vestido de «tyrilene» azul e branco aos quadrados, abotoado à frente, cingido no corpo e rematado por cinto. Saia ampla, levemente plissada até à anca.

O perfume

As senhoras devem ter o máximo do cuidado na escolha dos perfumes. Os aromas fortes e enjoativos denotam falta de gosto e consideração, da parte de quem os usa, para com as outras pessoas.

Podem, até, levar a pensar que o seu uso é para disfarçar a falta de higiene.

As jovens devem optar por uma água de colónia fresca, e as senhoras mais idosas por um perfume suave, de aroma discreto e agradável, certamente.

Deve-se escolher o perfume, também, segundo o local. Não é aconselhável ir-se demasiadamente perfumada para centros fechados, onde é difícil a ventilação.

É bom saber... Para repousar os pés

Se esteve muito tempo de pé ou caminhou longamente, para activar a circulação dos tornozelos e os aliviar quando estão pesados e inchados à noite, deve espargi-los com água fresca logo que entre em casa (a água muito quente faz inchar os tornozelos e aumenta-lhes a sensibilidade).

Depois antes de se deitar locione-os com uma grande esponja. A mesma operação de manhã, depois do banho.

Os «banhos de tornozelos» (e de pés, na mesma ocasião), em água tépida (a água quente também torna os pés mais sensíveis), em que terá feito derreter sal grosso e bicarbonato de sódio, seguidos de uma mas-

sagem à base de essência de eucalipto ou de uma fricção de álcool canforado, são eficazes.

Se voltar de tarde com os pés fatigados e congestionados, não tome banhos de pés, mas aplique compressas muito quentes com uma toalha ou esponja, por exemplo. E, depois de ter enxugado os pés, fricione-os com um pouco de água-de-colónia ou álcool canforado e polvilhe-os com talco.

Gesticular...

É bom lembrar que quando se está à mesa, não se gesticula com os talheres, nem se dão palmadas nas costas, nem se bate no braço, nem se puxa pelas bandas do casaco da pessoa com quem se conversa.

Os gestos servem para sublinhar uma frase que se pretende realçar, mas não lhe demos expressão exagerada, tanto de alegria como de tristeza; não é bonito.

Saltar da cadeira, em manifestações de agrado ou desagrado, exemplificar qualquer acontecimento que se relata, repetindo a cena e possivelmente dando colorido forte à descrição, é ridículo.

Tratando-se de gente nova, pode passar por brincadeira, mas é, também, preciso atender à ocasião.

Deve criar-se desde pequeno o hábito da simplicidade, para mais tarde não aparecerem gestos a mais.

A afectação e o preciosismo, por exemplo, lembram cinismo e hipocrisia. E é feio!

Estatística de tráfego de passageiros, bagagens e mercadorias — 1961

PASSAGEIROS

| | |
|---|------------|
| Quilómetros explorados | 5 571 |
| Quantidade de comboios de passageiros | 326 516 |
| Percorso dos comboios de passageiros (milhares de quilómetros) | 18 722 |
| Percorso médio de cada comboio de passageiros (quilómetros) | 57,4 |
| Passageiros transportados | 81 047 893 |
| 1.ª classe | 1 781 137 |
| 2.ª classe | 4 422 030 |
| 3.ª classe | 74 844 726 |
| Densidade do tráfego de passageiros | 22 696 |
| Passageiros-quilómetro (milhares) | 1 988 021 |
| Capacidade de transporte passageiros (quantidade de lugares oferecidos) | 67 029 |
| Percorso médio de cada passageiro (quilómetros) | 24,5 |
| Quantidade de passageiros, em média, por comboio | 248 |
| Quantidade de passageiros-quilómetro, em média, por comboio-quilómetro | 106 |

BAGAGENS

| | |
|---|--------|
| Carga transportada (toneladas) | 13 677 |
| Toneladas-quilómetro (milhares) | 848 |

MERCADORIAS

| | |
|--|-----------|
| Quilómetros explorados | 3 571 |
| Quantidade de comboios de mercadorias | 88 573 |
| Percorso dos comboios de mercadorias (milhares de quilómetros) | 5 630 |
| Percorso médio de cada comboio de mercadorias (quilómetros) | 63,7 |
| Capacidade de carga para mercadorias (toneladas) | 151 570 |
| Vagões disponíveis | 9 000 |
| Vagões-dias (milhares) | 5 380 |
| Percorso dos vagões (milhares de quilómetros) | 151 106 |
| Carregados | 118 626 |
| Vazios | 32 480 |
| Vagões carregados | 529 924 |
| Vagões carregados, em média, por dia | 1 452 |
| Carga transportada (toneladas) | 3 643 288 |
| Grande velocidade | 169 552 |
| Pequena velocidade | 3 473 936 |
| Toneladas-quilómetro (milhares) | 735 246 |
| Percorso médio de cada tonelada (quilómetros) | 201,8 |
| Carga média por comboio toneladas) | 41,2 |
| Carga média por vagão carregado (toneladas) | 6,9 |

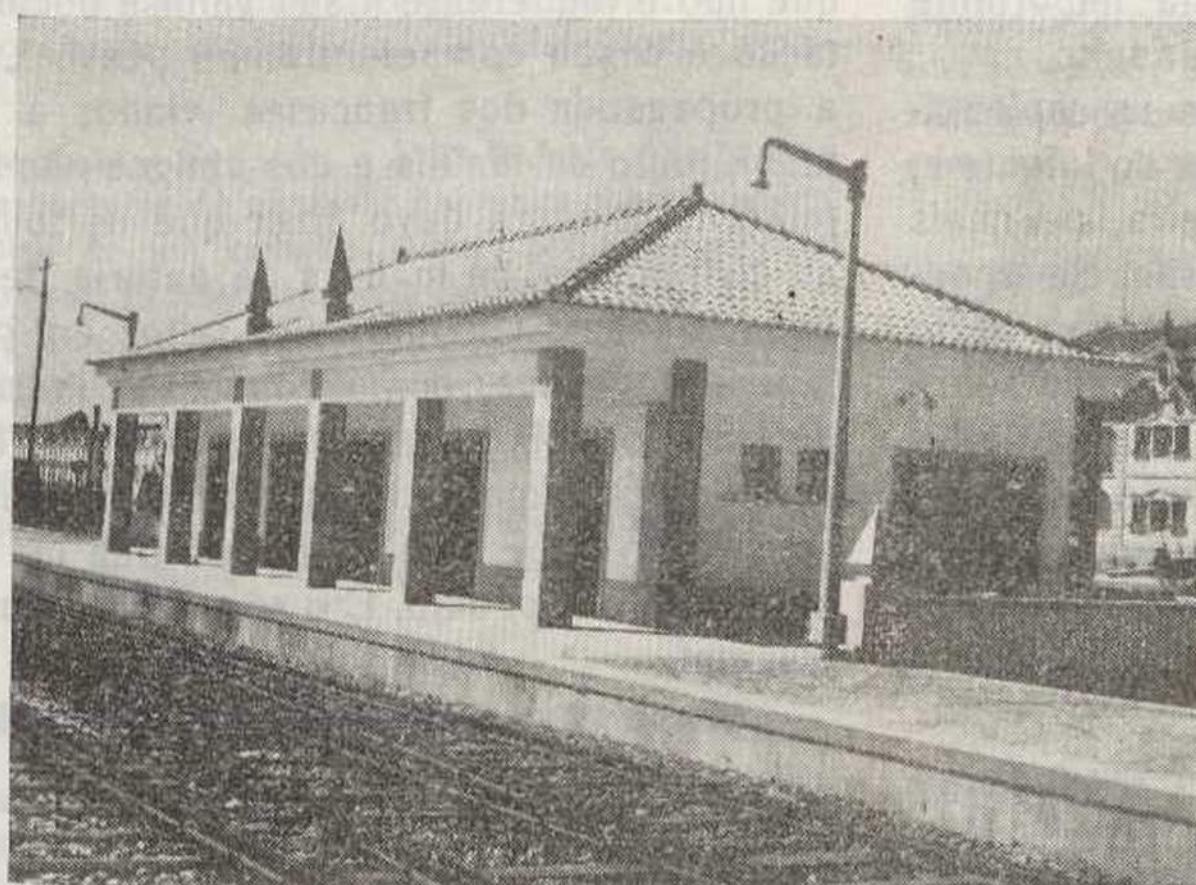


Por Terras do Algarve

Por GUERRA MAIO

E para mim um prazer, sempre renovado, atravessar o Tejo por estas manhãs claras que fazem a glória de Lisboa. No «rápido» do Algarve tive a agradável surpresa de ver que, no salão-restaurante, havia muitos comensais, ao contrário da minha última viagem em que éramos apenas três à mesa.

É uma modalidade estabelecida há anos, em Espanha, nos comboios de pouco movimento, e que teve grande sucesso. Essa da gorjeta compreendida é digna de registo. Prouvera a Deus que ela fosse adoptada em todo o País. O pessoal deve ser pago e não estar a receber percentagens e muito menos gorjetas suplementares. Sei que tal será di-



Apeadeiro de Vila Real de Santo António-Guadiana, término da linha do Sul

A Companhia dos «Wagons-Lits», de parceria com a C. P., havia, dias antes, inaugurado um serviço económico e que nem por isso deixava de ser copioso. A ementa compunha-se de sopa, prato de carne ou de peixe, duas sortes de legumes, fruta, café e vinho. Não aquele vinho em garrafas mal cheias, mas em meias garrafas com rótulo e cápsula. Tudo isto por 28\$50, serviço compreendido!

fícl : — «O dinheiro é tão bonito, o maganão», como dizia João de Deus.

Disse-me o chefe da mesa que, com o novo serviço, havia em cada comboio entre 15 a 20 comensais, o que não deixa de ser interessante. Há-de, porém, ser maior, quando devidamente conhecido. Assim será possível estender o serviço às linhas de Oeste, Beira-Baixa, Douro e ao Alentejo. Aqui permitiria o comboio da tarde para Beja e Évora, sair

mais cedo do Barreiro e os passageiros não andarem em Lisboa a comer à pressa, jantando assim no caminho e, por tal, chegarem a horas mais cómodas a Vila Viçosa, Mora, Reguengos, Moura e Aljustrel.

Rigorosamente à tabela, o excelente comboio chegou a Vila Real de Santo António, onde iniciámos a nossa curta visita ao litoral algarvio.

Em Vila Real, não deixámos de, mais uma vez, notar a falta de uma ponte sobre o Guadiana, que desse passagem aos comboios para Ayamonte, assim como aos automóveis. Se assim fosse poderíamos ter comboios directos de Lagos a Sevilha, que os turistas, cada vez em maior número, deviam apreciar.

Era coisa de pouca despesa, se repartida pelos dois países, sendo a linha desviada para o Norte de Ayamonte, passando, portanto, por trás da cidade, para se evitar o tramo levadiço.

Esperemos que, com o fechamento das malhas da nossa rede ferroviária, que bem tarda a fazer-se, a ponte do Guadiana seja considerada, assim como o desvio de Loulé, que aproximasse a linha desta importante vila, o que também já devia estar feito.

O Algarve veio juntar aos seus esplêndidos hotéis, mais dois, a Pousada do Infante e, perto desta, o Hotel da Baleeira, os quais nos causaram magnífica impressão. Se a pousada é um modelo de elegância e com perto de 20 quartos, aquele hotel debruçado sobre a baía donde outrora partiam as naus do Infante, é um encanto de paisagem e cuja casa de jantar, com uma vidraça contínua, nos dá a impressão de que estamos suspensos sobre a praia.

Almoço delicioso, acompanhado de vinho branco e tinto da colheita do gerente da casa, leve e escorrendo bem, servido de uma garrafa de cristal por criado que não se fazia rogado.

O Algarve tem agora esplêndidos hotéis, em Sagres, em Portimão, em Lagos e vai ter mais três, em Albufeira e Armação de Pêra. Pena é que ele tenha apenas dois de categoria média, um em Faro e outro em Vila Real de Santo António, este deploravelmente fechado. Eram necessários mais alguns desta categoria, em Tavira, Olhão, Loulé e Silves, pois a maioria das pensões deixa muito a desejar.

O turismo estende-se actualmente e em massa às classes médias e é preciso acudir às suas necessidades.

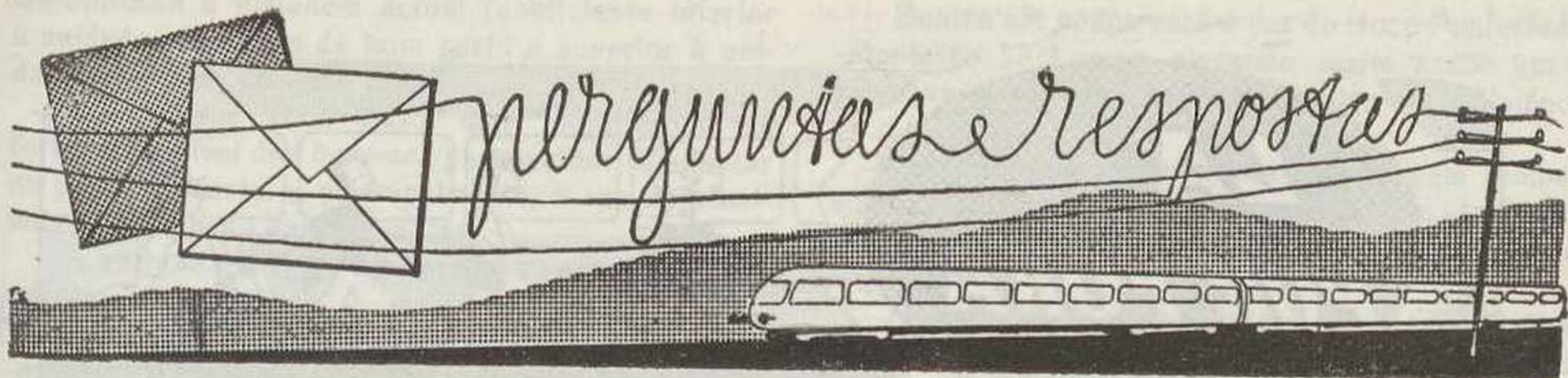
Em todas as terras onde estive notei a presença de numerosos turistas estrangeiros principalmente franceses e ingleses, muitos deles sem pressa de abalar.

É certo que a Casa de Portugal em Paris tem feito larga propaganda do nosso País, a que não é indiferente a sua valiosa documentação e o seu competentíssimo pessoal, mas a propaganda dos franceses vindos a Portugal, junto da família e dos amigos não lhe é inferior. Já agora devo dizer que os folhetos ali distribuídos, na maioria de autoria de Madame Suzane Chantal, são feitos em prosa leve e sugestiva, como convém à literatura de turismo, pois ninguém tem hoje paciência para ler calhamaços. Nas quatro páginas de um folheto cabe bem a literatura de um livro ou de um compêndio. É o segredo de Suzane Chantal,



Túnel e Ponta de Sagres —
em cujo cenário se ergue o
novo Hotel da Baleeira

*



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2228/Consulta n.º 406 — Referência à pergunta n.º 2219/Consulta n.º 397-F publicada no «Boletim da C. P.» n.º 391 do mês de Janeiro de 1962:

O exemplo de taxa apresentado indica 55\$14, importância deduzida a título de redução de 10 %, (máquinas agrícolas), salvo melhor opinião a verba que corresponde são 55\$15. No caso presente, o total a cobrar não sofre alteração, mas, casos há em que pode dar diferença de \$10.

No «Boletim da C. P.», n.º 323, de Maio de 1956, pergunta n.º 272 (taxa semelhante), indica que o arredondamento é feito para o centavo superior.

Por haver divergência, agradecia fosse esclarecido.

Resposta — Segundo o Art.º 92.º da Tarifa Geral, as parcelas de qualquer cobrança que não sejam múltiplas de um centavo, devem ser arredondadas para o centavo imediatamente superior.

No caso presente, como os preços de transporte têm sobrecarga e redução, o arredondamento para o centavo superior, na parcela de cobrança relativa ao transporte propriamente dito, é o resultante do cálculo do preço pelo recargo ou redução, considerando todos os decimais, multiplicado pelas frações do peso.

Divisão do Material e Tracção

Pergunta n.º 2229 — Pertenço ao Subposto de Sernada do Vouga, tenho a minha residência em Viseu, e sou maquinista do comboio n.º 1822, que sai de Viseu às 8 02 h. para Santa Comba Dão, de onde regresso a Viseu às 15-01 h.

Não tenho hora de retirada, saindo novamente para Santa Comba Dão às 17-02 h. e regressando novamente a Viseu às 21-20 h., onde pernoito.

Peço ser informado se tenho ou não direito a abono de deslocação, visto que quando fui transferido para Sernada, já residia em Viseu.

Resposta — Não tem direito

— Os agentes na área da localidade onde estiverem autorizados a residir, não têm direito ao abono de deslocação. — Cláusula 60 do A.C.T..

O agente reside em Viseu.

Só dão direito ao abono de deslocação, as ausências superiores a 8 horas. — Cláusula 54 do A.C.T.

As duas ausências indicadas, são inferiores a 8 horas.

Divisão de Via e Obras

Pergunta n.º 2230 — Rogo ser informado como deve proceder uma guarda de P. N. na entrega do serviço quando esta vai ser rendida; se o serviço deve ser entregue no centro da P. N. ou junto da barraca do telefone que existe junto das cancelas.

E sendo uma P. N. de 3.ª categoria, como é que deve a guarda proceder com as cancelas e com o telefone quando o trânsito dos comboios tiver terminado. Como a P. N. fica franqueada ao trânsito, eu penso que o telefone deve ficar ligado para, se for efectuada alguma marcha urgente, a guarda fazer serviço a este; e no caso do telefone ficar desligado, havendo a dita marcha e apanhando qualquer veículo, quem será o responsável?

Resposta — Quanto à 1.ª pergunta: O posto de uma guarda de P. N. é junto das cancelas. É nesse local que deve ser feita a entrega do serviço.

Quanto à 2.ª pergunta: O telefone deve estar sempre ligado, visto que pode haver necessidade de avisar a guarda de qualquer circulação extraordinária.

Há, no entanto, casos especiais, em que o telefone fica desligado, como sejam o encerramento da estação à qual está ligado, ou por motivo da residência da guarda se encontrar mais afastada da P. N..

Nestes casos, se houver qualquer circulação extraordinária, o maquinista será prevenido de que a guarda ou as guardas das PP. NN. não foram avisadas.

Combustível consumido pelas Locomotivas, Tractores e Automotoras

1961

| | |
|---|---------|
| Carvão estrangeiro (toneladas) | 77 057 |
| Carvão nacional (toneladas) | 11 876 |
| Lenha (toneladas) | — |
| «Fuel-oil (toneladas) | 156 700 |
| Gasóleo (milhares de litros) | 22 270 |
| Gasolina (milhares de litros) | 189 |
| Energia eléctrica (milhares de Kwh) | 46 472 |



Criação de um serviço de informação destinado aos Caminhos de Ferro de todo o Mundo

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) decidiu dar o maior desenvolvimento à troca recíproca de informações entre as diversas Administrações ferroviárias, criando um serviço chamado «Forum», destinado aos caminhos de ferro de todo o Mundo. O «Forum» constituirá uma cooperativa de conhecimentos ferroviários, da qual todas as redes poderão tirar proveito.

Assim, será facilitado o estudo e resolução dos problemas ferroviários às Administrações de países longínquos, em fase de desenvolvimento, permitindo-lhes beneficiar da profunda experiência das redes europeias evoluídas.

Furgões de dois andares para bagagens e pequenos volumes

A título experimental, o Caminho de Ferro federal alemão (D. B.), utiliza há pouco tempo dois novos furgões de dois andares, para o transporte de bagagens e pequenos volumes, por comboios directos. Um dispositivo mecânico acelera notavelmente a carga e descarga das remessas. Estes veículos, que têm o comprimento das carruagens alemãs de comboios directos (caixa de 26,40 m), podem entrar na composição de comboios que circulem à velocidade horária de 140 km. e transportar 22 toneladas, divididas por uma superfície de 70,45 m². Ao meio, uma gelosia de metal leve, de 5,25 m de largura, abre mecânicamente ocultando-se no tecto.

Por detrás das portas de carregamento encontrase uma plataforma elevada que ocupa toda a largura do furgão e pontes de carregamento que podem sair por um processo mecânico.

Nova ponte sobre a linha de Arlberg (Áustria)

A ponte de Trisanna, a mais característica da linha de Arlberg e a maior dos Caminhos de ferro austríacos (120 m de comprimento), conta 77 anos e obriga a reduções de velocidade. É um ponto fraco que os Caminhos de ferro federais austríacos, depois de muitos anos de estudo, decidiram substituir.

A nova obra será construída no lugar da primeira, que viu passar perto de um milhão de comboios, desde 1884; será mesmo assente sobre os pilares e os arcos existentes. Com efeito, apenas serão substituídas as pequenas vigas de ferro soldado, por uma moderna construção de aço.

A nova ponte, que custará de 20 a 22 milhões de «shillings» estará provavelmente concluída em meados de 1963.

Locomotivas tri-corrente

A CABA de ser entregue à S. N. C. F. uma locomotiva tri-corrente (BB 26001) e dentro de pouco tempo será entregue uma outra.

Estas locomotivas, que podem circular tanto a corrente contínua de 1500 ou 3000 vóltios, como a corrente alterna de 25000 vóltios, poderão circular na linha Paris-Bruxelas e provavelmente na Paris-Amsterdão.

Centenário dos Caminhos de Ferro Suecos

OS Caminhos de ferro do estado sueco inaugurarão em Göteborg, em 11 de Maio corrente, uma grande exposição quando do centenário do caminho de ferro «Västra Stambanan» (linha Estocolmo-Göteborg).

Esta exposição, que durará dois meses, terá por tema «Os caminhos de ferro do Estado, de ontem, hoje e amanhã». Ao mesmo tempo, circulará entre Estocolmo e Göteborg um comboio histórico composto de uma locomotiva, a «Prins August» e de veículos ultra-centenários, saídos, para a circunstância, do museu ferroviário de Tomteboda. O comboio cobrirá a distância em 5 dias.

Nova tarificação de mercadorias em França

AS. N. C. F. apresentou ao Governo francês um projecto de reforma das tarifas de mercadorias, a fim de melhorar as adaptar ao preço de custo.

As novas disposições prevêem principalmente um novo processo do cálculo de distâncias; a cada secção de linha é atribuído um coeficiente pelo qual ser-

multiplicada a distância actual (coeficiente inferior à unidade nas linhas de bom perfil e superior à unidade nas linhas de perfil difícil).

Comportam, além disso, uma modificação da forma e do nível dos *barèmes* para melhor os adaptar ao preço de custo e, principalmente, à sua degressividade em função das distâncias.

A entrada em vigor está prevista para meados do corrente ano.

Electrificação da rede Belga

A rede electrificada da S. N. C. B. é actualmente de 970 km., representando cerca de 30% das linhas exploradas.

A electrificação da linha Bruxelas-Mons-Quévy e da sua antena Mons-St. Ghislain, cuja conclusão está prevista para o princípio do próximo ano, elevará este total para 1050 km.

A electrificação da linha Bruxelas-Mons-Quévy é oportuna, pois a rede electrificada da S. N. C. F. estende-se para o Norte; depois da linha Paris-Lille está em via de equipamento a linha Paris-Aulnoye-Quévy.

A partir da data de início do horário de Verão de 1963, os comboios pesados de passageiros, rebocados por locomotivas tri-corrente (correntes contínuas de 1500 e 3000 vóltios e corrente alterna de 25000 vóltios) cobrirão a distância Bruxelas-Paris em 3 horas, como os actuais comboios TEE.

Haverá mais «carruagens para campismo este Verão, nos caminhos de ferro ingleses

PARA a próxima quadra de Verão, os Caminhos de ferro ingleses adaptam 254 novas «carruagens para campismo», das quais 47 de apresentação luxuosa. Estas carragens destinam-se a 130 lugares de vilegiatura situados no litoral e no interior da Inglaterra, da Escócia e País de Gales. São constituídos por um confortável quarto de cama para 4, 6 ou 8 pessoas, uma sala de estar espaçosa e uma cozinha inteiramente equipada.

A condição exigida para a utilização destas carruagens é a de os locatários deverem efectuar a viagem por caminho de ferro do lugar de domicílio até ao de estacionamento.

Além disso, serão alugados alojamentos para férias 4, 5 ou 6 pessoas, nas mesmas condições, nos edifícios das estações situadas em linhas desafectas ao tráfego na Escócia e no nordeste da Inglaterra.

A electrificação da Rede Nacional Espanhola faz progressos

A tracção eléctrica foi inaugurada em 8 de Dezembro de 1961 no percurso Alsasua-Miranda del Ebro, numa distância de 76,5 km., permitindo assim a circulação de comboios eléctricos em toda a linha Irun-Miranda del Ebro.

Dentro em pouco será a vez do troço Ponferrada-Monforte de Lemos, elevando assim a 238 km. a extensão de vias férreas electrificadas entre Valência e La Coruña.

Os trabalhos de electrificação avançam também entre Madrid-Atocha e Alcazar de San Juan; em breve toda a linha Madrid-Córdova de 442 km. estará electrificada.

A electrificação do percurso de Massanet-Massanás a Port-Bou está a terminar e em breve poderão circular comboios eléctricos entre Barcelona e a fronteira francesa.

Veículo para o transporte automóvel

A firma «A Auxiliar», de Milão, apresentou ultimamente um novo vagão articulado, de dois andares, para o transporte de automóveis. É composto de dois elementos.

A estrutura do «chassis», os montantes e a superestrutura são de chapa de aço especial, dobrada e inteiramente soldada.

As extremidades do plano superior, constituídas por pontes inclináveis, accionadas por um dispositivo hidráulico, tornam fáceis as operações de carga e descarga.

O veículo pode transportar 30 carros pequenos ou 26 carros médios e grandes.

Durante os próximos meses serão postos em serviço 150 outros vagões semelhantes, os quais facilitarão o transporte de automóveis novos entre as fábricas e as filiais de venda.

A Finlândia constrói novas linhas

ESTÃO actualmente em construção na Finlândia duas novas linhas de caminho de ferro, uma na fronteira oeste, na Lapónia, e outra na Finlândia meridional (Lappeenranta-Luumäki).

A primeira, destinada principalmente ao transporte de minério, terá 125 km de comprimento; a segunda será uma linha recta de 28 km. Além disso, uma terceira linha recentemente terminada será prolongada em mais 10 km (Kovero-Herajärvi).

Em princípios de 1960, o Parlamento finlandês decidiu a construção de três novas vias férreas, na extensão total de mais de 300 km, a primeira no oeste da Finlândia (Tampere-Parkano-Seinäjoki), a segunda no centro (Jyväskylä-Jämsäkoski) e a terceira no leste (Parikkala-Onkamo).

Depois da sua construção, as comunicações serão muito mais directas.

De 1955 a 1960, a Finlândia construiu mais de 400 km de novas linhas, ao ritmo de aproximadamente 60 km por ano.



DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS



Por J. MATOS SERRAS

Centenários

Mais um país a festejar o Centenário dos seus Caminhos de Ferro – a Finlândia. O facto mereceu – e muito bem – a emissão de uma série de 3 selos comemorativos, representando:



A primeira locomotiva finlandesa (Ilmarinen).



Uma locomotiva a vapor e um vagão para transporte de madeira.



Uma locomotiva Diesel-Eléctrica e parte de duas carruagens.

Acrescentaremos que, até agora, emitiram selos alusivos aos Centenários dos Caminhos de Ferro, os seguintes países:

- 1935 — Alemanha e Bélgica
- 1937 — Áustria e Cuba
- 1939 — Itália e Holanda
- 1946 — Hungria
- 1947 — Dinamarca e Suíça
- 1948 — Espanha

- 1949 — Jugoslávia
- 1951 — Chile
- 1953 — União Indiana
- 1954 — Brasil, Noruega e Austrália
- 1955 — Canal do Panamá
- 1956 — Portugal e Suécia
- 1957 — Argentina e Egipto
- 1958 — Brasil
- 1959 — Luxemburgo
- 1960 — África do Sul
- 1961 — Paquistão
- 1962 — Finlândia.

Novos selos

No passado mês de Março a Suíça emitiu mais uma bonita série, com quatro valores, dois dos quais pertencentes à nossa temática. Os motivos representados são:



Uma automotora Diesel eléctrica rebocando um T.E.T. (Trans-Europe-Express).



Aspecto da estação ferroviária de Jungfraujoch, a mais alta da Europa.

Exposições

O Sport Lisboa e Benfica realizou, de 22 a 29 de Abril findo, a sua II Exposição Filatélica, que constituiu um êxito e na qual participaram muitas colecções temáticas. Entre elas contava-se a nossa de Caminhos de Ferro.

Recenseamento Filatélico

Deseja correspondentes portugueses o filatelista espanhol Pedro Durán Blanco, Calle Cabo Verde, n.º 11, Múida, em Badajoz.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para o recenseamento do BOLETIM DA C. P.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *José Torres*, inspector de obras metálicas — dirigiu de maneira eficiente os trabalhos de reparação da ponte de Asseca, avariada devido ao choque do comboio 121 com uma camioneta, na P. N. ao Km. 67,851-Norte; *Joaquim Marques Barradas* e *José da Silva Gil*, assentadores de 2.ª cl. — o primeiro, quando regressava do trabalho viu um carril partido ao Km. 66,090-Norte e telefonou ao chefe do lanço a receber instruções para fazer a reparação sem prejudicar a circulação dos comboios; o segundo, aceitou prontamente a colaborar no referido trabalho; *Dozinda do Carmo Matos*, guarda de P. N.: — encontrou próximo da P. N. do Km. 27,570-Corgo uma carteira contendo 450\$00 e documentos e entregou-a ao chefe do distrito; *Benedito dos Santos Pires*, guarda de P. N. — notou uma pancada estranha ao passar o comboio 3381 na P. N. do Km. 97,450, e verificando estar um carril partido telefonou para Alcains a avisar o chefe do lanço, evitando um possível acidente ao comboio 3010; *Auréllo Boavida Marques*, eventual-gratificado pela dedicação e interesse com que trabalhou no abate de eucaliptos entre os Kms. 59.750 e 59.930 da linha do Norte.



Da esquerda para a direita: — *Eugénio Passos Diniz*, chefe de brigada, *Manuel de Lemos Ferreira*, chefe de cantão de obras metálicas de 2.ª cl., *Severino da Cruz Patinha*, *Luis da Graça Rosendo*, *João Ventura de Matos* e *Manuel Martins Cheles*, operários de 4.ª cl.: — gratificados pelas actuações nos trabalhos de reparação da ponte de Asseca, avariada devido ao choque do comboio 121 com uma camioneta, na P. N. do Km. 67.851-Norte.



Da esquerda para a direita: — *Manuel Alves Nunes*, operário de 4.ª cl.; *Isidoro Ferreira Coimbra*, operário de 3.ª cl.; *José Henrique Fiens*, *João Gralha Fiens*, *Jacinto Bento Tavares Amaral* e *Luis Gaspar*, serventes de 3.ª cl.: — gratificados pelas actuações nos trabalhos de reparação da ponte de Asseca, avariada devido ao choque do comboio 121 com uma camioneta, na P. N. do Km. 67.851-Norte.



Da esquerda para a direita: — *Adelino Lourenço*, chefe de distrito — ao passar pelas 20 horas no Km. 48,600 — Póvoa viu um pinheiro inclinado sobre a linha e munido de um machado escorou a árvore, até ser abatida no dia seguinte, aguardando ainda a passagem do último comboio; *Joaquim Vicente*, chefe de distrito e *Francisco Henrique Vilela Serrano*, assentador de 1.º cl. — quando o segundo ia para o trabalho viu um carril partido ao Km. 67-Minho e avisou imediatamente o primeiro. Este compareceu no local e pediu à estação de Vale de Santarém para reter os comboios, enquanto o assentador correu ao encontro do comboio 30 171 para lhe fazer sinal de paragem; *Augusto Bernardo Dias*, assentador de 1.º cl. — não obstante estar na situação de doente e verificando que ao Km. 187,596-Beira Baixa estavam duas barretas partidas, avisou pelo telefone o pessoal do distrito e ordenou à substituta da P. N. que fosse ao encontro do comboio 3380, que veio a parar ao Km. 187,600; *Alexandre Pereira Monteiro*, subchefe de distrito — após violenta chuvala saiu mais cedo de casa e encontrando a via inundada e obstruída por terras ao Km. 9,750 do ramal de Leixões, procedeu imediatamente ao desimpedimento da linha; *Manuel Ribeiro*, eventual — não obstante estar de folga, ao ser avisado por um particular que ao Km. 150,830-Beira Alta estava um carril partido, dirigiu-se ao local munido de ferramenta e remediou a avaria.



Da esquerda para a direita: — *José Alegria Carvalho*, subchefe de distrito — pelo seu escrupuloso cumprimento do dever, honestidade e inteireza de carácter demonstrados, quando ao receber de um dos soldadores de carris a importância de 50\$00 que havia sido deixada por dois funcionários de uma firma fornecedora, a título de gratificação, imediatamente entregou a importância ao encarregado da renovação, que por sua vez a remeteu ao escritório; *Agostinho Pissarra*, subchefe de distrito — após violenta trovada e chuva tomou a iniciativa de rondar a linha munido de archotes, e verificando que a P. N. do Km. 202,850-Beira Alta estava obstruída e inundada com terras procedeu à sua desobstrução, evitando com a sua diligente actuação a paragem do comboio 1 325 e um possível acidente; *José Miguel Mansos*, operário de 3.º cl. — pela honestidade demonstrada ao entregar um relógio de pulso que encontrou numa oficina da Tracção; *José Félix Pimentel*, assentador de 2.º cl. e *António Salvado Alves dos Santos*, servente de 3.º cl. — não obstante o primeiro estar de folga, ao serem avisados pela estação de Freinada de que ao Km. 244,057-Beira Alta se encontrava um carril partido, foram ao local correr uma travessa debaixo da factura para dar passagem ao comboio 1 212, e em seguida fizeram a substituição do carril; *Manuel da Silva*, eventual — pela honestidade revelada ao restituir, espontaneamente, uma carteira que encontrara na estação de Trindade, a qual continha vários documentos e a quantia de 9 200\$00.



Da esquerda para a direita: — *Mário Augusto Correia* e *Fernando Augusto Passeira*, *José Pereira Branco* e *Manuel Delfim de Mesquita*, assentadores de 2.º cl. e *António Silva*, eventual: — por, não obstante se encontrarem de folga, após ter caído forte bâtega de água se dirigiram o primeiro na companhia da esposa ao Km. 125,550-Douro, e os restantes ao Km. 128,660-Douro, onde procederam à desobstrução da via evitando perturbações na marcha dos comboios; *Joaquim Marques Barradas*, assentador de 2.º cl. — pela honestidade demonstrada quando entregou ao seu chefe de distrito um relógio de pulso que encontrara ao Km. 66,800-N.