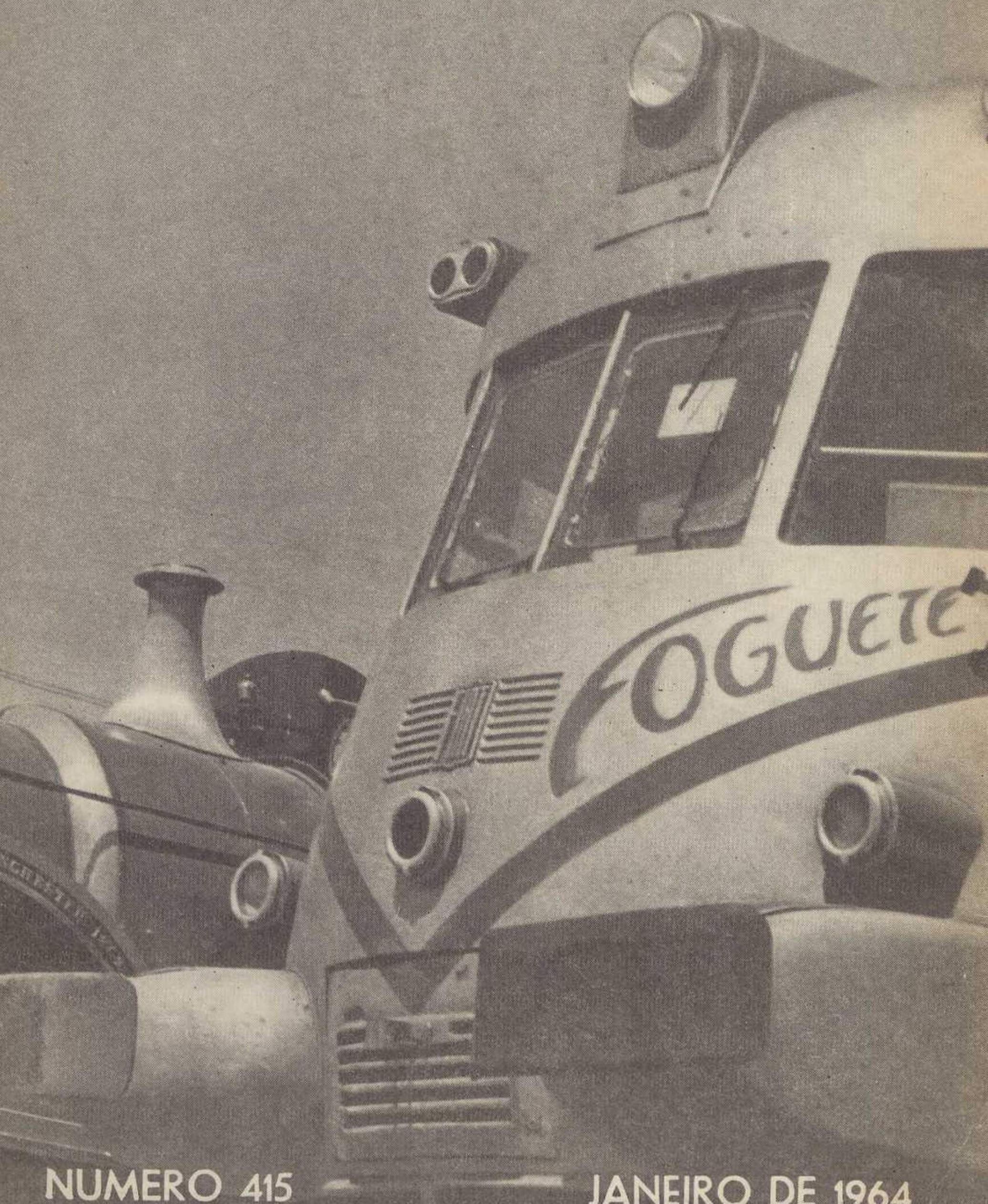


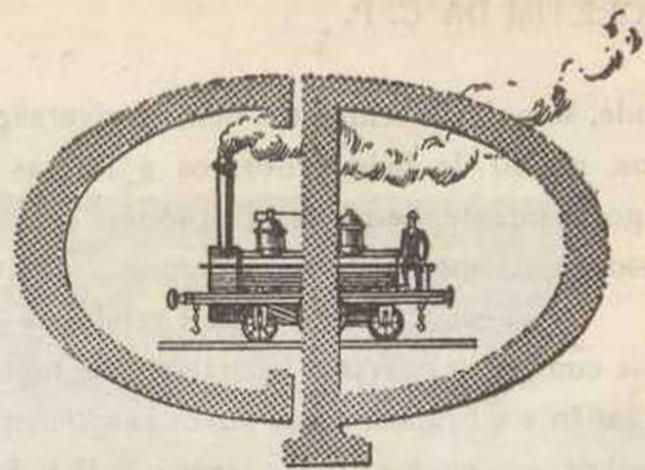
Baletim da C.F.D.



NUMERO 415

JANEIRO DE 1964

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 415 • JANEIRO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Sede: Estação de Santa Apolónia / Lisboa-2
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

Mensagem do

A NO NOVO

NO alvorecer deste Novo Ano, ao iniciar-se mais uma jornada de trabalhos, de esperanças e de aspirações, saúdo afectuosamente os servidores da Companhia, endereçando-lhes neste 1964 — que Deus há-de permitir continue a ser um ano de concórdia e de progresso para todos os portugueses — as maiores felicidades e venturas, para si e seus familiares.

Vive a Nação uma hora particularmente grave, um período de vicissitudes e angústias extraordinariamente tormentosas — dos mais difíceis mesmo do seu historial multissecular. Todos o sabemos e todos disso devemos ter nítida e plena consciência. As torpes acusações, as desmedidas invejas, a extremada cobiça de que o País está sendo vítima por parte de nações e interesses estrangeiros, tão somente por ser firme e inabalável o propósito nacional de defesa e manutenção da soberania de todo o território ultramarino em torno da Mãe-Pátria — o esforço militar daí derivado que tem vindo a ser exigido, para se aguentar, sem desfalecer, a acção ingente nas plagas africanas, têm criado dificuldades e imposto sacrifícios ao erário e à grei que se repercutem, obviamente, na vida interna de uma Empresa com a função e as características da nossa.

E se tão adversa como tempestuosa procela exige, para a conjurar, a necessidade imperiosa — como prova de fé e de patriotismo nos destinos gloriosos da Pátria — de «cerrarmos quadrado» na salvaguarda intransigente da frente interna, também, por outro lado, aconselha e impõe, defendamos, na parte que a cada um compete, a segurança económica da Nação e o seu consequente evoluir, quer como prova de apoio, moral e material, ao êxito da acção militar no Ultramar, quer como postulado actual de evolução e progresso do País ante as políticas irreversíveis de integração europeia, que mais cedo ou mais tarde se estenderão a todos os países do velho continente.

Por estas duplas razões, têm-se difundido ultimamente entre nós os mais diversos apelos aos técnicos, aos industriais, aos comerciantes e à própria opinião pública indiscriminada, para que todos os portugueses empreguem o seu mais dinâmico esforço de iniciativa e de trabalho no desenvolvimento da riqueza colectiva, num objectivo de incremento de produtividade e de acréscimo de rendimentos.

Assim, na presente e indiscutível viragem que está a processar-se na mentalidade da gente lusa, uma única e esclarecida verdade se nos impõe, a nós ferroviários, sob pena de nos furtarmos às leis económicas do nosso tempo: Trabalharmos, trabalharmos mais e melhor, corajosa e deliberadamente, sem soluções de continui-

dade, sem desfalecimentos nem tergiversações, guerreando e vencendo preconceitos, rotinas e empirismos arreigados, pondo de lado processos e formas de labor anacrônicos, de maneira a que o Caminho de Ferro se lance, vigorosamente, na modernização dos seus métodos e sobreviva, como se impõe, nas realidades em que temos, insofismavelmente, de nos integrar.

«Tornar o tempo mais rendoso» — é a palavra de ordem da vida contemporânea. É essa a lição flagrante, que cumpre seguir sem hesitações, de tantos outros países, em impetuosa marcha de progresso, como a Alemanha, o Japão e a França, cujos povos responderam de imediato, com a alma que torna realidade os mais grandiosos sonhos, aos apelos realizadores que lhes foram feitos.

Também entre nós o reconhecimento, individual e colectivo, de se produzir mais e melhor — nisto consiste, verdadeiramente, a produtividade — aliado a programações de valorização humana, desde que tornados em acção imediata e eficiente, conduzirão ao progresso que se aspira e proclama. É particularmente neste último campo — o da formação profissional — em que mais se precisa de actuar na nossa Empresa, para que se crie uma massa permeável às realizações criadoras, susceptível de executar programas, de concretizar ideias e de lhes extrair o proveito, não deixando perder no vácuo os propósitos dos nossos planos ou os desígnios de progresso das nossas intenções. Jamais como hoje, o êxito das nossas tarefas quotidianas dependeu, tão exclusivamente, do fortalecimento das nossas estruturas de trabalho — da competência, do brio, do rigor, em suma, da capacidade de aplicação profissional dos nossos agentes.

Por isso têm sido promovidas conferências, cursos de formação, estudos técnicos, frequências em estágios e simpósios no estrangeiro, e outras iniciativas fecundas da Administração da Companhia, para aperfeiçoamento dos quadros de dirigentes, sob o signo da Produtividade. Por isso tem sido solicitada a colaboração, o esclarecimento e o conselho de organizações de especialistas qualificados, quer no domínio do planeamento e da organização como no das actividades humanas e tecnológicas. É ainda nessa directriz que começou a instituir-se uma campanha de valorização profissional acelerada para o pessoal da linha da Divisão de Exploração, a que outras se irão seguir, gradativamente, abarcando todos os ferroviários.

Felizmente que a convicção de que é preciso tal esforço decisivo na vida da Empresa está ganhando unidade na generalidade do nosso pessoal e está a converter-se em estado de consciência colectiva — que cabe tão somente fortalecer e impulsionar. Comprovam-no, suficientemente, o interesse na frequência dos cursos formativos e na participação na campanha de valorização encetada, e bem assim alguns dos resultados ultimamente atingidos nos nossos empreendimentos.

Em resumo: para estarmos à altura dos problemas e responsabilidades do nosso tempo, sobretudo da «hora grave da vida da Nação», importa justamente prosseguir nesta prova de energia eficiente — porque no domínio das realizações que forçosamente teremos de ir criando, como sucessão fatora de progressos, não se pode nem deve parar. As realidades antes aconselham a caminharmos — a caminharmos cada vez mais depressa.

O DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA

1º SIMPÓSIO

Sobre o

Emprego da
CIBERNÉTICA

NOS CAMINHOS DE FERRO

Impressões

Pelo Eng.º FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO

POR iniciativa da U. I. C. reuniu-se na sua sede, em Paris, entre 4 e 14 de Novembro último, o I Simpósio sobre as Aplicações Ferroviárias da Cibernética.

Esta importante manifestação que atraiu dos quatro cantos do mundo mais de 400 participantes, (técnicos e dirigentes de empresas ferroviárias, especialistas da ciência do automatismo, investigadores e professores universitários) teve como objectivo a divulgação e a discussão, em globo, das muitas possibilidades de aplicação aos Caminhos de Ferro das técnicas do automatismo que derivam em linha recta dos espectaculares progressos da Cibernética e da Electrónica. Não é lugar comum dizer-se a este propósito «dos quatro cantos do mundo», pois, além de praticamente todos os países do continente europeu, fizeram-se representar no Simpósio também os Caminhos de Ferro e os institutos de investigação de duas nações americanas (os Estados Unidos e o Canadá), de algumas nações africanas e asiáticas (com especial relevo, em quantidade e qualidade, para a delegação japonesa), e da Austrália.

Como era de esperar em face de tão qualificada assembleia, o nível das comunicações apresentadas foi de uma maneira geral elevadíssimo (alguns até demasiado elevados para os não especialistas) e o interesse das discussões travadas manteve-se sempre em ponto alto ao longo dos 10 dias de sessões (incluindo

um sábado, um domingo e um feriado!), com imenso proveito formativo para os que tiveram o privilégio de nelas participar.

Os trabalhos do Simpósio foram divididos por 5 secções, com o seguinte programa:

SECÇÃO 1 – *Automatização de problemas gerais relativos à exploração ferroviária, em particular:*

Utilização de computadores electrónicos no estabelecimento dos planos de formação de comboios, nas regras de repartição do trabalho entre as triagens, no cálculo de marchas e horários, no estudo das rotações do pessoal e do material, nos estudos de capacidade das instalações e na regulação de certas operações de exploração como, por exemplo, a distribuição dos vagões vazios, etc..

SECÇÃO 2 – *Automatismo na exploração de sistemas autónomos, em particular:*

Utilização de computadores electrónicos na regulação do tráfego nas linhas, estações e triagens, condução automática de comboios, etc..

SECÇÃO 3 – *Aplicação dos conjuntos electrónicos aos problemas de gestão, especialmente:*

Sistemas de registo e trata-

mento de informações para utilizações operacionais, contabilísticas ou estatísticas; tratamento integrado da informação ao nível de Direcção-Geral; aplicações na gestão do pessoal nos problemas de «stocks» e aprovisionamentos, fiscalização de receitas, marcação de lugares, etc..

SECÇÃO 4—*Métodos matemáticos e de investigação operacional aplicáveis à solução de problemas de transporte por meio de calculadores electrónicos, compreendendo:*

Programação linear e dinâmica,

sistemas de transmissão de informações a distância e seu agrupamento, identificação de veículos ou comboios em marcha, métodos para redução dos erros nas transmissões, etc..

— Vê-se portanto como foi passado em revista todo um mundo de problemas, que, na sua diversidade, apresentam contudo um objectivo comum bem marcado: o desejo de automatizar todas as operações repetitivas, consumidoras de tempo e energias em que a exploração ferroviária é prolífera, por razão do seu carácter integrado e das dimensões das empresas.



*
Sessão inaugural do Simpósio.
No uso da palavra o Sr. H.
Gschwind, Presidente
da U. I. C.
*

cálculo de probabilidades, estatística matemática e sua aplicação ao estudo dos problemas gerais de organização de transportes, optimização de percursos e reparição do tráfego.

SECÇÃO 5—*Meios técnicos de tratamento e transmissão de informação e organização dos centros de cálculo, em particular:*

Características necessárias aos calculadores electrónicos a empregar em caminhos de ferro;

Como foi apontado por um orador na sessão inaugural, os Caminhos de Ferro tendem cada vez mais para o gigantismo, sendo indispensável encontrar os meios de evitar que dessa tendência resulte imobilismo, falta de flexibilidade e de rapidez de acção. Há que dar-lhe um «sistema nervoso» de reflexos rápidos e uma «memória» de grande capacidade de armazenamento ordenado e sempre fresca: a Cibernética propõe-se justamente este objectivo, ambicioso sem dúvida, mas plenamente atingível a avaliar pelos prometedores resultados das aplicações já em curso.

Aliás, quanto a aplicações, pode concluir-se

✱

O Eng. Louis Armand, proferindo a alocução inaugural

✱



ser a situação actual mais ou menos a seguinte:

1.º – Automatização integral de operações ferroviárias (condução automática de comboios, automatização de triagens, etc.):

– Foram apresentadas poucas realizações práticas, algumas ainda em fase de aperfeiçoamento, mas não se nota por enquanto tendência para a sua generalização, dado que de momento a procura de sistemas deste género está limitada a casos muito especiais, quer por necessidade de resolver problemas de tráfego intensíssimo, quer por características particulares desse mesmo tráfego.

2.º – Automatização na recolha, transmissão,

processamento e arquivo de informações (formação de comboios, identificação de vagões, distribuição de material vazio, fiscalização de receitas, marcação de lugares, regulação automática de C.T.C., etc.):

– Existe já um número apreciável de realizações deste tipo, mas a generalização do seu emprego aguarda uma avaliação completa de todas as vantagens que resultam da sua adopção. Com efeito, o número de agentes que o equipamento automático *directamente* substitui é, em muitos casos, relativamente pequeno e dificilmente justifica só por si o custo da sua aquisição e instalação. A verdadeira justificação aparece poste-



✱

A cibernética nos caminhos de ferro – O centro de cálculo electrónico de gestão da S. N. C. F. em Auteuil

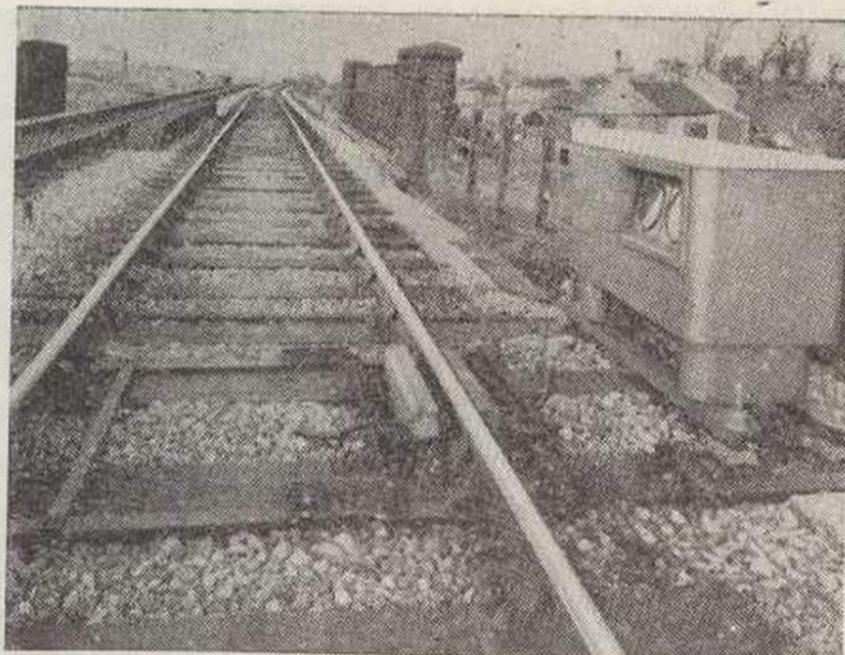
✱

riormente, pois a qualidade do serviço será melhorada, donde maior atracção de receitas, e a sua regularidade também aumentará, donde diminuição sensível nas despesas parasitas da exploração.

Assim, sendo principalmente pelos seus efeitos *indirectos* que as instalações cibernéticas deste tipo se justificam a si próprias, não surpreende que a sua aplicação a sistemas de densidade não muito elevada dependa de uma avaliação precisa de todos os benefícios possíveis e que tal avaliação exija informações só possíveis de reunir a longo prazo.

3.º – Uso de computadores electrónicos nos problemas de gestão, previsão e simulação (estudo de investimentos, cálculo de marchas e horários, consumo de energia, simulação do tráfego para estudo da capacidade de linhas e instalações, estudo de rotações do pessoal e do material, estudo das características óptimas do material circulante e motor, gestão de «stocks», previsões estatísticas, etc.):

– Aqui verifica-se serem já correntes as aplicações práticas, quase não havendo excepção entre as empresas participantes. Com efeito, o uso dos computadores, não só dá maior precisão e rapidez a estes estudos como lhes alarga consideravelmente o âmbito terminando assim de vez o recurso à improvisação tradicional no planeamento das operações e do equipamento das empresas. Foi até por esta via que a Cibernética se introduziu nos Caminhos de Ferro, o que não surpreende, conhecendo-se a impor-

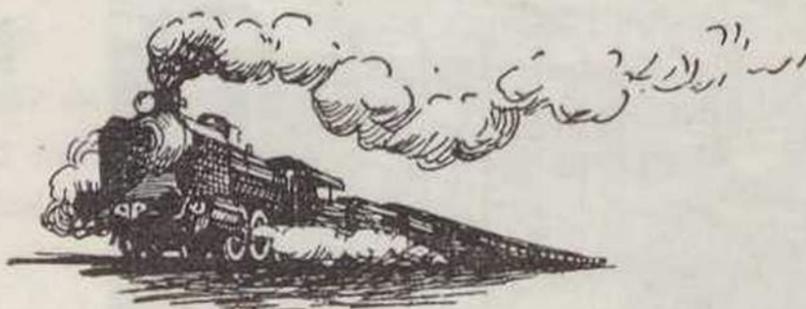


A cibernética no caminho de ferro — Uma instalação de identificação automática de vagões em marcha na Inglaterra

tância do papel que o planeamento preciso e a rigorosa avaliação prévia desempenham nas modernas actividades económicas.

Do que fica dito se poderá sem dificuldade inferir que as perspectivas oferecidas pela Cibernética a qualquer empresa ferroviária têm forçosamente de se enquadrar numa moldura constituída por:

- a) – Formação permanente e elevada qualificação profissional em todos os níveis da hierarquia.
- b) – Estrutura separando nitidamente as funções de operação das específicas de estudo e planeamento;
- c) – Rigoroso recenseamento das necessidades básicas da empresa e definição das prioridades inerentes;
- d) – Permanente atitude de insatisfação perante os métodos tradicionais.



INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

À distribuição de diplomas de prémio e de mérito presidiu o Director-Geral da Companhia

A Instrução n.º 2 561, da Divisão de Exploração, datada de 20 de Julho de 1952, criada, portanto, há 11 anos, está hoje plenamente identificada com os fundamentais propósitos da Empresa de elevar o nível de eficácia profissional dos seus servidores.

A Instrução institui prémios anuais para todos os agentes do quadro geral das estações, de trens e de revisão de bilhetes, e de teleco-

média de 14 valores, não há prémios pecuniários, mas diplomas de mérito.

O propósito da Instrução em causa revela a preocupação das altas esferas da Companhia em facultar uma nítida consciência técnica e profissional aos agentes operantes da linha, por forma a poder trabalhar-se, em qualidade e em profundidade, para uma melhor eficiência dos serviços. O efeito desta Instrução—que

*

O sr. eng. Espregueira Mendes saudando os agentes distinguidos no Concurso de Instrução Profissional de 1962

*



municações e sinalização, que mais se distinguem no estudo da vasta regulamentação da Companhia. Esses prémios — um mês de vencimento — são concedidos seja por provas normais para promoção ou nomeação do ferroviário aos postos imediatos, uma vez classificado com média igual ou superior a 15 — seja por concurso especial para o efeito requerido pelo próprio agente. Para os funcionários com

confere aos distinguidos, independentemente do valor do prémio e da honra de o possuírem — prioridade nas suas promoções ou nomeações — está presentemente sendo ampliado, embora noutros moldes, a outros sectores do pessoal da estação, como mais tarde deverá abarcar todos aqueles, quaisquer que sejam os postos ocupados, que trabalham na Companhia, considerando que só assim se poderá

alcançar a plena eficácia no labor conjunto da Empresa.

Efectivamente — é este o ponto de vista da C. P. — só com boa formação profissional, senhores de um equipamento pessoal que é o domínio perfeito de um «métier», pode o rendimento do trabalho do ferroviário aumentar e com ele o seu valor. Com isso, ganha a Empresa em aumento de produtividade, e lucra o pessoal em elevação de nível de vida e promoção social.

Em boa verdade, sem a criação de quadros competentes nunca será possível progredir — e todos os auxílios, por mais generosos que forem, estarão votados ao malogro. Qualquer programação será totalmente infru-

dro de Brion, Júlio dos Santos, Azevedo Nazareth, Adriano Baptista, Sousa Gomes, João Camarinhas, Rafael de Carvalho e dr. Élio Cardoso, e ainda os instrutores de Lisboa, dr. Capão Farinha, Luís Marques da Silva, Manuel Martins da Pomba e José Paulo, acompanhados do sr. António do Nascimento Pinto, dos Serviços do Expediente e Pessoal da Divisão de Exploração.

* * *

Foram os seguintes os agentes que obtiveram diploma:

Pessoal da estação

— Arnaldo Valdemar da Silva, factor de 1.^a classe, em Lousado — 1.^o PRÉMIO



*
A entrega de prémios ao 1.^o classificado, o factor de 1.^a classe Arnaldo Valdemar da Silva, de Lousado

✱

tífera — em investimentos financeiros ou em iniciativas as mais dinâmicas — se não assentar numa massa que saiba executar as tarefas que lhe incumbe.

Assim como, sem base técnica — e cultural — não pode haver progresso, também sem progresso não será possível aspirar a uma vida melhor.

* * *

Com a presença do Director-Geral da Companhia, sr. eng.^o Roberto de Espregueira Mendes, realizou-se no passado dia 21 de Novembro, pelas 16 horas, na sala de reuniões da Direcção-Geral, a distribuição de prémios de Instrução Profissional.

À sessão compareceram os srs. eng.^{os} Pe-

— António Martins Moreira, factor de 2.^a classe, em Torre das Vargens — DIPLOMA DE MÉRITO

Pessoal de revisão de bilhetes

— Valentim Barbosa, revisor de bilhetes de 3.^a classe, de Sernada — DIPLOMA DE MÉRITO

Antes da entrega dos prémios em referência, o Director-Geral, em breves mas expressivas palavras, manifestou a sua muito viva satisfação em felicitar pessoalmente cada um dos agentes distinguidos que, ao alcançarem tão excelentes classificações, honram a profissão e a Empresa que servem.

O sr. eng.^o Espregueira Mendes ao referir-se ao interesse que os concorrentes têm

demonstrado pela sua valorização profissional, acrescentou que só pelo trabalho profícuo e voluntarioso de cada ferroviário poderá a Empresa avançar e elevar a sua capacidade produtiva, vencendo assim, com eficiência, as etapas de modernização que se impõem e que superiormente têm vindo a ser preconizadas.

* * *

Na Ordem do Dia n.º 4623, da Divisão de

factor de 1.ª classe, de Lisboa-R.; José Paulo, factor de 1.ª classe, de Lisboa-Rego; Joaquim Rodrigues, factor de 1.ª classe, de Alfarelos; Mário Mendes Salgueiro, factor de 1.ª classe, de Coimbra; Joaquim da Costa Andrade, factor de 1.ª classe, de Pampilhosa; Isidro Silvestre do Amaral, factor de 1.ª classe, de Santa Comba Dão; Joaquim Castanheira Carvalho, factor de 2.ª classe, de Ovar; João da Cruz de Almeida, factor de 2.ª classe, de Ovar; João



Grupo de agentes distinguidos junto ao Director-Geral e funcionários superiores da Companhia

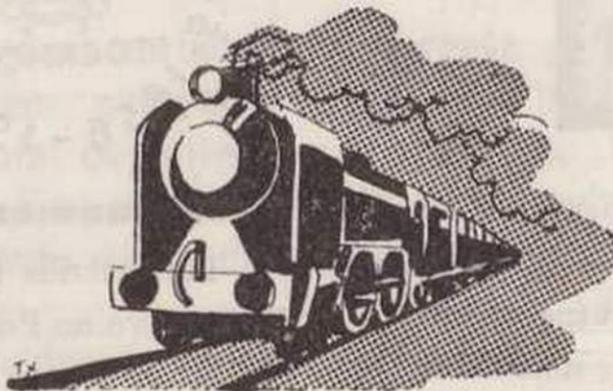


Exploração, de 12 de Novembro, ao dar-se conhecimento ao pessoal, dos agentes a que atrás nos referimos, acrescentam-se os nomes dos instrutores que mais se distinguiram nas classificações dos seus instruendos e em cujas matrículas ficou averbado elogio pelo zelo e dedicação demonstrado. São eles:

Luís Marques da Silva, factor de 1.ª classe, de Lisboa-R.; Manuel Martins da Pomba,

da Cruz de Almeida, factor de 2.ª classe, de Caide; Horácio Campos Vasconcelos, factor de 1.ª classe, de Viseu; Mário Domingos Niza, factor de 2.ª classe, de Fundão; António Machado Luís Forte, factor de 1.ª classe, de Castelo de Vide; Ermezindo Manuel da Silva, factor de 2.ª classe, de Albufeira.

Aos agentes premiados e aos seus instrutores, as nossas felicitações.





Por J. MATOS SERRAS

Apontamento

Perante o défice anual de 10 milhões de dólares verificado nos Correios dos Estados Unidos da América, um comité de cidadãos da cidade de Nova Jersey sugeriu que a superfície dos selos postais americanos servisse para a inserção de publicidade.

A proposta chegou ao Congresso, sendo considerada muito atractiva e digna, mas não foi reputada viável, porquanto o povo estadunidense não veria com simpatia, por exemplo, a substituição da efigie de Jorge Washington por um anúncio de pastilhas elásticas...

Exposições

Realizou-se em Novembro último a I Exposição da Temática de Turismo, na qual participaram os ferroviários srs. António Pinto e David dos Santos.

No Dia do Selo apresentámos a nossa colecção de Espanha na V Exposição do Barreiro, promovida pelo Grupo Desportivo da C. U. F. Também competiram os ferroviários srs. António Brito, Fernando Lopes e Mário Simões.

A nossa temática

A Rússia pôs a circular um selo comemorativo da Semana da Carta, no qual aparece uma carruagem rebocada por uma locomotiva eléctrica.



Mais um país a emitir uma série para assinalar o centenário dos seus caminhos de ferro — a Nova Zelândia. Os dois selos reproduzem, respectivamente, uma antiga locomotiva a vapor junto de uma Diesel, e uma composição ferroviária com uma locomotiva Diesel-Eléctrica. Houve um carimbo comemorativo, que se reproduz.



Marcofilia

Reproduzimos dois carimbos apostos na Suécia. São comemorativos de: — Centenário dos caminhos de ferro suecos (1.12.1956) e última viagem na linha Linköping-Vadstena (29.9.1963).



Recenseamento filatélico

Ferrovários filatelistas: Carlos Marques Simões, Enfermeiro no Posto Médico do Barreiro.

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

TEMAS GERAIS E PROFISSIONAIS

Uma Iniciativa em marcha:

A Campanha de Valorização Profissional para o pessoal de vigilância, manutenção e manobras

A Campanha de Valorização Profissional iniciada no passado dia 20 de Novembro do ano transacto — e à qual a Imprensa deu qualificado relevo — atinge cerca de 4200 agentes da Divisão da Exploração, com as funções de «vigilância, manutenção e manobras». Esta iniciativa sintetiza bem, e em toda a sua grande extensão, o esforço desenvolvido no campo profissional pelas entidades superiores da C. P., já patenteado, aliás, nas frequentes reuniões sobre «Forma-

A inauguração deste empreendimento inédito, levada a efeito na estação de Lisboa (Rossio) — inauguração que podemos classificar de simbólica, pois ela foi simultaneamente extensiva a todas as estações e apeadeiros guarnecidos da Rede ferroviária — teve as presenças dos srs. Director-Geral da C. P., Chefe da Divisão da Exploração, Editor do «Boletim da C. P.», Inspectores, Instrutores e de elevado número de novos instruendos que, assim, demonstraram o seu



O Dr. José Capão Farinha expondo ao Director-Geral da Companhia e às restantes Entidades Superiores presentes a orgânica da Campanha encetada

ção e Produtividade», onde os mais variados problemas têm sido postos em evidência visando, de sobremaneira, dois objectivos essenciais para o progresso da Empresa:

- 1.º — Económico, pelo aumento da produtividade;
- 2.º — Psicológico, pela criação duma moderna mentalidade, formando-se principalmente uma nova atitude de reflexão consciente e participante.

interesse pela aquisição de melhores conhecimentos profissionais.

No acto inaugural, o orientador técnico da Campanha de Formação e Aperfeiçoamento Profissional, dr. José Capão Farinha, proferiu algumas palavras, começando por agradecer a honrosa presença do Director-Geral da Companhia e das restantes Entidades superiores e evidenciou, resumidamente, os objectivos do empreendimento, suas con-

sequentes vantagens e sua organização geral.

Falou depois o sr. eng. Espregueira Mendes, que dirigiu palavras confiantes sobre o valor e êxito da Campanha afirmando que a instrução profissional tem estado e continuará a estar em boas mãos, ao mesmo tempo que encorajou os responsáveis por esta tarefa tão oportunamente iniciada e tão meritòriamente criada.

Com esta acção, pretende-se que todo o pessoal abrangido pela Circular n.º 1159 da Divisão da Exploração (I. P.) adquira conhecimentos profissionais considerados indispensáveis para o desempenho, com eficiência e segurança, das diferentes funções que possam exercer no Caminho de Ferro. Da proficui-

gente bastante considerável de instrutores como se pode avaliar pelos seguintes dados já recolhidos de toda a Rede:

— Chefes de estação	— 100
— Factores de 1. ^a classe	— 340
— » » 2. ^a »	— 450
— » » 3. ^a »	— 10

Um mês é decorrido após o início do funcionamento da Campanha mas pode afirmar-se, desde já, que os resultados aproximarem-se da sua eficiência total. A atestar este bom augúrio, a Divisão de Exploração tem em seu poder as informações, bem convincentes, de todos os Inspectores das Secções de Exploração, onde se afirma ser geral o interesse manifestado, tanto pelos instruendos

*

O Instrutor Luís Marques da Silva ministrando a primeira aula da nova Campanha.



*

dade desta depende, em boa parte, o progresso da Empresa bem como a confiança do Público nos nossos serviços.

Em virtude da importância de tão grande empreendimento, os srs. engs. Júlio dos Santos e Azevedo Nazareth, respectivamente Chefe e Subchefe da Divisão da Exploração, têm-se ocupado directamente de todos os problemas de reajustamento que, como é natural, têm surgido, dando-lhes — com a real visão de quem reconhece a necessidade imperiosa de uma boa formação profissional — as soluções mais adequadas e oportunas, pois os 4200 novos instruendos encontram-se distribuídos por cerca de 600 estações e apeadeiros, exigindo, pore ste motivo, um contin-

como pelos instrutores que, mais uma vez, manifestam a sua boa vontade e dedicação à instrução profissional. Bem hajam, pois. Só assim e trabalhando em pleno se poderá contribuir para a dignificação da Empresa que todos servimos e desejamos seja próspera.

A antevisão do êxito desta Campanha patenteia bem a capacidade de adaptação de todo o pessoal ferroviário aos novos métodos de aperfeiçoamento profissional que vêm sendo introduzidos, há já algum tempo, sempre que uma orgânica devidamente estruturada e explanada lhes confira a oportunidade de demonstrar a vontade firme e implícita de se valorizar, não só no campo profissional como também, e consequentemente, no campo cultural.



Os Expressos Populares

CONSTITUIU um sucesso na Itália, naquele ano de 1931, a iniciativa governamental de organizar comboios populares cujos objectivos eram os seguintes:

— Permitir às classes de rendimentos modestos viagens a preços muito reduzidos;

— criar uma nova corrente de tráfego, nela interessando as classes que raramente utilizavam os caminhos de ferro nas viagens de recreio;

— proporcionar o contacto da população de uma região com a de outras, de forma a conseguir uma comunhão de ideias e sentimentos, favorável ao sentido unitário do País.

Este triplo objectivo, social, económico e político, foi atingido espectacularmente, pois o Público correspondeu a esta feliz iniciativa, esgotando sucessivamente os comboios populares que se organizavam.

As características destes comboios eram as seguintes:

- 1 — modicidade de preços
- 2 — rapidez
- 3 — classe única

A classe utilizada era a de 3.^a, por terem as carruagens maior lotação e menor tara.

Um dos motivos do êxito deste empreendimento deveu-se ao facto destes comboios serem rápidos e directos, isto é, sem paragens intermédias. Os caminhos de ferro italianos permitiam mesmo que os passageiros das estações intermédias do percurso destes comboios, distanciadas até 120 quilómetros da estação de partida, pudessem, a preço muito reduzido, tomar um comboio que da sua estação os conduzisse à estação de procedência, o mesmo permitindo para o regresso.

Os destinos eram cuidadosamente escolhidos, dando-se preferência aos grandes centros populacionais com carácter turístico.

A receita média por comboio-quilómetro, não obstante o nível das reduções (que chegou a atingir 80% sobre os preços da tarifa geral), era superior à dos comboios de passageiros ordinários.

Os caminhos de ferro italianos, perante o êxito financeiro obtido, passaram a organizar comboios populares com partida das principais cidades italianas. Assim, por exemplo, no dia 4 de Setembro de 1932, partiram das principais cidades italianas nada menos do que 70 comboios populares!

A C. P. não podia ficar indiferente perante o êxito desta inovação, não só por motivo de ordem económica da obtenção de mais receita como ainda com o objectivo de fomentar o turismo social, proporcionando viagens longas

a preços módicos, permitindo o conhecimento dos mais belos rincões do País aos que usufruem modestos vencimentos.

Em Julho de 1933 a Comissão Executiva

EXPRESSO
POPULAR

Lisboa - Tomar

AGOSTO
6
Domingo

Preço completo,
Ida e volta **20** escudos

Classe única

O folheto de propaganda do primeiro «Expresso Popular»

da C. P. aprovava a proposta formulada pela Divisão da Exploração, por sugestão do então Serviço do Tráfego, no sentido de se organi-

zarem em Portugal comboios populares que se denominariam Expressos Populares. Nesse mesmo ano, em 6 de Agosto, efectuava-se o 1.º Expresso Popular de Lisboa-R. a Tomar e volta. A partida teve lugar às 8,h20 e a chegada a Tomar às 10,h36. No regresso o Expresso partiu de Tomar às 17,h40 para chegar a Lisboa-R. às 20,h19. O comboio era formado por 3 carruagens C^{ty} e uma C^{dy} com a lotação total de 358 lugares, que foi rapidamente esgotada. Cada bilhete custava 20\$00. O que foi o êxito deste empreendimento falam os jornais dessa época e o Público que não deixou de esgotar os 12 Expressos que ainda se organizaram nesse ano, 2 dos quais foram desdobrados e que transportaram ao todo 7 493 passageiros, os quais totalizaram 2730568 passageiros-quilómetro.

Criado que foi em 1947 o Serviço do Turismo e Publicidade, este manteve não só esta iniciativa mas ainda a da realização de alguns Comboios-Mistério,⁽¹⁾ empreendimento feliz que se ficou devendo à Secretaria-Geral da Administração.

Durante anos e enquanto as circunstâncias permitiram, organizaram-se Expressos Populares que deram a conhecer a muitos milhares de portugueses alguns dos cantos mais belos do nosso País, facultando viagens cómodas e económicas, com horários que permitiam normalmente o regresso à estação de partida no mesmo dia da excursão.

Mais do que a satisfação de um êxito material, há que registar a importante acção destes Caminhos de Ferro como pioneiros da propaganda turística do País.

Carlos Simões de Albuquerque
Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego

(1) O primeiro «Comboio Mistério» partiu da estação de Lisboa-Rossio pelas 9,28, de sábado, dia 25 de Julho de 1932, tendo regressado no dia seguinte, cerca da meia-noite. Este primeiro comboio teve como destino Viana do Castelo e incluiu no programa uma visita em autocarro a Ponte de Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Caminha e Cerveira.



Contos e Novelas

O Aprendiz

Por ISILDA DE MATOS MENDES

TODAS as tardes, de regresso a casa, ele fazia caminho pela azinhaga da Quinta do Brejo. Já várias vezes lhe tinham perguntado por que dava aquela volta, que o afastava do centro da povoação; porém, iludira sempre a resposta.

Ele bem sabia que aquela loucura em que andava lhe havia de trazer, mais cedo ou mais tarde, qualquer desgosto.

O João das Rolas dissera-lhe, lá na oficina, meio a brincar, meio sentencioso:

— Anda lá, rapaz! Deu-se-te agora andares a sonhar nas nuvens, e não há quem te arranque disso! O pior é se qualquer dia acordas a meio do sonho e vens parar cá abaixo! Anda, que lá diz o ditado: «quem a muito alto sobe, de muito alto cai...»

O Manuel fizera-se de mil cores e mal atinara com a resposta:

— Que sonhar, Ti'João? Que está para aí a dizer?

— Sim, sim, rapaz... Tu bem sabes onde eu quero chegar. Mas não te esqueças de que o teu avô ajudou a abrir essa linha férrea que aí vês, que o teu pai é assentador e que tu não passas de um aprendiz... Não te esqueças disso, rapaz...

A buzina, anunciando as cinco horas, pôs fim à tarefa daquele dia e ao diálogo que se esboçara entre o velho e o moço. Este respirou, aliviado. Quando o João das Rolas lhe falava assim, ele nem sabia o que responder...

* * *

Manuel fustigou o passo. Os seus dezassete anos permitiam-lhe vencer num quarto de hora a distância que, para outros, levaria bem mais tempo a percorrer.

Ao chegar perto do muro da Quinta do Brejo, abrandou o andamento que levava.

Lá para os lados do poente, o Sol manchava de rubro o outeiro distante. As aves aquietavam-se já, naquela vaga presciência do aproximar da noite.

O Manuel dobrou a última esquina que lhe encobria a vista daquele lanço de muro da Quinta do Brejo.

Olhou, ansioso. Lá estava ela sentada no rebordo

caiado do muro alto. Linda! Tão linda que mais parecia uma princesa, com o vestido branco, discretamente decotado, a realçar-lhe o encanto das formas juvenis.

— Boa tarde, Guidinha!

— Boa tarde, Manuel! Veio mais cedo!... São só cinco e um quarto...

Ele sorriu, enleado. Diante dela, dificilmente atinava com o que havia de lhe dizer, enquanto a conversa não tomava um rumo de naturalidade.

Os olhos negros de Manuel pareciam mais vivos, mais profundos, ao dizer-lhe:

— Se soubesse como receio, todos os dias, não a encontrar aqui!

Ela sorriu, confundida.

— Porquê, Manuel?

— Sei lá... Às vezes... parece que me assaltam pressentimentos maus...

— E tinha pena, Manuel?

Ele fitou-a, em silêncio. Nos seus olhos expressivos poder-se-ia ler todo um mundo de ternura.

Margarida tentou disfarçar a sua confusão. Pegando numa rosa vermelha que tinha a seu lado, estendeu-a a Manuel:

— Tome! Colhi-a para si...

— Ele ficou com a flor entre os dedos, pensativo. Por fim disse, muito baixinho:

— Tempos virão em que a Guidinha guardará para «alguém» as flores que apanhar; e então, nem se lembrará de mim...

A jovem olhou-o, entre comovida e severa, enquanto dizia:

— Bem sabe, Manuel, que eu nunca o esquecerei...

* * *

Aqueles colóquios inofensivos começaram a constatar, aqui e além. Quem é que na aldeia pode guardar um segredo desta natureza? Dizia-se que o Manuel, o filho do Francisco Lourenço, deitara as suas vistas para alto, pois namorava a Guidinha do Doutor.

— Esperteza tem o rapaz. Isso é que tem! Pena é que tenha nascido pobre! — Isto dizia o João das Rolas, que tinha pelo rapaz uma particular afeição — E bem jeitoso é ele, lá na oficina! Aquilo, se estudasse, ia longe!...

Porém, nem todos encaravam tão benévola as intenções de Manuel. Murmurava-se já que ele pretendia casar rico, porque se desprezava de ser ferroviário, como fora o avô, como o era o pai...

O mundo é assim mesmo! Julga, muitas vezes, sem conhecer a extensão do delicto. E, no caso do Manuel, nem delicto havia, pois as suas intenções eram puras e insofismadas.

Alguém avisou o Doutor, e este tomou as suas precauções.

Uma tarde em que o Manuel, ofegante pela corrida, dobrou a esquina da azinhaga, não viu, sentada sobre o muro, a «sua» Guidinha.

Escureceu-se o coração do pobre rapaz. Julgou-a doente, para assim quebrar um hábito de tanto tempo.

gostava de mim, não era? Eu nunca o poderei esquecer.

Sua
Guida»

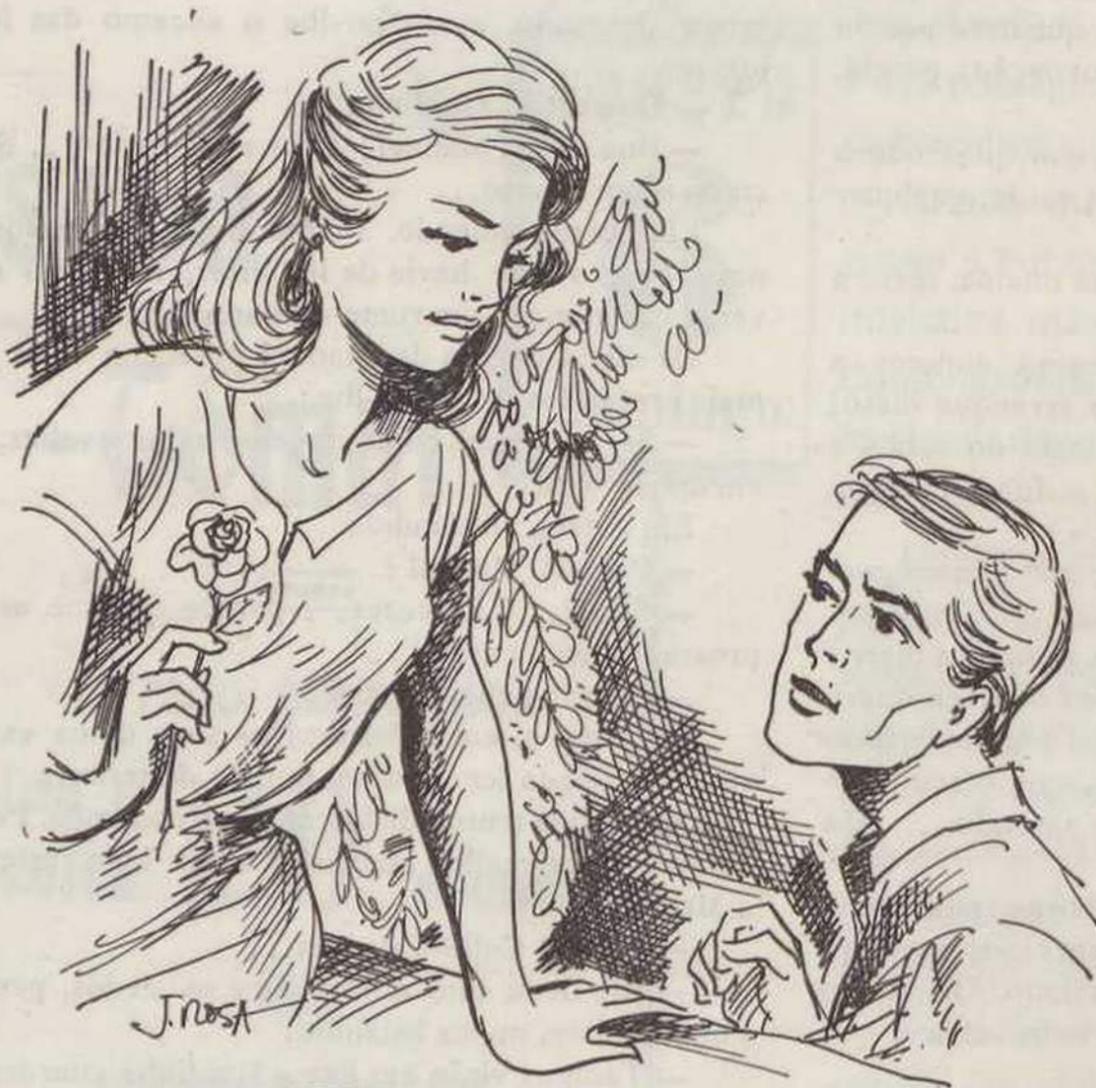
Manuel sentiu, de repente, que, em torno de si, tudo perdia o encanto. Deixou de ter gosto por festas e folguedos. Na oficina, trabalhava ininterruptamente, desde o começo ao fim do dia de labor. Tentava, com a fadiga física, aniquilar aquele desgosto que lhe entenebrecia a alma. Emagrecera bastante, e já o pai se affligia, falando em levá-lo ao médico.

O João das Rolas, deveras contristado, dizia-lhe:

— Então, rapaz, o que é isso? Pois que te dizia eu? Pensavas que o pai ia querer, não? E então ele, que é muito para graças!

— Isto não era graça, Ti'João! Era amor que eu sentia por ela, entendeu?...

— Entendi, entendi, rapaz. Mas... que queres tu? Os ferroviários não casam com as filhas dos doutores, meu pateta!...



Margarida, pegando numa rosa vermelha que tinha a seu lado, estendeu-a a Manuel...

Veio, porém, a saber que o pai a mandara para Lisboa, onde continuaria os seus estudos. Ela mandara-lhe, pela filhita do moleiro, um singelo bilhete, que só três dias depois lhe chegou às mãos:

«Manuel

Por vontade de meu pai, vou para Lisboa, onde acabarei o meu curso do Liceu. Não imagina como sofro, por calcular quanto lhe custará a nossa separação. Porque o Manuel

Um dia, Manuel, muito a sério, disse ao João das Rolas:

— Vou-me embora, Ti'João! Vou para a cidade! Já não suporto esta gente que me escarnece e a toda a hora me atira em cara que «o que eu queria era fugir à oficina e à vida de pobre que eu e os meus sempre levámos...» Pois saiba, Ti'João: na minha afeição pela Guida, eu jamais pensara em dinheiro!...

— Deixa-os lá, rapaz! Acabarão por se calar...

— Não, Ti'João! A minha decisão está tomada! Vou para a cidade. O que faço aqui, também o farei

lá. Hei-de trabalhar! Hei-de vencer, para que não digam que o Manuel Lourenço renegou a sua profissão, pela mania das grandezas. E... se ela quiser esperar por mim, saberei provar-lhe que a mereço!

— Vê lá bem, Manuel! Olha que a vida na cidade é espinhosa! Talvez pagues com lágrimas e com privações o gosto de respirares o mesmo ar que «ela» respira...

— Não faz mal, Ti'João! Eu estou habituado às necessidades, às caminhadas, ao trabalho. Vou . e nunca mais aqui volto!

— E teus pais?

— São bons. Hão-de compreender...

* * *

E os anos passaram, amontoando lutas, anseios, desalentos e esperanças.

Com uma vontade indômita, Manuel lutava por merecer aquela que delineara o seu destino. Alimentava-o a ternura dela que, carinhosamente, o incitava a prosseguir.

Manuel, de longe em longe, sentia saudades da sua terra, daqueles recantos tão conhecidos, dos amigos que lá deixara. Quando os pais vinham de visita, a Lisboa, contavam-lhe que lá na aldeia, e até na vila, todos sabiam dos seus esforços e da maneira brilhante como ele prosseguia nos estudos.

— Toda a gente se admira como é que tu não deixas a Companhia, agora, que vais tendo certos conhecimentos, certa instrução...

— Não deixo, nem deixarei, meu pai! Hei-de provar que prezo a minha profissão e que, embora estudando, não me deixo encandear pelo falso brilho de uma situação, talvez de mais relevo, porém, que em nada me interessa..

O pai sorria, satisfeito, com as palavras do filho. Aquilo é que era um rapaz de brios, o seu Manuel!

* * *

O comboio avançava, velozmente, parecendo devorar os carris reluzentes que se sumiam debaixo de si.

Manuel olhava os campos, através da larga janela da carruagem. À medida que a paisagem se sucedia, ele sentia renascer aquele apego à vida campesina que, afinal, lhe andara sempre escondido no coração. Amava a terra que o vira nascer. Era aldeão, e isso bastava!

O revisor entrou no compartimento.

Manuel estendeu o seu cartão. O funcionário olhou-o e, a seguir, murmurou, afavelmente:

— Obrigado, Senhor Engenheiro...

Aquela expressão de «Senhor Engenheiro» soava-lhe aos ouvidos, como se lhe não fosse dirigida. Era no começo; não admirava ..

Toda a aldeia o acolheu com inequívocas expressões de simpatia. O Ti'João das Rolas, já reformado, veio-lhe ao caminho:

— Com que então, nunca mais cá voltavas, hein? Anda-me aí, meu rapaz, que assim é que se faz ver ao mundo! «Senhor Engenheiro»! E não penses tu que eu te vou tratar assim! Era o que mais faltava! Não, que eu bem me lembro quando tu, bem fedelho, me vinhas, com as mãos enfarruscadas, «Ti'João, como é que faço isto... Ti'João, como é que faço aquilo»...

E ria o bom do homem, que era um gosto vê-lo.

Manuel recebeu-o nos braços abertos. O velho, desvanecido, tinha os olhos rasos de água.

* * *

Cai a tarde, de mansinho.

Manuel e Guida fazem o seu passeio habitual, através das veredas da Quinta do Brejo. Ela encosta a cabeça ao ombro do marido. Aqui e além, nas madeixas negras do seu fulvo cabelo, branqueja um ou outro fio de prata.

— Olha lá, ó Guida: o que é que a nossa filha tem que fazer dependurada, além, no muro?

Encobertos pelas árvores frondosas da Quinta, eles observam, sem serem notados.

— Então, não queres lá ver, o parvito do Arnaldo, um aprendiz, que não tem onde cair morto, ali posto à taramela com a nossa filha? Espera aí que eu lhe vou perguntar se...

Guida retém o marido, docemente.

Sem nada dizer, olha-o bem nos olhos. Ele compreende que aqueles diálogos da filha e do rapaz não são novidade para a mãe.

Olha a mulher, numa interrogação muda, severa. Depois, a expressão suaviza-se-lhe um pouco, ao ouvi-la dizer:

— Deixa-os lá... Ele é tão bom rapazinho. .

E voltam para casa, felizes, como as aves que, ao pôr do Sol, buscam nos ninhos a quietude que é, afinal, tudo o que desejam...



FANTASIAS dos nossos AVÓS

O "Larmanjat" e a sua atribulada existência

Por VASCO CALLIXTO

ALGUNS ferroviários, especialmente os mais idosos, já terão ouvido falar no «Larmanjat». Os seus pais contaram-lhes, por certo, as atribuladas aventuras que rodeiam este estranho nome. A maioria, porém, desconhece a sua curta existência e ignora o significado de uma tão enigmática designação.

Pois o «Larmanjat» foi, muito simplesmente, um pitoresco e primitivo comboio que durante sete anos o lisboeta conheceu... e dele muito troçou. O nome deste avoengo meio de transporte foi popularíssimo na Lisboa de há quase um século. As peripécias por que passavam os passageiros criaram fama. Quando o «Larmanjat» exalou o último suspiro, estafado de uma tão grande labuta para que não estava preparado, todos respiraram fundo e desejaram uma merecida paz à sua alma. A sua história é deveras curiosa e vale a pena ser contada.

O «Larmanjat» foi uma criação do cidadão francês J. Larmanjat, nascido em 1826. Homem com forte tendência para a mecânica e para as inovações, inventou numerosos instrumentos agrícolas, apresentando em 1866 a máquina a vapor que figurou na Exposição Universal de Paris em 1867, sendo-lhe conferida uma medalha de honra.

J. Larmanjat, de invenção em invenção, idealizou certo dia um caminho de ferro de certo modo revolucionário e económico, pois circularia pelas estradas, não necessitando,

por consequência, de caminho próprio. Tratava-se dum caminho de ferro monocarril, sendo a via constituída pelo carril central, ladeado por duas passadeiras de madeira, estando todo o conjunto pregado a travessas por cavilhas de ferro. As locomotivas e as carruagens tinham rodas centrais, que rodavam pelo carril, e rodas laterais, que rodavam pelas passadeiras... fazendo-nos tudo isto lembrar a barulheira infernal que este estranho comboio produziria.

O «Larmanjat», baptizado com o nome do seu inventor, apareceu em 1868 nas estradas francesas, obtendo lisongeiro êxito, e às primeiras experiências assistiu o nosso duque de Saldanha. O valoroso militar, entusiasmado com a inovação, logo pensou estabelecer tal sistema de transportes no nosso país. E se bem o pensou, mais depressa o fez.

Um ano depois da primeira apresentação em França, o Governo português autorizava a instalação de diversas linhas «Larmanjat» em Portugal, primeiramente nos arredores de Lisboa, para mais tarde se alargar a rede até Torres Vedras e Alcobaça. O empreendimento era bastante reclamado e toda a gente esperava colher dele grandes benefícios.

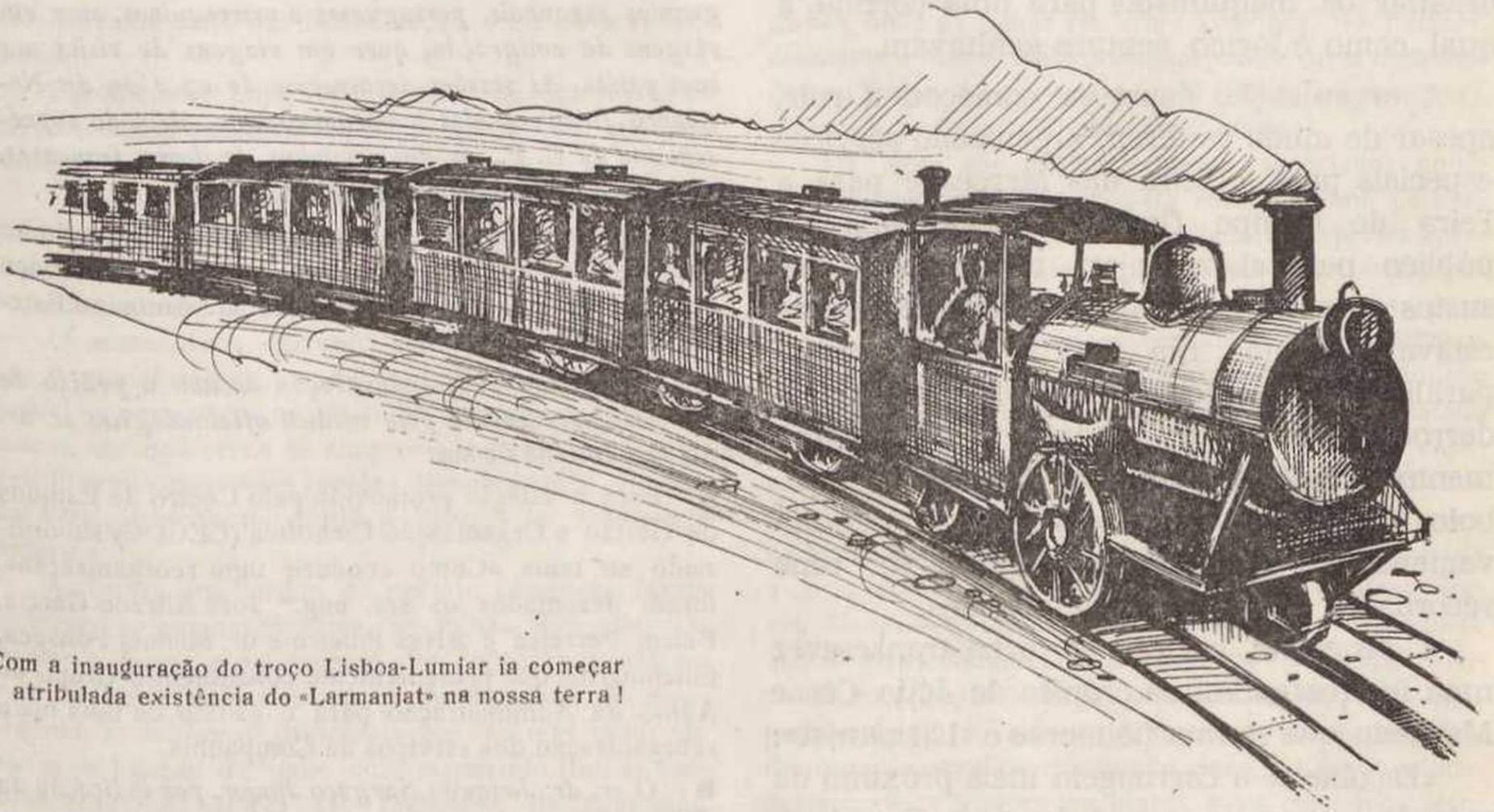
O grande dia chegou em 31 de Janeiro de 1870. Com a inauguração do troço Lisboa-Lumiar, ia começar a atribulada existência do «Larmanjat» na nossa terra!

A estação era em Arroios, no Palácio de

S. Miguel, já demolido. Na presença do duque de Saldanha, de muitos convidados e de numeroso público, foi o próprio J. Larmanjat quem conduziu o comboio inaugural, que partiu entre foguetes e vivas. As primeiras rampas foram galgadas facilmente, mas na de Arroios... surgiu o primeiro desaire. O comboio, constituído por uma locomotiva e duas carruagens, parou, esforçou-se, mas não conseguiu vencer a ladeira. Diga-se em abono da verdade, que o inventor queria aguardar uns dias mais, até que viessem máquinas mais potentes de França. Mas Saldanha insistiu para que a inauguração se fizesse na data marcada... e

Instalados os escritórios em S. Sebastião da Pedreira e a estação central nas Portas do Rego, construíram-se rapidamente as novas linhas, uma até Sintra e outra até Torres Vedras, que corriam em quase toda a sua extensão através das estradas reais, havendo pequenos desvios na Porcalhota, no Cacém e em Rio de Mouro.

A inauguração do «Larmanjat» de Sintra fez-se com toda a pompa a 2 de Julho de 1873. A viagem durava duas horas entre a capital e a formosa vila, pagando-se 550 réis em 1.^a classe e 400 réis em 3.^a. O primeiro comboio partiu às 9,25 horas, repleto de con-



Com a inauguração do troço Lisboa-Lumiar ia começar a atribulada existência do «Larmanjat» na nossa terra!

o resultado viu-se. No entanto, o «Larmanjat» chegou ao Lumiar, depois de se ter desengatado a última carruagem, que a composição, em segunda viagem, veio buscar. O comboio fazia o percurso de ida e volta em 50 e 60 minutos e a população da capital, apesar do primeiro dissabor, ficou maravilhada. Em Arroios foi servido um opíparo jantar que se prolongou por mais de quatro horas, e a 5 de Fevereiro de 1870 o rei D. Luís viajou no «Larmanjat» até ao Lumiar.

A empresa desenvolveu-se, tornou-se necessário um capital mais avultado e em 1872 todas as concessões foram trespassadas para uma Companhia inglesa que ficou conhecida por «Companhia dos Tramways a Vapor».

vidados, deixando muita poeira atrás de si, mas chegou a Sintra sem novidade e entusiasticamente saudado ao longo de todo o percurso. Dois meses depois, a 4 de Setembro do mesmo ano, coube a vez a Torres Vedras, onde o primeiro comboio chegou ao fim de 4 horas e 20 minutos de viagem. Foi tal a alegria das populações, que, na Freixofeira, um abastado proprietário deu de comer a todos os passageiros.

Daqui por diante, cessaram os aplausos; a tragédia ia começar. Os descarrilamentos eram continuos, as avarias sucediam-se e os tombos que os passageiros sofriam tornou-se um hábito, levando muitos deles a voltar às diligências, também porque não podiam suportar

a poeirada que o comboio fazia e que os sufocava. Os atrasos, como é evidente, eram o pão nosso de cada dia, chegando o «Larmanjat» a levar sete horas de Lisboa a Sintra. O povo já lhe chamava o «Lá vem já» ou o «Não vem já» e muito boa gente havia que levava sempre consigo um saco de areia, para, em caso de necessidade, e quando o comboio não queria andar, a deitarem sobre as passadeiras de madeira para aumentar o atrito. Muitos viajantes não tinham outro remédio senão ajudar a empurrar a celeberrima composição. Na linha de Torres Vedras os cavaleiros e as diligências sentiam prazer em desafiar os maquinistas para uma corrida, a qual, como é lógico, sempre ganhavam.

A organização depressa começou a ruir, apesar de ainda se terem organizado serviços especiais para a Feira das Mercês e para a Feira do Campo Grande. A antipatia do público pelo «Larmanjat» teve origem nos sustos a que os passageiros constantemente estavam sujeitos. Em 1875 o serviço esteve paralisado. Recomeçou pouco depois, mas a derrocada final não tardou. O empreendimento de Saldanha falhara. Em 1877 o comboio do sr. J. Larmanjat deixou definitivamente de circular e passou a ser uma recordação pitoresca de tempos idos.

A propósito, curioso se torna transcrever uma interessantíssima crónica de Júlio César Machado, que retrata fielmente o «Larmanjat»:

«Escolhe-se a carruagem mais próximo da máquina, procura-se o lado mais favorável, busca-se um cantinho. Correm-se cautelosamente as vidraças... e tapa-se a boca. A poeira levanta-se, mete-se pelas fendas e vem dançar em redor dos viajantes. É a mesma poeira da estrada de Sintra, não é outra, mas está mais crescida e mais gorda, está magnífica. Nas Laranjeiras é de primeira ordem! Naquele sítio uma pessoa fecha a boca, fecha os olhos, fecha tudo e cisma um pedaço. Mas o trem segue, a sineta vai tocando e os moradores daquelas ruelas recolhem as crianças, fecham as portas e têm o maior cuidado em não deitar a cabeça de fora para o trem lha não cortar, como se fora uma cabeça de nabo.»

E para terminar, outra não menos sabo-

NOTICIÁRIO *diverso*

■ Realizou-se em Paris, no passado dia 10 de Dezembro, a XXII Assembleia Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro. Representaram a Companhia os srs. engs. António Branco Cabral e Pedro de Brion, respectivamente Secretário-Geral e Subdirector da C. P.

■ Esteve em Madrid, em missão oficial, o sr. José de Castro Bizarro, Agente de Tráfego da Divisão de Exploração, que participou na reunião de estudo das normas a observar na emissão de bilhetes para trabalhadores emigrantes espanhóis, portugueses e marroquinos, quer em viagens de emigração, quer em viagens de visita aos seus países. As sessões decorreram de 27 a 29 de Novembro findo e neles tomaram assento, além do representante da C. P., os dos caminhos de ferro franceses, alemães, belgas, suíços e espanhóis.

■ Foi designado para o lugar de engenheiro adjunto da Divisão de Exploração o eng. Subchefe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, sr. Antonino Esteves de Mendonça.

■ O Conselho de Administração aceitou o pedido de demissão apresentado pelo médico oftalmologista sr. dr. Manuel José de Lemos.

■ Para o estágio promovido pelo Centro de Estudos de Gestão e Organização Científica (CEGOC) subordinado ao tema «Como conduzir uma reorganização», foram designados os srs. eng.^{os} José Alfredo Garcia, Belém Ferreira e Alves Ribeiro e dr. Manuel Fonseca, funcionários que presentemente constituem o Grupo de Apoio da Administração para o estudo de uma nova reorganização dos serviços da Companhia.

■ O sr. dr. Joaquim Sargaço Júnior, por indicação da Direcção-Geral, frequentou um curso de «gestão e organização administrativa de empresas de transportes rodoviários», organizado pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

rosa evocação sobre o malfadado meio de transporte, desta vez em verso:

«Então tu já foste até Cintra
No caminho Larmanjat?
Ora que pergunta essa!
Pois então eu não fui já!
E a coisata vae depressa?
Vae; mas se uma pedra pilha,
Da prancha a roda rebola,
E a bela caranguejola,
Bumba! Zás! Desencarrilha!»

Estações Floridas

Pelo engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

(Continuação)

VAMOS continuar a falar de árvores de folha caduca, isto é, daquelas que, pelo Outono dentro, ficam reduzidas, mais tarde ou mais cedo, ao seu esqueleto de ramos e raminhos, embora, por vezes, possa persistir uma parte das folhas secas, até à nova rebentação.

Escolhemos, hoje, um género de interessantes características ornamentais, o género *Acer*, a que pertencem os BORDOS.

Este género inclui um certo número de espécies de porte arbustivo, principalmente de origem japonesa, mas referir-nos-emos, por agora, às que atingem dimensões arbóreas, ou seja, superior a 5 m.

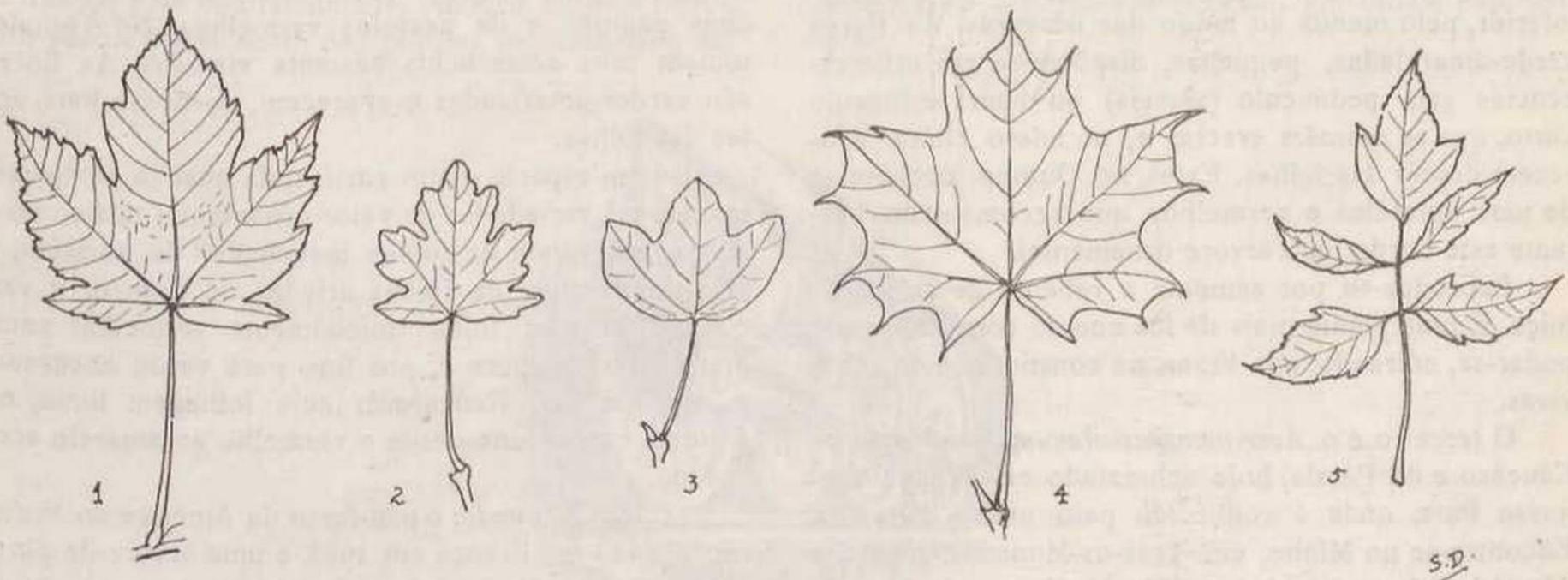
O nome *Acer*, derivado provavelmente de *Acus*, que é uma alusão ao uso da madeira dos bordos, com a qual os antigos povos da Itália fabricavam piques e lanças, abrange cerca de cinquenta espécies e variedades disseminadas pelas regiões temperadas e quentes do hemisfério Norte, desde a Europa ao Japão e à América.

As folhas dos bordos, de pectolo comprido, fazem lembrar, nalgumas espécies, as folhas dos plátanos, quanto à forma e ao aspecto dos lobos, que entram pelo limbo, mais ou menos profundamente, acompanhando as nervuras principais que partem todas do ponto de ligação do limbo com o pectolo (folhas palmínervas). As flores são regulares, de coloração

esverdeada a amarelada, com 4-5 pétalas, 4-5 sépalas e 8-10 estames, e dispõem-se em pequenos cachos que saem da axila das folhas. Mas existe um grupo de espécies, mais restrito, ao qual pertence o *Acer Negundo*, onde as folhas são compostas por 3-5 folíolos, dispostos à maneira dos freixos, com nervuras distribuídas ao longo da nervura central (folhas penínervas), e em que as flores são nuas (sem pétalas).

Os *Acer* são particularmente apreciados como planta ornamental, não só pela sombra como pela intensa coloração que as folhas dalgumas espécies apresentam, principalmente na época outonal, sendo, por isso, altamente decorativas em parques e jardins.

Os bordos, que podem considerar-se espontâneos no nosso País, dada a sua antiquíssima introdução, são três. Um é o *Acer pseudoplatanus*, conhecido por plátano bastardo, o bordo sicómoro dos franceses. É uma espécie característica, em Portugal, dos carvalhais da zona temperada húmida, aparecendo no Minho, nas Beiras e na Serra de Sintra. Geograficamente estende-se, desde a costa atlântica da Europa, pela Europa Central, Grécia, Turquia e Cáucaso, até ao Oriente, supondo-se que se tenha disseminado a partir dos Pirinéus, dos Alpes e dos Cárpatos. É dos *Acer* de maior porte, pois pode atingir os 25 a 30 m. A árvore é ramosa no cimo, de tronco castanho-acinzentado claro, na idade adulta, destacando-se a casca em placas mais ou menos arre-

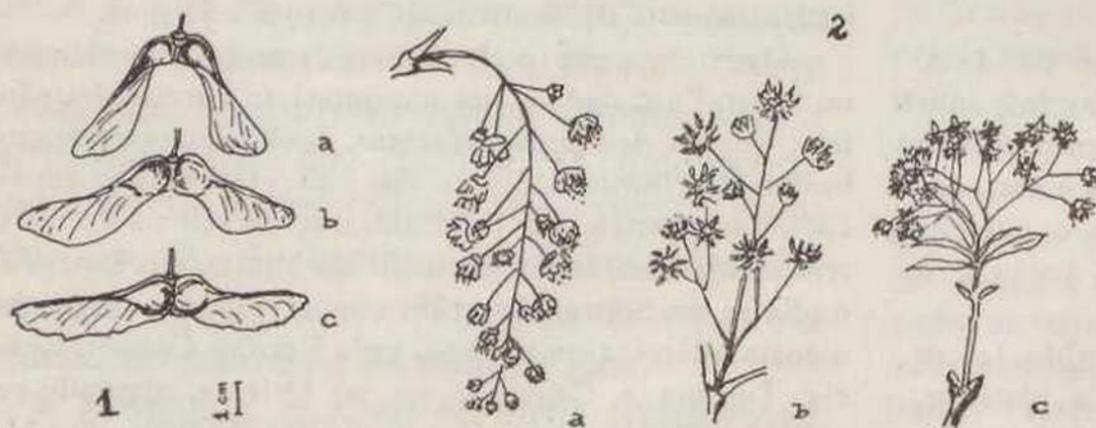


Alguns tipos de folhas do género *Acer*: 1 — *A. pseudoplatanus*; 2 — *A. campestre*; 3 — *A. monspesulanum*; 4 — *A. platanoides*; 5 — *A. Negundo*.

dondadas. As folhas são grandes (10 a 16 cm x 11 a 17 cm) e têm fundamentalmente um contorno cordiforme (em forma de coração) arredondado mas com 5 lobos ovados, pontiagudos, irregulares, de margem sinuosa e serrada, separados por depressões agudas e estreitas, e são verde-escuro e lustrosas na página superior e verde-claro ou verde glauco e cotanilhosas, na inferior, quando novas. As flores apresentam-se em cacho comprido, pendente dum pedúnculo, e aparecem antes das folhas.

Entre grande número de variedades culturais destacam-se a var. *erythrocarpum* que dá frutos de cor vermelho-vivo; a var. *albo-variegatum* de folhas mosqueadas de branco; a var. *Leopoldii* de folhas marmoreadas de púrpura; a var. *purpurascens* de folhas vermelhas na página inferior; a var. *lutescens* de folhas amareladas, e outras.

O segundo é o *Acer campestre*, o bordo comum, que se encontra na região de Entre Douro e Minho e que aparece nas Serras de Sintra e da Arrábida. Geograficamente surge em toda a Europa, com raras excepções, na Argélia e na Ásia Menor. É uma árvore de pequeno porte, que raramente atinge os 15 m., de casca clara, fendilhada em pequenas placas quadrangulares,



1 - Tipos de frutos (samaras) de *Acer*:
a - *A. pseudoplatanus*; b - *A. platanoides*; c - *A. campestre*.
2 - Tipos de inflorescências de *Acer*:
a - cacho de *A. pseudoplatanus*; b - cacho corimbiforme de *A. campestre*; c - corimbo de *A. platanoides*.

com formações de cortiça. As folhas são pequenas (5 a 7 cm. x 6 a 8 cm.), espessas, cordiforme-arredondadas, com 3-5 lobos desiguais, sinuado-serrados, separados por depressões profundas, e são verdes em ambas as páginas e com pêlos (pubescentes) na página inferior, pelo menos ao longo das nervuras. As flores verde-amareladas, pequenas, dispõem-se em inflorescências sem pedúnculo (sésseis) ou com pedúnculo curto, que se mantêm erectas e, no nosso clima, aparecem depois das folhas. Estas, no Outono, enchem-se de tons amarelos e vermelhos que recomendam bastante este bordo para árvore ornamental.

Reproduz-se por semente e rebenta de raiz e de toija. É uma planta mais de luz que de sombra e pode podar-se, entrando, por vezes, na constituição de sebes vivas.

O terceiro é o *Acer monspessulanum*, originário do Cáucaso e da Pérsia, hoje aclimatado em França e no nosso País, onde é conhecido pelo nome de zêlha. Encontra-se no Minho, em Trás-os-Montes e na Beira Alta e instalou-se mais ao Sul, nas Serras de Sintra e da Arrábida.

É uma árvore pequena, de 10 a 15 m. o máximo,

que tem a casca cinzento-amarelada, a princípio lisa e depois fissurada longitudinalmente. As folhas têm uma forma mista entre o cordiforme e o reniforme (em forma de rim) com 3 lobos quase iguais e, quando adultas, tornam-se coriáceas, sem pêlos, verdes e lustrosas na página superior, glaucas na inferior; podem ser pequenas (2,5 a 5 cm. x 3,5 a 6 cm.) com os lobos sinuosos e crenados, ou maiores (5 a 7 cm. x 7-12 cm.) mas com os lobos inteiros. Os cachos florais, curtos, formam-se antes das folhas e são sésseis ou quase.

Esta espécie rebenta de toija, é muito exigente em luz e temperatura e mostra-se bastante apropriada à arborização de terrenos calcários.

Dentre os *Acer* exóticos citaremos, devido à sua frequente utilização em parques, jardins e arruamentos, os seguintes;

O *Acer platanoides*, que é uma espécie própria das matas de montanha e que se encontra no Sul da Escandinávia e na maior parte da Europa Central bem como no Cáucaso e na América do Norte. É uma árvore de porte elevado, alcançando facilmente os 25 m. e possui, quando adulta, uma copa ramosa, com ramos bifurcados na extremidade; o tronco tem casca cinzenta e lisa e mais tarde torna-se longitudinalmente

estriado. As folhas são bastante desenvolvidas, com cerca de 15 cm. de largura, cordiformes, recortadas em 5 a 7 lobos pontiagudos e providos de grandes dentes, arredondados nas depressões, e são de consistência herbácea, sem pêlos, verde-escuras e brilhantes nas duas páginas e de pecíolos vermelhos. No Outono, tomam tons amarelados bastante vistosos. As flores são verdes-amareladas e aparecem, no nosso País, antes das folhas.

É uma espécie muito rústica, da qual se conhecem numerosas variedades de valor ornamental tais como a *aureo-variegatum* de folhas manchadas de amarelo, a *albo-marginatum* de folhas orladas de branco, a var. *Schwedleri* com folhas inicialmente vermelhas cambiando para púrpura e, por fim, para verde anegrado, e, ainda, a var. *Reitenbachi* cuja folhagem toma, no Outono, vários tons desde o vermelho ao amarelo acobreado.

O *Acer Negundo*, o pau-ferro da América do Norte, introduzido em França em 1688, é uma árvore de porte médio, atingindo os 20 m. de altura, com tronco de casca quase lisa, acastanhada. As folhas moles, verde claro ou manchadas de branco, nalgumas variedades,

são caracteristicamente compostas de folíolos em número de 3-5, opostos, oblongos, dispersamente dentados, possuindo por vezes 3 lobos, especialmente o folíolo terminal. Também, ao contrário dos outros *Acer*, as flores não têm pétalas.

É uma espécie muito própria para a arborização de arruamentos e possui diversas variedades de interesse ornamental, em regra de menor porte do que o tipo, como a *variegatum* e a *aureo-variegatum* de folhas marginadas de branco e de amarelo dourado, respectivamente, e, ainda, a var. *guichardii*, com folhas quase totalmente amarelas.

À parte estas espécies exóticas que, em regra, se encontram mencionadas nos catálogos dos viveiristas, não deixaremos de citar mais duas, entre outras, de indiscutível interesse na ornamentação dos jardins e que, é de esperar, venham, mais tarde ou mais cedo, a chamar a atenção dos comerciantes mais empenhados em modernizar e arejar as velhas listas de plantas apresentadas ao público.

São eles o *Acer saccharinum* e o *Acer rubrum*, ambos americanos. O primeiro, de seiva açucarada, é uma árvore de grande porte, de casca lisa e esbranquiçada com folhas cordiformes, glaucas na página interior e com 5 lobos inteiros ou sinuados, agudos, que, no Outono, se tingem de belas cores, mistura de vermelho, de salmão e de rosa, em fundos amarelos. As flores são amarelas e agrupam-se em cachos pendentes de pedúnculos peludos. A folha deste *Acer* foi escolhida para emblema do Canadá.

O segundo, de porte médio, possui também folhas cordiformes, com 5 lobos triangulares, irregularmente dentados, e é bastante decorativo devido às suas flores e frutos vermelhos, coloração esta que tingem, também, os pedicelos das folhas. Só vegeta bem nos locais húmidos. Pode propagar-se por mergulhia.

Com algumas excepções relativas a espécies americanas e japonesas, que requerem condições de clima e de solo particulares, os bordos são, duma maneira geral, de cultura fácil e possuem espécies para diversos terrenos. Assim, desde o *Acer pseudoplatanus* para solos frescos e de boa fertilidade, embora suporte bem o calor seco e possa subir, nas regiões montanhosas, até

aos 1500 m., até ao *Acer monspessulanum* dos terrenos calcários, secos, rochosos e áridos, dispomos do *Acer platanoides*, que se adapta à secura e às encostas, mesmo de solos calcários e aos solos leves ou aos semicomactos, embora prefira terrenos férteis, e o *Acer campestre* que vai bem em todos os terrenos, preferindo, no entanto, os calcários e os frescos.

Cremos que estas árvores seriam, em muitas estações do Norte, de grande valor ornamental, não só pelo seu porte como pelos aspectos da folhagem.

A rapidez do seu desenvolvimento talvez convença alguns chefes a tentar a plantação destas espécies.

O que poderá fazer no seu jardim durante o mês de Janeiro

Se o tempo o permitir continuam as cavas e estrumações para as sementeiras e plantações da época ou para as de Primavera.

Prosseguem as plantações e as mudanças de árvores e arbustos, inclusive roseiras, assim como as podas de limpeza ou de correcção nas espécies de floração tardia.

É boa altura de dividir os pés das plantas vivazes que se encontrem demasiado afilhadas, dispondo alguns desses rebentos noutros locais que lhes estejam destinados.

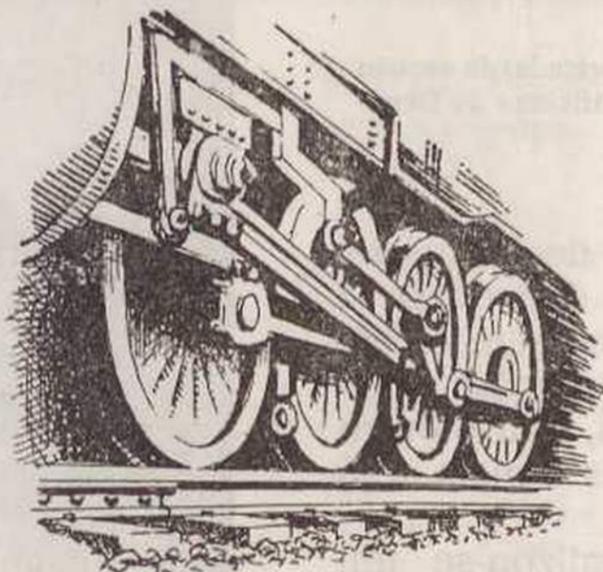
Pode fazer estacaria de craveiros e continuar a das roseiras, regando as que foram dispostas no mês anterior, no caso de não chover.

Continue a aparar as relvas e a replantar ou a ressemear locais onde tenham falhado.

PLANTACÕES — *Bolbos e raízes* — Açucenas e outros *Lilium*, anémonas, begónias, canas indicas, *Convallaria majalis* (mugués), gladiolos, gloxinias, jacintos, mombrécias, narcisos, nardos, *Hemerocalis*, *Hippeastrum* (amarilis), junquinhos, lírios, paeónias, ranúnculos, trevo de 4 folhas, túlipas, *Saxifraga crassifolia*, watsónias.

Outras vivazes — As mesmas indicadas no mês anterior.

SEMENTEIRAS EM LOCAL DEFINITIVO — *Espécies anuais* — Ervilhas-de-cheiro, gipsófilas, papoilas várias.



DESPORTO FERROVIÁRIO

Onde a Fraternidade não é uma palavra vã...

NO dia 1 do passado mês de Novembro reuniram-se, num almoço de confraternização, o pessoal da Secção de Automotoras do Posto Diesel e o das Oficinas do Depósito, de Campolide.

A boa camaradagem, entre superiores e inferiores, o mútuo respeito e a franca e insofismada alegria de se encontrarem reunidos, foram notas dominantes do almoço, servido nas magníficas instalações do Clube Ferroviário de Portugal.

Esqueceram-se agravos — se os havia... — e melindres; esfumaram-se, na franqueza das acções e na plena satisfação patenteada, os



Os dirigentes (contramestres e chefes de brigada) da secção de automotoras do Posto Diesel e o das Oficinas do Depósito (Campolide)

próprios laços hierárquicos que, de ordinário, se mantêm bem firmes, entre superiores e subordinados. Ali — pode dizer-se sem receio — houve um único pulsar de corações, uma única corrente de pensamentos, um e outra com o fim único de unir, mais e mais, a já tão unida *família* ferroviária.

Antecedendo o almoço, realizou-se um encontro amigável de «foot-ball», entre pessoal da Secção de Automotoras (Electricistas e Ser-

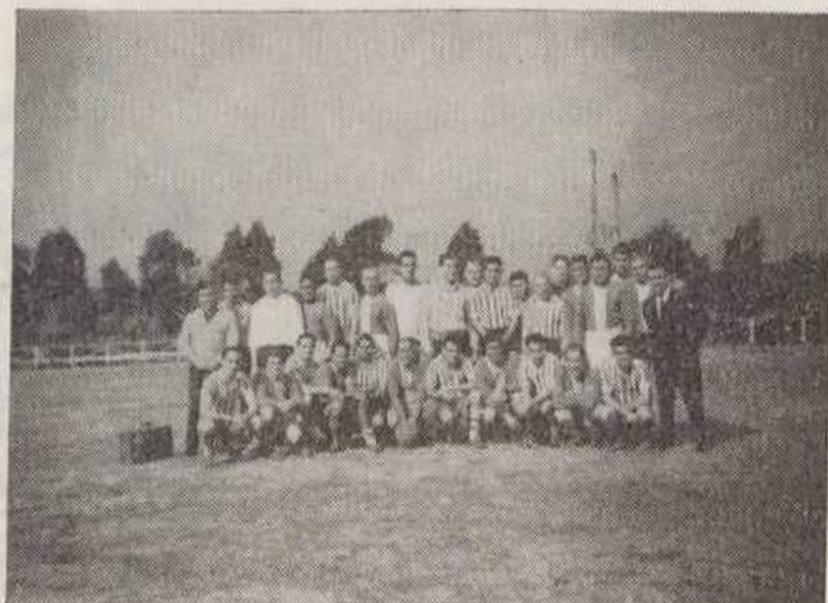


Os três «veteranos» das equipas contendoras

ralheiros) e cuja equipa de arbitragem foi composta pelos Contramestres, srs. Leonel de Sousa, Cipriano de Sousa e Moitas Dinis. Ao contrário do que seria de supor, num desafio amigável, ambas as equipas se esforçaram pela própria vitória, evidenciando quanto pode — se assim o quiser — aquele que temperou as energias no labor honrado de uma vida sem mácula.

O Destino, porém, parecendo associar-se à ideia de plena igualdade, nessa reunião de servidores de um mesmo Organismo, não deixou que houvesse vitória: depois de esforços porfiados, em ambas as partes contendoras, o marcador assentou no resultado 2-2, igualdade que bem traduz a valia simbólica de todos aqueles que, devotadamente, trabalham lado a lado, em cada dia que passa...

I. M. M.



As duas equipas e os árbitros, antes do jogo

DELEGACÃO Turística dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe da Delegação Turística dos Ferroviários

Balanço de um ano turístico

TAL como deixámos transparecer em números anteriores do «Boletim da C. P.» (1) o ano findo foi particularmente movimentado no que se refere à recepção de ferroviários estrangeiros.

Este afluxo excepcional de visitantes está surpreendentemente afirmado nos nossos mapas estatísticos que acusam, no total de 25 grupos, 606 visitantes e 5 123 dias de permanência no país. De notar que, no ano de 1962, esses números situavam-se em nível mais modesto:



*
O numeroso grupo de ferroviários espanhóis que nos visitou em Junho do ano findo sob a chefia do sr. D. Emilio Pascual del Cerro

*
#

respectivamente, 14 grupos, 349 visitantes e 2 969 dias de permanência.

Como é natural, todos os esforços tiveram de ser conjugados no sentido de enfrentar este aumento extraordinário de visitantes, para o qual os nossos serviços de recepção não se encontravam suficientemente apetrechados.

Como todo este movimento teve lugar entre o mês de Abril e princípios de Outubro, deram-se inevitáveis acumulações de grupos que originaram problemas delicados e de difícil solução.

Graças, porém, à experiência adquirida nos anos

anteriores e ao espírito de equipa dos nossos colaboradores, tudo correu francamente bem, não se verificando qualquer contratempo que pudesse ser imputado a este acréscimo de actividade.

Foram, em especial, os nossos colegas franceses que deram o maior contributo para estas visitas a Portugal (321 visitantes), seguidos, já um pouco distante, pelos ferroviários alemães (79), espanhóis (65), italianos (48), suíços (40), austríacos (31) e irlandeses (22).

Não permite o limitado espaço de que dispomos relatar devidamente este movimento turístico. Encerra-

mos, por isso, esta breve notícia com uma simples resenha dos grupos recebidos, por ordem da chegada a Portugal:

Data	Nacionalidade	Visitantes (A)	Dias de estada (B)	Dias de viagem (A×B)
4.4	Francesa	15	11	165
26.4	»	19	9	171
28.4	»	21	7	147
1.5	Alemã	29	14	406
13.5	Francesa	24	12	288
25.5	»	32	8	256
25.5	»	37	8	296
A transportar				1 729

(1) N.ºs 406 (Abril) e 407 (Maio).

		Transporte		1 729
25.5	Austriaca	20	10	200
1.6	Francesa	8	5	40
20.6	Espanhola	41	2	84
5.7	Francesa	16	6	96
13.7	»	22	8	176
17.7	»	15	11	165
21.7	»	17	18	306
11.8	»	41	10	410
31.8	»	32	8	256
7.9	»	22	8	176
16.9	Alemã	24	6	144
19.9	Austriaca	11	5	55
19.9	Alemã	26	13	338
19.9	Irlandesa	22	9	198
22.9	Suíça	40	11	440
20.9	Espanhola	24	5	120
5.10	Italiana	24	4	96
5.10	»	24	4	96
		<u>606</u>		<u>5 123</u>

A estes números acrescem as viagens individuais (visitantes: 65; dias de viagem: 796), que fazem elevar

Rebello Cardoso, Augusto Miranda Mendes de Carvalho, Nuno Leitão Coelho, D. Júlia da Cruz Ramos e Costa, D. Olívia de Amorim Cunha, Luís Manuel Sangreman Faria, Artur Ferreira, Manuel Ferreira, Bernardino Oliveira da Fonseca, Cândido de Matos Fortuna, Mário de Almeida Gil, D. Maria Penha Soleiro de Almeida Gil, D. Arminda Antunes Gonçalves, Dr. Manuel Novais Gonçalves, António Manuel Cabral de Magalhães, Pedro Manuel Cabral de Magalhães, João Lopes Matias, Adriano Monteiro, D. Maria Cândida Palma, Manuel de Azevedo Pereira, Júlio Rodrigues, António Manuel Dutra Romano, eng.º António Feliciano de Oliveira Santos e eng.º António Mateus Venceslau.

Não tendo sido possível, à última hora, por razões de serviço, fazer deslocar à Alemanha um dirigente desta Delegação Turística, quis ter a gentileza de assegurar o acompanhamento da excursão o participante sr. Mário de Almeida Gil, Chefe de escritório reformado, do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Esperamos poder dar no próximo número algumas

Participantes de uma excursão francesa fazem-se fotografar com o grupo folclórico de Salvaterra de Magos



os totais supra-indicados, relativamente ao ano findo, a 671 visitantes e 5 919 dias de viagem.

Excursão à Alemanha

De acordo com o programa anunciado em devido tempo, realizou-se no mês de Setembro findo mais uma excursão à Alemanha, a 4.ª viagem a este país proporcionada por esta Delegação Turística aos ferroviários portugueses.

Com um efectivo elevado (37 pessoas) que bem revela o interesse despertado pela nossa iniciativa, o grupo compreendeu agentes das mais diversas categorias, muitos dos quais se fizeram acompanhar de suas esposas.

É com o maior agrado que registamos nestas columnas os nomes dos componentes desta caravana ferroviária: srs. José António Pereira de Almeida, José Gil de Assumpção, Dr. Armando Ribeiro Cardoso, Dr. José

impressões de carácter turístico sobre esta interessante viagem.

Viagens internacionais

Encontram-se já definidas as viagens internacionais que as organizações turísticas ferroviárias se propõem realizar no ano de 1964.

A seguir damos uma súmula dos programas recebidos:

Grécia, Corfu e Rodes:

Organizada pela A. T. C. grega, esta viagem internacional realizar-se-á de 19 de Abril a 3 de Maio. O programa, deveras atraente, compreende, além da visita das ilhas de Corfu e Rodes e de alguns locais arqueológicos, dois dias para a visita da cidade de Atenas, cujos atractivos é ocioso mencionar.

Aliada a uma extraordinária beleza paisagística,

Atenas foi e é sem dúvida um dos mais brilhantes centros artísticos da Europa.

Provence-Camargue :

Enquadrada no âmbito das manifestações F.I.A.T.C., esta viagem internacional realizar-se-á de 21 a 25 de Maio. Terá início em Marselha e compreenderá, além da visita da cidade e seus monumentos, uma excursão em autocarro a St. Remy de Provence, visita dos Baux jantar no Restaurante «Reine Jeanne» e um passeio nocturno por entre as ruínas iluminadas pelo luar.

Na Camargue visitar-se-á uma propriedade típica onde se exibirão danças e cantares folclóricos. Assistir-se-á igualmente à tradicional procissão dos Ciganos.

Paris e os Castelos do Loire

Durante 7 dias, precisamente de 1 a 7 de Junho, terão os participantes desta viagem ocasião de apreciar não só as indiscutíveis belezas naturais e arquitectónicas da «Cidade-Luz» como também o maravilhoso Vale do Loire com os seus belos e múltiplos Castelos.

Destinada sem dúvida a um grande êxito, a ATC francesa receberá inscrições até 40 dias antes da data fixada para a viagem.

Berlim

Berlim, antiga capital que viveu as horas mais culminantes da História alemã e que sofreu também as maiores humilhações, merece a sua visita.

Com efeito, sendo esta cidade um centro de interesse mundial, ela conta com amigos espalhados pelo mundo inteiro.

Os participantes desta viagem terão oportunidade de visitar o sector Este da cidade.

A época escolhida foi o mês de Junho, do dia 2 ao dia 7.

Uma semana na Bélgica

Trata-se da 6.ª Concentração Turística Internacional, organizada sob o controle da A. T. C. Belga e que terá lugar em Liège dos dias 7 a 13 de Junho.



Os participantes da nossa excursão à Alemanha, em Niederwald, junto ao Monumento Comemorativo da vitória alemã na guerra franco-prussiana de 1870-71

É uma ocasião única de passar uma semana na Bélgica, com um pequeno dispêndio, visitando sítios inolvidáveis como o Vale de Ambleve, a cidade de Liège, Bruges, etc.



Ferrovários italianos posam junto da «Vila Itália», em Cascais

Os visitantes serão recebidos no dia 9 de Junho pelo Governador da Flandres Ocidental, e nos dias 11 e 12 respectivamente pelo Governador da Província de Liège e Burgomestre da cidade.

O reino do Sol da Meia-Noite

Mais uma vez, e certamente com o mesmo êxito das precedentes, se realizará uma viagem à Escandinávia, de 22 de Junho a 5 de Julho.

Com início em Estocolmo, este interessantíssimo percurso terminará em Copenhague depois duma passagem por Oslo.

Serão visitados, além destas cidades, o Cabo Norte, um acampamento de lapões, os grandes fiordes, o Castelo de Amalienborg (residência do rei), etc., sendo, porém, seu principal atractivo a observação do curioso fenómeno do Sol da meia-noite.

A provincia Basca

Promove a A.T.C. francesa, de 4 a 8 de Julho, uma viagem internacional destinada a proporcionar a visita de numerosos centros de renome mundial, como por exemplo, St. Jean de Luz, Biarritz, La Rhune, Bayonne, com uma excursão por caminho de ferro a Espanha, em visita à célebre praia de S. Sebastian.

A Polónia

Promovida pela A.T.C. polaca, de 9 a 15 de Setembro, esta viagem terá início em Varsóvia e terminará em Budapeste, com visita detalhada de ambas as cidades.

O programa inclui igualmente visita à cidade de Cracóvia e uma excursão a Oswiecim e Wieliczka.

Os lagos suíços

Terá lugar de 14 a 18 de Setembro. O programa, ainda em estudo, deve seguir, nas suas linhas gerais, os dos anos anteriores.

Festa da Neve

O programa para esta viagem internacional está actualmente a ser estudado pela A.T.C. francesa. Todos os elementos concernentes a esta viagem serão publicados logo que possível.

As Nossas Iniciativas

Excursão à Grécia

Não tendo sido possível, no ano findo, dar satisfa-

ção a numerosas solicitações no sentido de se efectuar uma viagem à Grécia, vão ser empregues os melhores esforços para se levar a efeito essa excursão no corrente ano.

Foram já entabuladas negociações com a A.T.C. grega, que, mui amavelmente, se prontifica a tomar a seu cargo a recepção de um grupo português.

Sendo a Primavera a época mais propícia a uma estadia na Grécia, prevê o projecto do programa a partida de Lisboa no dia 2 de Maio (sábado), e o regresso em 19 do mesmo mês. A viagem terá, assim, a duração de 18 dias.

O trajecto por caminho de ferro, tanto na ida como na volta, encontra-se ainda em estudo, admitindo-se, no entanto, que seja aproximadamente o seguinte: Lisboa, Hendaye, Ventimiglia, Roma, Brindisi; Brindisi, Milão, Génova, Ventimiglia, Hendaye, Lisboa. A travessia do Adriático, entre Brindisi e Patras, será efectuada em «ferry-boat».

Na Grécia, além de uma estadia em Atenas, visitar-se-ão lugares de grande passado histórico e interesse arqueológico, como Olympia e Delfos, e realizar-se-ão vários circuitos turísticos que incluem o Cabo de Sounion e a região de Argolis.

Preço aproximado: 4 500\$00 (incluindo o percurso marítimo no Adriático e os trajectos na Grécia em autocarro).

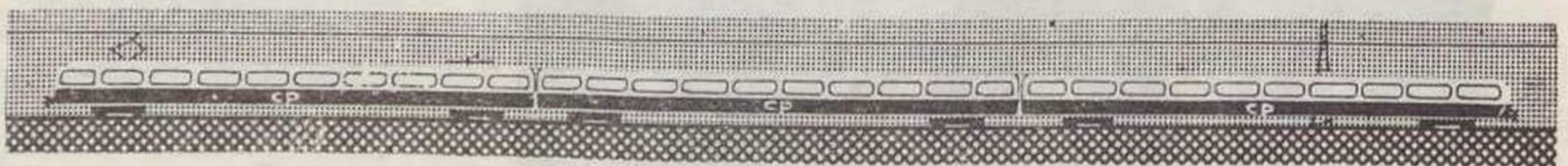
O programa, quase ultimado, será publicado no próximo número. Pede-se, no entanto, aos interessados nesta viagem, o favor de entrarem urgentemente em contacto com esta Delegação Turística.

Publicações Recebidas

Teve o Sr. D. Emilio Pascual del Cerro, chefe do grupo de ferroviários espanhóis que nos visitou em Junho do ano findo, a amabilidade de nos enviar o n.º 254 da Revista «Ferroviários» (Órgão de informação e relações públicas da RENFE), na qual fez inserir um entusiástico artigo onde condensou as suas impressões de viagem.

Foi-nos particularmente grato ler este descritivo, não só pelo seu recorte literário mas também por verificarmos que os excursionistas levaram de Lisboa, das suas belezas e tipismo, as mais gratas recordações.

Felicitemos o autor por este seu trabalho e agradecemos as palavras de louvor aos nossos serviços de recepção.



Secção

PROFISSIONAL

Elementos de Formação e Aperfeiçoamento

Coordenação do Dr. JOSÉ CAPÃO FARINHA

O Estudo do Trabalho. Meio directo de aumentar a produtividade

O estudo do trabalho deve ser um serviço à disposição da Direcção duma empresa e dos seus quadros.

Segue-se a enumeração de alguns argumentos que o justificam:

1.º — O estudo do trabalho permite aumentar a produtividade duma empresa ou duma oficina pela reorganização do trabalho, método que implica normalmente poucos ou nenhuns investimentos em instalações e material;

2.º — É sistemático. Pode-se, pois, estar certo de que nenhum factor, influindo na eficácia de uma operação, é desprezado na análise dos antigos métodos ou no aperfeiçoamento dos novos métodos e que todos os dados referentes à operação são reunidos e conhecidos;

3.º — É actualmente o método mais exacto de fixação das normas de rendimento sobre que repousa todo o planeamento e todo o «controle» eficaz da produção;

4.º — A economia conseguida com o estudo do trabalho é imediata e contínua;

5.º — É uma «ferramenta» de aplicação universal. Pode ser empregada com êxito em toda a parte onde se efectue um trabalho manual ou não: estações de caminho de ferro, oficinas, escritórios, armazéns, etc.;

6.º — É o meio de inquérito mais penetrante de que dispõe a Direcção. É, portanto, o instrumento excelente para abordar o estudo da eficiência de uma organização qualquer, porque, aplicando-se à solução de um dado problema, pôr-se-ão gradualmente em evidência as falhas de todas as outras funções que lhe estão ligadas.

Este último ponto merece referência especial. O estudo do trabalho, sendo sistemático e implicando a análise por observação directa de todos os factores que têm acção sobre a eficácia de uma dada operação, revelará imediatamente as deficiências de todas as actividades relacionadas com esta operação.

Velocidade dos comboios

Sob o ponto de vista técnico dos caminhos de ferro, consideram-se diferentes espécies de velocidades de circulação de comboios.

Assim, distinguem-se habitualmente:

1.º — *Velocidade instantânea* — é a velocidade de um comboio num determinado instante e pode variar de ponto para ponto do percurso.

2.º — *Velocidade nominal de marcha* — considerada entre dois pontos, é representada pelo quociente entre a distância que separa esses pontos e o tempo gasto para a percorrer, descontados os tempos de paragem e as durações dos arranques e afrouxamentos.

3.º — *Velocidade média* — é a que é dada pelo quociente do percurso entre dois pontos considerados pela duração efectiva do trajecto descontados, apenas, os tempos de paragem.

4.º — *Velocidade comercial* — considerada entre dois pontos duma linha férrea, é dada pelo quociente entre a distância percorrida e o tempo de percurso, incluindo nele a duração das paragens, arranques e afrouxamentos de qualquer natureza.

5.º — *Velocidade máxima* — é a maior velocidade atingida pelo comboio num ponto qualquer do percurso.

Pode dizer-se que a velocidade média caracteriza a rapidez do comboio em marcha num percurso dado; a velocidade comercial define a possibilidade de se ir, mais ou menos rapidamente, de um ponto a outro, e é este factor que interessa directamente ao passageiro.

As velocidades práticas realizadas na exploração corrente variam bastante com a natureza dos comboios, as necessidades do serviço e as características das linhas.

Na nossa linha Lisboa-Porto, por exemplo, para velocidades máximas de marcha permitidas de cerca de 80 a 100 km/h, as velocidades comerciais realizadas são da ordem de 80 km/h para os comboios «Foguete», de 65 km/h para os rápidos normais e de 45 km/h para os comboios correios.

As velocidades limites de marcha podem depender

de vários factores importantes. Citamos alguns, a título informativo :

1.º — Para cada tipo de locomotiva, é função do maquinismo e do diâmetro das rodas.

2.º — Para cada secção de linha, depende das características do traçado (número e raio de curvas), das inclinações das rampas e declives e do estado de conservação da via.

3.º — Para certas locomotivas e para determinados troços de via, a limitação de velocidade torna-se necessária em virtude do peso e da rigidez do leito e rodados, que impedem as máquinas de circular nesse troço a velocidades elevadas.

4.º — A composição dos comboios influi pela natureza dos veículos, homogeneidade, frenagem, etc..

Vagões isotérmicos, refrigerantes e frigoríficos

Alguns esclarecimentos sobre material de caminho de ferro destinado ao transporte de certas mercadorias que, para sua boa conservação, exigem temperaturas adequadas e que tem oferecido dúvidas quanto à sua classificação correcta.

Existem três categorias de vagões utilizados nos transportes sob temperatura dirigida ou regulada :

- Vagões isotérmicos
- » refrigerantes
- » frigoríficos.

Os *vagões isotérmicos* são empregados para o transporte de bananas, batatas, peixe fresco em embalagens geladas, assim como produtos congelados. Estes vagões são construídos de maneira a limitar as trocas de calor e de frio com o ambiente exterior. Para o efeito, as paredes, o lastro e o tecto destes são munidos dum revestimento isolador.

Em resumo, os vagões isotérmicos (*isos*, igual e *thermos*, calor), como o seu próprio nome derivado do grego designa, destinam-se a manter no seu interior uma temperatura média e constante.

Os *vagões refrigerantes* são utilizados para o transporte de carnes, frutas, legumes e lacticínios. A caixa destes vagões é igual à dos vagões isotérmicos. No entanto, contêm recipientes destinados a receber blocos de gelo ou uma mistura de gelo e sal, ou, ainda, neve carbónica, os quais constituem o elemento refrigerador.

Na parte superior destes vagões existem ventiladores — eléctricos ou eólicos — cuja finalidade é provocar a deslocação de ar sobre os produtos refrigeradores e respectivas mercadorias transportadas.

Os *vagões frigoríficos* possuem um maquinismo que permite uma produção autónoma de frio podendo atingir temperaturas muito baixas. Até à época presente, este tipo de vagões não tem sido muito utilizado na Europa Ocidental. Entretanto, o incremento da produção dos produtos congelados e sua consequente expansão por todo o mundo, criou um problema que está sendo objecto de estudo das empresas transportadoras.

Locomotivas Diesel-Eléctricas

Os motores térmicos agrupam-se em grandes classes que podemos esquematizar do modo seguinte :

Motores de combustão externa (máquinas de vapor)

Motores de combustão interna	{ Motores de combustão externa (motores de explosão) Motores de combustão interna (motores Diesel, por exemplo)

Considerando sob outro ponto de vista, os motores térmicos podem ser classificados como segue :

Motores alternativos (motores de explosão e motores Diesel)

Motores rotativos (turbinas de gás)

Motores de reacção

Na prática encontram-se frequentes combinações destes tipos elementares de motores.

A tracção por locomotivas Diesel-eléctricas apresenta interesse prático especial por reunir precisamente algumas das vantagens principais que oferecem, separadamente, a tracção a vapor e a tracção eléctrica.

Como vantagens importantes podemos apontar :

- A possibilidade de realizar grandes percursos sem necessidade de substituição para revisão em depósito;
- A supressão das paragens de serviço para toma de água e de combustível, pois que a quantidade de água consumida é mínima (o que é de interesse especial em regiões secas), e a reserva de fuel-oil suficiente para assegurar a marcha em longos percursos (da ordem dos 1200 km) ou o serviço de manobras durante vários dias;
- A facilidade e rapidez de apresto em ordem de marcha e a simplicidade de condução;
- A possibilidade de desenvolvimento de um elevado esforço de tracção no arranque, facilitando sobremaneira este e as recuperações de velocidade em marcha;
- O acréscimo da velocidade média de marcha em função, quer da supressão das paragens de serviço, quer da possibilidade de realização de extensos percursos sem paragem, quer ainda da facilidade de transposição das rampas a maior velocidade de circulação;
- Tem comando individual dos eixos, o que representa diminuição de fadiga da via;
- Há melhor utilização das locomotivas, pois que o tempo durante o qual a locomotiva Diesel é utilizada em relação ao tempo total de serviço atinge valores da ordem dos 90 % contra 60 a 65 % da locomotiva a vapor.

A constituição das locomotivas Diesel-eléctricas

compreende as seguintes partes principais que resumimos em esquema :

1.º - Parte mecânica	}	leito
		caixa (comportando as cabines de condução, o compartimento do grupo electrogéneo, o compartimento da aparelhagem eléctrica e os órgãos auxiliares—compressores de ar, reservatórios de combustível e de água, etc.).
2.º - Parte térmica	}	motor Diesel principal
		acessórios de instalação térmica { filtros de óleo e do combustível, bombas de circulação de água, óleo e combustível, etc.
3.º - Parte eléctrica	}	grupo gerador principal
		motores de tracção
		ventiladores dos motores de tracção
		aparelhagem eléctrica e órgãos de regulação da potência dos motores Diesel
		«relais» de protecção dos vários circuitos, aparelhagem de condução da locomotiva e de controle do seu funcionamento.

Perguntas e Respostas

Pergunta n.º 442 - F / Consulta n.º 2273 — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada :

P. V. — Vendas Novas para Barreiro, 1 vagão com cortiça em bruto, enfiada, 5350 Kg.

Descarga pelos donos.

Reexpedição de remessa de Reguengos de Monsaraz, carga pelos donos, para a qual foi fornecido um encerado a pedido do expedidor.

Apresentada declaração de expedição para o novo destino.

Distância 57 quilómetros.

Aviso ao Público B n.º 138.

Transporte	$57 \times \text{₣}56 \times 5,35 =$	170,₣78
Registo		3,₣00
Aviso de chegada		5,₣00
Arredondamento		₣02
Soma		178,₣80
Encerado (Mínimo de cobrança)		30,₣00
Total		208,₣80

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde :

Distância 57 quilómetros.

Aviso ao Público B n.º 138

Preço de transporte	$57 \times \text{₣}56 \times 5,35 =$	170,₣78
Registo		3,₣00
Aviso de chegada		5,₣00
Arredondamento		₣02
Encerado		



O Conselho de Administração, em sessão de 21 de Novembro último, louvou os srs. João dos Santos Camarinhas, Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas, Adriano Augusto Monteiro, Subchefe de Serviço da Divisão da Exploração e José Mário Martins, Subchefe de Serviço da Tesouraria, que passaram à situação de reformados por terem atingido o limite de idade e ainda o sr. António Gomes da Silva, Chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras, reformado a seu pedido.

Todos estes funcionários superiores prestaram durante mais de 50 anos relevantes serviços à Companhia, pelo que igualmente foram louvados, nos termos do n.º 4.º, do art.º 43 do R. G. P. pela Direcção e pela Secretaria-Geral.

Distância Reguengos de Monsaraz a Barreiro	$158 \times \text{₣}30 =$	47,₣40
Distância Reguengos de Monsaraz a Vendas Novas	$101 \times \text{₣}30 =$	30,₣30
Diferença		17,₣10
Total		195,₣90

Esclarece-se o consulente de que a cobrança a efectuar por utilização de vagão fechado ou encerado, a pedido do expedidor, no caso da reexpedição de remessa, é o que resultar da diferença entre a importância que corresponder para o primitivo destino e a que se apurar do cálculo de taxa pelo somatório das duas distâncias.

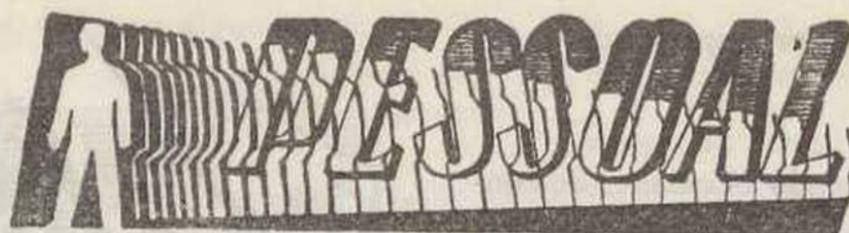
///

Pergunta n.º 443 F/Consulta n.º 2274 — Peço ser informado se está certo o processo de taxa seguir indicado :

— G. V. — De Estremoz para Aveiro 6 barris com azeitona 780 Kg. (volumes de peso uniforme). Distância 341 quilómetros. Tarifa Especial n.º 1 — G. V.

Preço	$341 \times \text{₣}50 \times 0,78 =$	132,₣99
2.º aditamento mais 50 %		66,₣50
Registo		3,₣00
Aviso de chegada		1,₣00
Arredondamento		₣01
Total		203,₣50

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Janeiro de 1964:

A Chefes de escritório — os Subchefes de Escritório, Manuel Baptista Martins (Exploração) e Fernando Rodrigues Gama da Silva (Contabilidade e Finanças).

A Subchefes de escritório — os Chefes de secção, Joaquim Brás (Exploração), Leonídio Ferreira Proença (Direcção-Geral) e Zacarias Fuertes (Contabilidade e Finanças).

A Chefes de secção — os Escriurários de 1.^a classe, José Honorato da Gama Carvalho e António Martins (Contabilidade e Finanças), Henrique José de Almeida Costa, José Valente e Amadeu de Almeida Coelho Lopes (Exploração), Aureliano Dias (Via e Obras), Renato de Magalhães (Material e Tracção), Humberto Lazana (Serviço Central do Pessoal) e Joaquim Pires Duque (Direcção-Geral).

A Escriurários de 1.^a classe — os Escriurários de 2.^a classe, Luís José Lopes, António Cândido Nunes Ferreira e Vitorino Gaspar Vieira (Exploração), Joaquim Novais (Material e Tracção), António Augusto Vicente, Manuel Agostinho Pires, Manuel Henriques Martins, Júlio do Patrocínio Andrade, Manuel Lourenço dos Santos e Sofia Nene Campos Cecílio (Contabilidade e Finanças), João Cabral Rodrigues da Silva (Abastecimentos), Maria Luísa Rei do Rio Gonçalves Nunes Henriques (Serviços Médicos), Maria José Barbosa e José de Matos Serras (Direcção-Geral) e Manuel Rodrigues Fernandes (Via e Obras).

A Escriurários de 2.^a classe — os Escriurários de 3.^a classe, Sebastião Joaquim, Américo Martins, Manuel Pedro Patrício, Miguel de Matos Calhas e José Rodrigues (Via e Obras), António dos Reis e Cunha, Diamantino Gonçalves Fernandes Ramos, Manuel Martins Lontro, Maria Helena Valério da Silva e Joaquim António Coelho (Exploração), Manuel Rodrigues, Aristides das Neves Pimenta, Américo Machado Matos Marcelino, José Gonçalves da Silva Guerreiro e João Rodrigues Guiomar (Material e Tracção), Júlia Mendes de Figueiredo Homem de Figueiredo e Francisco Gomes Machado (Direcção-Geral), José Carlos de Carvalho Freire, Ernesto Serrão, António Manuel Moreno, António Sanches Cruz, José Dias Mendes e Maria Amélia de Mira Matos (Contabilidade e Finanças), Herculano Gil Marques, António Cândido Segadães e José Gaspar Conceição (Abastecimentos), Eduardo Francisco Antunes Brito (Contencioso), José César Farinha Cardigos (Previdência Ferroviária) e Hipólito Filipe de Almeida (Serviço Central do Pessoal).

Nomeados Escriurários de 3.^a classe — os Auxiliares de escritório de 1.^a classe, Francisco António Borges Coelho, Reinaldo Correia, Joaquim Canavilhas Lopes e Ilídio Alves Cardigos (Material e Tracção) e João Ventura de Oliveira (Exploração).

A Auxiliares de escritório de 1.^a classe — os Auxiliares de escritório de 2.^a classe, Mário Luís da Silva Furet, Casimiro Daniel dos Santos, João Morgado de Oliveira Freire e Fernando de Oliveira Rosa (Material e Tracção) e Armando Pires (Abastecimentos).

NA CAPA:

Duas épocas — foto de Augusto Cabrita.