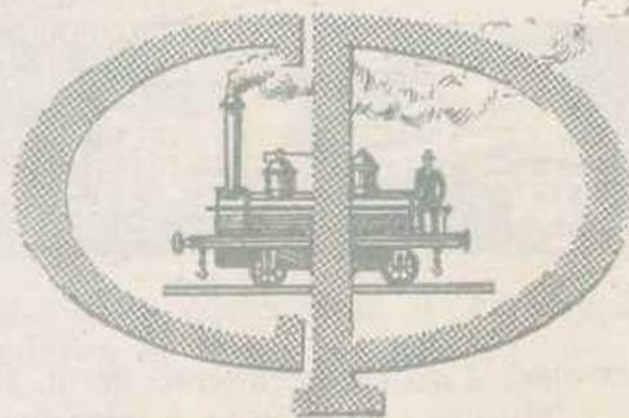


Baletim da C.D.

NÚMERO 426

DEZEMBRO DE 1961

Boletim^{*} da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 426 • DEZEMBRO 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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses





O nosso Caminho de Ferro no Plano de Fomento

Como é do conhecimento geral, foi no dia 1 de Outubro submetido à apreciação da Câmara Corporativa o Projecto do Plano Intercalar de Fomento para o triénio com início no próximo ano. Logo no dia seguinte, o Ministro de Estado, dr. Correia de Oliveira, apresentava ao País, as bases, as linhas gerais e os objectivos do Plano, destacando alguns valores e taxas correntemente tomadas como medida de desenvolvimento económico.

Embora constitua um elemento de continuidade entre o II Plano de Fomento, cuja execução termina este ano, e o III Plano de Fomento, cuja preparação já principiou, o Plano Intercalar para o triénio de 1965-1967 representa, pelo volume do investimento, pelo programa elaborado e pelos fins que visa alcançar, num espaço de tempo relativamente curto e na modéstia dos nossos recursos, uma das mais «auspiciosas e importantes iniciativas no historial da Administração Pública», como já foi definido.

O objectivo principal que se pretende atingir é o da aceleração do ritmo de crescimento do produto nacional (o produto interno-bruto, que em 1962 era de 76 500 000 contos, atingirá no final do Plano Intercalar 100 000 000) acompanhada de uma repartição mais equilibrada dos rendimentos formados.

Attingirão 34 430 455 contos os investimentos prioritários programados no Plano Intercalar de Fomento para o Continente e Ilhas Adjacentes, assim discriminados: agricultura, siveicultura e pecuária, 2 829 000; pesca, 318 160; indústria, 14 791 750; energia, 5 668 000; transportes e comunicações, 6 242 645; turismo, 1 504 000; ensino e investigação, 874 000; habitação, 1 846 000; e saúde, 356 000. No Ultramar, a totalidade dos investimentos programados também para o triénio é de 14 400 000 contos.

Conhecendo-se, mais ou menos, as possibilidades do País, sobretudo numa época em que a defesa nacional exige, prioritariamente, somas enormes, não deixa de surpreender, agradavelmente, o facto de sem perder-se de vista aquela responsabilidade maior que todas, se promover um programa de investimento financeiro de cerca de 50 milhões de contos (rigorosamente 48 800 000 contos) — o que simultaneamente revela a confiança e segurança com que o Governo se lança em tão grandioso empreendimento.

Como disse o Ministro Correia de Oliveira «apesar do esforço feito desde 1961 com a defesa nacional, que por interesses estrangeiros nos foi imposto, a nossa economia não está destronada — antes se prepara para nova fase de progresso e de

consolidação». E não haverá — afirmou ainda — forças que detenham o progresso da Nação, porque ela saberá sempre manter-se firme no seu Norte, unida no seu querer.

*
* *
*

As Actas da Câmara Corporativa — n.º 65 — de 1 de Outubro, relativamente ao caminho de ferro, publicam o seguinte:

Transportes ferroviários

Rede geral

35. Os investimentos a realizar no triénio de 1965-1967 na rede ferroviária nacional discriminam-se como segue:

1) Investimentos que correspondem a necessidades imediatas:

a) Conclusão da electrificação da linha Lisboa-Porto. — Entre os trabalhos a realizar salientam-se a conclusão da electrificação ao norte de Gaia, modificações nas estações de Campanhã, Contumil, São Bento e São Roque, rebaixo dos túneis, fornecimento e montagem de equipamento aéreo, sinalização das estações e da via, telecomunicações e a conclusão da oficina de grande reparação de motorizados no Entroncamento;

b) Reforço e substituição de pontes. — Torna-se imprescindível, por razões da maior maleabilidade de exploração e ainda da necessidade do aproveitamento do material Diesel eléctrico dispensado na linha do Norte, efectuar o reforço e substituição de algumas pontes, sendo os trabalhos previstos os seguintes: reforço da ponte do Vouga, na linha do Norte; reforço da ponte da Praia, na linha do Leste; reforço de algumas pontes entre Abrantes e Castelo Branco, na linha da Beira Baixa, e reforço das pontes de Ferreira e Seromenha, na linha do Douro.

2) Investimentos considerados necessários para um conveniente enquadramento da exploração da

empresa concessionária na política de coordenação de transportes :

- a) Recuperação de vagões imobilizados. — Prevê-se a recuperação de 829 vagões americanos e a transformação de 50 carruagens de madeira de 2 eixos em furgões para comboios de mercadorias.

3) Investimentos que se destinam a prosseguir na política de racionalização da exploração ferroviária :

- a) Renovação do material circulante (motor e rebocado). — Torna-se necessário adquirir e proceder à recuperação de diverso material.

Assim, considera-se necessário adquirir catorze unidades duplas *Diesel*, a fim de melhorar as condições de segurança, rapidez e comodidade das ligações ferroviárias com o Algarve, Beira Baixa e Oeste. É também necessária a aquisição de mais dez unidades triplas eléctricas, dado o aumento de tráfego do serviço suburbano de Lisboa e dos grandes centros da linha electrificada do Norte.

Quanto à recuperação, pretende-se realizar no triénio a metalização de 36 carruagens de *bogies*, de 10 furgões da série 400 e a transformação de 6 carruagens de *bogies* em furgões metalizados de grande linha.

36. Estes são os empreendimentos considerados prioritários para efeitos de execução pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, S. A. R. L., no âmbito do Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967. Admite-se, no entanto, que nos programas anuais de financiamento do Plano se verifique a possibilidade de dar realização a outros empreendimentos adicionais que, em princípio, viariam a ser apenas realizados no período de vigência do III Plano de Fomento. Esses empreendimentos, cuja realização poderia ser assim antecipada, são os seguintes :

- a) Electrificação de alguns ramais afluentes à linha do Norte ;

b) Renovação da via ;

c) Aumento do parque de vagões ;

d) Equipamento e obras para uma eficiente manutenção de mercadorias ;

e) Equipamento e obras para a exploração económica de linhas e estações ;

f) Utilização de tracção *Diesel* em substituição do vapor ;

g) Instalações de apoio ao material circulante em Lisboa-Santa Apolónia.

37. Investimentos prioritários a realizar na rede ferroviária nacional no período de 1965-1967 :

1) Investimentos que correspondem a necessidades imediatas :

	Contos
a) Conclusão da electrificação da linha Lisboa-Porto	247 000
b) Reforço e substituição de pontes	45 000

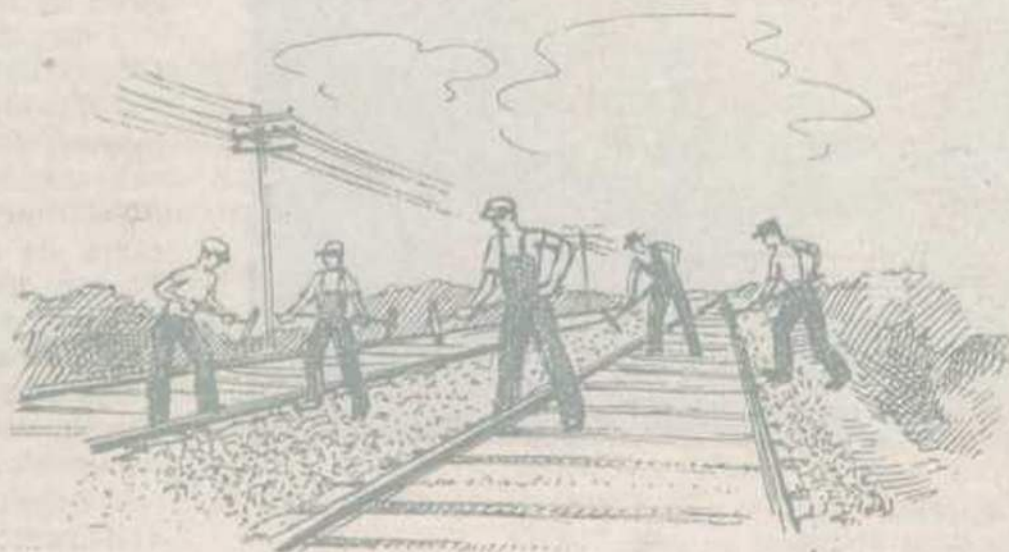
2) Investimentos que se consideram necessários para um conveniente enquadramento da exploração da empresa concessionária na política de coordenação de transportes :

a) Recuperação de vagões imobilizados	35 000
---	--------

3) Investimentos que se destinam a prosseguir na política de racionalização da exploração ferroviária :

a) Renovação do material circulante	173 000
Total	500 000

Prevê-se que o financiamento seja assegurado por fontes internas de capitais.



IMPORTANTE JORNADA HISTÓRICA

Viagem Presidencial ao Douro Internacional

**O Generalissimo Franco e o Almirante Américo Tomás inauguraram as grandiosas
barragens de Aldeadávila (a mais potente da Europa) e da Bemposta (a maior do País)**

PARA assistir à cerimónia da conclusão das obras do aproveitamento hidroeléctrico do Douro internacional, que os jornais largamente referiram e que se realizou em 17 de Outubro findo, o sr. Almirante Américo Tomás deslocou-se à Guarda, utilizando o comboio e daí seguindo viagem de automóvel até a Aldeadávila e Bemposta, onde se juntou ao Generalissimo Franco.

Foi posta à disposição do Chefe do Estado, nos dias 16 e 18, a composição presidencial, que formou as marchas especiais n.ºs 21 001 e 21 002, constituída por cinco unidades: Dyf 408, salões Sy5 e Sy3, salão SRy2 e carruagem Ay 704.

Aos comandos da máquina a equipa constituída pelos srs. eng. António Gomes Leal, chefe do Serviço da Tracção e Material Circulante, Júlio Carlos Soares Cadete, chefe de maquinistas, Hermínio da Costa, maquinista de 1.ª classe e António Borges de Faria, fogueiro.

A composição, rebocada à partida pela locomotiva eléctrica n.º 2552, protótipo de caixa metálica de construção nacional, achava-se pintada com as cores adoptadas no parque de material circulante e tractor da Companhia: azul escuro com faixa vermelha. E como sempre a sua apresentação e esmero de arranjo interior, mereceram o

maior cuidado dos serviços ferroviários, responsáveis, quer da Companhia como da Wagons-Lits.

Acompanharam o comboio presidencial os srs. administrador eng. João de Brito e Cunha, director-geral eng. Espregueira Mendes, o eng. Adriano Baptista e o inspector principal José Martins Gomes.

Constituíam a comitiva presidencial os Ministros dos Negócios Estrangeiros, das Obras Públicas e da Economia; Embaixador da Espanha em Lisboa; Subsecretários de Estado das Obras Públicas e da Indústria; chefe do Protocolo do Estado; director-geral do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho; adido comercial junto da Embaixada de Espanha, e oficiais da Casa Militar do Chefe do Estado.

O encontro dos dois Chefes de Estado

No dia seguinte, 17, o sr. Almirante Américo Tomás entrou em território espanhol, sendo calorosamente aclamado pelas populações, que transportavam dísticos. Dois ao acaso: «Viva Portugal, Viva Espanha»; «Franco e Thomaz: Ocidente livre».

Eram 10-40 (hora de Lisboa), quando o Presidente da República de Portugal, acompanhado pelo Ministro das Relações Exteriores de Espanha, dr. Fernando Maria Castiella, chegou à barragem de Aldeadávila. À entrada do túnel de acesso à grande central, fora erguida uma tribuna onde, entretanto, já se encontravam o Generalissimo Franco e membros do Governo espanhol: o Vice-presidente, General Muñoz Grandes; os Ministros das Obras Públicas e da Indústria, General Jorge Vigon e Lopez Bravo, e o Subsecretário das Obras Públicas, Vicente Mortes Alfonso.

Terminada a cerimónia de cumprimentos, formou-se um cortejo-automóvel, que atravessou o túnel, de cerca de 600 metros, até à grande sala subterrânea da central. Ali, o Generalissimo Franco, tendo sempre a seu lado o Almirante Américo Tomás, inaugurou o importante melhoramento. Eram 10-50, quando o Chefe do Estado Espanhol premiou um dos botões para o arranque de um dos grupos.

Seguiu-se a bênção do novo aproveitamento hidroeléctrico pelo vigário



O comboio presidencial — marcha n.º 21 001 — que em 16 de Outubro conduziu o Chefe do Estado até à Guarda

geral de Salamanca, cónego Constâncio Palomo. Os dois Chefes de Estado dirigiram-se depois para um estrado erguido na própria central. Por seu turno, o Subsecretário das Obras Públicas espanhol referiu-se à projecção da obra na vida nacional, terminando por revelar os nomes dos que, em seguida, iriam ser condecorados. As primeiras medalhas comemorativas foram oferecidas ao Presidente Américo Tomás e ao Caudilho. Desfilaram, depois, por entre os aplausos, os técnicos e operários que melhor contribuição deram.

Os discursos das entidades espanholas, no acto inaugural da barragem de Aldeadávila

O sr. Conde de Cagadua, presidente do conselho de administração da Iberduero, usando da palavra, recordou o convívio peninsular para aproveitamento do Douro no troço internacional, empreendimento culminado pela parte espanhola com a barragem de Aldeadávila, a cujas características técnicas e de produção energética se referiu em pormenor. Recordou os percursos da obra do aproveitamento do Douro espanhol, para, depois, prestar homenagem ao Caudilho, que tornou possível obra de tamanha vastidão, ordenada no sentido do crescimento industrial no país. Terminou por erguer vivas a Portugal e a Espanha.

O Ministro das Obras Públicas de Espanha, Jorge Vigon, discursando, seguidamente, reportou-se à união geográfica e histórica dos dois países peninsulares, com citações da maior erudição. Congratulou-se pelo empreendimento promovido no Douro pelos dois povos irmãos, mercê de convénio assinado em 1927. Citou a obra de Aldeadávila, a que se referiu em pormenor, para depois elucidar:

«Uma equipa hispano-portuguesa, dirigida pelos srs. Corral García e Rui Sanches, preparou um primeiro informe sobre o possível aproveitamento hidroeléctrico dos troços internacionais dos rios Minho, Lima, Tejo, Erjes, Sever, Guadiana e Chança, o qual foi aprovado na reunião de Lisboa, de Julho de 1964.

É nesta atmosfera de compreensão que se tem estreitado a cooperação entre os dois países, para a melhor utilização dos seus rios internacionais.

O orador terminou por antever as realizações em comum dos dois povos, no aproveitamento das suas bacias fluviais.

Organizou-se, de novo, o cortejo até à barragem, para que os dois Chefes de Estado pudessem assistir à abertura das comportas dos descarregadores de superfície.

Após o Generalíssimo Franco e o Almirante Américo Tomás terem visitado o edifício de comando e ouvidas as explicações dos projectos de Aldeadávila e de Tormes, foi servido o almoço.



O Senhor Almirante Américo Tomás, à janela do salão presidencial, recebe os cumprimentos de despedida dos membros do Governo

A inauguração da barragem da Bemposta

Cerca das 14-30, após uma breve visita ao miradouro sobre a barragem, os dois Chefes de Estado, seguindo no mesmo automóvel, dirigiram-se para Bemposta. Ao longo de mais de 60 quilómetros por terras de Espanha, Franco e Américo Tomás foram saudados calorosamente. Em todo o lado havia dísticos de saudação, bandeiras de Portugal e Espanha, colchas nas janelas de casas modestas caiadas de fresco. Assim sucedeu em Darda, Masueco, Pereña Vilarino e Formoselle.

Às 14-50 o cortejo chegou à Bemposta. Aguardavam os dois Chefes de Estado e suas comitivas, além de muitas outras individualidades, os presidentes da Câmara Corporativa e do Supremo Tribunal de Justiça, o procurador-geral da República, o governador civil do Porto, o comandante da 1.ª Região Militar, e outras individualidades. Terminados os cumprimentos, dois operários içaram nos mastros de honra os pavilhões presidenciais dos dois países, enquanto se ouviam os respectivos hinos nacionais. O Presi-

dente Américo Tomás descerrou, em seguida, uma placa comemorativa do acontecimento, e o Bispo de Bragança e Miranda, D. Abílio José das Neves, lançou a bênção. Foguetes e morteiros assinalaram o acontecimento. Nas encostas, milhares de pessoas assistiam ao espectáculo esmagador das descargas das comportas. Mais uma barragem portuguesa entrava em funcionamento.

O Almirante Américo Tomás e o Generalíssimo Franco, após alguns momentos de repouso no edifício do comando, assistiram a uma sessão solene, em que estiveram presentes mais de mil pessoas.

Foi da maior importância a contribuição da indústria nacional no fabrico dos equipamentos para os três escalões do troço português

Falou então o sr. eng. Martins Soares, presidente do conselho de administração da Hidroeléctrica do Douro, que agradeceu a presença na cerimónia dos Chefes de Estado das duas nações peninsulares e das outras altas individualidades. Disse em certa altura:

«O Douro, grande curso de água comum a Portugal e Espanha, não facilitou, é certo, as relações entre os homens, o estrangulamento, que apresenta na parte média, não permitiu a comunicação entre os povos da sua bacia superior e inferior, e tanto assim que veio a definir a zona de separação política entre os dois estados peninsulares, constituindo o chamado troço internacional.

Mas o progresso da técnica e as necessidades crescentes de fontes de energia nacionais transformaram essa apertada garganta com 112 quilómetros de extensão e 400 metros de declive, em dádiva da natureza, manancial susceptível de produzir cerca de 6500 milhões de kWh em ano médio.

O Convénio firmado em 1927, para a partilha entre Portugal e Espanha desta enorme riqueza potencial, apesar de documento de elevado mérito, para produzir os seus frutos e construir realidade económica, precisava de uma situação político-financeira e de boas relações propícias para a sua aplicação, situação em que se superiorizasse o diálogo sobre a polémica, se congregassem os homens não contra alguém, mas por alguma coisa, mostrando-lhes que carecem de fins e não de alvo.

É bem conhecida a história peninsular dos últimos 37 anos, decorridos desde a assinatura do Convénio, para que, sem a repetir, se compreenda que esta cascata de cinco centrais, capaz de fornecer uma potência superior a 1 500 000 kWh, se deve, em primeiro lugar, à acção dos Governos dos dois países, que, mentalizando e doutrinando com vigor e sabedoria, restauraram o ambiente interno de paz e de trabalho e opuseram um bloco monolítico à vaga de materialismo que pretendia destruir a civilização cristã, tornando perene a sua obra e o seu exemplo.»

Prosseguindo, o sr. eng. Martins Soares deu pormenores quanto ao troço português, em que estão investidos 2 600 000 contos, nos três escalões que o constituem, sendo o mais importante o último, o da Bemposta. Citou a participação da indústria nacional no fabrico dos equipamentos electro e hidromecânicos, sempre em ritmo crescente, nomeando os empréstimos e firmas que colaboraram no escalão e dizendo dos benefícios que as obras proporcionaram às regiões em que ficam localizadas.

Na obra, atingiram-se níveis de técnica dos mais avançados em todo o Mundo — salientou o Ministro Arantes e Oliveira

Usando da palavra, seguidamente, o sr. eng. Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas, dirigiu saudações ao Generalíssimo Franco e ao Almirante Américo Tomás, supremos governantes de duas nações que se confundiam na exteriorização do seu júbilo perante acontecimento tão memorável para ambas.

Disse, depois :

«Dificilmente se poderia citar exemplo mais eloquente de fecundidade do clima de bom entendimento e afectuosa cooperação entre dois países com problemas comuns tão importantes para o progresso dos seus povos, como de há muito se reconhecia ser o da mobilização dos extraordinários recursos potenciais do troço fronteiro deste grande rio.

Temos de louvar, antes de mais, os Governos a quem se ficou devendo o primeiro passo efectivo para esta obra, com a celebração do Convénio que a orientou nas suas linhas gerais.

Mas há, certamente, que ampliar o nosso louvor e o nosso reconhecimento à comissão luso-espanhola que, há apenas doze anos, recebeu a incumbência de dar execução às directivas e aos propósitos daquele Convénio e se houve no desempenho desta incumbência por forma exemplar, tão bem documentada nos resultados que estamos hoje festejando.»

O sr. eng. Arantes e Oliveira, fazendo o elogio de quem tantos esforços despendeu, reportou-se à obra nos seguintes termos :

«Constitui a obra, de facto, um padrão bem eloquente do alto nível atingido pelas engenharias dos nossos dois países, que não posso separar na expressão bem sincera da minha profunda admiração e nas cordiais felicitações a que têm jus pela magnífica tarefa levada a cabo.»

PALAVRAS DO ALMIRANTE AMÉRICO TOMÁS: «Os acontecimentos aqui celebrados em conjunto pela Espanha e Portugal exprimem o entendimento completo que, felizmente, existe entre os dois povos»

Também calorosamente saudado, o sr. Almirante Américo Tomás, dirigindo-se ao Chefe do Estado espanhol, disse :

«Deu-nos Deus um dia maravilhoso para a inauguração destas obras majestosas de Aldeadávila e da Bemposta, com que terminou o aproveitamento do troço internacional do Douro.

Os acontecimentos aqui celebrados em conjunto pela Espanha e por Portugal exprimem o entendimento completo que, felizmente, existe entre os dois povos, há 25 anos.

Mas não é sobre a inauguração destes belos empreendimentos, fonte de vida e de riqueza para os dois povos, que eu falo. Falo, à margem destes dois empreendimentos, embora majestosos — pois me senti na obrigação de o fazer, porque é a primeira vez, depois que assumi as funções de Chefe do Estado português, que Sua Excelência o Generalíssimo Franco, pisa terras de Portugal. E eu não quero deixar passar este momento sem saudar, efusivamente, o salvador da Espanha do século xx e de lhe dizer que todos os Portugueses o admiram e lhe desejam longa vida, para continuar a sua acção benéfica, não só a favor da grande Espanha, mas, também, de Portugal.

Vossa Excelência tem sido, em todas as situações, um

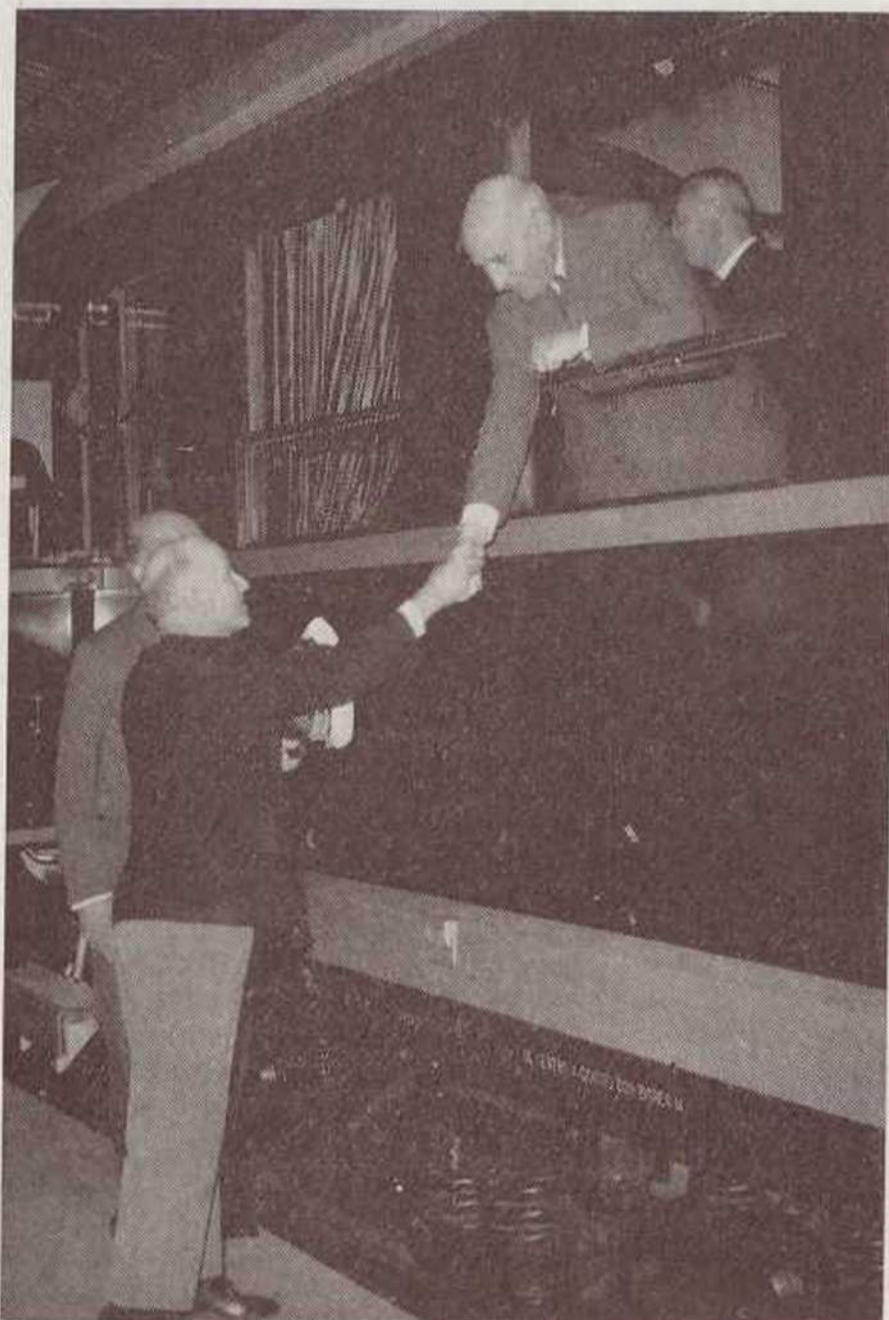


Aos comandos da potente «loco» eléctrica, o maquinista principal Júlio Soares Cadete e o maquinista de 1.ª classe, Hermínio da Costa — que foram assistidos, como determina o regulamento, pelo sr. eng. António Gomes Leal, chefe do Serviço da Tracção e Material Circulante

grande amigo da minha terra, e os Portugueses, sendo amigos da terra de Vossa Excelência, apenas cumprem a sua obrigação.

Que a Espanha prospere, que a Espanha se desenvolva. É esse o maior desejo de Portugal, porque Portugal preza a Espanha, preza tanto a Espanha como se preza a si próprio.»

Demorada e expressiva ovação sublinhou as palavras do sr. Presidente da República, a quem a assistência vitoreou, assim como ao Generalíssimo Franco.



O chefe principal da estação de Santa Apolónia, Leonel Dias Agudo, solicita autorização para dar partida ao comboio. A seu lado, o Director-Geral da Companhia, sr. eng. Espregueira Mendes

PALAVRAS DE FRANCO: «O trabalho de colaboração e de continuidade, rematado com as grandiosas obras de engenharia do Douro, constitui fonte de bens para todos os portugueses e espanhóis»

Levantou-se, então, para falar, acolhido com ovação apoteótica, o Generalíssimo Franco, que pronunciou as seguintes palavras:

«Espanhóis e Portugueses!

Só uma palavra para vos mostrar a minha satisfação por me encontrar em terras portuguesas a compartilhar, com o Presidente de Portugal, com as suas excelentíssimas autoridades, seus técnicos e outras entidades, destas horas tão gratas, em que se inauguram os últimos aproveita-

mentos do Douro internacional, fruto de trabalho de colaboração e de continuidade, hoje rematado com estas obras grandiosas de engenharia e trabalho multiplicador, que constituirá fonte de bens para todos os portugueses e espanhóis.

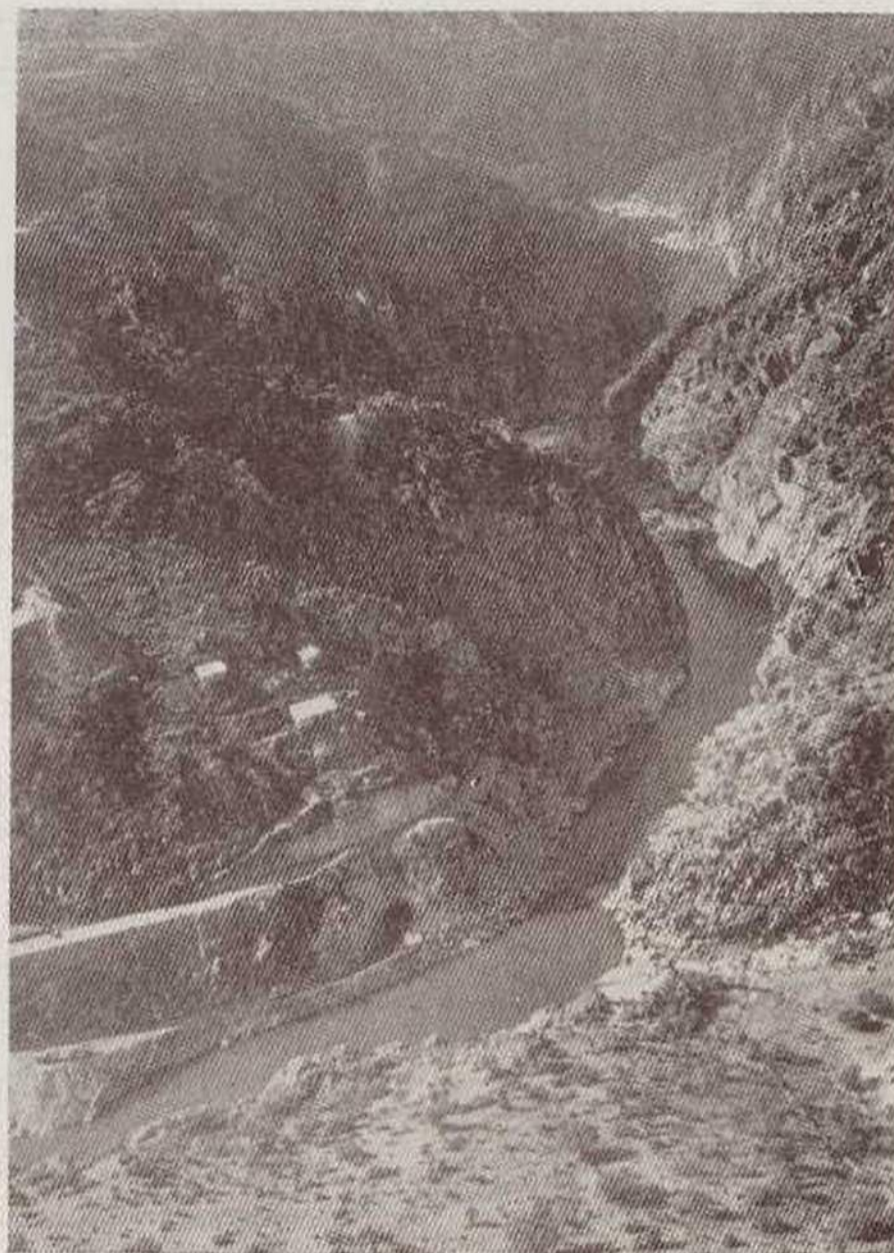
Esta é uma das batalhas da paz, e, para podermos alcançar a vitória, necessitamos de uma retaguarda sã, uma retaguarda forte e unida. É justo que agradeçamos a Deus o facto de em Portugal e Espanha haver dois regimes paralelos, que nada mais anseiam do que a grandeza e o bem-estar dos seus povos.

A colaboração constante que obtivemos, através destas boas relações de fronteiras e destas relações hidroeléctricas, mantivemos também, desde há 25 anos, o nosso pacto peninsular, fonte de paz e entendimento e de salvaguarda dos dois países na grande hecatombe da Europa.

Por tudo isto, muito obrigado, por esta estreita colaboração, por estes momentos, por todos os esforços dos técnicos, dos especialistas e dos operários, para ganharem esta batalha da paz, sobretudo para dar graças à política dos dois países, ao Presidente Américo Tomás e ao Chefe do Governo, Salazar, pela constante atenção que prestam a uma política de colaboração, que deve continuar, durante muitos anos, para fazer os dois Povos maiores e mais irmãos.

Viva Portugal!»

A multidão de convidados correspondeu em uníssono e com entusiasmo ao brado do Caudilho, aclamando Portugal e também, calorosamente, a Espanha e o seu Chefe.



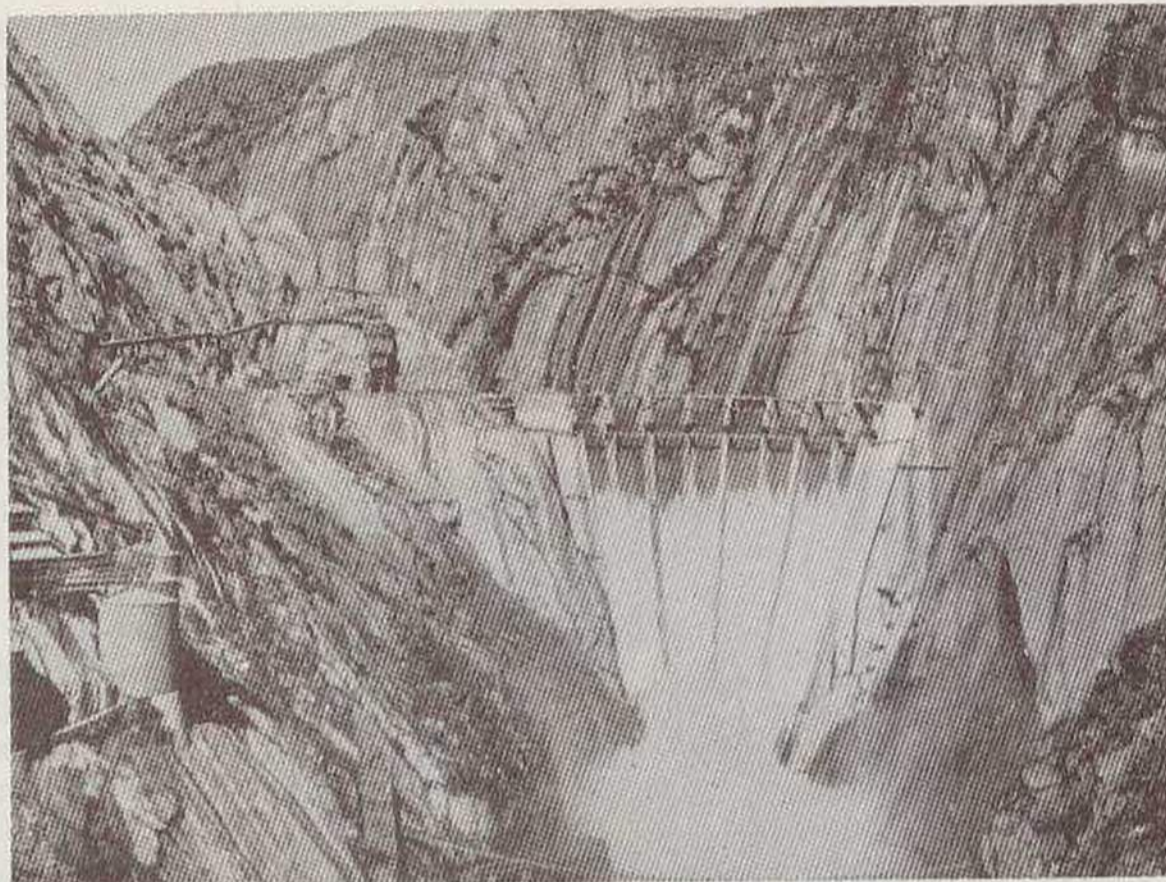
O Douro — o grande curso de água comum a Portugal e Espanha não facilitou as comunicações entre os homens, mas graças ao progresso da técnica pode fornecer, a esses mesmos homens que separa, através da sua apertada garganta de 112 km de extensão e com o declive de 400 m, mais de 6 500 milhões de kWh em ano médio

**Um abraço de despedida do
Presidente Américo Tomás
ao Generalíssimo Franco
marcou o final das ceri-
mónias**

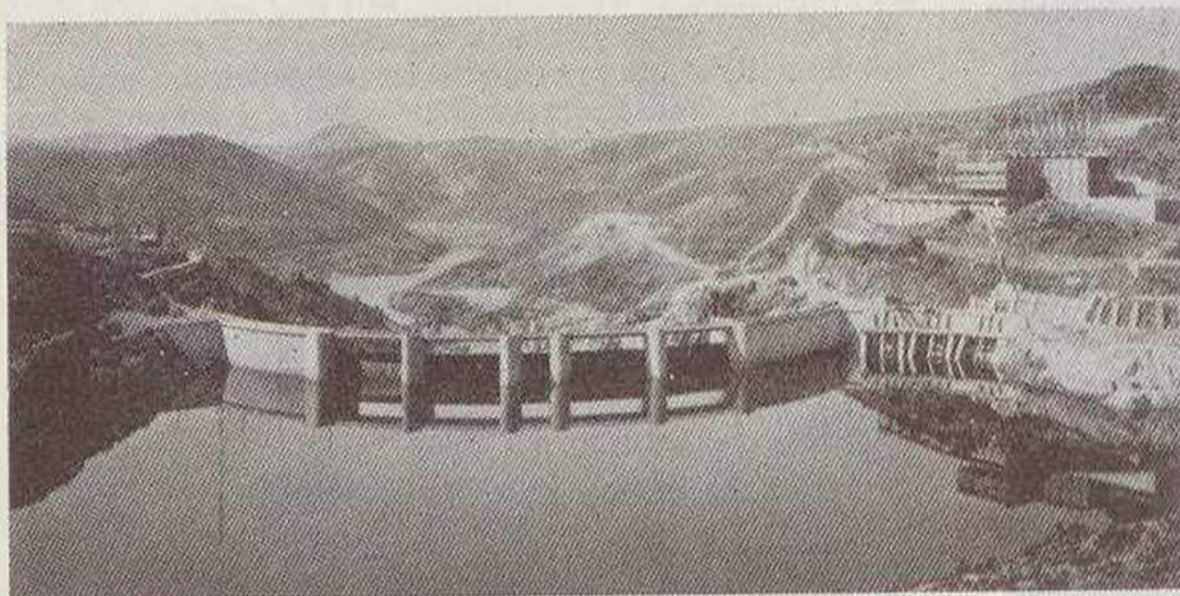
Terminada a sessão solene, o Almirante Américo Tomás e o Generalíssimo Franco visitaram a central subterrânea do novo aproveitamento hidroeléctrico, subindo depois até à sala de comando.

As cerimónias terminaram com uma merenda oferecida aos convidados. Cerca das 17-30, o Caudilho retirou-se para Espanha. Um novo abraço. O Presidente da República de Portugal quis agradecer a sua presença em terra portuguesa — a primeira desde que fora eleito para a suprema magistratura da Nação.

Antes de se retirar para Miranda do Douro, onde pernitoiu na Pousada



A barragem espanhola de Aldeadávila — a mais potente da Europa Ocidental : 139,5 m de altura, 115 milhões de metros cúbicos de capacidade e 2440 milhões de produção em kWh, por ano médio

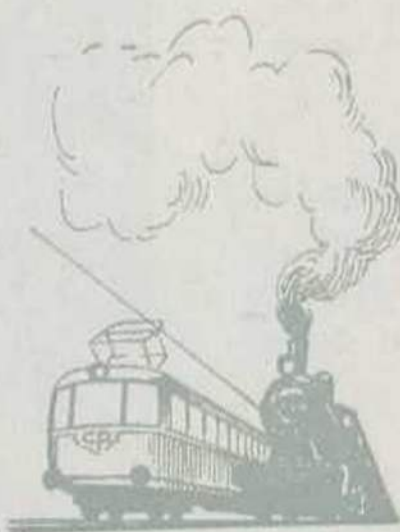


A barragem da Bemposta — a maior do troço português e do País : 87 m de altura, 128 milhões de metros cúbicos de capacidade e 1100 milhões de produção em kWh, por ano médio

de Santa Catarina, o Chefe do Estado conversou com os operários. Durante alguns momentos, assistiu à merenda que a Hidroeléctrica do Douro ofereceu ao seu pessoal trabalhador.

*
* *

O *Boletim da C. P.* agradece o amável convite do Conselho de Administração da Hidroeléctrica do Douro para assistir à cerimónia inaugural da grandiosa barragem da Bemposta.



O ferroviário sabe que tem de suportar pesadas e longas tarefas, que tem de trabalhar às horas mais dispare, que tem de vencer por vezes as maiores dificuldades, mas julgo ter a certeza de que se fosse dado a todos nós procurar nova profissão, seria esta mesma que voltaríamos alegremente a escolher.

Esprequeira Mendes.

O Congresso Nacional de Turismo

constituiu valioso contributo para a valorização turística do País

O País acompanhou com justificado interesse, a sequência de trabalhos do Congresso Nacional de Turismo — 1.º Congresso de Estudos Turísticos — que se realizou, com assinalado êxito, na semana de 19 a 24 de Outubro, na Feira Internacional de Lisboa.

Sabem todos que o turismo é hoje uma força fundamental ao serviço do nosso desenvolvimento económico e dos progressos sociais da grei e que é preciso trabalhar séria e fortemente para se obter os benefícios possíveis dessa fonte de riqueza virtualmente ilimitada. Segundo as estatísticas mais fidedignas não só os estrangeiros afluem ao nosso País em número cada vez mais crescente como também as suas permanências tendem a alongar-se — o que significa um caudal de divisas que se avoluma, um influxo de investimentos invisível que vem trazer renovada vitalidade à iniciativa regional e nacional e uma força que faz ajudar a despertar a vontade e a capacidade da nossa gente para ingressar no ritmo da civilização económica em que temos de viver.

Se confrontarmos as receitas provenientes do turismo, do ano findo, com as principais exportações de mercadorias da Metrópole, observa-se que aquelas, com o valor de 2 142 000 contos, ultrapassaram largamente qualquer das exportações das principais mercadorias metropolitanas. O turismo é assim hoje, para nós, a maior indústria de exportação.

A efectivação, portanto, deste 1.º Congresso de Estudos Turísticos no momento presente teve o fundamento e a oportunidade devidas: a necessidade de se generalizar e desenvolver, entre todos nós portugueses, sem excepção, uma consciencialização e uma mentalidade turística gerais — dado que «o turismo é um facto de escala nacional e não meramente regional».

Durante seis dias, quatrocentos congressistas e cinquenta observadores, delegados de diferentes departamentos do Estado, estudaram e discutiram as mesmas questões da maior actualidade postas ao Congresso por um conjunto qualificado de relatores para o efeito designados e por numerosas comunicações dos congressistas que as quiseram apresentar livremente, abordando os mais diversos temas. Os seus estudos, os seus debates, as suas conclusões ficaram devidamente documentados, constituindo valioso elemento de consulta — para quem os quiser rever — com vista a solucionar, debelar ou sòmente apontar caminhos aos muitos problemas que afectam o nosso turismo. O Governo, pela voz autorizada do Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, disse estar atento ao seu processamento e prometeu considerar as conclusões discutidas, de espírito aberto.

Como afirmou ainda o dr. Paulo Rodrigues ao encerrar tão importante jornada de estudos, «o Congresso foi um autêntico sopro de entusiasmo e de vida nova — que sentido e repercutido agora pela terra portuguesa, ajudará

a dar ao turismo nacional aquele signo de maturidade que já lapidariamente se definiu na legenda: viver habitualmente».

*
* *
*

O Congresso realizado sobre a alta égide do Chefe do Estado, abrangia cinco Secções na primeira das quais — Promoção e Orientação das Actividades Turísticas — se incluía, entre outras, a subsecção de Transportes.

Esta Secção — justamente a que mais interessa a nós ferroviários e como tal justificativa da nossa especial referência — foi presidida pelo sr. prof. dr. João Faria Lapa, antigo e prestigioso chefe da Divisão Comercial da C. P., e secretariada pelo sr. dr. Élio Cardoso, economista da Divisão da Exploração. Como congressistas por parte da Companhia estiveram presentes os srs. dr. Carlos de



O dr. Aníbal Figueiredo Sequeira, segundo-assistente do I. S. C. E. F. foi o relator da subsecção de Transportes. A mesa teve como presidente, o prof. doutor João Faria Lapa, antigo e prestigioso chefe da Divisão Comercial da C. P. e como secretário o dr. Élio Cardoso, economista da Divisão da Exploração

Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego — que apresentou uma comunicação de temática ferroviária sobre *Os Transportes Perante o Problema dos Investimentos do Estado na Indústria* — e José de Castro Bizarro, chefe do escritório internacional do mesmo Serviço.

O relator oficial designado pelo Congresso para o sector de Transportes foi o sr. dr. Aníbal Figueiredo Sequeira, segundo-assistente do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras. No seu estudo — que suscitou generalizado debate — abordou-se:

- 1 — O sistema transportador nacional: alguns aspectos e problemas;
- 2 — O turismo como elemento a ter em consideração pelo sistema;

- 3 — O acesso turístico ao País ;
- 4 — O tráfego interno de estrangeiros ;
- 5 — Os transportes rodoviários ;
- 6 — Os transportes aéreos ;
- 7 — Os transportes ferroviários ;
- 8 — Os transportes marítimos ;
- 9 — A colaboração entre os vários meios de transporte com objectivos turísticos.

Foram as seguintes as conclusões do relator, rectificadas nalguns pontos pela discussão da assembleia de congressistas :

I — O sistema transportador nacional tem de ser estudado, tendo presente não só uma óptica de evolução económica mas também tendo em conta *todas* as parcelas que constituem a Nação. Nestes termos, a prioridade tem de ser dada, na Metrópole, à resolução dos problemas da coordenação dos transportes concorrentes e, no Ultramar, à consecução de complementaridades das respectivas vias de comunicação. Portugal tem assim perante si, num mesmo momento histórico, questões próprias de territórios subdesenvolvidos e questões próprias de territórios em vias de desenvolvimento.

II — O turismo e os transportes não têm sido detidamente estudados nas suas múltiplas inter-relações e não restam dúvidas de que este sector, além de uma das principais infra-estruturas do turismo, pode ser deste um destacado elemento promotor.

O estudo, ora iniciado, teve em conta duas hipóteses : a de fazer do turismo um elemento preponderante do desenvolvimento económico do País ou a de considerá-lo



Uma intervenção do dr. Carlos de Albuquerque, na subsecção de Transportes. A presença no Congresso, do ilustre chefe do Serviço Comercial e do Tráfego mostrou-se muito valiosa para a defesa e esclarecimento dos pontos de vista do caminho de ferro

simplesmente um sector de actividade nacional como qualquer outro. A primeira situação impõe um esforço promotor por parte dos transportes ; a segunda exige que se não fique aquém do indispensável.

III — O acesso turístico ao território nacional é por assim dizer o primeiro contacto do turista com o País e assume por isso o maior interesse, do ponto de vista da impressão que pode ficar no seu espírito em razão do meio de transporte utilizado. A análise quantitativa empreendida só teve em conta o Continente português. Dos turistas estrangeiros que afluem, 40 % utilizam a via rodoviária, 35 % a via aérea, 20 % a via férrea e 5 % a via marítima. Em 1970 prevê-se que entrem por cada um destes meios, respectivamente, 700 000, 600 000, 350 000 e 100 000 turistas, ou seja mais do triplo dos que entraram

em 1962 por via rodoviária, o quádruplo dos que utilizaram a via aérea, quinze vezes os que chegaram por via férrea e cinco vezes os que afluíram por via marítima.

Para atingir estes números o esforço tem de ser geral e particularmente do sector dos transportes. Entre as condições de promoção que não dizem respeito a um ou outro meio mas a todos sem distinção, destaca-se a eliminação de formalidades desnecessárias na passagem das fronteiras e a possibilidade conjunta no estrangeiro.

IV — No que se refere ao tráfego interno de estrangeiros sem ser em veículos próprios, o volume estimado não chega a representar 10 % do tráfego total por caminho de ferro e pouco ultrapassa essa percentagem em relação ao tráfego por camionagem.

V — A entrada de veículos automóveis de matrícula estrangeira no Continente, por fronteiras, ofereceu em 1963 a seguinte ordenação, com base nas percentagens em relação ao total de viaturas chegadas : Valença com 30,6 %, Caia com 25,2 %, Vilar Formoso com 22,2 % e Vila Verde de Ficalho com 6,4 %. Esta ordem não deve ser tida em demasiada conta nos seus efeitos, dado que o movimento nas fronteiras de Valença e do Caia é de cunho acentuadamente regional, enquanto o de Vilar Formoso reúne de facto características internacionais.

Para contornar esta dificuldade recorreu-se ao tráfego médio diário de todos os veículos registado nos itinerários internacionais e verificou-se que ele foi em 1960 triplo do tráfego total. Por seu turno, o tráfego de veículos estrangeiros foi insignificante. Apesar disto, justificam-se certas melhorias quanto ao acesso ao País (pelas razões de ordem geral apontadas) : benfeitorias nas ligações rodoviárias com a Espanha (com prioridade para a ponte sobre o Guadiana), gasolina a preço especial para turistas, e outras.

VI — Nota-se a existência de polémica sobre o licenciamento de autocarros para a actividade das agências de viagens. Impõe-se a realização de um estudo cuidadoso do problema tendo em vista que :

- a) A organização de excursões é presentemente um exclusivo das agências de viagens ;
- b) Os veículos utilizados neste transporte serão eventualmente usados em fins diferentes ;
- c) A camionagem considera, por via disso, ser vítima de prejuízos importantes ;
- d) Parece sofrer-se no mercado a concorrência dos autocarros de matrícula estrangeira.

VII — Em matéria de estradas nacionais que interessam ao turismo, não pode deixar de ter-se em conta nos próximos anos, além dos itinerários principais, certas estradas suburbanas, a chamada estrada atlântica, a estrada de acesso ao Algarve e a estrada marginal desta Província.

VIII — Os turistas nacionais não fazem por enquanto grande uso do meio de transporte aéreo em virtude do seu menor poder económico em relação aos turistas internacionais. Estes, por seu turno, podem ser mais estimulados para virem a Portugal com base numa equilibrada política de licenciamento dos voos fretados, a estudar mais profundamente. Recomenda-se o estudo dos seguintes pontos :

- a) Hipótese de liberalização ou não liberalização dos voos em Lisboa, Porto, Funchal, Porto Santo e Faro, dada a importância turística das regiões ;
- b) Considerar, quanto a outros aeroportos, a possibilidade de se autorizarem os voos fretados provenientes de

países com quem não existam ligações aéreas fáceis e os realizados fora dos períodos das pontas turísticas;

c) Fomentar os voos fretados em relação às empresas aéreas nacionais, para melhor equilíbrio das suas próprias explorações;

d) Conceder licenças, de preferência às companhias estrangeiras que façam serviço regular para o País.

IX — A criação de um serviço de aero-táxis e a construção de um aeródromo central de turismo no Continente, acompanhadas da eficiente organização de uma rede de pequenos aeródromos bem dotados e localizados, são empreendimentos de manifesta importância a considerar com certa urgência.

X — De todas as ligações ferroviárias que constituem as vias de acesso de turistas estrangeiros ao Continente português, a de Lisboa-Paris, por Vilar Formoso, Irun e Hendaia, é aquela que maior atenção deve merecer, não só pelo movimento que já hoje representa para o País, como pelo que poderá vir a significar no futuro.

Ainda quanto ao acesso turístico, a empresa concessionária dos transportes ferroviários em Portugal tem actuado ou procurado actuar no sentido da promoção de um maior afluxo, criando tarifas especiais por ocasião de certos acontecimentos de repercussão internacional, etc..

XI — Em matéria de circulação interna, parece que a C. P. está a desenvolver esforços no sentido de adquirir mais unidades duplas *Diesel* destinadas a permitir que venham a fazer-se com maior rapidez as ligações com o Algarve, Beira Baixa e o Oeste. Uma forma de muito interesse, adoptada internacionalmente, seria, também a adopção, entre nós, das carruagens *couchettes* de 2.^a classe.

XII — No que respeita aos portos do Continente, há que introduzir melhorias importantes justificadas por objectivos turísticos nos de Lisboa, Douro, Leixões, Vila Real de Santo António, Setúbal e Portimão. Nos restantes há em quase todos que fazer obras de abrigo destinadas à navegação de recreio e instalações condignas para a prática de desportos náuticos.

XIII — O fomento dos serviços não regulares de na-

vios nacionais nas ligações entre os territórios do País justifica-se:

a) Pela maior garantia de fixação do turismo nacional bem como demora do internacional;

b) Pela maior rentabilidade que poderá advir para as empresas transportadoras;

c) Pela maior divulgação de Portugal pelos Portugueses.

XIV — Do ponto de vista turístico, seria conveniente estudarem-se as condições que oferecem os rios nacionais,



Um aspecto da assistência à I Secção do Congresso — Promoção e Orientação das Actividades Turísticas — na qual se incluiu o sector de Transportes

e sobretudo as barragens, à realização de pequenos cruzeiros turísticos. Embora se trate de domínio afecto à iniciativa privada, terão de ser os Poderes Públicos a dar o impulso inicial.

XV — A Europa começou a levar a efeito os chamados serviços de comboios *auto-couchettes*, destinados a permitir que o turista conduza de dia e leve o seu automóvel no comboio durante a viagem nocturna, enquanto dorme.

Trata-se de um tipo de colaboração entre o caminho de ferro e o automóvel de generalizado interesse turístico e não de característica regional como tantas outras modalidades. Interessante seria a sua adopção em Portugal.

Outros dois aspectos que revestem certa curiosidade e até importância são o serviço de automóveis de aluguer sem condutor ligado ao serviço de caminho de ferro, e os bilhetes-quilométricos utilizáveis em mais do que um meio de transporte. Seriam outros dois serviços que muito valorizariam o nosso caminho de ferro — se se pensar em introduzi-los entre nós.

A estas conclusões do trabalho base — e ainda no capítulo de Transportes — aditaram-se as recomendações das duas comunicações seguintes:

Comunicação do dr. Carlos de Albuquerque — Recomenda-se que oportunamente se organize um plano de fomento turístico no qual se contemplem, entre outras actividades, os sistemas de transportes rodo e ferroviário, em especial no que respeita ao seu reapetrechamento, especificadamente relacionado com o turismo.

Comunicação da Sociedade de Propaganda de Portugal — Recomenda que termine a anomalia do trânsito pela esquerda na província portuguesa de Moçambique, o que constitui excepção à regra adoptada no País — conciliando-se este proceder com o que a República da África do Sul tenciona em breve adoptar.



A mesa da I Secção do Congresso Nacional de Turismo, durante uma sessão de estudos. Da esquerda para a direita: dr. Aníbal Sequeira (Transportes), dr. Álvaro Ramos Pereira (Financiamentos), prof. doutor Faria Lapa (Presidente), dr. Élio Cardoso (Secretário) e dr. José Rodrigues (Hotelaria)

CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

OS TRANSPORTES

PERANTE O PROBLEMA DOS INVESTIMENTOS DO ESTADO NA INDÚSTRIA TURÍSTICA

PELO DR. CARLOS SIMÕES DE ALBUQUERQUE

O Congresso Nacional de Turismo constituiu, sem dúvida, excelente oportunidade para se abordarem, sob os mais diversos aspectos, problemas de importância fundamental para o estudo e solução de um tema do mais amplo interesse nacional: o fenómeno turístico.

Conhecida a importância do caminho de ferro, nesse capítulo — como elemento transportador e como agente divulgador das riquezas turísticas do País — e as suas insuficiências de recursos materiais (de que não é culpado) para estar, como muito desejaria, à altura das responsabilidades e exigências da hora presente, a comunicação que a seguir publicamos, na íntegra, da autoria do sr. dr. Carlos Simões de Albuquerque, ilustre chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, adquire a maior relevância por chamar justamente a atenção de quem de direito para a necessidade de se organizar um plano de fomento de Turismo no qual se contemplem, entre outras actividades, o sistema de transporte ferroviário, em especial no que respeita ao seu reequipamento especificamente relacionado com o Turismo.

«Os transportes, na variedade das soluções ferroviárias, rodoviárias, fluviais, marítimas e aéreas, constituem factor de primordial importância para o desenvolvimento do Turismo.

Ora a natureza das realizações em curso, no que se refere a este aproveitamento ou valorização com fins turísticos, é muito incipiente entre nós. O inventário turístico, que está projectado realizar-se não deixará, portanto, de se preocupar com a melhor articulação em sector de tanto relevo.»

Aviso prévio sobre turismo nacional do Deputado dr. Nunes Barata, *Diário das Sessões*, n.º 136, de 28 de Fevereiro de 1964.

No limiar da Era Turística

1—É do conhecimento geral que o turismo activo constitui fonte importante de divisas, com natural reflexo na Balança de Pagamentos. O cálculo do seu efeito mul-

tiplicador⁽¹⁾ revela-nos que as despesas feitas pelo turista fazem multiplicar os rendimentos com repercussão no acréscimo de consumo de bens e serviços. Pela sua complexidade e diversificação a indústria turística gera novos tipos de actividade que absorvem importante mão-de-obra, facto de relevo na economia regional. Podemos, por isso, afirmar que o turismo activo constitui importante variável na estratégia da política económica.

2—O turismo, com as actuais características, isto é, o turismo das massas, aquele que tende a progredir em razão geométrica e com o qual se deve contar, com prioridade, nos planos turísticos, data apenas de algumas décadas. Tal como a bola de neve rolando vertente abaixo se engrandece, assim, com o decorrer dos anos, o turismo das massas, o turismo social, se avoluma, se estende, cada vez mais a camadas populacionais das mais modestas profissões. Que aspectos tomará este fenómeno do nosso século, dentro de cinquenta anos? As perspectivas das suas incidências no campo económico-social não podem ser encaradas despididamente. Deve-se este espectacular surto turístico em primeiro lugar à elevação de nível de vida das camadas populacionais menos favorecidas financeiramente, depois, ao desenvolvimento dos transportes que deu satisfação ao instinto atávico do nómada que é o Homem. Este procura no turismo a evasão, o prazer espiritual de ver novos mundos, outros povos. O turista viaja por curiosidade ou por necessidade, por nostalgia ancestral de um céu mais azul, de um sol mais ardente, de um mar menos revoltoso. O turismo não é uma moda. É um estado de espírito. O turismo democratizou-se e hoje, na expressão feliz do prof. Henziker é «le fait de tout le monde».

(1) É evidente que o efeito multiplicador do dinheiro despendido pelo turista varia segundo os países e até das regiões, mas pode medir-se de uma maneira aproximada, segundo o método de análise económica. Na América do Norte o economista H. G. Clement deduziu a fórmula do multiplicador turístico seguinte:

$$K = \frac{1}{1 - \frac{\Delta C}{\Delta R}}$$

em que ΔC representa o acréscimo do consumo, ΔR , o acréscimo do rendimento e $\frac{\Delta C}{\Delta R}$ a propensão marginal para o consumo, tendo chegado à conclusão de que 1 dólar despendido pelo turista provoca, no decorrer de um ano, uma actividade económica igual a 3,27 dólares.

Le Tourisme, Facteur de l'Economie Moderne, pelo prof. dr. K. KRAPP, in *Le Tourisme Moderne* (edição AIEST) e *L'Evaluation des Recettes Touristiques dans les Alpes du Sud*, por R. BARETJE, in *Tourisme et Finances Publiques* (edição AIEST).

3 — Não é de admirar, pois, que os governantes dos países afortunadamente possuidores de condições climáticas e de paisagens susceptíveis de atrair turistas, dediquem o maior interesse aos problemas de promoção turística. É que, não há dúvida, como escreveu recentemente o prof. eng. Daniel Barbosa⁽²⁾, o turismo é hoje em dia «uma coisa muito séria». Tão séria e tão importante para a vida económico-social dos povos que se nos afigura podermos dizer, com segurança, que nos encontramos no limiar da Era Turística.

Os Caminhos de Ferro, um dos elementos básicos da infra-estrutura turística

4 — É axiomática a afirmação de que não seria possível ao turismo europeu atingir a expansão que se verifica presentemente se não fora o desenvolvimento técnico atingido pelos transportes, mormente o rodoviário, o ferroviário e a aviação. Tanto a indústria de transportes como a hoteleira constituem os elementos básicos da infra-estrutura turística. Vamos destacar o caminho de ferro, pioneiro do turismo, como um dos meios de transporte mais adequado para a movimentação de grandes massas. Ainda hoje, não obstante o progresso técnico alcançado pelo automóvel e pelo avião, o caminho de ferro é e será por muitos anos, dado que o tempo luta em seu favor, um dos meios mais solicitados pelo turista.

Ainda recentemente, esse grande espírito francês, o académico Louis Armand, a propósito do futuro dos Caminhos de Ferro⁽³⁾ escrevia:

«Voyageant de plus en plus, sur un globe de plus en plus encombré, l'homme sera amené à rechercher les modes de transport qui lui assurent sécurité et confort et lui permettent une certaine détente du corps et de l'esprit. Les atouts du Chemin de Fer dans ce domaine ne sont pas négligeables. On peut même dire que le temps travaille pour lui au fur et à mesure que, par exemple, la circulation routière devient plus difficile, et plus dangereuse.»

Também o eminente técnico do turismo José Ignacio de Arrilaga escreveu, no seu conhecido livro *Sistema de Política Turística*:

«El ferrocarril, por sus mismas características, y a pesar de todas las competencias, tiene una misión que cumplir y no podrá ser fácilmente sustituido.»

5 — As características que valorizam o caminho de ferro são:

- segurança
- rapidez
- conforto
- capacidade de transporte

Empenham-se os caminhos de ferro europeus, no emprego das técnicas mais modernas a fim de aumentar a segurança e a rapidez das circulações não regateando as grandes Administrações, elevadas somas nos investimentos necessários para se atingir o objectivo, já electrificando redes, já adoptando a dieselização, adquirindo locomotivas mais potentes, renovando as vias, adaptando novos traçados, construindo carruagens mais confortáveis, etc. Ensaia-se o telecommando de comboios e estuda-se a aplicação da cibernética na exploração ferroviária. O vetusto

caminho de ferro rejuvenesce com as possibilidades do progresso que as novas técnicas lhe facultam.

6 — Além dessas características que militam a favor do transporte das grandes massas de turistas há a adicionar as facilidades tarifárias e a organização e colaboração internacional entre todas as Administrações ferroviárias empenhadas no desenvolvimento turístico, principalmente do social, tema de reuniões internacionais onde são ventilados os problemas conexos com este tráfego como seja o estudo dos mercados turísticos, a análise dos factores sociais e económicos que influem nas viagens, estudos tarifários, etc., etc. Por outro lado, as Empresas ferroviárias acordam entre si concessões que facilitam o turismo. No campo da publicidade muitas Administrações investem somas fabulosas na propaganda turística dos seus países, já editando desdobráveis, já imprimindo cartazes que permutam entre si e abastecem as Agências de Viagens⁽⁴⁾. E já agora não queremos deixar de realçar a importante função que estas desempenham no desenvolvimento do turismo.

Salienta-se ainda a faculdade que há de em qualquer importante estação ferroviária europeia se poder adquirir bilhetes directos não importa para que rede. Presentemente mais de um milhar de estações e agências de viagens espalhadas por essa Europa estão aptas a vender bilhetes para Portugal.

Os transportes perante as solicitações do turismo português

7 — Foi o Algarve escolhido, por quem de direito, para a localização da nossa primeira indústria turística. Esta província desfruta clima mediterrânico e vantagens de uma situação atlântica.

Encontra-se no prolongamento da linha de estâncias marítimas de renome que se estende, ao sul da Europa, da Grécia à Costa Colombina, em Espanha. Sucodem-se nela as instalações do complexo turístico que justificam o importante afluxo de turistas que ocorre àqueles polos de atracção.

São correntes já com tradições. Outras se sucedem embora com o aparecimento nesta orla marítima de novas estruturas, em França e em Espanha. Assiste-se já, porém, a uma séria competição no mercado turístico em que a propaganda tem sido a melhor arma de captação de clientela. O Algarve para esta luta concorrencial necessita apetrechar-se urgente e convenientemente.

8 — A par da cadeia de hotéis, albergues, parques de campismo e motéis a criar no Algarve, há que se cuidar dos meios de transporte que os tornem acessíveis aos turistas estrangeiros.

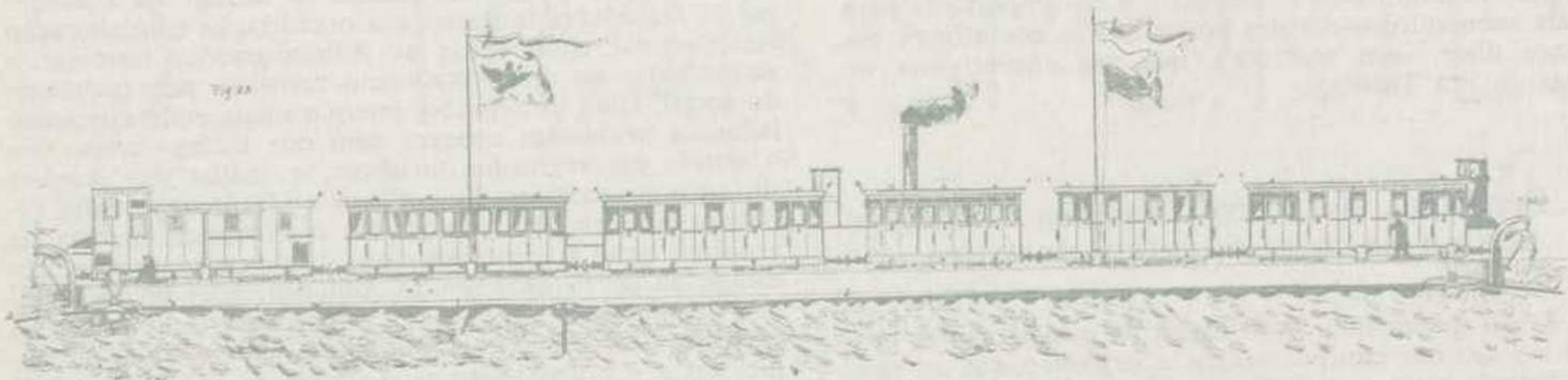
Quanto à aviação, o aeroporto de Faro dará satisfação ao tráfego de carreiras aéreas e de afretamento. Quanto aos transportes rodoviários, abrangendo nesta designação tanto os automóveis particulares como os autocarros do serviço público ou de aluguer, afigura-se-nos necessário rectificar a sinuosidade das estradas ao atravessar a serra, que torna penosa a viagem. Há necessidade das Empresas camionistas se apetrecharem com material apropriado ao serviço do turismo, encargo pesado tendo em conta a imobilização desse material durante alguns meses. Quanto ao caminho de ferro, é sabido que o tra-

⁽²⁾ *Diário de Notícias* de 21 de Junho de 1964.

⁽³⁾ *L'Avenir des Chemins de Fer*, in *Revue Générale des Chemins de Fer*, Avril 1964.

⁽⁴⁾ Os Caminhos de Ferro Portugueses têm editado folhetos de propaganda turística em língua portuguesa, francesa, inglesa e alemã que distribui pelos restantes caminhos de ferro e agências de viagens espalhadas na Europa. Recentemente fez uma edição de um desdobrável a cores e a papel *couché* que tem enviado aos milhares por toda a Europa. Também os excelentes cartazes editados pelo SNI são distribuídos pelos caminhos de ferro europeus com os quais temos acordos de reciprocidade a fim de serem afixados nas principais estações e nas agências de viagens.

Arquivo de Recordações



PELO pitoresco que constitui, apresentamos aos nossos leitores um projecto que data de 21 de Agosto de 1884 e no qual se previa, para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a travessia ferroviária por meio de barcas (lanchões) como o desenho — que a mão amiga do sr. Conde de Almada, ilustre engenheiro-chefe dos Abastecimentos, nos facultou — expressivamente documenta.

Agora que tanto se fala, com justificado motivo, na grandiosa ponte sobre o Tejo, em Lisboa, que os americanos estão construindo — e em que infelizmente parece ter sido arredada para uma segunda fase de execução mais ou menos longínqua a travessia ferroviária — não deixa

de ser interessante assinalar que já há 80 anos o caminho de ferro aspirava a ligar-se, pelos seus próprios meios, de Lisboa à Outra Banda. Este projecto que a gravura ilustra, realizado apenas 8 anos após os estudos de Miguel Pais e da sua monumental ponte de 4300 metros entre o Montijo e Xabregas, visava demonstrar, naquela altura, que a solução ponte — por assás dispendiosa — só estaria aconselhada quando se esgotassem, por saturação, as possibilidades de travessia rodo e ferroviária, a efectuar com barcos apropriados, de acesso directo a veículos e comboios pela ré e pela proa e dispondo-se, evidentemente, de cais apetrechados e desafogados.

gado da linha do Sado condiciona fortemente a velocidade dos comboios. E não há possibilidade de bem servir o turismo com comboios de marcha lenta. Há todo o interesse que as ligações ferroviárias entre a capital e o Algarve se efectuem com a maior rapidez e comodidade. Lisboa deve manter-se como foco de atracção turística permanente mesmo para aqueles que propositadamente se deslocam ao Algarve para usufruir férias, ainda que tenham utilizado o avião na sua viagem.

Se a viagem do Algarve a Lisboa puder ser feita em caminho de ferro, com rapidez e comodidade, não hesitarão em visitar a Capital. É para lamentar, por isso, que em 1963, conforme nos recorda o *Boletim* mensal do Instituto Nacional de Estatística (n.º 3, Março de 1964), não obstante o aumento do número de dormidas de turistas estrangeiros registados no País, se tenha verificado um decréscimo das correspondentes a Lisboa, na sua importância relativa, de onde se deduz o aumento da dispersão turística pelo País à custa, principalmente, da habitual concentração na Capital. Ainda quanto ao caminho de ferro há que apetrechá-lo com material rolante apropriado para turistas, como salões panorâmicos e, para as viagens nocturnas, carruagens *couchettes*.

Há, ainda, que aproveitar a ponte sobre o Tejo, para o serviço ferroviário.

9 — Mas todos estes empreendimentos, tão vultosos e necessários, no que ao caminho de ferro dizem respeito, não podem ser suportados por financiamentos particulares. Obras desta natureza e com finalidade tão específica só podem ser levadas a efeito através da actividade financeira do Estado, como instrumento de redistribuição do rendimento nacional.

A propósito dos financiamentos do sector público no turismo, escreveu o malogrado prof. dr. Krapf:

«Est-il loisible d'inscrire le tourisme dans le tableau de l'activité financière croissante de l'État? Autrement dit, l'expansion du «secteur public» affecte-t-elle également le tourisme?»

Nous croyons pouvoir répondre par l'affirmative ⁽⁵⁾.

Il est logique que les subventions octroyées au titre de tourisme revêtent, à leur tour, cette qualité redistributive des revenus, ce qui leur confère une importance accrue et, pour beaucoup d'entre nous, inattendue ⁽⁶⁾.

10 — Afigura-se-nos que tanto a indústria dos transportes quando solicitada a atender o turismo e a indústria hoteleira devem ter idêntico tratamento sob o aspecto financeiro da ajuda do Estado. E não há dúvida que o fomento do turismo impõe ao caminho de ferro «particulares obrigações» ⁽⁷⁾.

Conclusões

11 — Pelo que atrás foi escrito reconhece-se:

- 1) Que ao Estado interessa fomentar o turismo activo como factor de crescimento do rendimento nacional.
- 2) Que os transportes constituem um dos elementos básicos da infra-estrutura turística.
- 3) Que na ordenação do plano de fomento turístico se contemple, de futuro, o reapetrechamento dos transportes rodoviários e ferroviários, quando necessário para ocorrer às solicitações do turismo activo.

⁽⁵⁾ *Le Tourisme et Finances Publiques*, in *Tourisme et Finances Publiques* (edição da AIEST), pág. 20.

⁽⁶⁾ *Idem, idem*, pág. 24.

⁽⁷⁾ DR. NUNES BARATA, *Diário das Sessões*, n.º 136, de 28 de Fevereiro de 1964.



O 3.º GRUPO OFICINAL

INTEGRADO num dos maiores complexos ferroviários do País, o 3.º Grupo Oficinal da Divisão do Material e Tracção constitui actualmente a mais importante unidade do género de toda a nossa rede metropolitana.

Muitos serão, sem dúvida, os leitores que, do comboio, à saída da estação do Barreiro-Mar, observaram as extensas naves onde mais de mil e trezentos ferroviários despendem o melhor do seu labor diário, para assegurar a reparação do material que circula em muitas das nossas linhas férreas. Poucos serão, contudo, aqueles que fazem ideia

cinas, para melhor se compreender o notável papel desempenhado pelo Caminho de Ferro no progresso da importante urbe da Outra Banda, por ele próprio impulsionada para a grande vila industrial que hoje é. Cedemos, para isso, a palavra a um ilustre barreirense, autor de um trabalho recente sobre a sua terra natal (*), que textualmente nos afirma, com toda a objectividade :

«A inauguração, em 1861, da primeira linha férrea ao Sul do Tejo, do Barreiro a Vendas Novas, marca o momento decisivo em que, para esta

★

No 3.º Grupo Oficinal, reparam-se todos os tipos do nosso material tractor e rebocado. No entanto, as Oficinas do Barreiro são as únicas do País preparadas para executar as grandes reparações das locomotivas Diesel. Na fotografia, vemos a montagem do motor — uma das fases da revisão geral de 1.ª classe, em curso na locomotiva *Whitcomb* n.º 1301. No primeiro plano, um dos seus bogies. No trabalho, os operários serralheiros António Edmundo Vagas Costa e António José da Guia; sobre a máquina, o operário pintor Domingos Manuel Pereira

★



clara das multímodas actividades que se desenrolam nestas Oficinas e menos serão ainda aqueles que, alguma vez, tiveram oportunidade de as visitar. Este é, pois, o motivo pelo qual nos propomos oferecer-lhes hoje, em fugaz apontamento, uma panorâmica geral, inevitavelmente breve e incompleta, desse vasto conjunto oficinal.

*

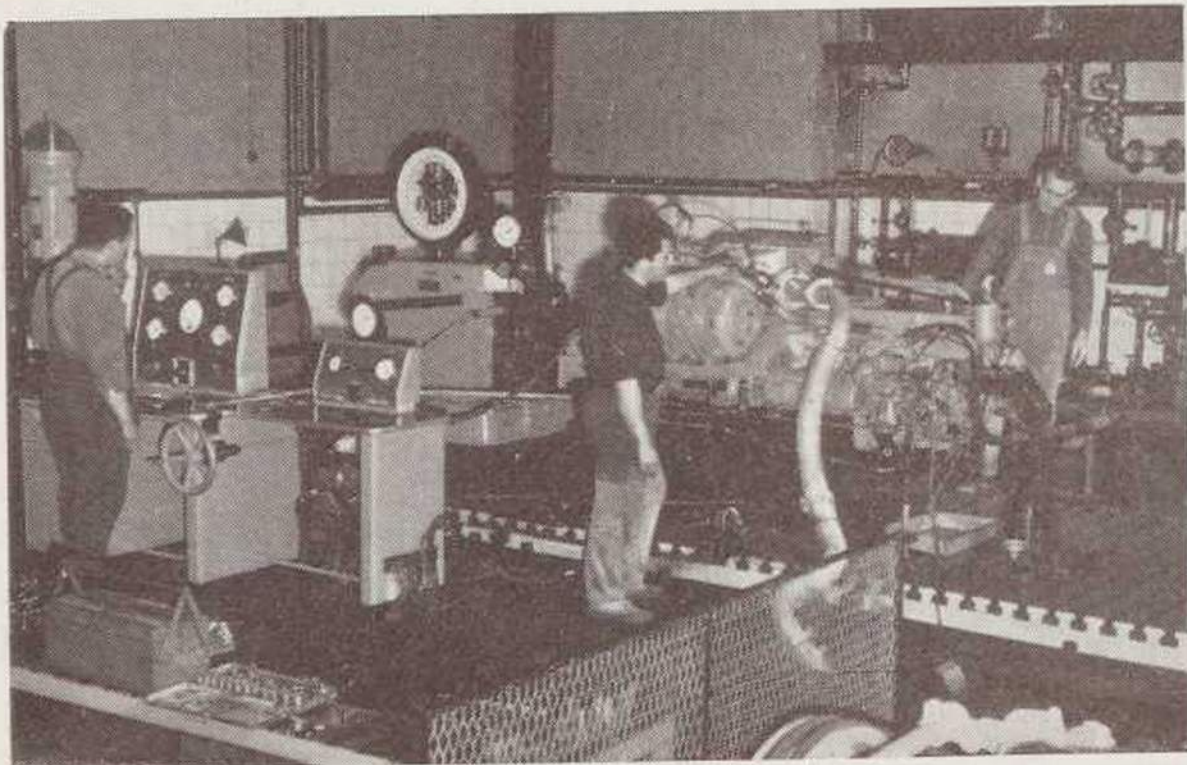
* *

Valerá, talvez, a pena começar por historiar um pouco o desenvolvimento do maior centro ferroviário do Sul do País, no qual se situam estas Ofi-

vila, se abriram as portas do progresso — início do Barreiro moderno — firmando aqui as melhores condições para a criação de uma concentração industrial, o que se verificou, desde então, em constante desenvolvimento.»

«Uma vida nova se deparava aos barreirenses. Iam mudar as características seculares da vila, pelo forte impulso que à vida económica da maior parte dos seus habitantes (mergulhados, muitas vezes, na tristeza e na miséria), seria dado pelas comunica-

(*) ARMANDO DA SILVA PAIS, *O Barreiro Antigo e Moderno*, 1963.



★

Os motores térmicos das automotoras e tractores, bem como os compressores e bombas de vácuo de todos os tipos de veículos motores são ensaiados e rodados após cada reparação num banco de ensaios. Assim se procura assegurar o seu bom funcionamento na linha. Nesta imagem atendem ao ensaio o chefe de brigada Manuel de Sousa Parreira e os operários Vítor Manuel da Costa Martins e Manuel Tomé Condesso

★

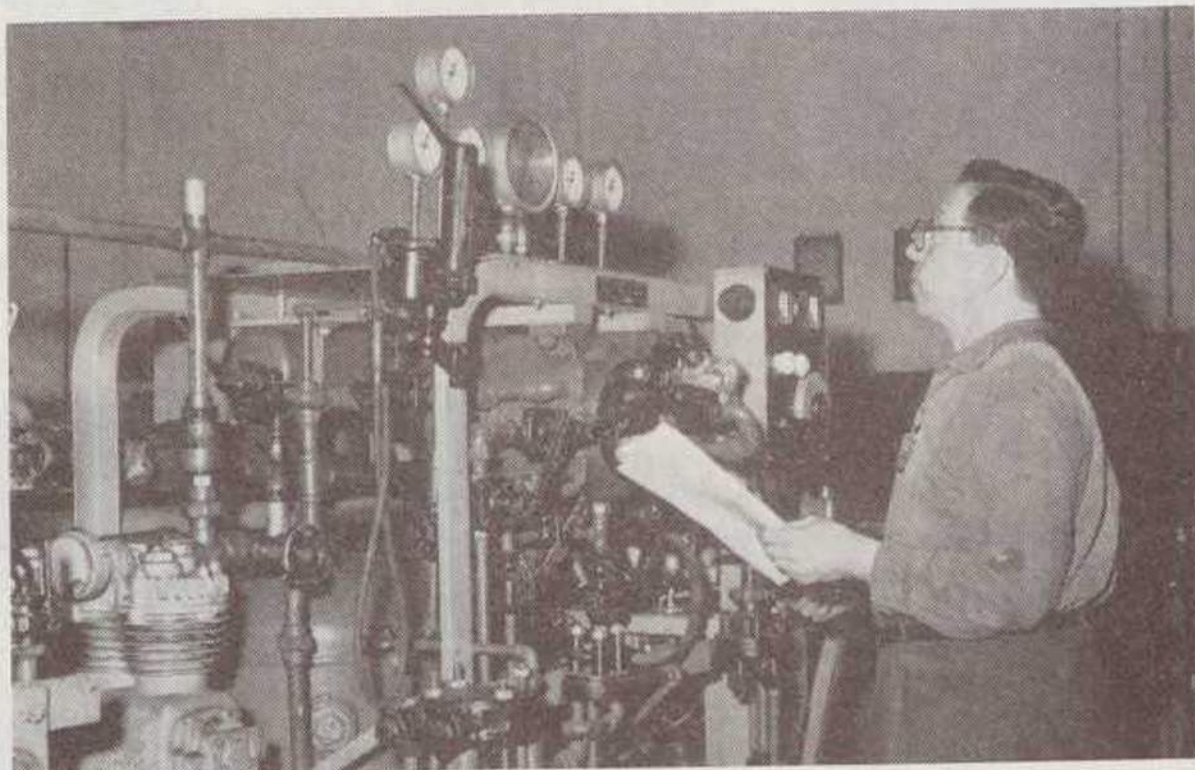
ções ferroviárias, cujas maiores extensões se pediam até ao limite Sul do País e sua fronteira leste, com as principais instalações e serviços aqui montados.»

da estação principal. Esta ocupava precisamente o edifício em que se situam as actuais oficinas: ficava, pois, longe do ponto onde atracavam os va-

★

No material ferroviário, a aparelhagem pneumática desempenha papel de relevo: é ela que assegura o funcionamento dos freios e de numerosos comandos. Aqui vemos o banco de ensaio desse equipamento, no momento em que, na rigorosa observância das instruções vigentes, o chefe de equipa Joaquim Manuel Fezes ensaia uma válvula de redução NS 1 de uma locomotiva Whitcomb

★



Escolhido o Barreiro como ponto de partida das linhas férreas do Sul e Sueste, logo se tornou manifesta a vantagem de aí se localizarem as oficinas respectivas, que foram montadas do lado Norte

pores, pelo que os passageiros se viam obrigados a empreender longa caminhada a pé. Estudou-se, por isso, a possibilidade de construir nova estação terminal, que servisse simultaneamente os tráfegos

★



A instrução profissional dos nossos ferroviários constituiu sempre preocupação dominante da Companhia. No 3.º Grupo Oficial, há cerca de cento e vinte aprendizes que, à medida que os seus conhecimentos técnicos vão progredindo, começam a executar os trabalhos do seu ofício. A enfilagem dos *Arnos* — que convertem corrente monofásica em trifásica nas locomotivas e nas unidades triplas automotoras eléctricas — é trabalho que já requer muita perícia. Aqui o vemos, efectuado pelo operário José de Oliveira Rolim, coadjuvado pelo aprendiz do segundo ano do curso de electricistas António Bento Heitor. Repare-se que ambos envergam protecções especiais de plástico, para evitar que se entrem na sua roupa as partículas de vidro que entram na composição das fitas empregadas

★

fluvial e ferroviário. O problema, porém, apresentava-se de difícil solução porquanto, no local mais conveniente, as sondagens não revelavam terreno capaz de suportar as fundações da nova construção.

Tais dificuldades foram resolvidas por um dos nossos maiores técnicos de todos os tempos: o engenheiro Miguel Pais, homem de concepções arrojadas, que projectou e realizou essa obra, notabilis-

se tem passado ano algum sem que, numa ou noutra secção, se introduzam novas beneficiações, no sentido de incrementar a sua eficiência. Em 1960, a secção de fundição foi transferida para nova instalação, situada ainda na área da vila do Barreiro, mas já na freguesia do Lavradio, para onde se trasladou também a secção congénere das extintas Oficinas de Lisboa-P, juntamente com o seu pessoal especializado.

★

Uma pausa no trabalho quotidiano: o intervalo para o almoço. Com a alegria própria de quem cumpriu o seu dever, os operários dirigem-se à Cantina da C. P., para tomar a refeição. Esta Cantina está dotada do mais moderno equipamento de cozinha e está apta a fornecer mais de um milhar de almoços diários

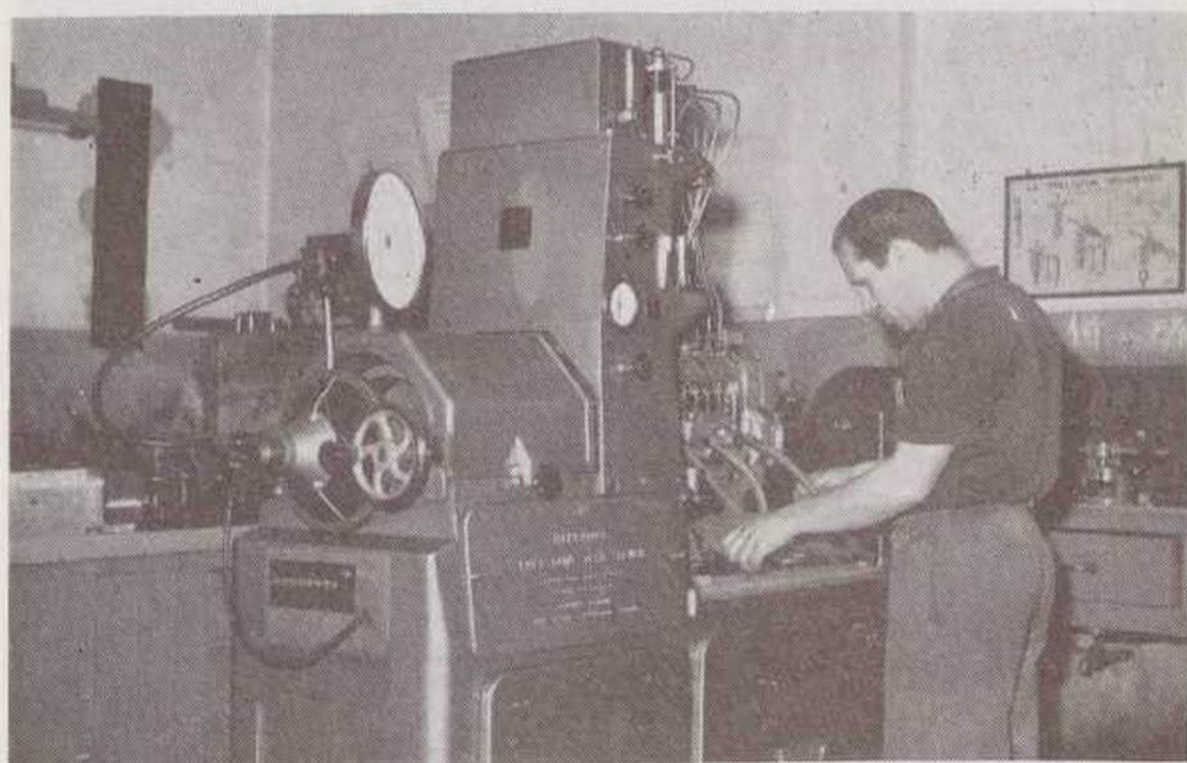
★



sima para a época, que conceituados especialistas estrangeiros haviam considerado irrealizável. A nova estação, a que hoje chamamos Barreiro-Mar, foi solenemente inaugurada em 4 de Outubro de 1884.

A antiga estação foi, seguidamente, transformada em Oficina Geral da crescente rede do Sul e Sueste e veio a constituir o embrião do actual 3.º Grupo Oficinal. Este conserva ainda a primi-

*
*
*
Ocupa o 3.º Grupo Oficinal uma área de cinquenta mil metros quadrados. De um modo geral, efectua-se nele todos os trabalhos de reparação e conservação metódica dos vários tipos de locomotivas de vapor, *Diesel* e eléctricas e ainda de automotoras — desde o *Foguete* até às primeiras unida-



★
Os motores *Diesel*, que equipam bom número de modernas unidades motoras da Companhia, têm muitas peças delicadas que exigem a máxima atenção por parte das Oficinas encarregadas de as reparar. Aqui vemos o operário Francisco José Ferreira, no momento de ensaiar a bomba de alimentação da bomba de injeção de um tractor *Moyse*

★

tiva fachada, encimada por largo frontão, com relógio. No local onde ficavam as linhas, que eram cobertas por uma estrutura metálica, instalaram-se as naves oficinais.

Com o rodar dos anos, as Oficinas do Barreiro sofreram importantes melhoramentos e ampliações. As mais vultosas concluíram-se em 1933, mas não

des, de motor de gasolina, sem omitir as unidades triplas eléctricas — e de carruagens.

Muito esquematicamente, podemos considerar, nas Oficinas do Barreiro, duas zonas distintas: a nave de reparação de locomotivas e a nave de reparação de automotoras e carruagens, além de numerosos anexos, a que nos referiremos a seu tempo.

A nave principal, servida por um transbordador (*chariot*) de 150 toneladas, está principalmente consagrada às operações que mais de perto se relacionam com a reparação das locomotivas. As máquinas de vapor dispõem de secção própria de montagem e de desmontagem, bem como de caldeiraria e oficina de tubos de fumo. As restantes locomotivas entram pelas linhas centrais e, para elas, existem igualmente secções de desmontagem e de monta-

— as quais executam trabalhos que interessam não só a reparação das locomotivas como também a das automotoras e até a das carruagens. Nesta nave, funciona também, em dependência própria, a subestação eléctrica, que fornece energia a toda a Oficina, bem como às demais instalações ferroviárias do Barreiro. Recentemente, foi criado o Departamento de Preparação do Trabalho, utilíssimo gabinete onde, segundo as modernas práticas de es-



★

As peças de aço podem apresentar graves defeitos sem que isso se torne aparente à observação directa. Como a segurança do funcionamento de numerosos mecanismos depende do bom estado de tais peças, torna-se imperioso examiná-las cuidadosamente por processos adequados. A fim de localizar qualquer imperfeição dessa natureza, o 3.º Grupo Oficinal utiliza um dos mais modernos métodos — o *Magnaflux* — que aqui vemos em plena fase de aplicação pelo operário Joaquim António Horta Baptista, auxiliado pelo aprendiz José Vilela Antunes

★

gem, de lavagem de motores, de *bogies* e peças diversas e de reparação de motores *Diesel* e eléctricos. Anexas, há várias dependências da máxima importância: oficinas de reparação de embraiagens e de conversores hidráulicos, reparação e ensaio da aparelhagem pneumática, reparação e ensaio de bombas e injectores, exame magnético de peças de aço e banco de ensaio e rodagem de motores térmicos

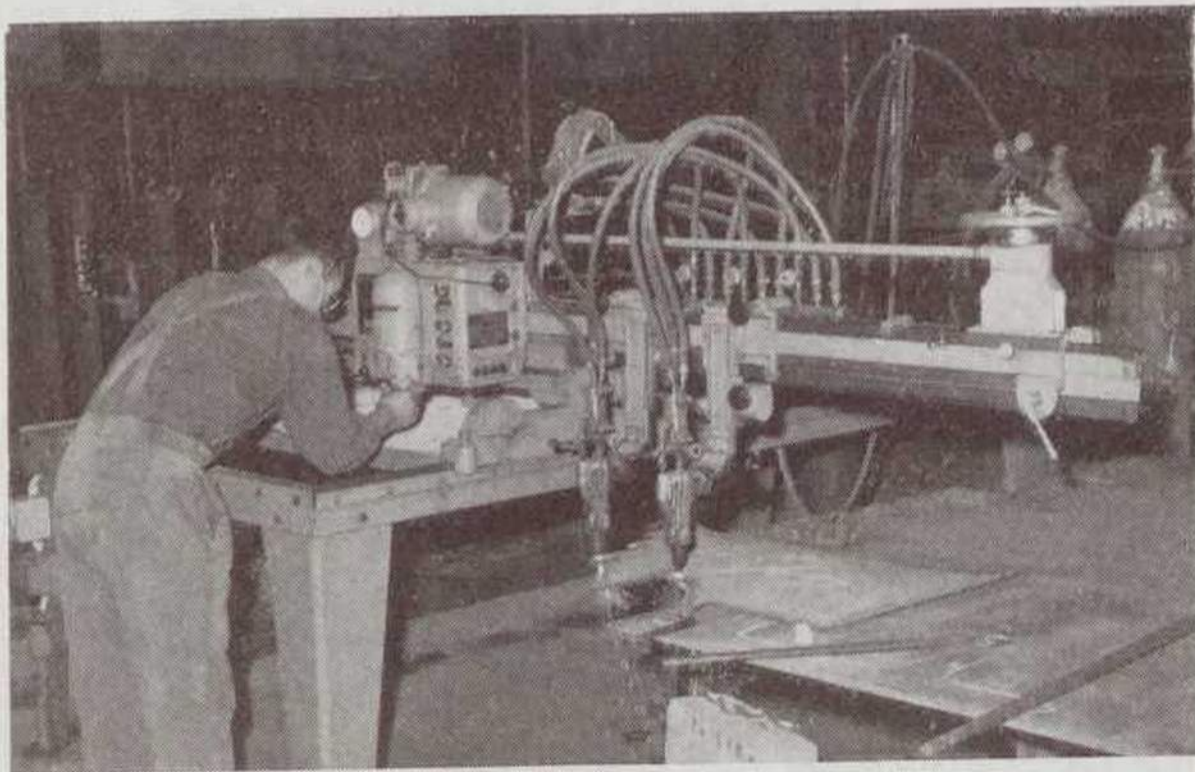
tudo científico do labor oficinal, se procuram organizar as várias operações de modo a obter a máxima eficiência.

Na segunda nave, muito menor que a primeira, executam-se as reparações das automotoras e das carruagens. Servem-na uma entrada própria bem como um transbordador de 55 toneladas, além do já atrás citado transbordador de 150 toneladas, de

★

Em qualquer oficina ferroviária, a secção de ferraria tem sempre relevante importância. O seu clássico equipamento — forjas, bigornas, martelos-pilões — enquadra, em geral, um ambiente típico, bem conhecido. No entanto, as modernas técnicas já se fazem sentir também nesta secção. O 3.º Grupo Oficinal dispõe desta eficiente máquina de oxicorte, que corta numa chapa de qualquer espessura uma ou duas peças com o desenho pretendido. Na fotografia, vemos o operário Joaquim Paulo Correia, trabalhando com o curioso engenho

★



das automotoras e tractores e dos compressores e bombas de vácuo de todos os veículos motores. O ensaio e a rodagem dos motores das locomotivas mais potentes faz-se numa resistência líquida, existente para o efeito.

Uma vasta área da nave principal é ainda ocupada pelas secções de soldadura, de ferraria, de ferramentaria, de máquinas-ferramentas e eléctrica

utilização comum às duas naves. É aqui que se tem procedido à conversão das antigas carruagens, de caixa de madeira, assentes em *bogies*, em modernas viaturas metálicas de 2.ª classe, bem conhecidas dos utentes, que já se habituaram ao seu excelente conforto. Foi prevista a metalização de cinquenta e oito destas carruagens, das quais uma trintena se encontra já em circulação. Também foi nesta nave

que se operou a transformação das quinze carruagens *Schindler* de 2.^a classe (séries B^{tyf} e BD^{tyf}) em outras tantas unidades de 1.^a classe, que actualmente circulam por toda a rede (séries A^{syf} e AD^{syf}).

Em instalações independentes, funcionam a oficina de rodas, a carpintaria e serração e as oficinas de pintura e de estofador e lavandaria.

A pequena distância, no fundo de curto braço

pelos postos de tracção espalhados pela nossa rede. Há nela secções de fundição de ferro, bronze, latão, cobre e alumínio, sendo elevada a produção.

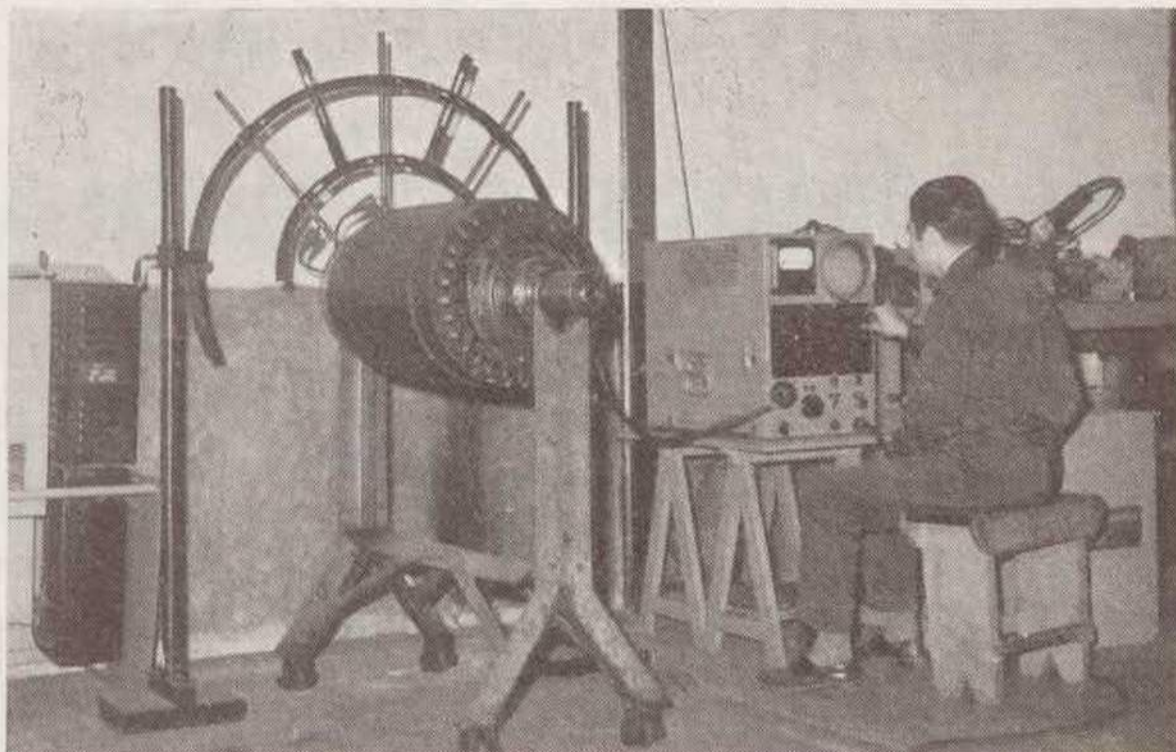
*
* *
*

Eis, em poucas palavras, o maior conjunto oficial ferroviário de Portugal Continental. É já do

★

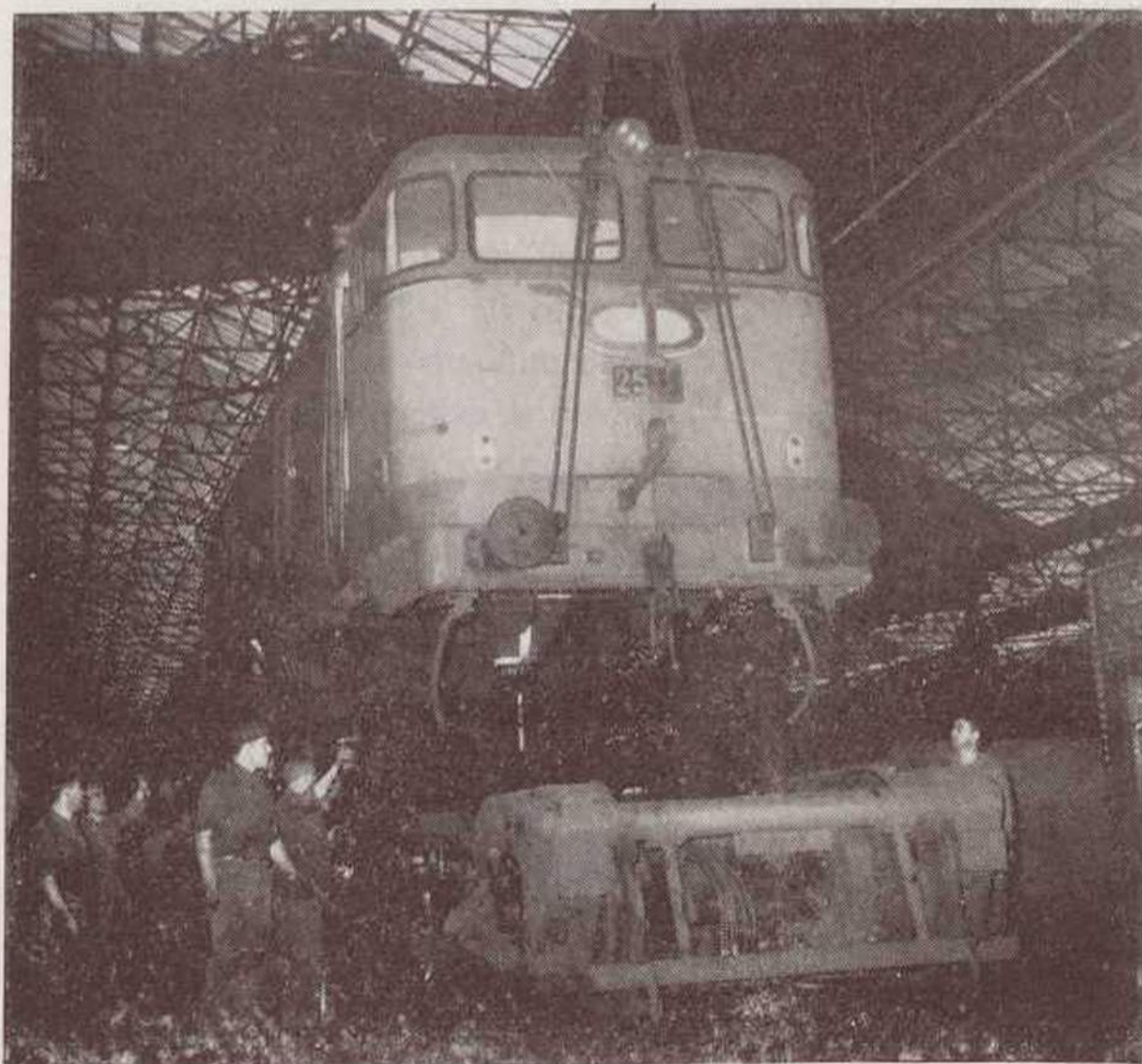
A electrificação dos nossos Caminhos de Ferro veio trazer problemas novos às Oficinas da Companhia. Para os resolver, houve que recorrer a técnicos e a material especializado. Aqui vemos o operário José Joaquim Carvoeira Rodrigues, examinando o induzido do motor de uma locomotiva eléctrica, com o comparador oscilográfico — moderna unidade de teste de que o 3.^o Grupo Oficial está dotado

★



do rio, situa-se a doca, para reparação dos quatro barcos que asseguram a carreira Lisboa-Barreiro, explorada pela Companhia. A doca está ligada à nave principal por um monocarril, que atravessa superiormente a via pública.

domínio do conhecimento geral que, com a próxima inauguração das novas oficinas do Entroncamento, serão para estas transferidas algumas secções que ora funcionam no Barreiro. No entanto, o papel primordial destas Oficinas não será em



★

Terminou a reparação eventual que fez vir a locomotiva eléctrica n.º 2511 ao 3.^o Grupo Oficial. A caixa, suspensa de duas pontes rolantes de 50 toneladas cada uma, vai assentar finalmente nos *bogies*. Dirige a operação o contra-mestre Manuel Pascoal, enquanto se mantêm atentos os operários Manuel Gomes Monteiro, Abílio da Fonseca, José de Oliveira Marques Alho e António Fernandes Valente Cabrita

★

Em modernas instalações, no Lavradio, encontra-se, como dissémos, a oficina de fundição, na qual se executam todos os trabalhos da especialidade, necessitados não só pelo próprio Grupo Oficial, como também pelas outras oficinas e até

nada diminuído: elas continuarão a assegurar alguns dos principais serviços indispensáveis ao Caminho de Ferro e ao progresso dos transportes no nosso País.

A. SIMÕES DO ROSÁRIO

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Quando *há* 60 anos come-
çaram a circular os carros
eléctricos da Praia das Maças

POR VASCO CALLIXTO

REJUVENESCIDOS, pitorescos e mais ou menos lestos, os populares «carros eléctricos» da Praia das Maças aí estão ainda, orgulhosos dos seus sessenta anos de existência. Continuando a prestar úteis serviços à formosa região de Sintra, esses carros são uma imagem de um passado não muito distante, que harmoniosamente se enquadrou neste agitado e veloz presente que vivemos.

Quem se lembra, porém, da inauguração deste digno complemento do caminho de ferro? Dia de festa para Sintra, para Colares e para toda a Várzea, já lá vai há mais de meio século, mas poderá ser ainda recordado por alguns. Transportemo-nos, pois, à «belle époque» de saudosa memória e vivamos o acontecimento como o viveram os nossos avós.

Quando se anunciou a construção da linha férrea de Sintra, povoações houve que solicitaram aos poderes públicos o seu prolongamento, a fim de melhor servir os interesses dos arredores da vila palaciana. Assim sucedeu com a fidalga Colares, que pretendia que o caminho de ferro ali chegasse... já que tão perto ia ficar. Constituiu-se uma comissão, que em Outubro de 1886 apresentou um pedido à Companhia Real e ao Governo, não faltaram as promessas, renovaram-se os pedidos, mas, ao fim e ao cabo, nada se adiantou... e a linha, de Sintra não passou.

Inaugurada esta em 2 de Abril de 1887, foi pedida ao Ministério das Obras Públicas a concessão de um *tramway* a vapor da Estefânia a Colares e, mais tarde, de uma linha férrea até à Praia das Maças, que havia um ano se encontrava ligada por estrada à sede da freguesia. Nada, porém, resultou e todos os esforços foram baldados.

Só mais de dez anos decorridos, em 1898, al-

guma coisa se conseguiu. A 16 de Novembro desse ano foi concedida a José Emídio Pinheiro Borges e José Joaquim Nunes de Carvalho a construção e exploração de uma linha férrea a vapor para Colares. O contrato, celebrado por 99 anos, foi aprovado a 17 de Agosto de 1899. Assim viria a nascer, em Julho de 1900, a nóvel empresa, que primeiramente se chamou «Companhia do Caminho de Ferro de Sintra à Praia das Maças» e, mais tarde «Companhia do Caminho de Ferro de Sintra ao Oceano».

Aprovados os projectos pela Câmara, o sistema de tracção a vapor foi, contudo, substituído pela tracção eléctrica, o que, para o caso, pouco importava, uma vez que o que era necessário era fazer chegar «uma linha» à região de Colares.

A 12 de Agosto de 1901 foram iniciados os trabalhos de assentamento da nova linha, realizando-se as primeiras experiências dois anos depois, a 22 de Novembro de 1903. Foi um êxito! Não tinha sido possível levar a locomotiva a Colares; mas o carro eléctrico ali estava, pronto a substituir o fumegante comboio que lá de cima não passara. Um engenheiro guiou o primeiro carro e todo o povo assistiu entusiasmado à passagem do novo veículo que ia levar uma onda de progresso a todas aquelas terras que há tanto tempo o reclamavam.

Finalmente, a 31 de Março de 1904, a uma quinta-feira, foi inaugurada a linha eléctrica de Sintra a Colares. Cinco carros constituíam a frota, tendo-os construído uma firma francesa, do Havre. Eram pontos terminos da linha, a estação de caminho de ferro, na vila, e a capela de S. Sebastião, em Colares. Referindo-se ao novo meio de transporte, a Imprensa da época afirmava que «os car-

ros oferecem realmente comodidade ao público, a não ser na sua constante zunida estridente, produzida pela passagem das rodas nas curvas da linha, algumas, na verdade, violentas».

Nesse dia que já lá vai há mais de sessenta

sempre repletos em todo o seu constante vai-e-vem e nenhum acidente de gravidade se produziu.

Na estação de Colares foi a primeira composição aguardada por uma multidão compacta, que saudou o pessoal e os passageiros, deitaram-se fo-



Nesse dia que já lá vai há mais de 60 anos, toda a gente saiu das suas casas para assistir à inauguração do útil melhoramento

anos, toda a gente saiu das suas casas para assistir à inauguração do útil melhoramento e todos afirmaram que, «à parte uma ou outra interrupção de corrente e uns transbordos incómodos», os novos carros eléctricos iam satisfazer uma velha aspiração dos habitantes da região. O andamento, «ainda que alguma coisa moroso, era bom», demorando a viagem entre 20 a 30 minutos, pelo preço de 120 réis.

O entusiasmo da população foi enorme, como sempre aconteceu em circunstâncias semelhantes. Muitos eléctricos foram tomados de assalto, pois todas as pessoas queriam experimentar o novo meio de transporte no próprio dia da inauguração. Mas, uma vez serenados os ânimos dos mais exaltados, tudo decorreu na melhor ordem, os carros andaram

guetes e todos deram largas à sua alegria. Para o regresso, tornou-se necessário estabelecer carreiras duplas, pois era de respeito o número de pessoas a reconduzir a Sintra. Às 9 horas da noite terminaram as carreiras, «para os guarda-freios e condutores terem algum descanso».

Durante quatro meses, o término da linha foi em Colares. Enquanto o último troço se construiu, o percurso até à Praia das Maças era feito em trens e «carros de carreira», a troco de módica quantia. Por fim, a 10 de Julho do mesmo ano, entre nova e ruidosa manifestação de regozijo da população, os carros eléctricos da «Companhia Sintra ao Oceano» chegaram à formosa Praia das Maças, para, mais tarde, alcançarem as Azenhas do Mar. Hoje como ontem, o público não os dispensa.

NOS TEMPOS DE HOJE

Como se vai a Cascais...

POR J. A. CUNHA LIMA

O interessante artigo do sr. Vasco Calixto, publicado no n.º 424 deste *Boletim*, não teve, somente, para mim, o mérito de evocar as curiosas viagens de Lisboa a Cascais «no tempo dos nossos avós». Deu-me, também, a oportunidade de poder cumprir, ainda que modesta e tardiamente, a promessa feita, há muito, ao sr. dr. Élio Cardoso, no sentido de os funcionários da Sociedade «Estoril» colaborarem, com regularidade, nesta simpática e bem orientada Publicação.

E porque o referido articulista me deu uma oportuna «deixa», aqui estou para falar do presente, sem dúvida menos curioso para os leitores que foram mimoseados com uma perfeita visão retrospectiva das viagens de então na Linha de Cascais, mas, por outro lado, talvez com algum interesse no que respeita à indicação de alguns números e à referência a determinadas técnicas daquela Linha e que *in illo tempore* seriam totalmente fantasiosas ou até consideradas, pelos nossos avós, como artimanhas do demónio!

Sim, por que, quem poderia — mesmo com larguíssima visão — antever que na Linha de Cascais viriam a circular, por dia, 250 comboios eléctricos (um Domingo de Verão houve, já, em que circularam 330), cobrindo, parte deles, a distância entre Lisboa e a linda e progressiva vila, nuns escassos 28 minutos?

Quem poderia admitir ou supor que esta formosa zona viria a ser, para além das perspectivas turísticas que se adivinhavam, um centro suburbano de primeira grandeza, movimentando, anualmente, cerca de 30 milhões de passageiros no caminho de ferro que o serve?

E quem diria que essas desconfortáveis e inestéticas carruagens de então poderiam, a pouco e pouco, mercê da evolução da técnica e do desenvolvimento do tráfego, transformar-se em óptimas composições oferecendo, hoje, aos passageiros, não só o indispensável conforto como a ambicionada rapidez?

*
* *
*

Os tempos correram e evoluíram, em determinados aspectos com certa celeridade, e o caminho de ferro de Lisboa a Cascais que, durante anos, servira ronceiramente um limitado número de veraneantes e de turistas, passou a ser um dos meios indispensáveis ao desenvolvimento da Costa do Sol e às possibilidades de fixação populacional desta zona.

Começa, então, em consequência directa desse desenvolvimento, a renovação e modernização indispensáveis que a Sociedade «Estoril» sempre se impôs e surge, em 1926, a linha electrificada e a instalação de um *block* automático que a densidade prevista de circulação exigia.

Morreram, assim, mas «de pé», os tradicionais semáforos e discos que durante largos anos velaram fielmente pela segurança da circulação, ao mesmo tempo que, sobre a linha, surgia uma teia de fios metálicos que parecia tecida por habilidosa e possante aranha.

Rodam os anos e a afluência de passageiros sobe com um ritmo que, para os nossos avós, seria de pura ficção. Impõe-se escoar, portanto, esses passageiros e, com esse objectivo, fazem-se estudos, esboçam-

-se projectos e deles nascem soluções técnicas que os nossos antepassados nem em ficção poderiam admitir.

O material circulante é, gradualmente, substituído por outro cujas características contrastam com as do «heróico» material que durante largos anos circulara na Linha de Cascais.

Aparecem, então, novos requintes da técnica: as composições são todas metálicas, com um aspecto que se distancia muito das velhas carruagens, tipo diligência, em que viajaram os nossos avós.

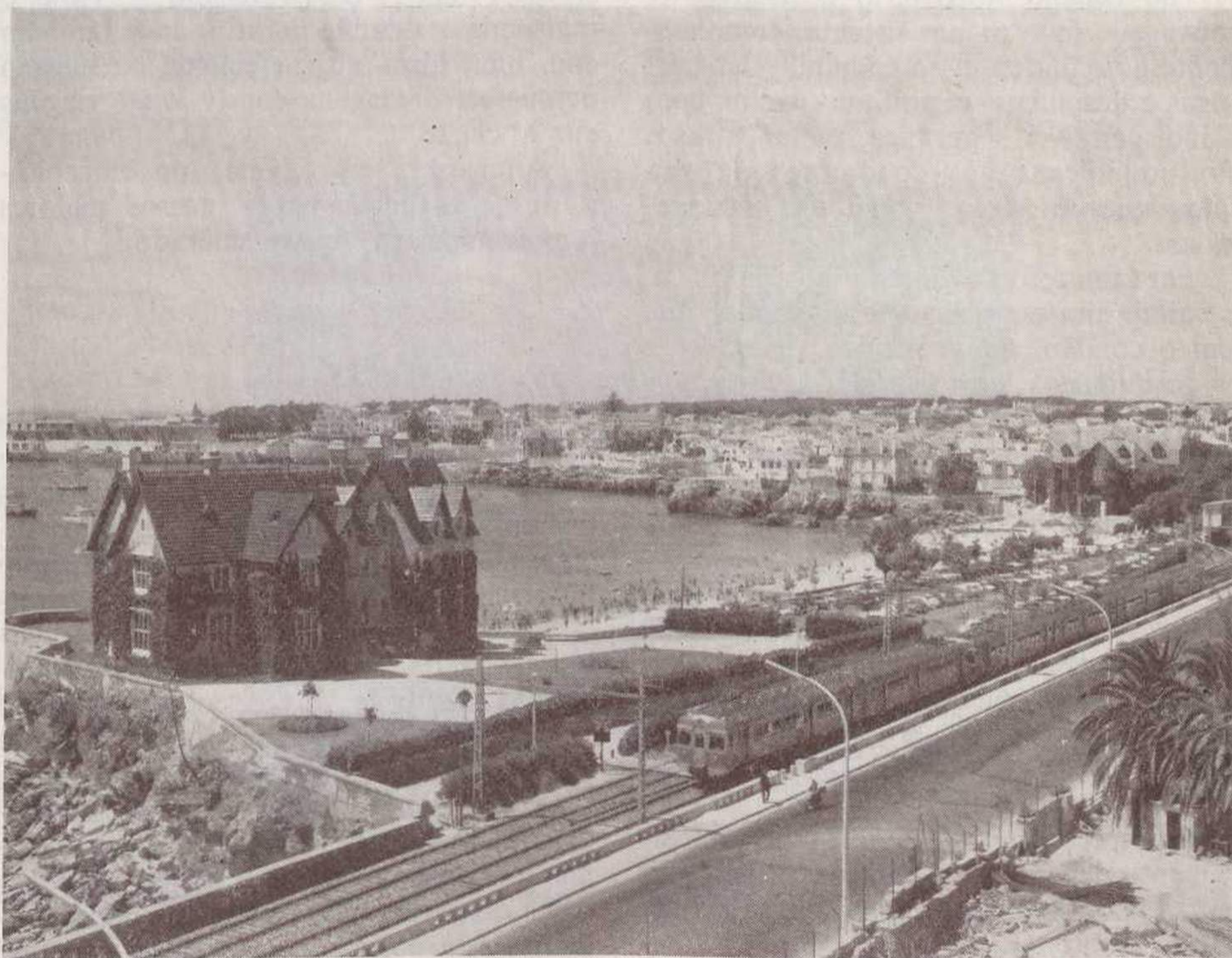
O usual engate de gancho e o humilde servente que o manobra são substituídos pelo moderno e seguro engate automático.

As velhas portas, cujo funcionamento estava sujeito a complicados e contundentes fechos, dão lugar a outras de accionamento automático.

O freio de vácuo, que tão bons serviços prestou, mas de utilização já incompatível com a indispensável redução nos tempos de «marcha», é substituído, também, por outro freio de ar comprimido, cujos silvos começam a ser tão familiares como o tradicional silvar das saudosas e imponentes locomotivas a vapor.

Simultaneamente, e em sucessivas fases, a via muda radicalmente de aspecto. Soldam-se os carris desaparecendo, assim, o rítmico bater a que os nossos ouvidos andaram habituados durante tantos anos e as velhas travessas de madeira dão lugar às modernas travessas de cimento e ferro, conseguindo-se, deste modo, maior comodidade para quem viaja.

Por outro lado, fazem-se trabalhos de que o público nem sempre se apercebe e, assim, instalam-se, além da existente, mais



Aparecem, então, novos requintes da técnica: as composições são todas metálicas, com um aspecto que se distancia muito das velhas carruagens, tipo diligência, em que viajaram os nossos avós...

duas subestações, estas telecomandadas. É interessante frisar, a propósito que, em 13 anos, a potência dos grupos de rectificação instalados subiu duas vezes e meia, o que, só por si, mostra à evidência o ritmo alucinante do aumento do tráfego.

Para substituir o antigo *block* e a sinalização, instala-se um outro, moderníssimo, que permite um considerável aumento de circulação, oferecendo a possibilidade de se atingir um intervalo de um escasso minuto entre dois comboios consecutivos.

Por sua vez remodelam-se as estações, que passam a apresentar um aspecto moderno e agradável, e no seu interior, como cérebro zelador da segurança das circulações, encontram-se complicados sistemas de *relés* e outros complexos aparelhos que tudo comandam no que respeita a agulhas e a sinais.

Para as passagens de nível, tão carregadas de tráfego ferroviário e rodoviário, houve que montar um sistema, completamente automático, para comando das barreiras e dos sinais, permitindo, assim, com a indispensável segurança, evitar atrasos tão prejudiciais aos condutores de veículos que se vêem forçados a atravessá-las.

Para um reforço da segurança instalou-se ainda um novo sistema magnético que tem o condão, quase mágico, de advertir os maquinistas à proximidade dos sinais «fechados» ou das barreiras abertas, ou de provocarem a paragem automática do comboio, caso não se verifique, por qualquer motivo, obediência imediata àquelas indicações.

São estes, a traços largos, alguns dos muitos progressos da técnica que, sem que o público deles normalmente se aperceba, velam, permanentemente, pela sua segurança e concorrem para a sua comodidade.

Quão longe estamos, de facto, dos remotos tempos em que tudo quase exclusivamente dependia do homem, sempre sujeito às suas naturais limitações, pelo que, naturalmente também, uma viagem a Cascais representava, para o passageiro de então, um certo cometimento!

*
* *

Toda esta evolução originou, como é evidente, uma extraordinária acessibilidade de todas as camadas sociais a esta privilegiada zona.

E será curioso referir, ainda, que os preços dos bilhetes que vigoravam em 1900, no percurso Lisboa-Cascais, eram de 440, de 330 e de 220 réis, respectivamente, para as 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

Ora nessa altura, pagava-se 6418 réis por uma libra-ouro, quando hoje, se a quisermos, custar-nos-á 290\$00.

Considerando apenas os preços dos bilhetes simples (sem se admitir, portanto, qualquer comparação com os das assinaturas vigentes) conclui-se que o «abastado» viajante de então, poderia permitir-se ir de Lisboa a Cascais, com uma libra-ouro, e conforme o seu desejo, 14 vezes em 1.^a classe, 19 em 2.^a e 29 vezes em 3.^a. Hoje, o mais vulgar cidadão permitir-se-á, também com uma libra-ouro, efectuar, no mesmo percurso, 45 viagens em 1.^a e 64 viagens em 2.^a classe.

Aqui está, sem dúvida, um outro importante aspecto que os nossos maiores jamais poderiam ter considerado!

*
* *

Pelo que, modestamente, ficou posto nestas linhas (não ferroviárias!) poderá o paciente leitor aquilatar dos consideráveis progressos obtidos ao longo de todos estes anos, mercê de um trabalho contínuo e persistente de algumas gerações de ferroviários, cujos esforços — desde o mais humilde servidor ao mais categorizado dirigente — sempre foram coordenados no sentido de se oferecer um transporte cada vez mais eficiente, seguro e económico.

É esta classe a obreira de todo esse progresso que se vem verificando, quer na Linha de Lisboa a Cascais, quer em qualquer outra do nosso país, pois que, independentemente da posição geográfica, o caminho do ferroviário é sempre um: servir, mas servir cada vez mais e melhor.



OS CAMINHOS DE FERRO DA IRLANDA

PELO ENG. A. SIMÕES DO ROSÁRIO

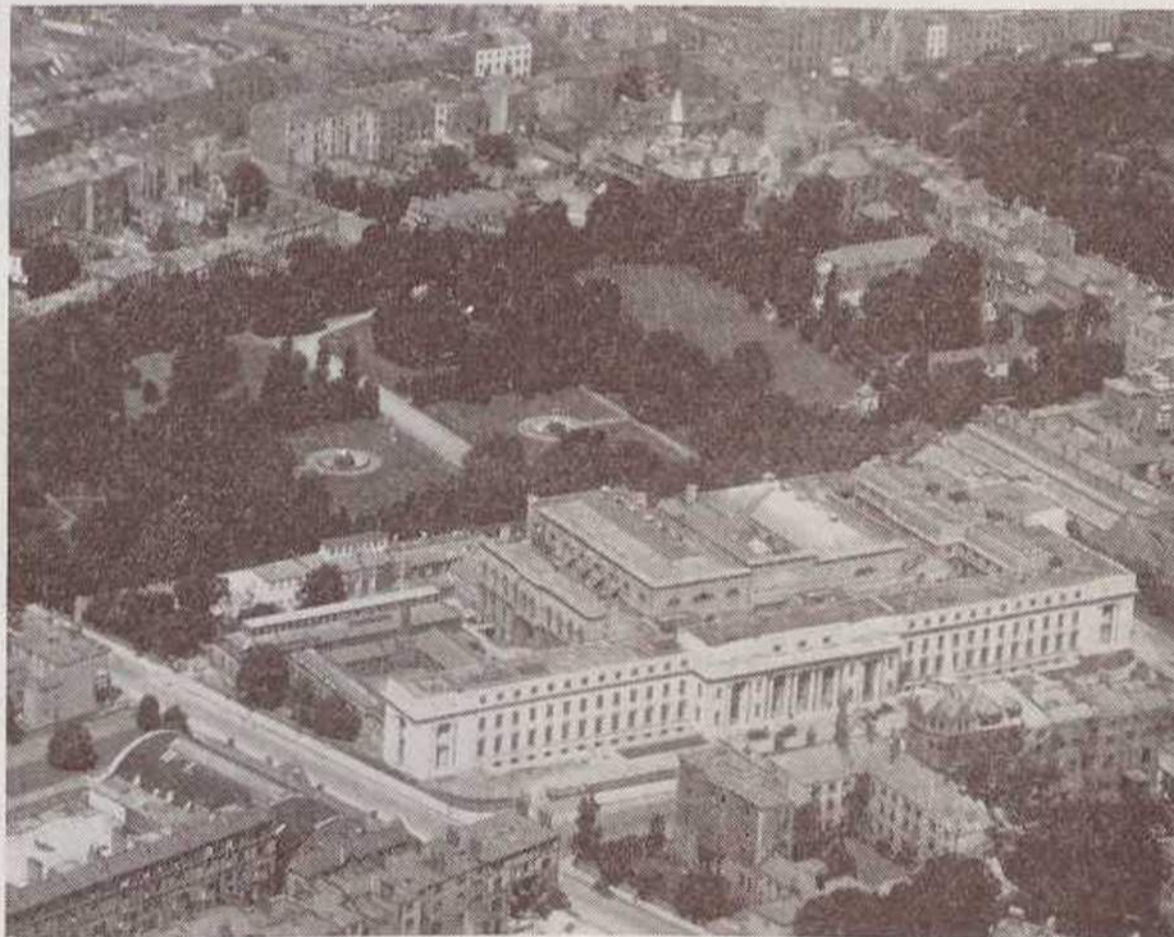
O nome *Irlanda* é correntemente utilizado entre nós para designar, por um lado, uma entidade geográfica — a grande ilha ocidental do arquipélago das Ilhas Britânicas — e, por outro, uma entidade política — o Estado Livre que ocupa a parte setentrional dessa ilha, também por vezes denominado *Eire*. O primeiro sentido da palavra poder-se-á certamente considerar como o próprio; o segundo constitui, pois, uma sinédoque. No entanto, é este último o que tomaremos neste sucinto estudo dos Caminhos de Ferro do Estado Livre da Irlanda.

Embora integrado no conjunto das Ilhas Britânicas, o *Eire* é um estado independente, constituído em República, hoje completamente desligado da Comunidade Britânica. O visitante apressado notará, não obstante, muita similitude entre os hábitos e a maneira de ser britânica e irlandesa, tanto mais que tanto os habitantes da Irlanda como os de vastas regiões da Grã-Bretanha (País de Gales e Escócia) são predominantemente de origem céltica; porém, o observador mais demorado e atento notará inevitavelmente diferenças de certó vulto. Assim,

de noventa milhões de quilómetros quadrados; a parte ocupada pela República da Irlanda tem de área uns setenta milhões de quilómetros quadrados. A população desta é, contudo, sensivelmente inferior à do nosso País, podendo computar-se em cerca de metade da das nossas Províncias do Continente Europeu. O povoamento da ilha, à parte alguns núcleos urbanos de certa importância é muito disseminado, o que aliás se compreende num país essencialmente agrícola, com propriedade dividida.

O clima da Irlanda é acentuadamente marítimo, em tudo idêntico ao das restantes Ilhas Britânicas. Os recursos naturais do Estado Livre não são suficientes para a manutenção da crescente população; por isso, muitos irlandeses emigram para a Grã-Bretanha e para os Estados Unidos. Nestes é numerosíssima a colónia irlandesa e incontáveis os descendentes de antigos colonos irlandeses; lembre-se, por exemplo, a tal propósito, que os ascendentes do malogrado presidente Kennedy eram naturais da Irlanda.

No que se refere aos transportes internacionais, a



Dublin — vista aérea. No primeiro plano, a Universidade Nacional, criada em 1909

temos entre muitas outras a própria forma do Governo — tradicionalmente monárquica, na Grã-Bretanha, e republicana, na Irlanda — bem como a religião — protestante (anglicana), na primeira, e católica, na segunda.

A superfície total da Ilha da Irlanda é da ordem de grandeza da de Portugal Continental, ou seja, de cerca

privilegiada situação da Irlanda assegurou-lhe, por muito tempo, lugar primacial nas comunicações entre a Europa e a América. O principal aeroporto irlandês foi, assim, um dos principais pontos de escala das carreiras aéreas, no tempo dos aviões de hélices. Actualmente, a importância desse aeroporto (Shannon), está muito reduzida, de

tal ponto de vista, desde que entraram ao serviço os modernos aviões de jacto que realizam facilmente a travessia do Atlântico Norte, sem qualquer escala. No entanto, é ainda de uma pequena ilha junto à costa ocidental da Irlanda (Ilha de Valentia) que sai um dos mais importantes cabos submarinos transatlânticos.



O interior de um comboio «rápido» irlandês

A rede de transportes terrestres irlandesa é inteiramente explorada pela Companhia Irlandesa de Transportes (em iniciais C. I. E., abreviaturas das palavras célticas *Córas Iompair Éireann*, que têm aquela significação), entidade estatal autónoma que tem a seu cargo não só os caminhos de ferro como também a totalidade dos transportes rodoviários.

Presentemente, a rede ferroviária irlandesa tem uma extensão muito inferior à que contava ainda há poucos anos. Com efeito, do que dissemos atrás sobre o tipo de povoamento do país, conclui-se imediatamente que ele não oferece condições ideais para a manutenção de uma rede de caminhos de ferro com malhas muito apertadas, numa época em que o desenvolvimento dos transportes automóveis atingiu o nível actual. Ora a Irlanda dispunha, ainda em 1958, de um complexo sistema de linhas férreas que serviam praticamente todas as povoações do Estado Livre. Esse sistema enfermava, como é natural, de graves defeitos, pois havia sido planeado e construído quando o caminho de ferro constituía o único meio de viação acelerada. Com o rodar dos tempos, e sobretudo com a notável difusão do transporte particular, a exploração de algumas linhas e ramais tornou-se manifestamente deficitária e passou a representar mais um encargo para a Nação do que propriamente um serviço público essencial, porquanto a sua utilização diminuía de dia para dia.

Por outro lado, a possibilidade de assegurar, nessas linhas secundárias e nesses ramais, um serviço mais económico e, sob alguns pontos de vista, mais vantajoso até para os seus utentes, tornava-se cada vez mais evidente, através do recurso aos confortáveis autocarros modernos e a camiões de tonelage adequada.

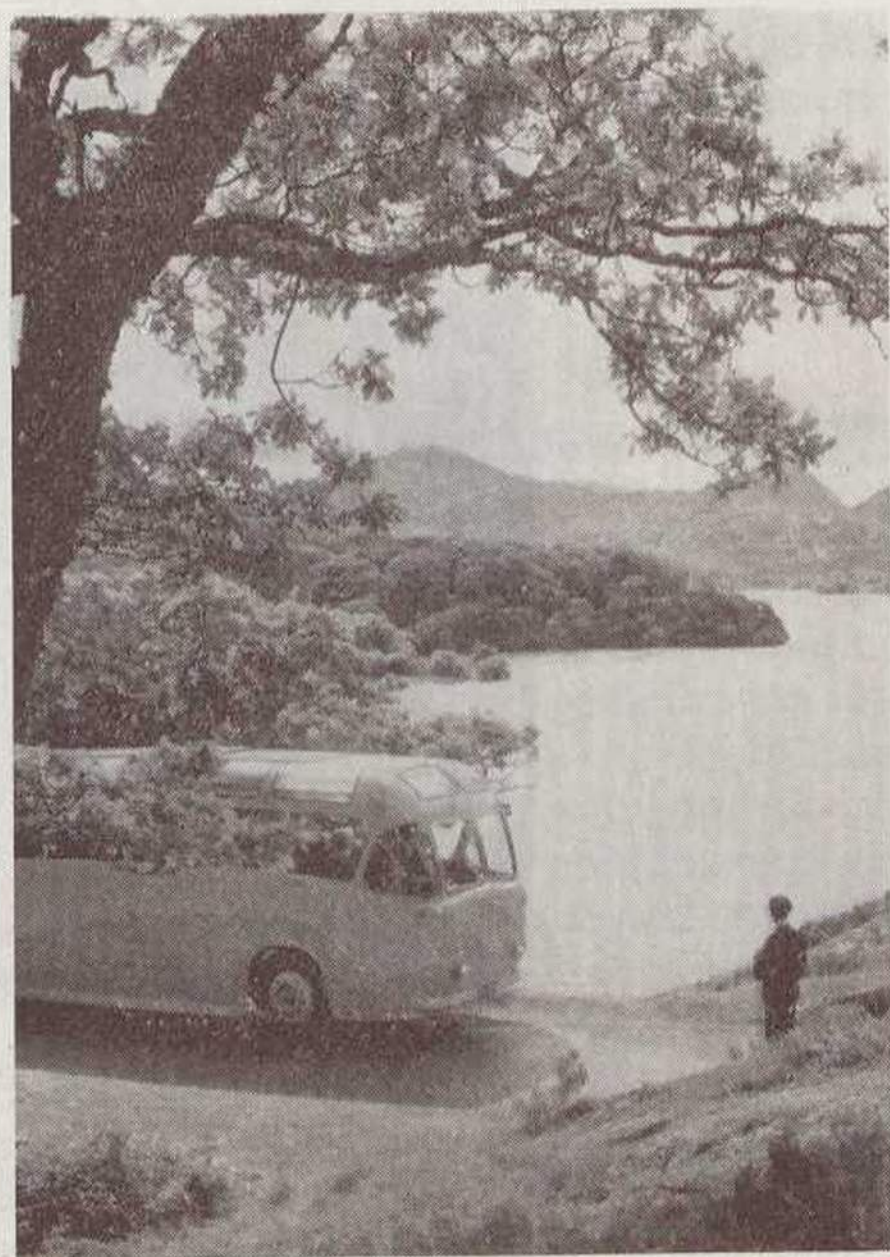
Compreendendo perfeitamente a situação, o Governo da República da Irlanda emitiu em 1958 um importante diploma legislativo pelo qual obrigava a C. I. E. a tornar-se auto-suficiente, dentro do prazo de cinco anos. Estudada que foi a conjuntura presente dos transportes na Irlanda, foi desde logo — e, portanto, alguns anos antes até do tão discutido Plano *Beeching* — decidida uma profunda reforma em toda a rede ferroviária irlandesa. Esta começou, como se tornava imperioso, pela supressão dos serviços ferroviários em numerosas linhas secundárias

e em bom número de ramais, os quais foram substituídos por serviços rodoviários convenientes.

Estávamos precisamente na República da Irlanda quando se anunciaram e efectivaram algumas dessas supressões. Estas foram comunicadas em tempo oportuno aos respectivos utentes por sugestivos folhetos em que se lhes explicavam cabalmente as razões que as tinham motivado, ao mesmo tempo que se indicavam pormenorizadamente os novos serviços rodoviários, de passageiros e de mercadorias, que iam substituir os anteriores serviços por via férrea. Foi-nos grato assistir à reacção geral do público, bem como ler os artigos que, sobre o assunto, se publicaram na imprensa diária. Os irlandeses, que nutrem um verdadeiro amor pelos seus caminhos de ferro, procuraram dissuadir a C. I. E. da sua resolução, de certo lógica, mas que afectava seriamente as suas sentimentais tradições. Não será este mais um excelente exemplo para apontar a certos espíritos menos esclarecidos que — quão erradamente! — crêem que as gerações actuais não mantêm vivo o seu apego ao transporte ferroviário.

Dentro do mesmo plano de adaptação dos Caminhos de Ferro Irlandeses às exigências hodiernas, modernizaram-se as linhas principais, tanto no que se refere às instalações fixas, como no tocante ao material tractor e circulante. A rede ferroviária irlandesa actual compreende, assim, um escasso número de linhas principais, bem apetrechadas para o cabal desempenho das funções vitais para a Nação, que competem ao Caminho de Ferro do século xx.

A capital da Irlanda, Dublin, é simultaneamente a



O serviço combinado *rail-route* na Irlanda, permite o acesso aos maravilhosos lagos de Killarney, no Cokerry

Actualidades ferroviárias

NO REGRESSO DA SUA VISITA OFICIAL A ESPANHIA, O MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES DECLAROU — «o transporte ferroviário luso-espanhol só tem uma alternativa: ou a sua melhoria ou a sua supressão»

REGRESSOU a Lisboa, no passado dia 1 de Novembro, o Ministro das Comunicações, sr. eng. Carlos Ribeiro, que visitou a Espanha oficialmente, durante dez dias, a convite do Ministro das Obras Públicas e Transportes do país vizinho.

O Ministro, que se fez acompanhar pelo seu chefe de gabinete, dr. Manuel Gonçalves, e pelo eng. Tomás Eiró, director-delegado do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, declarou à chegada ao aeroporto da Portela, à TV e aos demais órgãos de informação do País, que a sua viagem a Espanha tivera muito interesse, especialmente no respeitante aos problemas que se prendem com os transportes terrestres dos dois países, que foram objecto de negociações com o seu colega espanhol.

E acrescentou: «Não posso deixar neste momento de manifestar a minha gratidão ao meu colega General Vigon, pela forma cativante e especialmente simpática como nos recebeu, e também ao Governo de Espanha, e muito es-

cidade mais importante e o maior centro ferroviário do país. Nela tem a sua sede a Companhia Irlandesa de Transportes e dela irradiam as principais vias férreas. Como Dublin fica, porém, na costa oriental, isto é, numa posição algo excêntrica em relação ao resto do país, a rede assume a forma de um gigantesco pé de ave. As principais linhas unem a capital com os grandes centros urbanos do país: Cork (a segunda cidade irlandesa), Wexford, Waterford, Killarney, Tralee, Limerick, Galway, Westport e Sligo e ainda com a capital da parte setentrional (Britânica) da ilha — Belfast. A primeira e a última das linhas que acabamos de enumerar são servidas por velozes expressos sem paragem em qualquer estação do seu trajecto.

As instalações fixas bem como o material tractor e circulante são de tipo muito semelhante ao dos Caminhos de Ferro Britânicos, que contamos descrever em pormenor num próximo artigo. A bitola da via é a internacional europeia, com via dupla nas linhas mais importantes. Com a conclusão do aludido plano de modernização, a tracção Diesel passou a ser extensivamente empregada em toda a rede, utilizando-se automotoras nas circulações de passageiros menos frequentadas e nas relações suburbanas.

Os serviços rodoviários da C. I. E. chegam a todos os recantos do país, constituindo um valioso complemento da rede ferroviária. A boa coordenação dos dois meios de transporte permite obter um elevado rendimento de conjunto. Os autocarros utilizados no transporte de passageiros são muito semelhantes aos que circulam nas linhas urbanas de Lisboa.

É curioso salientar que, além dos serviços regulares, a C. I. E. organiza também numerosas excursões, sobretudo na época estival — período em que a Irlanda é visitada por um grande afluxo de turistas. Nessas excursões, geralmente mistas (caminho de ferro — autocarro), utilizam-se comboios especiais, com instalação acústica apropriada, e autocarros expressamente concebidos para o efeito. Em certos pontos, a C. I. E. dispõe também de barcos de motor para efectuar excursões por via fluvial (no rio Shannon) e marítima (às Ilhas de Aran), em interessante complemento das anteriores.

A Companhia Irlandesa de Transportes explora ainda



O ministro das Comunicações, ladeado pelo embaixador de Espanha, proferindo as suas declarações à chegada a Lisboa.

pecialmente ao Generalíssimo Franco, que me distinguiu com uma condecoração que sinto não merecer, mas de que me orgulho imenso».

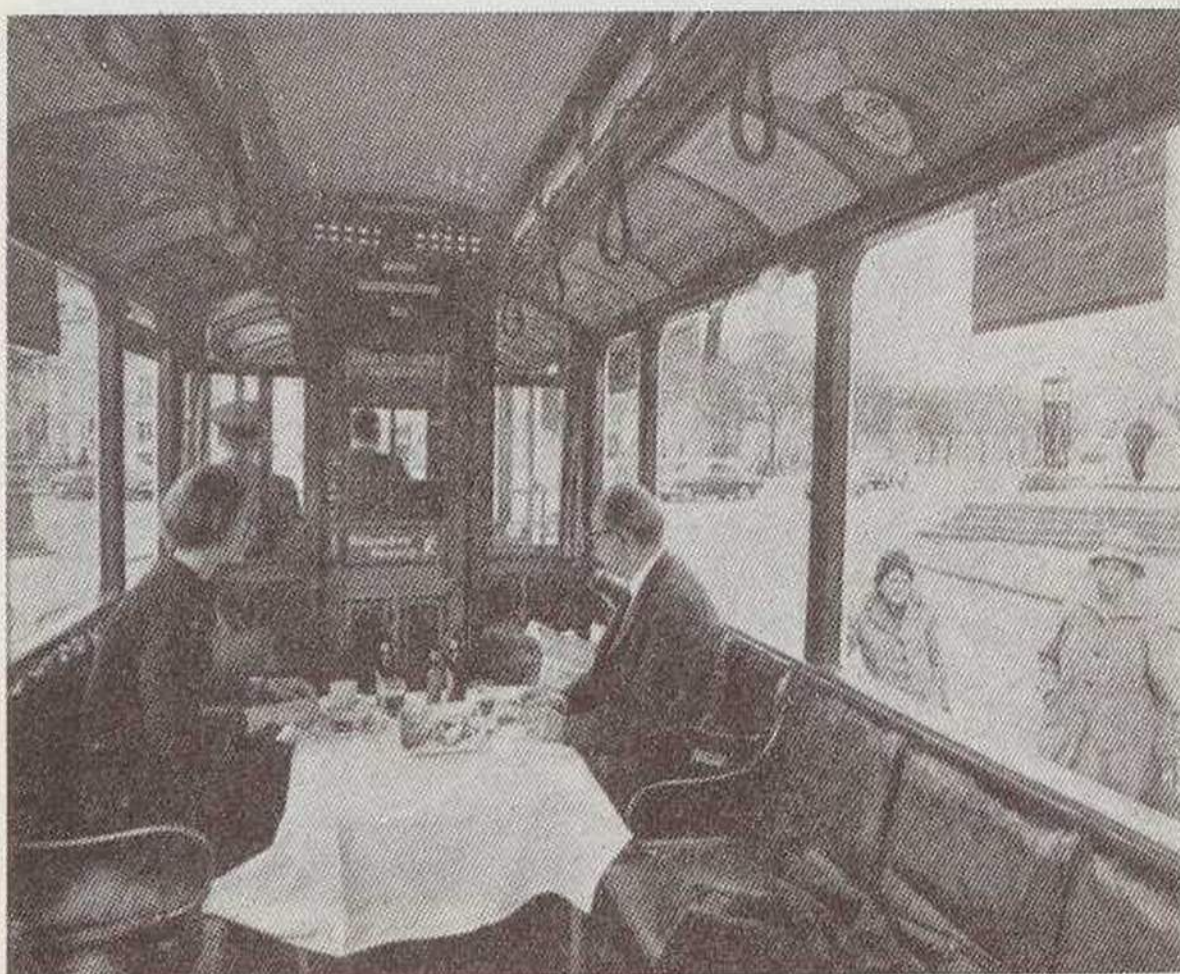
Sobre a viagem o sr. eng. Carlos Ribeiro disse: «As negociações sobre os transportes terrestres pode dizer-se que ficam iniciadas com esta minha viagem. Vamos, dentro de pouco tempo, nomear comissões mistas dos dois países para considerarem os problemas dos transportes rodoviários mais fáceis para a celebração de um acordo relativo a esses transportes. Seguidamente serão tratados os problemas sobre o transporte ferroviário. Pensamos que o transporte ferroviário só tem uma alternativa — ou a sua melhoria ou a sua supressão. Algumas ligações ou serviços poderão ser suprimidos e os restantes terão de ser melhorados».

Por último o Ministro das Comunicações, depois de agradecer mais uma vez a maneira como havia sido recebido em Espanha, afirmou: «Todo um conjunto de problemas foi abordado, nomeadamente o de uma mais íntima colaboração nos trabalhos da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes».

os restaurantes das suas próprias estações, bem como as carruagens-restaurantes que circulam na sua rede. Tanto nos primeiros como nas segundas o serviço é excelente e, sendo directamente explorados pela própria C. I. E., esta considera que a modicidade de preços constitui mais um atractivo das viagens por via férrea; difícil é, pois, comer-se tão bem por tão pouco dinheiro em qualquer outro restaurante do país. A cargo desse mesmo departamento da C. I. E. estão igualmente sete magníficos hotéis, estrategicamente situados nos pontos de maior interesse turístico da Irlanda.

Notemos finalmente que este simpático e acolhedor país — infelizmente pouco conhecido entre nós — está ligado à Grã-Bretanha e, através desta à rede ferroviária do resto da Europa — por serviços de navegação dos Caminhos de Ferro Britânicos, que enlaçam com os comboios dos dois países, permitindo, desse modo, fáceis e cómodas ligações entre eles e com todo o Velho Continente.

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS



Não se trata propriamente de uma curiosidade de «caminhos de ferro» mas de «carris de ferro» — que é quase o mesmo... Na Dinamarca, em Copenhague, é costume alugar-se «eléctricos», nas horas de menor movimento, para pequenas excursões em volta da cidade. Preço: 780\$00 por hora e meia, podendo o alugador levar mesa e refeição...

A curiosa modalidade de transporte é recomendada especialmente para os recém-casados em viagem de núpcias (o «eléctrico» de Copenhague concorrerá com a gôndola veneziana?) e para as famílias numerosas.

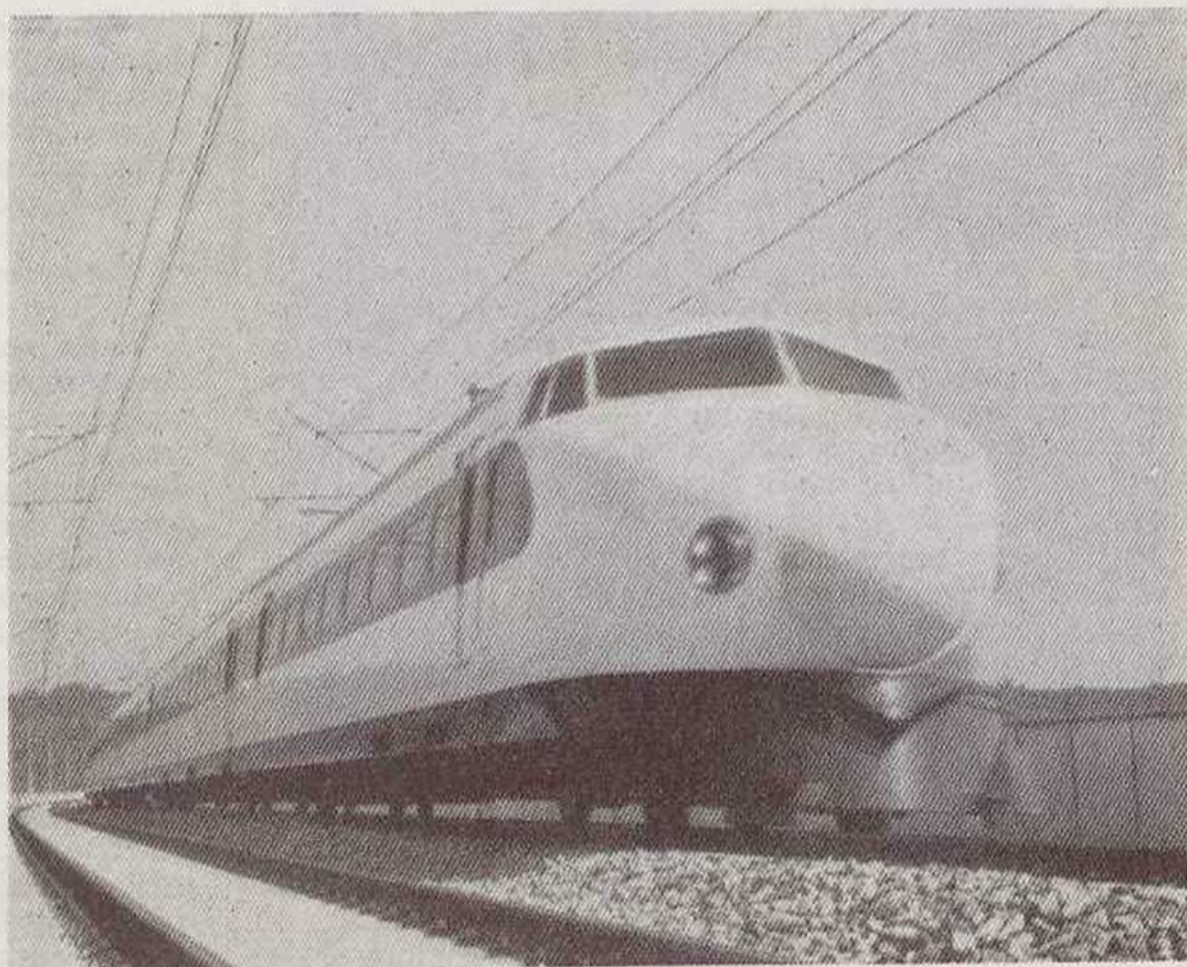
(De *La Vie du Rail*)



Até agora o máximo de velocidade pertencia, na Europa, ao comboio francês n.º 330 (Arras-Longueau) e ao «Rheingold» (Freiburg-Karlsruhe) que atingem velocidades de 160 km/h — e nos E. U. A. ao «Empire Builder» (Aurora-Rochelle) que também alcança aquela velocidade em alguns troços do seu percurso, na «Great Northern Railways».

Foi recentemente inaugurada no Japão uma linha férrea especial de 515 km, ligando directamente Tóquio a Osaka (linha do Tokaido II). Através dela comboios do tipo da gravura — os «Super Dream Express» de cor azul e branca, vencem aquela distância — presentemente em 4 horas — mas a partir de Abril, em 3 horas, a velocidades de 200 km/h e nalguns troços de 250 km/h.

Constituído por doze carruagens — duas de 1.ª classe, oito de 2.ª e duas de restaurante-bar — estes velozes expressos têm a capacidade para 987 passageiros sentados. Todos os seus movimentos, ao longo do trajecto, são controlados pelo Gabinete do Sistema Centralizador de Tráfego, em Tóquio, que assim sabe onde o comboio se encontra, qual a sua velocidade, avarias ocorridas, etc..



O Instituto dos Ferroviários do SUL E SUESTE

notável lar de protecção aos órfãos de todos os ferroviários portugueses

POR JOSÉ AUGUSTO DOS SANTOS JÚNIOR

(CHEFE DE SECÇÃO, REFORMADO)

ANTES do mais que ao diante lerá o leitor amigo e camarada ferroviário que a isso se dispuser, devemos, como abertura das nossas despretensiosas linhas, dar-lhe a conhecer a circunstância de virmos à sua presença na intenção de ser útil à numerosíssima classe a que pertencemos, das maiores que o País possui e onde durante quase meio século apenas conhecemos amizade e lealdade.

E esta lealdade, mãos dadas com o espírito solidário de amparo moral e material, encontrámo-la, numa casa que erròneamente tem sido julgada somente propriedade dos ferroviários do Sul e Sueste. Estes, é certo, deram vida, forma e feitio, como soe dizer-se, a um lar acolhedor para os pequenos que a fortuna não bafejou e que o destino conduziu para a orfandade no cumprimento da obrigação profissional dos seus progenitores.

Quer dizer, onde estiver uma via férrea, uma locomotiva, uma oficina, um escritório, uma estação, um apeadeiro ou simples abrigo, está a voz gritante de uma instituição criada para minorar e proteger os nossos filhos de aviltante pobreza, resultante do infortúnio.

O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, cujos estatutos foram aprovados em 9 de Maio de 1924, mas que somente entrou em actividade em 1 de Janeiro de 1927, há, portanto, quatro décadas, é uma instituição cujos fins jamais tiveram ligeiro desvio, um lar para acolher os órfãos dos ferroviários falecidos, no qual recebem, carinhosamente, a educação e a instrução necessárias para se tornarem dignos e úteis à colectividade.

Para sua instalação adquiriu uma bela proprie-



★
O Edifício-sede do Instituto
★

Importa, por isso, afirmar e dar inteiro conhecimento de que a instituição é dos ferroviários do Sul, do Centro e do Norte. De todos, numa palavra, sem excluir os colegas da prestante Sociedade «Estoril», inadmitida, portanto, qualquer exclusão de partes.

dade na vila do Barreiro, com todos os requisitos indispensáveis, compondo-se nas suas linhas gerais de dois grandes edifícios, ampla horta e aprazível parque para recreio.

Foi fundada e tem sido dirigida e mantida pelos ferroviários, na sua grande maioria. Conta pre-

sentemente 4500 sócios (quase todos ferroviários) e goza de justo prestígio.

Nos seus estatutos estão estabelecidas as normas da sua actividade. Os directores são eleitos por sufrágio anual entre os associados. Pelos relatórios das gerências se poderá verificar o escrúpulo e a honestidade que são postos na sua administração.

existindo naquela cidade-trabalho, como justamente se designa, edifício que reunisse melhores condições para o efeito do que o imóvel do Instituto dos Ferroviários, concordaram os seus corpos directivos alugá-lo á municipalidade barreirense, facto que permitiu certo desafogo na vida do Instituto e proporcionou meios para melhorar ainda mais o

★

Sala de estudo e labores da secção feminina

★



No edifício principal, encontram-se instalados em óptimas condições, o refeitório, dormitórios, copa, rouparia e o alojamento da senhora Regente. Do quadro do pessoal também faz parte o Vigilante, que tem o seu horário de trabalho diário, findo o qual deixa de prestar serviço. A senhora Regente tem residência própria na sede da instituição.

Estes funcionários encarregam-se da alimentação, do vestuário e da educação dos pupilos, sob a escrupulosa orientação dos directores.

Os internados cujas idades variam entre os seis e os dezoito anos, frequentam as escolas oficiais até à obtenção do exame de instrução primária. Aos que revelem inteligência e vontade de continuar a estudar, depois de obtida a instrução elementar, paga-lhes o Instituto todas as despesas escolares, desde que se verifique, como é óbvio, o correspondente aproveitamento.

Anteriormente manteve nas suas dependências o Curso de Instrução Primária, com carácter particular, desde 1927 a Julho de 1944, e oficialmente desta última data até 31 de Julho de 1963; Curso Industrial, de 1 de Outubro de 1938 a 1951 e Curso Liceal Feminino até ao 2.º ciclo, de 1 de Outubro de 1951 a 31 de Junho do ano findo, cursos estes que deixaram de funcionar por desistência dos professores, e, assim, ficaram desocupadas vastas dependências da sua propriedade. Entretanto, foi criada a comarca do Barreiro, e tais eram, e são, aquelas dependências que, havendo absoluta necessidade de instalar o respectivo Tribunal e não

bem-estar dos seus pupilos, aumentando o efectivo dos seus quadros de internamento.

Passaram, até hoje, por esta instituição cento e trinta e oito pupilos, muitos dos quais ocupando actualmente boas posições em várias empresas e no Exército.

Corroborando esta afirmação, citamos as seguintes: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Companhia União Fabril, Marinha Mercante, Fábrica de Papel da Abelheira e construção civil, onde se podem apontar operários especializados, encarregados e construtores civis. E na Aviação Militar, encontram-se oficiais e sargentos, que do Instituto saíram devidamente preparados.

Tantos rapazes e raparigas, órfãos, que não poderiam educar-se e instruir-se por estarem desprovidos de quaisquer recursos, são presentemente excelentes chefes de família e boas donas de casa, uns e outros aptos a transmitirem aos seus descendentes, aqueles são princípios aprendidos e notoriamente desenvolvidos no Instituto. Sua frutuosa actividade e fins beneficentes, mereceu a condecoração pelo Governo da Nação em 6 de Janeiro de 1940, com o grau de Oficial da Ordem de Instrução Pública, constituindo desvanecedora distinção e honrosa manifestação de apreço pelos relevantes serviços sociais prestados.

Actualmente existem dez vagas para pupilos de ambos os sexos, e, apesar de uma circular distribuída a toda a rede ferroviária, informando a classe de que pode ser internada, consequentemente, mais

uma dezena de rapazes e raparigas, nas condições já conhecidas, os pretendentes não preencheram totalmente as vacaturas.

Não cremos que tal facto seja sintoma de ausência de necessidades. Certamente existem viúvas de ferroviários, mães vivendo com seus filhos em deficiente situação económica !...

Por que razão não pedem para serem interna-

mente, constitui uma tão pequena migalha, que nenhuma falta faz !

Contribuam, pois, para o seu progresso, sem hesitações, inscrevendo o vosso nome como sócio e levem-lhe o órfão necessitado que conheçam.

Está em curso a ampliação de um dos edifícios, que muito brevemente será inaugurado, oferecendo ainda maior capacidade de internamento de pupilos.



Um aspecto da sala de estudo da secção masculina

dos neste Instituto, onde o sustento, educação e instrução, lhes são facultados graciosamente ?

Talvez não queiram separar-se dos seus filhos, esquecendo-se, digamos, no seu egoísmo maternal, de que não têm o direito de prejudicar o futuro dessas crianças.

Respeitável, sem dúvida, o sentimento materno, mas privados dos seus progenitores, as mães atravessam situações insustentáveis, nada adiantando ao conforto e preparação para a vida dos pobres órfãos.

Ferrováriário : Daqui pedimos, onde quer que encontre um órfão necessitado, cujo pai tenha sido sócio do Instituto ou não o sendo tenha sido vítima de acidente no trabalho, o conduza ao Instituto e faça cientes as extremas mães de que desta benemérita instituição saíram rapazes e raparigas que desfrutam, hoje, de boas situações, todos recebendo o pão da boca e do espírito, com excelente formação moral e cívica.

FERROVIÁRIOS DE PORTUGAL :

Conhecemos perfeitamente o Instituto, do qual também somos sócio. É, em resumo, uma bela obra, que nos honra perante o País e que todos nós temos o dever de ajudar, contribuindo para a sua manutenção.

Uma quota mensal mínima de 3\$00, simples-

O Instituto dos Ferrováriários do Sul e Sueste, desde sempre dirigido por ferroviários graduados, é um raro exemplo. Bem pode orgulhar-se de ser uma obra social e humanitariamente notável, um lar acolhedor e confortável, não esqueçais, para os órfãos de todos os ferroviários portugueses.

Bem hajam quantos o criaram e generosamente lhe dão todo o seu esforço !



Grupo de pupilos do Instituto dos Ferrováriários do Sul e Sueste



Contos e Novelas

A VISITA DE NATAL

POR ISILDA DE MATOS MENDES

AQUELA viagem, há muito projectada, ia enfim realizar-se. As saudades do filho não lhes permitia retardar por mais tempo uma ida à capital.

Havia um ano que os velhos pais não viam o seu Luís. O seu Luís, que era, em Lisboa, para a maioria das pessoas, o doutor Luís Figueiredo.

Luís tinha casado no Natal anterior, e fora por sua vontade que a boda se realizara na aldeia que o vira nascer; na aldeia em que se baptizara e onde, muitos anos antes, haviam casado seus pais. A festa do casamento tinha sido coisa falada. Todos conheciam o Luís, o filho do António Figueiredo, dono da melhor loja da aldeia; e, em boa verdade se diga, todos o estimavam. O rapaz, apesar de ter partido para o Porto, aos onze anos, para aí iniciar os seus estudos secundários, nunca deixara transparecer a mínima parcela de vaidade ou de indiferença pela terra e pelas gentes que o tinham visto nascer. E era certo encontrá-lo na casa paterna, sempre que chegavam as férias de verão.

Se não se dizia, pensava-se, pelo menos, que o Luís havia de vir um dia para a aldeia exercer medicina, após terminado o seu curso, e que ali escolheria noiva. Era um convencimento que todos tinham, e foi por isso que a notícia do casamento do Luís, com uma rapariga da cidade, os deixou, a princípio, um pouco decepcionados. Por fim, evidentemente, a ideia foi sendo aceite, como coisa irrevogável que era. Assim, realizada a cerimónia da boda, Luís partiu com a sua jovem e bonita mulher, com destino a Lisboa, onde já tinha consultório montado e onde fixou residência.

Desta maneira, quebraram-se um pouco os laços que prendiam Luís, o jovem médico, à sua terra natal. Os cuidados da profissão, e também, o nascimento do primeiro filho, haviam-no impossibilitado de voltar à aldeia, de visita aos pais. Nunca estes tinham estado tanto tempo sem ver o filho. É que Lisboa era, na verdade, muito longe, e não é todos os dias que se empreende uma viagem à capital.

Agora, porém, não podiam esperar mais. As saudades tinham-se avolumado de tal forma que nenhum obstáculo parecia intransponível. Além disso, o Natal estava à porta, e seria extremamente penoso aos pais que essa quadra festiva se passasse sem a presença do filho querido. Seria a primeira vez, em toda a sua vida, que tal iria acontecer...

Eram estas, por conseguinte, as principais razões pelas quais a viagem, com tanto alvoroço planeada, ia em breve realizar-se.

* *

Partiram da aldeia pela madrugada daquele dia brumoso de Dezembro. Carregavam dois volumosos cestos onde haviam arrumado, com todas as cautelas, o que de melhor havia na despensa da casa. Não faltavam nozes e uvas passadas; várias tijelas de doce de maçã, em cuja confecção a senhora Gertrudes Figueiredo era exímia; merendeiras de erva doce e bolos de canela, tanto do agrado do seu Luís; uma larga porção de aromáticas maçãs de inverno; e, além de tudo isto, umas quantas ro-

mãs, de enormes proporções, havendo os pais tido a ingenuidade de pensar que ficariam muito bem, penduradas na sala de jantar do Luís, até chegar o Dia de Reis.

A viagem iniciou-se sob os melhores auspícios. Apesar do frio cortante, não chovia, o que permitiu à senhora Gertrudes e a seu marido chegarem sem novidade à estação do caminho de ferro. A comadre viera trazê-los na carrocinha puxada pelo jumento ligeiro, e como tinham saído da aldeia com bastante antecedência, esperaram algum tempo pelo comboio.

Por fim, este lá surgiu no ponto em que a via férrea se encurvava, para fugir da vista dos que a observavam da estação.

Com grande alvoroço, despediram-se da comadre Rosa, que ajudou a colocar a bagagem no comboio.

— Então, adeus! Boa viagem! E não se esqueçam de dar recomendações ao Luís...

— Serão entregues, comadre! Serão entregues...

E o comboio, em marcha que aos poucos ia acelerando, lá partiu, resfolegando ruidosamente, soberbo gigante de aço orgulhoso de si próprio.

Não foi fácil arrumar os volumes, porque o comboio já trazia bastante gente. O senhor Figueiredo, no entanto, lá arrumou, como pôde, os dois cestos na rede. Além destes ainda traziam mais outro, vermelho, com duas meias tampas, através das quais saía a cabeça de um peru, que ao menor solavanco do comboio soltava «glus-glus» queixosos, desculpáveis em si que viajava pela primeira vez...

Durante o trajecto, e à medida que se aproximavam de Lisboa, os velhos pais não cabiam em si de contentes. Iam ver o seu Luís! o seu «menino», criado à custa de tantos trabalhos e sacrifícios! O filho, a quem tanto queriam, ao ponto de se terem privado, uma vida inteira, de todos os gastos supérfluos, para que ele pudesse, enfim, vir a ser doutor! E esse facto, só por si, dava-lhes tão íntima satisfação que compensava todos os esforços havidos. A educação que o filho recebera não tinha, ao contrário do que em princípio eles haviam receado, conseguido alterar os sentimentos do seu rapaz. E quando o Luís vinha à aldeia, ele era todo perguntas, todo ouvidos, todo atenções com os mínimos pormenores da vida na sua terra natal. Não; o seu Luís nunca se envergonharia de ter por pais os modestos camponeses. Disso estavam eles certos. E, apesar de instruído, havia sempre de abraçar com ternura, sem vergonha nem retraimento, aqueles que lhe tinham dado o ser e, mais tarde, possibilitado a instrução.

Animados destes pensamentos, a senhora Gertrudes e o marido nem sentiam decorrer a viagem, tão embebidos vinham nas suas cogitações. Além disso, outro pensamento lhes aquecia também o coração: a lembrança de que iam conhecer o netito, o filho do Luís, a quem se havia posto o nome de António, em intenção ao avô.

Quando chegaram a Santa Apolónia, anoitecera há muito. A estação, francamente iluminada, teve o condão de os extasiar. Como não tinham avisado o Luís, pois queriam fazer-lhe surpresa, ninguém os esperava. O Figueiredo, porém, não se atrapalhou. Como tivesse parado um «táxi», mesmo ao pé de si, desfechou logo a pergunta:

— Olhe cá: vossemecê quer levar-nos ao consultório

do dr. Luís Figueiredo? Ele é meu filho... — acrescentou, em jeito de elucidação.

O motorista olhou o casal, com um meio-sorriso trocista. Mas sempre inquiriu:

— E o senhor sabe a morada?

— Pois não sei? — E o Figueiredo lá deu o endereço do consultório, muito certinho, com a indicação do andar e tudo.

— Olhe cá: este cesto pode ir aqui atrás, ao pé da patroa? É que se vai lá atrás fechado com os outros, na arrecadação, o bicho é capaz de sufocar...

O motorista voltou a sorrir.

— Pode ir, pode... Não há novidade.

E lá seguiram para o consultório. Ao atravessarem as ruas da Baixa, ficaram encantados com a beleza das iluminações festivas. Era véspera de Natal.

Quando chegaram por fim ao destino, e depois de terem pousado os cestos no patamar da escada luxuosa, com passadeira vermelha e elevador, lá se dispuseram a subir. Evidentemente que o fizeram pela escadaria, que utilizarem o elevador era proeza a que se não aventurariam.

Um pouco tímidos, chegaram ao primeiro andar. Entraram para uma bela sala, muito iluminada, onde uma empregada de meia idade, pouco sorridente, impecável na sua bata branca, lhes perguntou:

— Os senhores... O que desejam?

Um pouco titubeante, o senhor Figueiredo respondeu:

— Nós vimos... bem... é para o senhor doutor!...

A empregada mirou-os de alto a baixo; e, fitando os cestos, principalmente o do peru, inquiriu:

— Têm consulta marcada?

— Nada, não senhora... Nós viemos da terra sem sermos esperados... — E sorrindo para a cara-metade, o senhor Figueiredo concluiu: — É para fazer surpresa ao senhor doutor!...

— Então têm de esperar pelo fim da consulta. — E, friamente, indicou-lhes que aguardassem na sala de espera.

A sua entrada fez ali sensação. As pessoas que já se encontravam na sala, tudo gente bem vestida, aparentando pertencer a um nível social superior, olharam-nos com surpresa. Alguns tentaram disfarçar um sorriso, mas não o conseguiram fazer tão bem que passasse despercebido aos aldeões. Estes, arrumando com cuidado os cestos, especialmente aquele onde o peru, nitidamente cansado, soltava, de vez em quando, um ou outro lamento, ficaram em pé, muito calados, aguardando pacientemente que chegasse a sua vez de serem atendidos. Foi por isso que puderam observar bastante bem as pessoas que eram clientes do filho, as suas conversas, as suas maneiras... E, de todo este conjunto, uma verdade ressaltava: o seu Luís já não pertencia ao meio social em que nascera. A instrução, a vida profissional, o próprio casamento haviam-no chamado para uma esfera diferente, para um mundo à parte, cujas barreiras os pais nunca conseguiriam transpor.

Esse pensamento deu aos pobres camponeses uma sensação de frio na alma — bem mais doloroso de suportar do que o do corpo. Sentiram-se então mais sós do que nunca, e cedo se persuadiram de que, na verdade, o curso dado a seu filho o afastara deles, se não nos laços de afectividade, pelo menos no convívio social. Olharam-se em silêncio. Tinham pensado de igual modo, embora não trocassem palavras. Os olhos da senhora Gertrudes brilhavam mais. Seriam lágrimas?

O senhor Figueiredo fitou na mulher um olhar cheio de ternura. E, num sorriso que traduzia comoção, disse-lhe:

— Sabes, Gertrudes? Tenho a impressão de que fizemos mal em vir. O Luís tem os seus doentes, a sua vida muito ocupada, tem a mulher e o filho... Que falta lhe fazemos nós, rudes camponeses no meio de tanta gente ilustre? Quem sabe se preferiria que não tivéssemos vindo?

A mulher, de olhos no chão, nem ousava responder. É que ela estava pensando o mesmo que seu marido...

— Não vês, Gertrudes, como nós destoamos de tudo isto? Como os nossos trajes e os nossos cestos ficam mal nesta sala, como hão-de ficar mal na casa do nosso Luís? Sabes que mais? Quando ele aparecer, entregamos-lhe as nossas ofertas e dizemos-lhe que regressamos hoje mesmo no comboio da noite...

As lágrimas, a muito custo retidas, humedeciam agora a face enrugada da aldeã.

— Os senhores, por favor... — e a voz da empregada veio interromper a conversa do Figueiredo.

Timidamente, avançaram, acabando por entrar no gabinete do filho. Este, sentado à secretária, fazia anotações numa ficha. Mal pressentiu, porém, que alguém entrava no gabinete, interrompeu a sua tarefa e, pondo-se de pé, interrogou:

— Os senhores...

Todavia, a frase mal começada interrompeu-se de súbito, para se transformar numa exclamação de alegria:

— Os pais?! Por aqui? Oh, que grande surpresa! Que grande e bela surpresa!

E, cingindo-os ambos no mesmo abraço, beijou-os efusivamente.

— Os pais! E chegaram agora?

Quando soube que tinham aguardado largo tempo na sala de espera, o doutor Luís Figueiredo carregou o sobrolho e, meio zangado, perguntou:

— Disseram à empregada quem eram? — E, como a resposta viesse negativa, continuou: — Pois não deviam ter esperado! Nem um minuto...

— Sabes, Luís... eu e aqui a tua mãe estávamos a pensar... ir hoje mesmo para cima...

O filho soltou uma gargalhada jovial:

— Hoje, na noite de Natal? Ah, ah! Que graça tinha! Seria uma consoada original, na verdade... passada no comboio! Sempre os pais têm ideias! Ah, ah! Agora têm de cá passar um mês, pelo menos; nem eu nem a Teresa os deixaremos partir antes...

E, enxugando as mãos, que estivera lavando, acabou por vestir o casaco e o sobretudo.

Dispunham-se a sair, quando a mãe aventurou, a medo:

— Temos ali umas coisitas que trouxemos...

— O quê? Estiveram a maçar-se? Pois vamos lá buscar as coisitas!

Entretanto o pai, que se antecipara, já regressava da sala de espera, trazendo em cada mão um cesto. Um «glu-glu» muito sonoro fez-se ouvir em toda a sala.

— Mau! — exclamou Luís, a sorrir. — Temos mais algum doente para ver? E, pegando no cesto vermelho, para o que teve de contrariar a vontade do pai, que teimava em tirar-lho da mão, o doutor Figueiredo perguntou, a rir:

— O quê, meu pai? Julga que eu me desprezo de pegar num cesto? Isso sim! Eu não me esqueço de que nasci na aldeia, e bem me orgulho disso! Olhe que nem sempre as árvores da cidade dão melhor sombra do que as que nasceram no campo, meu pai!...

E, nesta jovial conversa, entraram os três para o carro de Luís, que fez instalar seus pais no assento de trás. A seu lado, à frente, arrumou o cesto vermelho, com o seu incómodo ocupante, que não cessava de manifestar desagrado por tão longa e acidentada viagem.

O carro arrancou, por fim.

No coração dos pais havia agora um calor enorme, todo feito de certezas e de felicidade. Podiam enfim fazer a consoada, com o espírito tranquilo. O seu Luís não mudara, afinal. Era e seria, para sempre, o rapaz dedicado e simples que todos conheciam e estimavam!

E era tal a alegria da sua alma, que os simples aldeões julgavam ouvir em uníssono o eco de mil vozes que murmuravam:

— Feliz Natal! Feliz Natal!



POR J. MATOS SERRAS

Recortes

A nossa congénere *Via Libre*, de Madrid, dá nota da existência de um ferroviário espanhol grande entusiasta pela filatelia — José Rodriguez Moreno, de Sevilha. Dispõe de 40 000 selos diferentes e, entre eles, de um dos mais raros exemplares do seu país, o 12 quartos rosa-azul com mar invertido — cuja cotação é, na nossa moeda, de cerca de 80 contos.

A nossa temática

No 125.º aniversário dos seus caminhos de ferro a Holanda emitiu, recentemente, dois lindos selos. Num vê-se uma *cabine* de sinalização e um sinal luminoso principal, com a luz verde acesa; no outro aparece uma unidade motora em movimento.



Marcofilia

Reproduzimos: — o carimbo do primeiro dia de circulação da série atrás referida; em feliz contraste vêm-se passageiros trajando à moda das duas épocas (1839-1964), colocados junto da via férrea; e o carimbo da exposição filatélica *Spoorphilex-64*, realizada em Setembro último em Utrecht, para comemorar o 15.º aniversário do clube de desporto e filatelia dos ferroviários holandeses.



Apresentamos ainda a franquia mecânica utilizada pelos caminhos de ferro da Holanda na sua correspondência, com motivo alusivo à data festiva há pouco comemorada.



A PALAVRA MAIS BELA

Fui ver ao dicionário de sinónimos a palavra mais bela, sem igual, perfeita como a nave dos Jerónimos... E o dicionário disse-me: *Natal*.

Perguntei aos poetas que releio: Gabriela, Régio, Goethe, Pöe, Quental, Lorca, Olegário... E a resposta veio: *Christmas... Noël... Natividad... Natal...*

Interroquei o firmamento todo! Cobra, formiga, pássaro, chagal! O aço em chispa, o "pipe-line", o lodo! E a voz das coisas respondeu: *Natal*.

Pedi ao vento e trouxe-me, dispersos, — riscos de luz, fragmentos de papel — cânticos, sinos, lágrimas e versos: um *N*, um *A*, um *T*, um *A*, um *I*...

Perguntei a mim próprio e fiquei mudo... Qual a mais bela das palavras, qual? Para que perguntar se tudo, tudo, diz *Natal*, diz *Natal* e diz *Natal*?!

ADOLFO SIMÕES MÜLLER

Seccção

PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

APLICAÇÃO DE UM PLANO DE ANÁLISE DE FUNÇÕES

(Continuação)

13. — Riscos de acidente e doenças

Tem-se em vista a análise dos riscos corporais, de acidentes e de doença, resultantes das condições normais e actuais de exercício da função — isto é: riscos inerentes ao exercício da função, e não os que possam resultar de circunstâncias excepcionais ou do desprezo das mais elementares regras de segurança.

Indicar a causa material do risco (situação do posto de trabalho, matérias manipuladas, máquinas ou utensílios utilizados, etc.), a gravidade possível das consequências e a percentagem de tempo em que o titular da função está exposto ao perigo.

Se possível, indicar a frequência com que ocorrem acidentes de cada uma das naturezas.

14. — Responsabilidade por máquinas e utensílios

Analisa os prejuízos, de ordem material, que podem acarretar para a Empresa quaisquer erros ou negligências, não propositados, no exercício da função — em relação a máquinas de oficina ou de escritório, utensílios e meios de manutenção —, mesmo que tais prejuízos estejam cobertos pelo seguro ou sejam reembolsáveis.

Esses prejuízos apreciam-se através dos elementos seguintes:

- valor total do material utilizado (expresso em escudos);
- valor provável do prejuízo causado nesse material (substituição das partes danificadas e respectiva mão-de-obra);
- tempo de imobilização do material danificado (expresso em dias de trabalho);
- probabilidade de acidente (tempo durante o qual se efectuam trabalhos susceptíveis de provocar os prejuízos referidos).

15. — Responsabilidade pelos produtos

Estudam-se agora os prejuízos causados por negligência ou desperdício e traduzindo-se em perdas de matérias-primas ou de unidades em curso de produção e na despesa da mão-de-obra necessária para a substituição ou reparação.

O valor aproximado dos prejuízos prováveis deve, quando possível, ser expresso em escudos e, tal como no critério anterior, o analista deve procurar recolher elementos concretos em relação a cada tipo de prejuízo, sua frequência e importância efectiva.

16. — Segurança de outros

Analisa-se aqui a possibilidade de acidentes a terceiros, ocasionados por negligência ou imprudências no exercício da função.

Considerar, concretamente, as condições do local de trabalho, o número de pessoas expostas ao risco, o tempo de exposição, a gravidade das consequências, a maior ou menor possibilidade de os outros evitarem o acidente, tomando as devidas precauções e ainda o número e tipo de acidentes efectivamente verificados.

17. — Autoridade funcional

Refere-se à natureza e grau da responsabilidade que a função implica, quanto a:

- controle da execução e rendimento do trabalho;
- disciplina e segurança;
- selecção, formação, promoção do pessoal;
- escolha de métodos e processos de actuação;
- elaboração de planos e estabelecimento de directrizes;
- definição da política da Empresa

e depende do nível e âmbito a que se exerce a autoridade, ou a que a responsabilidade se exige, em cada um dos aspectos considerados.

18. — Comando hierárquico

É função do número de pessoas colocadas directa e imediatamente sob as ordens do titular da função e do número total de pessoas que dependem hierárquicamente (e, portanto, directa ou indirectamente, do titular da função).

O analista deverá observar directamente a organização *realmente* existente e não se contentar com a organização *teórica* figurando em organigramas ou outros documentos.

19. — Factores de ambiente

Trata-se da análise dos factores de incomodidade ou desconforto, condicionando actualmente o exercício da função, embora lhe não sejam inerentes:

- luz artificial; iluminação defeituosa ou cansativa; intensidade luminosa excessiva; encandeamento; trabalhos em câmara escura;
- humidade ambiente; contactos com líquidos;
- ruídos e vibrações — de fundo ou locais;
- sujidade, poeiras;
- calor, frio, variações de temperatura, correntes de ar, atmosfera confinada, trabalhos no exterior;
- cheiros, emanações, vapores, gases e fumos nocivos.

Deve ter-se em conta o grau de desconforto e o tempo

de exposição e fugir-se a informações subjectivas procurando, para tal, indicar, o mais concretamente possível, as causas e consequências relativas a cada um dos aspectos referidos.

EXAMES DE PROMOÇÃO

A seguir se transcrevem três *pontos escritos* sobre Segurança da Circulação, Serviço Comercial e Catenária saídos nos últimos exames de promoção de Chefes de 3.^a classe a Chefes de 2.^a classe.

A disposição das matérias inseridas nos mesmos obedece já à nova orgânica de Serviço de Exames na Divisão da Exploração :

Prova escrita de Segurança da Circulação

I

1 — O comboio n.º 30282 partiu de Vermoil em dupla tracção pela cauda até à estação seguinte, mas ao chegar ao km 155,2 a máquina titular avariou, verificando-se que, devido a condições especiais, o socorro só podia ser prestado pela frente e que seria a máquina auxiliar, devido à sua potência, a fazer esse serviço.

Descreva as medidas de segurança a tomar pelo condutor do comboio e pelos chefes das estações colaterais.

2 — Na marcha do comboio n.º 4023 verificaram-se as seguintes alterações :

Cruzou em Mafra com a automotora n.º 4226 e em Pero Negro com a automotora n.º 4020.

Indique as medidas a tomar pelos chefes de Mafra, Pero Negro e Torres Vedras, apenas no que diz respeito a modelos a estabelecer.

3 — Comparando a via única com o regime de Comando Centralizado (C. T. C.), explique como se procede no seguinte caso :

— Expedição de comboios não funcionando o telefone.

II

1 — Nas linhas onde vigora o regime de C. T. C. é distribuída ao chefe de cada comboio uma colecção de 3 chaves.

Descreva a função de cada uma delas.

2 — Explique as condições em que é autorizada a dupla tracção pela cauda nas linhas com cantonamento automático.

III

1 — Sobre os sinais principais de entrada de figura das estações, a 3 posições, responda :

a) Que indicações apresentam ?

b) Em que casos se deve actuar com o Código n.º 1 ?

2 — Em que condições podem ser ultrapassados os sinais principais absolutos quando avariados na posição de fechados ?

Faça referência aos sinais principais de entrada e de saída.

IV

1 — Descreva a utilização da etiqueta M 317/20.

2 — Segundo as disposições do Regulamento de Explora-

ção e Polícia, quais são os passageiros que os Caminhos de Ferro devem recusar a sua entrada nas estações e nas carruagens ?

V

1 — Indique o número a atribuir ao 2.º comboio especial de mercadorias directo, anunciado pelos Serviços Regionais, que circule entre Lisboa e Caldas da Rainha. Apresente o esquema do raciocínio seguido.

VI

1 — Posto eléctrico de sinalização «Siemens» :

a) No caso de haver absoluta necessidade de fazer parar um comboio na estação onde o mesmo não tem paragem prescrita, diga os casos que se podem apresentar e a maneira de proceder em cada um deles ;

b) Como reconhece na mesa de comando que uma agulha se encontra avariada na posição de invertida e como procede se houver necessidade de fazer circular um comboio pela linha onde essa agulha está inserida, mas com a mesma na posição normal ?

2 — Posto eléctrico de sinalização «Jeumont» :

a) Se, após a entrada de um comboio com paragem prescrita na estação, receber ordem do P. R. para o resguardar a fim de dar passagem a outra circulação, descreva todas as operações a executar no aparelho central ;

b) Diga os casos em que os avisos às P. N. devem ser anulados, como se procede para tal fim e como se manifesta no aparelho e, ainda, noutra local esta anulação ?

Prova escrita de exame sobre Serviço Comercial

I

1 — Apresenta-se na estação o Aferidor Oficial e procede à aferição das balanças e pesos, apresentando o competente documento para receber a importância respectiva da aferição :

Diga como procede ao pagamento e que contabilidade faz.

2 — À conferência dos bilhetes fornecidos na requisição que acaba de receber, verifica que faltam 3 bilhetes brancos de Serviço Especial :

Diga como procede para regularizar o assunto.

3 — Se um consignatário se recusar a levantar uma remessa a ele destinada, diga como procede e que modelos estabelece.

II

1 — Um passageiro com um bilhete de Tarifa Especial, vendido para o comboio n.º 1, resolveu não seguir neste comboio e pediu a revalidação do bilhete para o comboio correio n.º 13 do mesmo dia :

Que cobrança há a fazer e que modelo se utiliza ?

2 — Apresenta-se na sua estação um grupo familiar constituído por 4 irmãos e o mais velho (adulto), apresenta requisição para que lhe seja fornecido um bilhete de Família :

Explique as condições a aplicar.

NOTICIÁRIO

diverso

● O Conselho de Administração, por resolução de 24 de Setembro do corrente ano, deu o seu acordo à proposta apresentada pelo Director-Geral para futuramente serem também admitidos agentes do sexo feminino como escriturários praticantes dos Serviços Centrais e Regionais.

● De combinação com a Renfe a C. P. tenciona inaugurar no próximo dia 5 de Abril, no Lusitânia-Expresso, o novo serviço «auto-camas» entre Lisboa e Madrid. Segundo esta nova modalidade, muito generalizada no estrangeiro, o passageiro viaja no mesmo comboio que transporta o seu carro. O preço em estudo para veículos de dimensão média é de 500\$00.

● Dois menores — João Manuel Simão, de 11 anos e seu irmão José António, de 9 anos — que descobriram um carril partido na linha do Leste, correspondendo ao convite feito pela nossa Administração, deram entrada na Colónia de Férias da Praia das Maças, onde estagiaram no último turno que ali se efectuou.

● Para o estágio «Simplificação de Desenhos» que a CEGOC organizou em Lisboa foram inscritos, por determinação da Direcção-Geral, agentes das salas de estudo das Divisões da Via e Obras e do Material e Tracção.

● Efectuou-se recentemente no Instituto dos Ferrovias do Sul e Sueste a entrega do prémio escolar anual,

instituído por determinação testamental do falecido engenheiro de caminhos de ferro Carlos Manito Torres, para o pupilo daquela instituição que conclua o seu curso com a maior classificação. O prémio do ano lectivo transacto foi entregue à menina Natividade Joana das Neves, de 16 anos, que na Escola Industrial e Comercial Alfredo da Silva terminou o Curso Geral de Comércio com a média final de 14,1 valores.

● Vai realizar-se em Lisboa, em Fevereiro de 1965, o I Colóquio Nacional de Transportes, promovido pela Corporação dos Transportes e Turismo. O administrador sr. eng. António da Costa Macedo, representante da C. P. na Associação Industrial Portuguesa, terá a seu cargo, no referido Colóquio e por conta daquela Associação, a secção de Transportes e Comunicações. Como participantes da C. P. foram designados os srs. eng. Francisco de Almeida e Castro e dr. Torroais Valente.

● Por resolução do Conselho de Administração, em sessão de 12 de Novembro, foram criados dois novos cargos na orgânica da Companhia: chefe de serviço de «Organização e Métodos», para que foi designado o sr. eng. José Alfredo Garcia e «Estudos, Previsão e Planeamento», a cargo do sr. eng. Francisco de Almeida e Castro. Estes funcionários passarão a trabalhar directamente para uma comissão constituída por dois administradores e pelo director-geral da Companhia.

3 — Um passageiro desembarca na sua estação e apresenta-lhe um bilhete de Serviço Internacional com percurso ainda para utilizar; no entanto, o passageiro informa que desiste do resto do percurso:

Diga qual o procedimento a adoptar pelo chefe da estação.

III

1 — Quais as condições em que pode ser regularizada em trânsito a requisição de transporte para a viagem de um Sr. Deputado que embarcou na estação sem ter cumprido a formalidade da regularização?

IV

TAXAS

1 — G. V.

De Lisboa (Santa Apolónia) para Porto (Alfândega): 5 tambores de ferro com drogas líquidas não perigosas, 605 quilos.

2 — P. V.

De Ovar para Marinha Grande: 15 manilhas de cimento armado, 3090 quilos.

Prova escrita de exame sobre Catenária

1 — Os pedidos de corte de corrente podem ter carácter de urgentes ou não urgentes e afectarem as catenárias principais ou as secundárias:

a) Tratando-se de um corte de corrente na catenária principal previsto na O. S. T. (Ordem

Semanal de Trabalhos), como procede o agente que se entende com o P. C. T. (Posto Central de Telecomando)?

b) Que medidas devem ser tomadas quando se verifique ser necessário efectuar um corte de corrente urgente numa catenária secundária?

2 — Sobre a manobra dos seccionadores manuais, responda:

a) Quais são os cuidados especiais a ter em vista antes de desligar um seccionador numa catenária secundária?

b) Que tipos de seccionadores conhece nas catenárias secundárias e qual a posição normal das suas alavancas de comando?

3 — Sempre que um troço de catenária se encontre, eventualmente, sem corrente, devem ser tomadas medidas especiais de protecção:

a) Por que razão se adoptam estas medidas?

b) Como é feita essa protecção e por quem é a mesma assegurada?

4 — Na estação de Olivais existem 2 isoladores de secção. Diga qual a finalidade destes isoladores.

5 — Qual a finalidade do P. C. T. pedir ao P. R. as protecções a determinado Sector?

6 — No Sector SST Entroncamento — Caxarias, existem alguns Subsectores e várias Secções Elementares. Qual a finalidade da catenária ser assim dividida?



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de 1 de Julho último

A Condutores de drésinas: — José Maria Pinto e Hermínio António Martinho.

A Capatazes de manutenção: — Joaquim de Magalhães, João Pedro Ferreira, José Gomes Jerónimo, Manuel Dias Ribeiro, Jacinto Cristina Carrapiço, José Ferreira da Silva, José Tomé, Manuel Pires Silveiro, Miguel Pereira da Rosa e Joaquim Primo de Almeida.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 1.ª classe: — António dos Santos e Carlos Augusto Oliveira Ventura.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe: — Isidoro Ferreira Coimbra e Manuel Marques Onofre.

A Chefe de armazém de 2.ª classe: — Hermenegildo de Sousa.

A Fiel de armazém de 1.ª classe: — Jorge Augusto de Moura.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe: — Manuel Pinto Barbosa, Pedro José Passaradas e Manuel Joaquim Miranda.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe: — Laurinho António Lopes, António de Oliveira, Narciso de Matos e João Correia Cardoso.

A Serventes de 1.ª classe: — António Domingos, José António Raimundo Belo, Joaquim Marques Barradas, Joaquim Marques Roque, José Assunção Velho, João Pinto Vicente, Alexandre Pinto, Augusto Soares, António Teixeira Coelho, Joaquim Alves de Brito, Manuel Coelho de Lemos, Manuel Gralha, António Januário, Evaristo de Brito Alegre Pedroso Jorge, Augusto Veiga Machado, Carmindo de Jesus Viegas, Manuel de Jesus Botica, Manuel António Gonçalves, José Nobre Marques, Fernando das Neves Duarte, José Vitorino, António Nobre Isidro, Joaquim dos Santos Filipe, José Maria Gonçalves Pedroso, Jorge Vieira Queirós Ferreira, Joaquim Ribeiro Dias, Joaquim Pereira Gomes, Deolindo Augusto Lourenço, António de Sousa, Joaquim de Oliveira Reis, Manuel Rasteiro Geraldo, Isidro José de Oliveira, Manuel Agostinho Mirrado, Manuel Maria Rodrigues, Joaquim Pinto, Américo Lourenço de Macedo, Manuel de Frias Antunes, Custódio Ribeiro, Amaro dos Santos, António dos Santos Cabral, Manuel Nunes de Carvalho, Manuel Fernandes Rebelo, Albino Barbosa, Manuel Ferreira, José da Luz Helena, Manuel dos Santos, Joaquim Fernandes Militão, José Ribeiro, Arnaldo Pinto, António Pegas, José Correia, Joaquim de Sousa, Américo dos Santos, Antero Pereira Marques, Miguel Pinto, António Araújo Coutinho, Apolinário Lopes Fernandes, Camilo de Oliveira, José Neto, José da Rocha, Joaquim Teixeira de Castro, Justino Teixeira, Carlos Alberto Ferreira de Carvalho, Urbino Pereira, José Moreira, Joaquim Pereira da Silva, António Augusto, Agostinho Soares de Melo, António José Gregório, Avelino Cândido Arantes, António Francisco Candeias, José da Encarnação Inácio, Abel Ferreira de Moura, Augusto Antunes, José Maria Lapo, Alfredo Dias Cunha, José Maria Gaspar, Joaquim Correia de Sousa, António Abrantes dos Anjos, António Maia, Domingos da Costa Martins, Abílio de Oliveira Costa Araújo, Eliseu Marques do Vale, António Barbosa, Luís Fernando Teixeira Malheiro, Joaquim Pereira Mendonça, Constantino Pacheco, Manuel de Queirós, Fernando Vitorino dos Santos Castro Gomes, José da Costa Lente, Mário dos Santos, António Luís da Costa Reis, Afrodísio Jacinto Cardigo, Francisco da Costa Figueira, Manuel Silvério, Aparício Rodrigues Marques, José Freire Pinheiro, António Maria Francisco, Alexandre Pereira dos Santos, Adriano Lapo Galante, António da Costa Marques, Francisco Inácio Vicente, António da Costa Lourenço, José Esteves dos Reis, José Augusto Parente, José da Silva, José Vicente, Ataliba Ferreira Mil Homens, António Alves da Mota, Manuel Soares da Cruz, José Augusto Vitória da Silva, António Semedo Pereira, Alexandre Pinto Pereira, António Almeida Viegas e Vitorino Marques Pina.

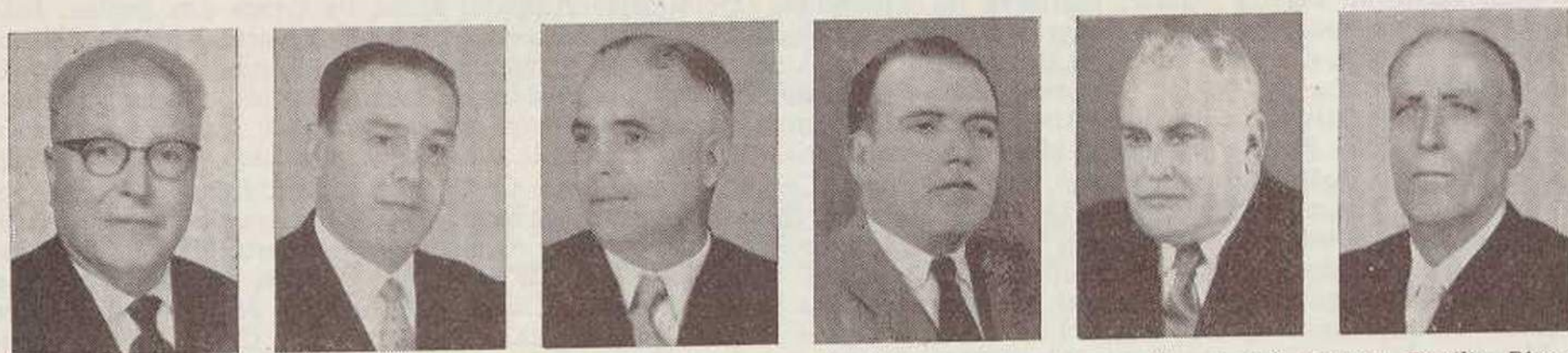
A Serventes de 2.ª classe: — Joaquim António Pimenta Gama, Joaquim Fernandes Cantante, José Augusto Sousa Ribeiro, Silvério Guerreiro Gaspar, Francisco de Alegria Busca Narciso, Adélio Fernandes Andrade, Abílio Girão Monteiro de Oliveira, Jorge Ricardo de Oliveira, José Soares da Cunha, Manuel José Lagarto, José das Neves Domingos, Francisco Lopes da Ponte, Artur Candeias, João António Rala Costa, Miguel Franco Rodrigues Noro, José Joaquim da Costa, Francisco Paulico Nunes, Américo Serra Gonçalves de Freitas, Carlos Borges, Diamantino de Azevedo Azevedo, Manuel Pires Pereira Lopes, Américo Nunes Baptista Reixa, Joaquim da Rosa Leote, Carlos Aurélio Dias, Joaquim de Jesus Simão, Fernando de Oliveira Tavares Combo, Abílio de Oliveira Bento, José Maria Gonçalves, Mário Pereira Jorge, José Monteiro Vieira, Francisco Ferreira Vilas Boas, José Moreira Mendes, João Evaristo Gonçalves, António de Sousa, José António Ratana Janeiro, António dos Santos Gomes, Manuel Joaquim Teixeira Machado, Joaquim Alves Guerreiro, José de Sousa Reis, Manuel de Sousa, António Ferreira Antunes, António Inácio Guedes, Armando Gonçalves da Costa, José Jacinto Cortes Guerreiro, Agostinho Pinto Cerqueira, Aureliano Alfredo Piçarra Po-

lido, António dos Santos, José de Oliveira Cruz, Joaquim de Matos Leote, Horácio Pereira Cardoso, Joaquim Rosas da Costa, António Sousa Ribeiro, José Ferreira de Azevedo, José Pereira Cortês, José Francisco Pires Gonçalves, António Pinto Ribeiro, Agostinho da Silva, Adriano da Conceição Pinto, José da Costa Inácio, Augusto Moraes da Silva, José Marques, Fernando Pereira Aguiar, Mário de Sá Rodrigues, José Ribeiro Adriano, Jaime da Graça dos Santos, João Manuel Catita do Sado, Fernando Gaspar Santos Abreu, Rolando Figueira, Francisco António Lagarto Patinhas, Álvaro de Oliveira Moreira, Custódio Joaquim Mateus Aldinhas, António Valente Fernandes da Silva, Ernesto dos Santos Pereira, Camilo Ferreira dos Santos, António da Silva, José dos Santos Sousa, Manuel Castro Martins, Manuel da Silva Araújo, Abílio da Silva Coelho, José António Teixeira, António José Marcelino Branco, Joaquim Pires Dias, Carlos Aníbal Pereira, Luís Paulico Fradique, Manuel Lopes Maria, Manuel Carrajola Abrantes, João Luís Hipotecas Nero, Manuel Carvalho, João Marques Mateus, José Fernandes Cardoso, José Ramos Costa, Carlos José, Joaquim Vieira Gomes da Cunha, António Artur Polido, José Maria Pereira, António Barroso Tavares, Álvaro Saraiva de Carvalho, Joaquim Alberto de Sousa, Vítor Fernandes Picão, Belmiro Soares de Magalhães, Armindo Dias Amaro, Manuel de Sousa Queirós, Manuel Camelo Moreira, Joaquim Martins Couto Magalhães, Arnaldo Alves de Queirós, José da Costa Pereira, Manuel Rodrigues Gomes, Manuel Fragateiro do Nascimento, António Cassela da Piedade, João Mendes Aires, Joaquim de Sousa Reis, António Manuel da Costa, Joaquim Maria Simões Costa, João Baptista da Costa, Joaquim Ferraz Moreira, Augusto Marques Praia, Manuel António Jorge, José Pires Inácio, Armando da Cruz Lopes, Felisberto Ribeiro, António Silvério Ratinho, José Monteiro Pescante, Ernesto Duarte Moreira dos Reis, Manuel Bacião Gomes, António da Cunha Oliveira, José Marques Marcelino, Adriano da Silva Trindade, Elísio Albano Leitão, Domingos Alves de Araújo, Leonel Loureiro Neves, José Luís da Silva Faria, João Guerra Chaves, Álvaro Fachada Maurício, António Faria da Silva, Joaquim Miranda Ferreira, Manuel de Sousa, Manuel Cordeiro, Manuel Tomás Marques Pereira, Justo da Rosa Esteves, Joaquim Oliveira da Costa, Domingos Ferreira Monteiro, Francisco da Cunha, Carlos Fernandes Machado, Augusto Ferreira Pinto, António da Silva Oliveira, António da Silva, António Pereira da Mota, Manuel de Jesus Ferreira de Carvalho, Fernando Pacheco de Araújo, Rafael Joaquim Marques, António Gonçalves da Cruz, José Duque Nuno, Xavier Almeida Dias, Joaquim Esteves Marcelino, Hilário Dias Pereira, Henrique Fernandes Cantante da Cunha, João Fialho Mendes, Inácio Maria Gomes, José Zacarias Branco, José dos Santos Rodrigues, Luís Santos, António Francisco, Jorge dos Santos Vitorino, Bento Luís Gato Nobre, Amílcar Augusto Martins de Sousa, José Manuel Amaral, António da Costa Tabanez, Alcino Lopes, Francisco Maria Trindade Penedo, Fernando Oliveira Pedreiro, José Gomes Rama, Manuel Filipe Isaías, Francisco do Rosário Lopes, Francisco Pinto Fernandes, António Soares Serra Dias, Lúcio José Mourinho, César Rosa Possante, João Francisco Rosmaninho Lobo, Manuel Francisco Palminha Apolo, David José Piedade Henriques, Joaquim de Oliveira Cabrita, Francisco de Jesus Neves, Domingos Francisco Joana Gonçalves Fernandes, José Nunes Marques, Francisco Fradique Valente, Manuel Cabrita Borges, José António Pestana, David Gomes da Costa, Manuel Fernandes Rodrigues, Ernesto Dias Branco, Manuel Salvador, José Adelino Poejo Marques, Joaquim Carvalho Félix dos Santos, António Heitor Marques, Ramiro Dolteia Gomes Aires, Ricardo Rosa de Matos, Manuel Miranda Madeira, Fernando de Assis Galrinho Fernandes, Joaquim João Rodrigues Ferreira, António Afonso Louro, Francisco da Conceição Louro, Manuel João Alves, Acácio Martins Ferreira, José Ferrão das Neves, José Domingos Pereira de Freitas, António Nobre Moço, António Paulo de Carvalho, Francisco Henrique Tomás Leonor, José da Conceição Santos, Manuel Domingos Rodrigues, Francisco Joaquim Viégas Ferreira e Manuel Francisco dos Santos Mendes.

A Serventes de 3.ª classe: — José Lourenço Júnior, Silvestre da Fonseca Castelhamo, Daniel Vileirinho Ferreira, Francisco Ferreira Lemos, Samuel Matos Rodrigues, Manuel António Rosa, Joaquim Abreu, Joaquim Lopes Lercas, José Rasteiro Gaspar, Manuel da Cruz Junceiro, António Augusto Rainho, António Raposo, David da Conceição Rijo, José Pereira Lopes, José Ferreira, Francisco Pereira Gonçalves Júnior, Manuel Luís Sérvo Chaves, Manuel Dias Guimar, António Mónica, Constantino de Sousa, Severino Júlio Farinha, José Duarte Rato, Antão Luís, Francisco Alves dos Santos, Manuel de Campos, Manuel dos Reis, João Belo Gonçalves, Joaquim Augusto Chasqueira, Norberto de Almeida Chaves, Horácio Carvalho, Serafim Guerreiro das Neves, Joaquim Caria Antunes, José Valente, Adelino Costa, José Parente de Sousa, César de Oliveira, Manuel Calcinha, Félix Anastácio, Serafim Carvalho da Mota, Manuel da Conceição Santos, Américo Gonçalves, Moisés Moreno, João Marques Esteves, João Nogueira Ribeiro, Fernando Pedro Ramos, Joaquim Condesso Ferreira, António Maria, Manuel Soares Bicho, Evaristo Joaquim de Matos, António Jesus Pinto, Celso de Sousa Castro, António Maria, José Mendes Rei, Domingos Tomé, Justino António Ganhão, António Martins Cavaca, Manuel Crisóstomo, Armindo do Espírito Santo, Elias António Bento, Francisco Marques Serralheiro, Benvindo Lopes Mota, Jasmim Rasteiro Santos, António Nogueira, Francisco Rodrigues da Encarnação, Abílio Augusto Bichança, Manuel Rodrigues António, José António Correia, Eugénio Coelho Miguel, José Francisco Gonçalves, Leocádio Dias Moraes, Joaquim de Matos Marques, Adriano da Silva Mouta, Manuel Ramos Macceiras, Flondório Vieira, Francisco Fonseca da Silva, Francisco Rosa Varela, Álvaro Aguiar Amado, Francisco de Oliveira Torres, Fernando Marques Carvalho, João dos Prazeres Fé, Joaquim Correia Ferreira, Adelino Maria Guerreiro, José Miguel Lourenço, Fernando Simão do Vale, Júlio de Azevedo, Francisco de Sousa, Armindo Padrão, Jacinto Nunes da Silva, Reinaldo de Oliveira Fernandes, António de Matos Martins, Joaquim Pato Raimundo, Vítor Manuel Gomes Félix, Luís Alves Penelas, António Ferreira Fonseca, José Maria Lourenço, Joaquim Pereira, António Geraldo, António Nogueira Diogo, Joaquim Maria, Elídio Seara Carneiro, António da Cruz Lemos, António de Oliveira Costa, António Emídio Damaso, José da Conceição Felizardo, Luís Cardoso Abrantes, Ernesto Marques Garcia, Manuel António Pereira Inácio, João Pinto, Horácio Augusto Braz, Luiz da Cruz Ferrão, José Ramos do Nascimento, José da Silva, Fernando Gonçalves Monteiro, António Nunes Pedro, António Augusto Martins, João António Courela Maurício, Virgílio da Silva Lampreia e Aníbal Fernandes Magalhães.

O MAU EXEMPLO DAQUELE QUE SE ESQUIVA AO TRABALHO CONTAMINA
O AMBIENTE DO SEU SECTOR E FAZ DIMINUIR O RENDIMENTO DOS SEUS
COMPANHEIROS DE GRUPO

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Rodrigues Coutinho*, inspector de receitas de 1.^a classe; *Basilio Pimenta Velinho*, inspector do pessoal de trens e revisão de bilhetes; *Manuel Pascoal*, contramestre de 2.^a classe; *Fernando do Nascimento Alves*, condutor principal; *Joaquim Soares*, factor de 1.^a classe e *Manuel Francisco Torrão*, operário de 1.^a classe.



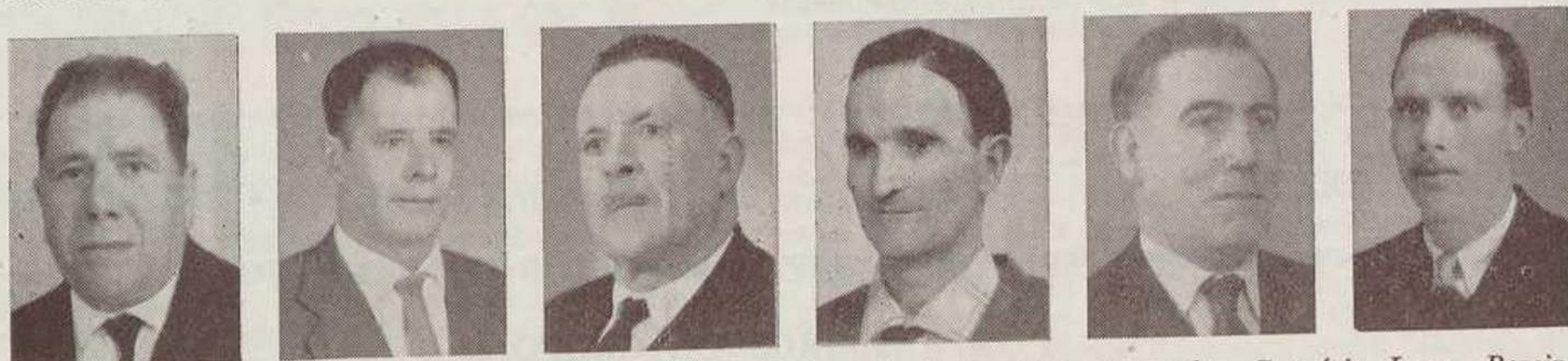
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Ventura Levezinho*, operário de 1.^a classe; *José Augusto Guedes Tavares* e *Albano Fernandes Conde*, fiéis de cais; *Pedro Lopes Velho* e *António Augusto Gonçalves Castanheira*, condutores de 1.^a classe e *Álvaro do Nascimento Calixto*, factor de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Augusto Marques Pereira*, *José Francisco*, *Jaime Augusto Trigo Salomé*, *Francisco da Silva Simões*, *José Ferreira* e *António Marques*, operários de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Patrício* e *Manuel Jacinto Júnior*, operários de 2.^a classe; *Domingos Fernandes*, fogueiro de 1.^a classe; *António Nunes* e *Domingos Diogo da Silva*, conferentes de 1.^a classe e *Joaquim Maia*, operário de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Vieira*, *João Coelho*, *José Augusto da Cunha*, *Gregório Lopes Pereira* e *Jaime Augusto Rebelo dos Santos*, operários de 3.^a classe e *Carlos Domingos Pinho Valente*, servente de 1.^a classe.