

Boletim da C.P.

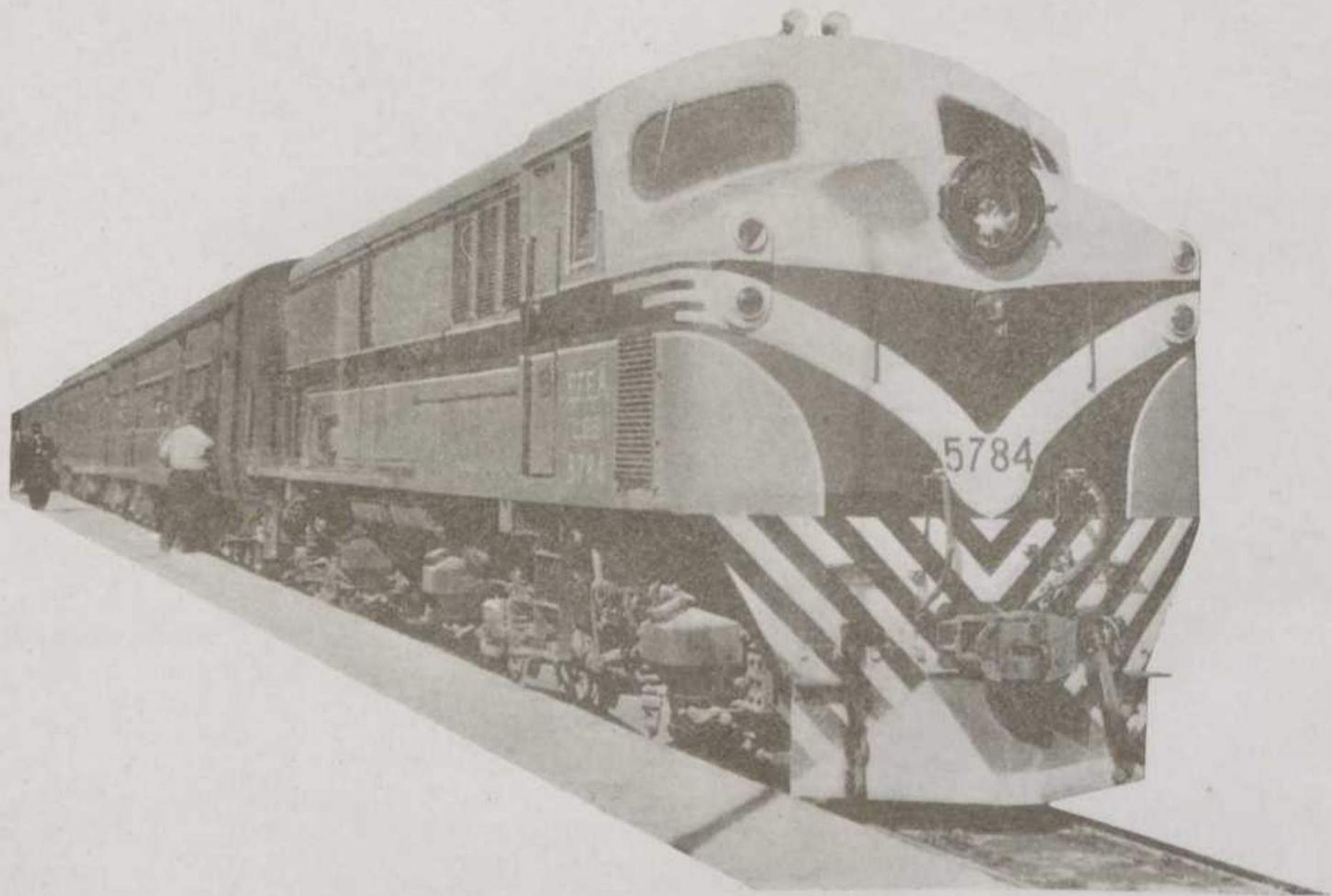


Número 443

Maio de 1966

500.000 km

SEM BENEFICIAÇÃO



Nos Caminhos de Ferro Argentinos várias locomotivas ENGLISH ELECTRIC de 1000 h. p. funcionando intensivamente nos serviços suburbanos de Buenos Aires completaram, cada uma, mais de meio milhão de quilómetros sem qualquer beneficiação principal.

'ENGLISH ELECTRIC'

Representantes Exclusivos

Soc. VICTOR, Lda.

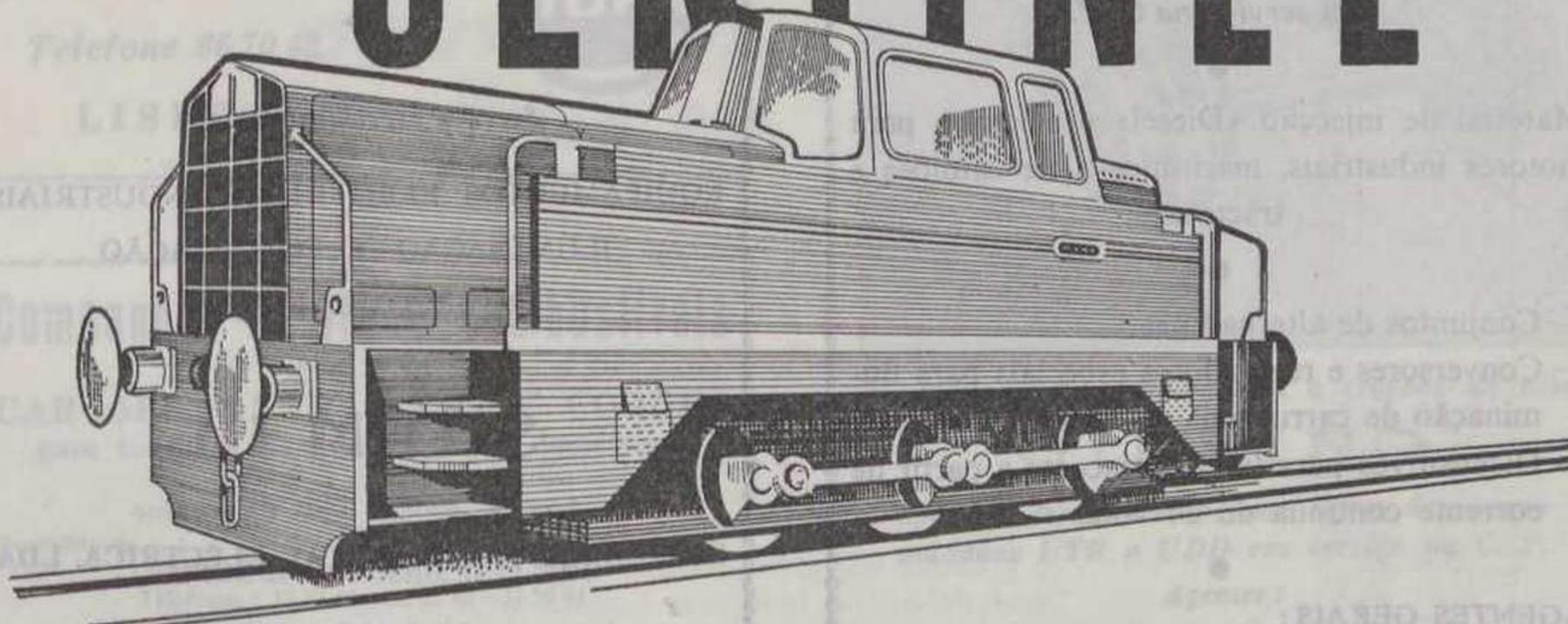
Av. António Augusto de Aguiar, 25-A • LISBOA



A nossa capa: A eleição da «Rainha dos Ferroviários de 1966».

TRACTORES DE MANOBRA

SENTRINEL



VENDOR, LDA. Rua Sampaio Pina, 50 - 2.º E. — LISBOA



Para Viagens
de
NEGÓCIOS
ou
TURISMO

dirija-se às Agências de Viagens

WAGONS-LITS // COOK

444 filiais no Mundo

Em Portugal Continental e Ultramarino:

LISBOA — Avenida da Liberdade, 103 — Telef. 36 15 21-6 linhas

Hotel Ritz — Rua Rodrigo da Fonseca, 86 — Telef. 68 06 32

PORTO — Rua Dr. Magalhães Basto, 12 — Telef. 2 50 40-3 14 78

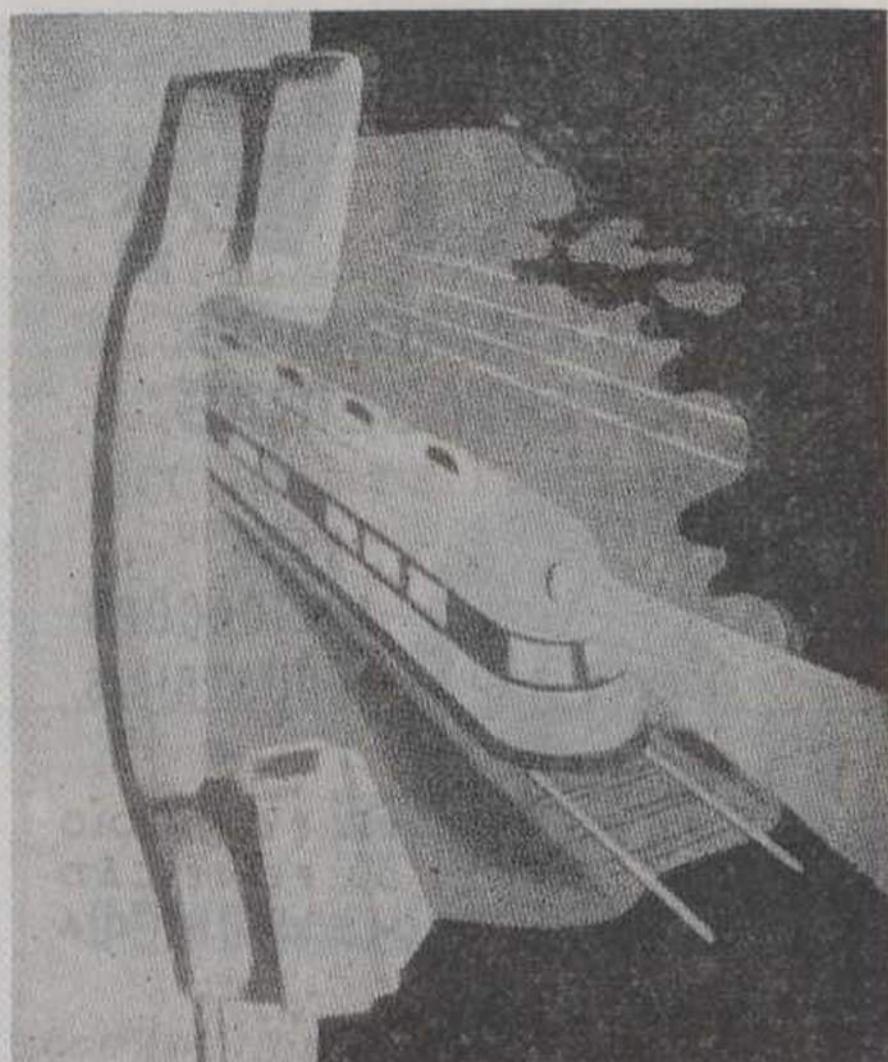
COIMBRA — Edifício do Turismo — Largo da Portagem
Telef. 2 53 33-2 55 76

ESTORIL — Arcadas do Parque — Telef. 26 02 85

FUNCHAL — Avenida Arriaga, 44 — Telef. 2 33 04

LUANDA — Avenida Marginal Paulo Dias de Novais
Caixa Postal 3500 — Telef. 40 68/9

LOURENÇO MARQUES — 49, Avenida da República, Edifício
Santos Gil — C. P. 1106 — Telef. 36 66-67 56-68-88



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

Sociedade Ericsson de Portugal, Lda

Rua Filipe Folque, 7, 1.º — LISBOA — Telef. PPC 2 linhas
5 71 93 — Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º — PORTO — Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

S C I A LDISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

T. do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

LISBOA

Companhia Geral de Combustíveis

S. A. R. L.

CARVÕES, ANTRACITES E COQUES
para todos os fins industriais e domésticos

EM LISBOA:

Armazém em Santa Apolónia, 3.ª Secção

Escritório na

AVENIDA 24 DE JULHO, 1, 2.º, ESQ.
Telefones: 32 23 61 - 32 23 62 - 32 50 61

EM LEIXOES:

Armazém no molhe Sul

Escritório na

NO PORTO:

RUA MOUZINHO DA SILVEIRA, 6, 2.º
Telefones: 2 36 82 - 2 36 83**SEGUROS DE
PASSAGEIROS
MERCADORIAS
BAGAGENS**

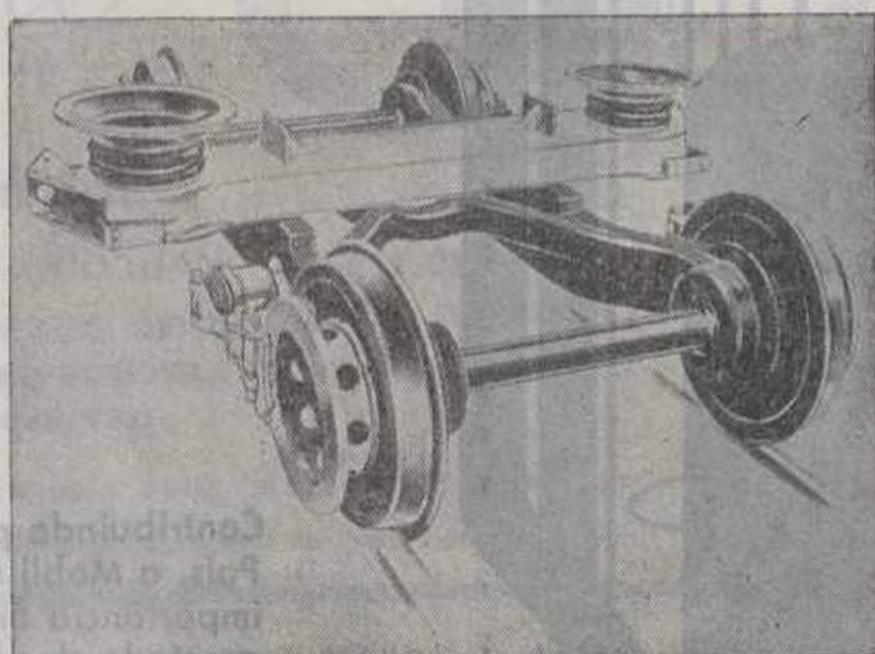
(Serviços combinados com a C. P.)

Informa-se em todas as Estações

**EUROPÉA — SEGUROS**

R. do Crucifixo, 40-2.º - Lisboa-2 - Tel. 370161

Representantes em mais de 30 países da Europa e América

**SENSAÇÃO EM TRAVÕES
PARA CAMINHOS DE FERRO***Dispositivos de antiblocagem e travões de disco***GIRLING***agora a serem usados nas rodas das novas
unidades UTE e UDD em serviço na C. P.**Agentes:***CONDE BARÃO, L.º**Avenida 24 de Julho, 62-64
LISBOA**Senhores funcionários
da C. P.**

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela Família Ferroviária. À vossa preferência temos correspondido servindo bem em qualidade e técnica, o que poderíeis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes, pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

OCULISTA DE LISBOA, L.ºRUA DA MADALENA, 182-B
(Frente à Rua de Santa Justa)**BULL****GENERAL ELECTRIC***EQUIPAMENTOS PARA O TRATAMENTO DA
INFORMAÇÃO EM TODO O MUNDO*

LISBOA — Avenida 5 de Outubro, 77, 1.º, Dto.

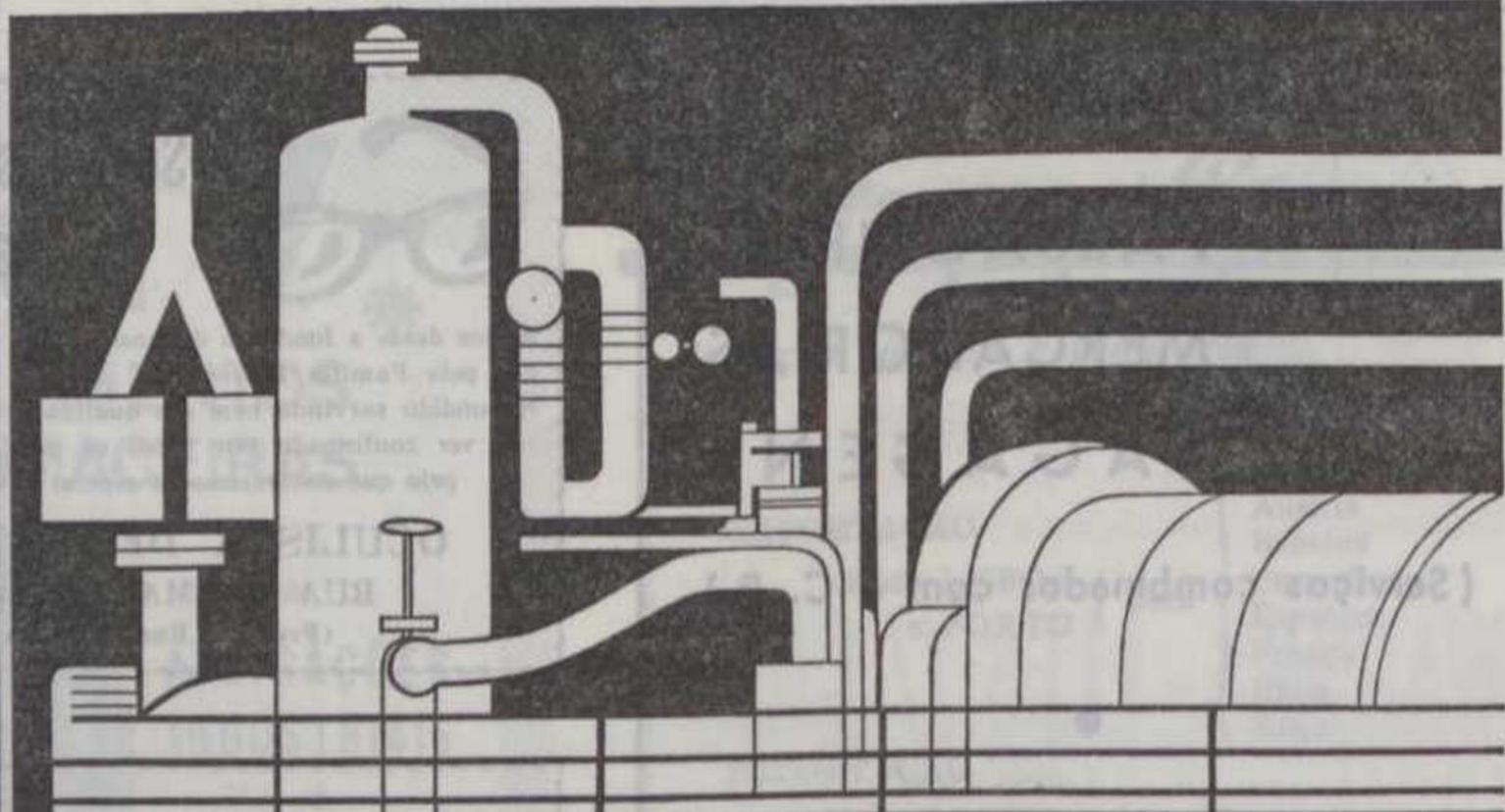
PORTO — Palácio Atlântico, 504

MOBIL AO SERVIÇO DA ECONOMIA

Contribuindo para o Desenvolvimento Industrial do País, a Mobil Oil Portuguesa ocupa um lugar de importância única, comprovada pelos serviços que tem prestado desde a sua fundação - há mais de 60 anos na lubrificação dos maiores empreendimentos da Indústria Nacional.

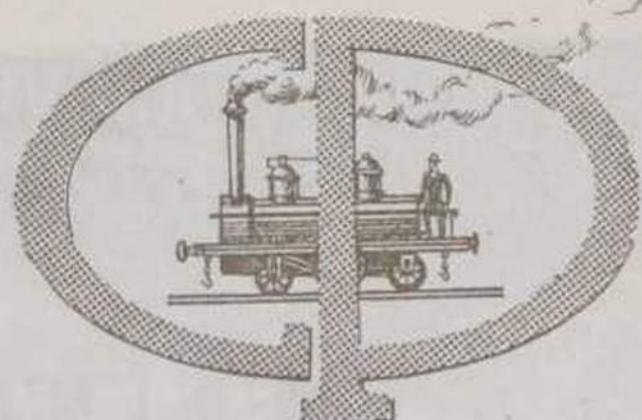
Por ter sido a primeira Companhia Petrolífera que se estabeleceu em Portugal, a Mobil orgulha-se de ser constantemente preferida para servir a Indústria, desde os grandes complexos fabris até à mais pequena oficina.

Servindo bem a Indústria, a Mobil está na base de um maior rendimento fabril e, portanto, de uma melhor productividade ao serviço da Economia Nacional.



Mobil Oil Portuguesa

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 443 • MAIO 1966 • ANO XXXVIII • 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

A «Grande Ponte» e a sua electrificação



A Companhia decidiu electrificar a ponte Maria Pia, sobre o Douro, o que permitirá levar, sem mais delongas, à cidade do Porto, ao seu próprio coração — embora como solução provisória, até à construção de nova ponte — a electrificação da linha do Norte. Os trabalhos de montagem da catenária na proyecta e gloriosa ponte — construída por Gustave Eiffel e solenemente inaugurada, em 4 de Novembro de 1877, pelo rei D. Luís e pela rainha D. Maria Pia — já tiveram o seu inicio, como a nossa gravura documenta.

A majestosa obra de arte, considerada insuperável na época da sua construção, foi erguida quando o caminho de ferro acabava de sair da sua infância, mas com uma visão tão notável do futuro que tem permitido adaptá-la, sucessivamente, mercê de reforços, vigilâncias e reparações cuidadas, a comboios modernos cada vez mais possantes, sem que seja afectada a sua estabilidade, no conceito declarado dos técnicos responsáveis da Companhia — uma vez que as circulações se subordinam comprehensivelmente a restrições de velocidade e de carga, bastante severas.

E é assim que, decorridos exactamente 89 anos após a abertura à exploração da «Grande Ponte», no mesmo tabuleiro onde primitivamente circularam as trôpegas e oscilantes locomotivas de chaminé alta, resfolgando fumo e vapor por todos os lados, irão rodar, muito em breve, com a mesma segurança mas maior serenidade, as novas composições eléctricas — a atestar a força vitalizante da via férrea e a marcar uma nova fase de progresso na vida do País.

REUNIÕES FERROVIÁRIAS Internacionais

«ENTENDIMIENTO Y CORDIALIDAD»

*foram as dominantes das reuniões, em Lisboa,
dos directores-gerais da RENFE e da C. P.*

Melhoria de relações ferroviárias PORTUGAL - ESPANHA - FRANÇA

A posição geográfica do nosso País implica forçosamente a sua dependência da Nação vizinha, em particular no que se concerne às relações ferroviárias internacionais, Portugal além-fronteiras e vice-versa.

Apesar das multímodas diligências dos nossos Serviços, através de contactos directos de nível mais ou menos cimeiro tendentes à melhoria das ligações internacionais do caminho de ferro lusitano, têm-se verificado certas dificuldades, sobretudo no domínio da cedência de material circulante espanhol que concorrentemente com o maior afluxo do tráfego de passageiros, em particular turistas e emigrantes, conferem ao problema dessas relações a gravidade que todos nós portugueses conhecemos ou pelo menos avaliamos. Teria sido esse o motivo da deslocação, em Novembro do ano transacto, a Madrid, do nosso ilustre director-geral, sr. eng. Espregueira Mendes que acompanhado de técnicos dos seus Serviços conferenciou largamente com o director-geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis e seus adjuntos. Desses contactos pessoais de tão alto nível resultaram consideráveis êxitos, traduzidos pela resolução de muitas dificuldades que nos avassalavam: além de outros benefícios, recordamos a criação de dois ramos do *Sud-Expresso*, em 1.^a e 2.^a classes, respectivamente, em completa independência dos comboios espanhóis. E planifi-

**Um novo comboio Fiat, o TER,
assegurará ligações diurnas e
quotidianas entre as duas capi-
tais peninsulares**

caram-se outros estudos que iriam agora ter feliz concretização, após a necessária pausa para ensaios e meditações de ambas as partes interessadas.

Foi assim que em retribuição da visita de Novembro, veio até Lisboa, em 14 de Abril o ilustre director-geral da Renfe eng. D. Carlos Rôa—figura de indiscutível prestígio em Espanha—acompanhado de alguns técnicos do seu gabinete: srs. engs. D. Victor Bultó e António Carbonell, subdirectores, eng. D. Juan Gali, chefe de Divisão e eng. D. Emílio Magdaleno, director de Zona. Objectivo: prosseguir nos contactos das reuniões anteriores e realizar alguns dos resultados já possíveis de atingir.

O sr. eng. D. Carlos Rôa teve em Santa Apolónia, à sua chegada a Lisboa, uma recepção cordialíssima. Além do administrador sr. eng. Oliveira Martins e do director-geral, sr. eng. Espregueira Mendes, estavam presentes os chefes de Divisão

srs. engs. Júlio dos Santos, Horta e Costa e Perestrelo Guimarães e numerosos outros funcionários superiores da Companhia. Muitos ferroviários anónimos, em serviço na estação, saudaram igualmente, e ovacionaram, a representação espanhola, no momento do seu desembarque.

Os nossos colegas espanhóis quiseram demonstrar ostensivamente o seu bom propósito de colaboração — e assim vieram até Lisboa num comboio automotor Fiat, denominado em Espanha comboio *TER* (Tren Español Rápido), que foi extraordinariamente apreciado no nosso meio, e que se destinará, muito em breve — prevê-se em princípios de Outubro — a efectivar, em cerca de 9 horas, as ligações diárias e quotidianas, em ambos os sentidos, entre Lisboa e Madrid. Este com-



O *TER* (Tren Español Rápido) que a representação da Renfe trouxe até Lisboa, é uma composição Fiat formada por duas unidades motoras e dois reboques interpostos. Com uma potência de 1700 CV., ar condicionado, sonorização com altifalantes e estores reguláveis, tem a lotação de 112 lugares em 1.ª classe e 144 em 2.ª. Largamente utilizadas na rede espanhola, algumas destas esplêndidas composições vão ser

afectadas às ligações diárias e quotidianas entre Lisboa e Madrid

boio *TER* — em cuja viagem vieram à capital dois directores da Fiat espanhola — passará a ter a designação de *Lusitânia-Expresso*, partindo de ambas as capitais peninsulares, ao princípio das tardes. O comboio nocturno que actualmente se conhece por *Lusitânia-Expresso*, perderá essa designação, talvez, adventa-se,

pela de *Madrileno-Expresso*. Este manterá as mesmas características presentes, isto é, possuirá carruagens-camas e vagão-restaurante, mas a duração do seu trajecto será ligeiramente mais morosa. Estreará um serviço inédito entre nós: o «auto-cama» — carruagens para o transporte de automóveis ligérios dos passageiros, que mais tarde, se projecta levar também às ligações até e de Hendaya.



O eng. D. Carlos Rôa, ilustre director-geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis, teve em Santa Apolónia, a sua chegada a Lisboa, uma recepção cordialíssima. Eis um aspecto dos cumprimentos de boas-vindas, apresentados em nome da Administração pelo sr. eng. Oliveira Martins

*
* *

Dissemos no título desta despretensiosa reportagem que esta reunião ferroviária foi caracterizada por muito entendimento e grande cordialidade. Assim foi, de facto. E é de todo o jus encarecer e elogiar tal circunstância — que comprehensivelmente muito se ficará a dever ao merecimento dos seus intervenientes. As sessões de trabalho decorreram dentro do melhor espírito de colaboração; iniciaram-se na manhã do dia 15 e prosseguiram em parte da tarde desse dia, na presença dos dois ilustres directores-gerais e dos técnicos espanhóis vindos a Lisboa. Da C. P. participaram, além do sr. eng. Espregueira Mendes, os srs. eng. Júlio dos Santos, chefe da Divisão da Exploração, eng. Adriano Baptista, subchefe da Divisão da Exploração, drs. Carlos Albuquerque e Torroais Valente, respectivamente, chefe e subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego, dr. Cândido dos Reis, chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas e Fernando Gonçalves, adido técnico de 1.^a classe, do Serviço do Movimento.

Além dos resultados já enunciados foi possível assegurar a participação precisa em material circulante e tractor da Renfe o que facultará à Companhia poder lançar todos os dias, composições para 572 passageiros sentados, em 2.^a classe, entre Lisboa e Hendaia, nos dois sentidos, no *Sud-Expresso* daquela classe (comboio este que para se



No momento do desembarque, o prestigioso director-geral da Renfe é efusivamente cumprimentado pelo seu colega português, o eng. Espregueira Mendes



O TER foi demoradamente visitado por membros do Conselho de Administração da C. P. e por técnicos da Companhia e da Sorefame. Na gravura, o prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia com os dois directores-gerais da Renfe e da C. P.

diferenciar do verdadeiro *Sud-Expresso*, de 1.^a classe, mudará de designação — talvez para *Peninsular-Expresso*). Mais ainda: às terças e sextas-feiras, efectuar-se-ão desdobramentos — para os passageiros aproveitarem os descontos concedidos nesses dias pela S. N. C. F. — que vão assegurar o transporte complementar de mais 504 passageiros, nesses dois *Sud-Expressos* de 2.^a classe.

A boa colaboração da Renfe — que encontrou igualmente da parte da S. N. C. F. a melhor conjugação — permitir-nos-á, com antecipação e absoluta certeza proceder a reservas de lugares, hoje tão solicitadas, em 2.^a

classe como em 1.º, entre Lisboa e Paris e vice-versa — tornando assim mais fáceis e cómodas as deslocações, principalmente de emigrantes e de turistas de recursos médios.

No tocante às relações com a Galiza, a automotora «A Galiza» (este nome vai ser oficializado) assegura, hoje e todos os dias, as ligações diurnas entre Porto e Vigo. Composição idêntica, com serviço igualmente diurno e quotidiano, será lançada pela Renfe, no sentido Vigo–Porto.

Relativamente às ligações Lisboa–Vigo – Pontevedra–Corunha, que deixarão de poder ser asseguradas por carruagens-directas, dado

que entre Porto e Monção irão circular, por melhoria de serviço, em ligação aos comboios da capital, unidades duplas diesel (U. D. D.), ter-se-á, por esse facto, que manter transbordos em Campanhã e em Valença do Minho. Estuda-se, no entanto, uma solução mais satisfatória: lançar comboios automotores portugueses a penetrar em Espanha, até Vigo, com a reciprocidade das composições espanholas poderem vir de Vigo até ao Porto.

* * *

As 13-30 horas a Direcção-Geral da C. P. ofereceu ao ilustre director-geral da Renfe e restante representação espanhola, um almoço no restaurante Tavares Rico. Presentes os delegados portugueses à reunião. O repasto foi natural pretexto para se salientarem os laços amistosos que estreitam a via férrea de Portugal e da Espanha e para se exaltar a camaradagem ferroviária peninsular.

Às 15-30 horas os membros do Conselho de Administração da Companhia e numerosos funcionários superiores, acompanhados pelo sr. eng. D. Carlos Rôa, visitaram o comboio TER, então estacionado em Lisboa-P, ao lado de uma das nossas unidades U. D. D.. Além do sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, estavam os administradores srs. dr. Reymão Nogueira, vice-presidente, major Mário Costa, administrador-delegado e eng. Costa Macedo. E ainda os srs. eng. Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração da Sore-



Um aspecto da visita dos delegados espanhóis à estação de Santa Apolónia

fame, engs. Espregueira Mendes, Júlio dos Santos, Horta e Costa, Vasco Viana, Adriano Baptista, prof. André Navarro, eng. José Montoya, drs. Carlos Albuquerque, Cândido dos Reis, Torroais Valente, engs. Azevedo Batalha, Simões do Rosário, etc.

O comboio TER (a abreviatura, repete-se, significa em espanhol *Comboio Espanhol Rápido*, mas anteriormente tal comboio tinha a denominação TAR, isto é, *Comboio Automotor Rápido*) é uma composição formada por duas automotoras com dois reboques interpostos (MRRM).

O fornecimento à RENFE destas unidades foi adjudicado à FIAT e ao Consórcio formado pela Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) e pela Material Mobil e Construcciones (MMC), num concurso internacional aberto pela RENFE em 1962 e ao qual concorreram as principais firmas mundiais.

O contrato de fornecimento compreendia: 8 comboios completos, de fabricação italiana (com exceção dos bogies, de produção espanhola, para todos os comboios) e 22 comboios construídos em Espanha pela CAF-MMC (incorporando os motores e transmissões completos fornecidos pela FIAT). Naturalmente que a construção espanhola é sob licença FIAT.

O TER apresenta as seguintes características fundamentais:

— potência instalada: 2 motores de tracção FIAT-OM, tipo SEH-L horizontais de 12 cilindros de potência unitária UIC de 850 Cv, total, 1700 Cv, mas regulados para uma potência a bordo de 800 Cv unitários, total, 1600 Cv;

— além disso, nos reboques e para os serviços auxiliares de bordo, estão instalados 2 mo-

tores FIAT, tipo 221 H, de potência unitária de 140 Cv, mas regulados para uma potência a bordo de 110 Cv.

A transmissão é hidráulica por meio de caixa hidráulica FIAT-OM (licença SRM) tipo DS 1, 2-1, 3, de três andares com possibilidade de marcha em dupla rotação, simples rotação e prise directa.

O comboio é simétrico e de possível decomposição em dois semi-comboios autónomos capazes de se movimentar independentemente. É, além disso, possível o acoplamento em série até um total de três comboios, com 12 carroagens.

Cada semi-comboio é dotado de cozinha-bar em condições de servir, além de refeições leves, quentes

E, além disso, dotado de gancho automático Schaffenberg; Instalação de sonorização com altifalantes; Estores tipo veneziano reguláveis e Bagageira.

A sua velocidade máxima é de 120 km/hora.

Finda a visita — tanto ao TER como às U. D. D. — a representação espanhola prosseguiu na reunião de trabalhos. Entretanto, ao ilustre director-geral da Renfe, sr. eng. D. Carlos Rôa, foi proporcionada uma breve visita à cidade de Lisboa, tendo sido designado o sr. dr. Élio Cardoso para o acompanhar.

Ao fim da tarde, os delegados do País vizinho



Ao ilustre director-geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis foi proporcionada uma breve visita turística à cidade de Lisboa. Foi acompanhado pelo dr. Élio Cardoso

ou frias, refeições completas, aos passageiros do semi-comboio.

A capacidade do comboio é a seguinte:

- cada reboque: 56 bancos de 1.ª classe, com assentos acoplados orientáveis no sentido da marcha e com encostos reclináveis, no total de 112 lugares;
- cada automotora: 72 bancos de 2.ª classe com assentos acoplados e fixos num total de 144 lugares.

As refeições são servidas em mesinhas adicionais, tipo avião (para os passageiros de 1.ª classe) e intercaladas entre os pares de bancos (para os passageiros de 2.ª classe).

O comboio é dotado de ar condicionado, sistema Stone, em condições de manter uma temperatura máxima de 25° com temperatura externa até 40° e uma temperatura de 22° com temperatura externa até -15°.

deslocaram-se à praia do Guincho, onde num restaurante local, sobranceiro ao Oceano, com a presença dos srs. eng. Mário Costa e dr. César Teixeira, além de todos os participantes portugueses à reunião, lhes foi oferecido um lanche, pela Empresa Geral de Transportes.

Os nossos colegas espanhóis regressaram à noite a Madrid, no Lusitânia-Expresso, desse dia, visivelmente satisfeitos. Na estação, além do nosso director-geral, numerosos funcionários da C. P. apresentaram cumprimentos de despedida. Terminara, com muito proveitosos resultados, uma importante jornada de estudos e troca de impressões em que o entendimento, a confiança e a boa-vontade que irmanam os ferroviários da Península, uma vez mais se confirmava e consagrava, de tão significativo e decisivo modo.

TEMAS TÉCNICOS

A LINHA DE SINTRA

POR JOAQUIM DE SOUSA LOPES

ENGENHEIRO DO SERVIÇO REGIONAL DA EXPLORAÇÃO E TRACÇÃO — 2.ª ZONA

Que ce soit à Paris, à Londres, à Tokio ou dans toute autre zone de très grande concentration urbaine, la densité du trafic suburbain à certaines heures de la journée oblige les administrations ferroviaires à travailler à la limite de leurs moyens et à engager des dépenses élevées, pour effectuer néanmoins un service de qualité médiocre, en particulier du fait de l'impossibilité en pareil cas d'assurer à tous les voyageurs une place assise.

À iniciarmos estas nossas considerações sobre a linha de Sintra não resistimos a transcrever aqui este período de JEAN LANGLOIS, engenheiro da Direcção do Movimento da S. N. C. F., escrito em *LES CHEMINS DE FER*, edição Laurosse.

1 — Na verdade, como qualquer administração ferroviária que explore linhas suburbanas, que servem, portanto, zonas de grande densidade populacional, também a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem empregado o melhor do seu esforço para assegurar aos passageiros da linha de Sintra um serviço digno, sem o conseguir totalmente.

Tal facto, porém, não será de estranhar, pois a explosão populacional que se tem verificado nesta área só poderia ter sido acompanhada pela Empresa se existisse um planeamento regional que lhe permitisse projectar e executar os meios de transporte, com a antecedência inerente a estes trabalhos.

Fazendo-se, todavia, como até aqui, a urbanização da referida área segundo critérios mais dependentes de interesses locais ou particulares, do que de plano coordenador eficiente-

mente respeitado, não foi possível a C. P. equipar-se para servir, como seria seu desejo, a população que a procura, sentindo-se, actualmente, em vias de ser ultrapassada pelas circunstâncias.

Esta situação obrigou-a a uma mobilização intensa dos seus meios materiais, sem descutar as normas de segurança indispensáveis, mas sujeita a percalços que são do conhecimento geral.

A principal determinante do desenvolvimento urbanístico da região em causa, tem sido o baixo preço das tarifas de assinaturas que a Empresa pratica, por motivos de política social, aliada à existência de rendas de casa mais ao alcance das classes trabalhadoras.

Deste modo, a C. P. que tem possibilitado fortemente o desenvolvimento populacional dos aglomerados servidos pela linha de Sintra, vê-se arrastada, com o aumento incontrolado do número de passageiros a transportar, para um conjunto de problemas para os quais não lhe foi dada, em devido tempo, oportunidade de contribuir para a sua solução.

Parece lógico, que ao permitir-se a expansão maciça de qualquer núcleo populacional estejam previstos ou assegurados os meios de acesso indispensáveis para conduzir os futuros habitantes aos seus locais de trabalho.

Julgamos, no entanto, que a esta questão fundamental não tem sido dado o relevo requerido, quando deveria, em nosso entender, ser um dos pontos de partida.

Talvez, que no caso da região em causa se não duvidasse da capacidade de transporte da linha de Sintra.

Pelas considerações que se seguem, verificar-se-á, porém, que nas horas de ponta se atingiu já a saturação e que se se mantiver o

ritmo de crescimento que se tem processado ultimamente, se criará, dentro de poucos anos, um problema de graves reflexos político-sociais.

- 2 — A grande maioria dos utentes da linha de Sintra é constituída por possuidores de bilhetes de assinaturas, que trabalham em Lisboa.

No quadro que se segue pode observar-se como evoluiu de 1960 a 1965 a quantidade média mensal, de assinaturas válidas simultaneamente (elementos colhidos no Serviço da Estatística e Mecanografia da C. P.):

Quadro 1

QUANTIDADE MÉDIA MENSAL DE ASSINATURAS VÁLIDAS SIMULTANEAMENTE

Percursos \ Anos	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Lisboa-Amadora	9 589	11 010	11 538	12 834	13 144	13 955
Lisboa-Queluz	4 044	4 461	4 698	5 294	5 529	5 935
Lisboa-Cacém	1 952	2 132	2 343	2 832	3 290	3 851
Lisboa-Sintra	2 490	2 789	3 071	3 513	3 892	4 378

O crescimento verificado, em %, foi o seguinte:

Quadro 2

Percursos \ Período	1960/ 1961	1961/ 1962	1962/ 1963	1963/ 1964	1964/ 1965	1960/ 1965
Lisboa-Amadora	15	5	11	2	6	45
Lisboa-Queluz	10,3	5,3	12,7	4,4	7,3	46,8
Lisboa-Cacém	9,2	9,9	20,9	16,2	17,1	97,3
Lisboa-Sintra	12,0	10,1	14,3	10,8	12,5	75,8

Se este crescimento se mantiver até 1970, teremos, neste ano, as seguintes quantidades médias mensais de assinaturas válidas simultaneamente:

Percursos	Assinaturas em 1970
Lisboa-Amadora	$13\ 955 \times 1,45 = 20\ 235$
Lisboa-Queluz	$5\ 935 \times 1,47 = 8\ 724$
Lisboa-Cacém	$3\ 851 \times 1,97 = 7\ 586$
Lisboa-Sintra	$4\ 378 \times 1,76 = 7\ 705$

- 3 — Vamos agora considerar a via dividida nos seguintes troços: Lisboa-Amadora, Amadora-Queluz, Queluz-Cacém e Cacém-Sintra.

Em cada um deles, viajam os passageiros indicados para o percurso respectivo, mais os que respeitam aos outros percursos que se situam a montante, consoante o sentido da circulação.

Assim, da parte da manhã e em 1965, a quantidade de assinaturas que interessavam a cada um dos troços citados, era a seguinte:

Sintra-Cacém	....	3 851
Cacém-Queluz	....	$3\ 851 + 4\ 378 = 8\ 229$
Queluz-Amadora	....	$8\ 229 + 5\ 935 = 14\ 164$
Amadora-Lisboa	....	$14\ 164 + 13\ 955 = 28\ 119$

Como atrás se disse, a quase totalidade dos portadores de bilhetes de assinaturas são indivíduos que trabalham em Lisboa, onde devem ser conduzidos no período de tempo decorrente entre as 6 e as 10 horas da manhã.

Em 1965, e neste período, a C. P. ofereceu os seguintes comboios, constituídos por duas unidades triplas eléctricas (U. T. E.), no sentido Sintra - Lisboa:

6 às 7 horas	.....	2
7 » 8 »	.....	8
8 » 9 »	.....	13
9 » 10 »	.....	8
Total	.....	31

Admitindo que o número de possuidores de assinaturas se distribui neste período proporcionalmente ao número de comboios oferecidos, teríamos no troço Amadora - Lisboa, as seguintes solicitações horárias:

$$\begin{aligned} 6 \text{ às } 7 \text{ horas} & - \frac{2}{31} \times 28\ 119 = 1\ 814 \text{ passag.} \\ 7 \text{ » } 8 \text{ »} & - \frac{8}{31} \times 28\ 119 = 7\ 256 \text{ »} \\ 8 \text{ » } 9 \text{ »} & - \frac{13}{31} \times 28\ 119 = 11\ 792 \text{ »} \\ 9 \text{ » } 10 \text{ »} & - \frac{8}{31} \times 28\ 119 = 7\ 256 \text{ »} \end{aligned}$$

A observação destes números, particularmente no que se refere ao período das 8 às 9 horas, mostra-nos que o nosso raciocínio conduziu a resultados que pecam por defeito, pois neste período, o número de passageiros transportados a Lisboa é da ordem dos 13 000.

A razão desta divergência deve-se ao facto de termos excluído das nossas considerações os passageiros de Tarifas Especiais, os portadores de bilhetes simples e de outros títulos de transporte, e de termos admitido que os possuidores de assinaturas se dividiam, proporcionalmente, ao número de comboios oferecidos, o que só seria certo se o seu aproveitamento fosse igual, o que se não verifica.

4 — Nas condições actuais, o número máximo praticável de circulações num só sentido é da ordem das 15 por hora, correspondendo a um espaçamento de 4 minutos.

Se tivermos em conta o número de circulações feitas em 1965 das 8 às 9 horas (13) e que teremos de lançar, neste período, na linha de Sintra algumas circulações vindas do Oeste, podemos afirmar que se atingiu já a saturação no troço mais solicitado.

Em face disto, não pode deixar de causar graves apreensões o problema que constitui o transporte do acréscimo de passageiros que surgirá como consequência do desenvolvimento urbanístico da região.

Retomando os números atrás obtidos, verificaremos que os troços de via considerados, terão, em 1970, que transportar os seguintes possuidores de assinaturas :

Sintra-Cacém....	7 705
Cacém-Queluz....	7 705 + 7 586 = 15 291
Queluz-Amadora.	15 291 + 8 724 = 24 015
Amadora-Lisboa.	24 015 + 20 235 = 44 250

Admitindo que no troço Amadora-Lisboa, estes passageiros se distribuirão das 6 às 10 horas na proporção do que se obteve para 1965, teremos :

6 às 7 horas —	$\frac{18\ 114}{28\ 119} \times 44\ 250 = 2\ 855$
7 » 8 » —	$\frac{7\ 256}{28\ 119} \times 44\ 250 = 11\ 418$
8 » 9 » —	$\frac{11\ 792}{28\ 119} \times 44\ 250 = 18\ 557$
9 » 10 » —	$\frac{7\ 256}{28\ 119} \times 44\ 250 = 11\ 418$

Assim, das 7 às 8 horas e das 9 às 10 horas, obteremos um número de passageiros da

ordem do que se verificou em 1965, no período das 8 às 9 horas, ou seja o correspondente à saturação da linha.

No período das 8 às 9 horas, em 1970, teremos um acréscimo de passageiros possuidores de assinaturas, em relação a 1965, de

$$18\ 557 - 11\ 792 = 6\ 765 \approx 7\ 000$$

que a C. P., nas condições actuais, não consegue transportar.

Poderia pensar-se, que se o caminho de ferro, fosse auxiliado neste período com um serviço bem montado de autocarros, se resolvoria o problema.

Um simples raciocínio mostra, porém, a inviabilidade desta solução.

Assim, para transportar 7000 passageiros com autocarros de 42 lugares, serão precisos cerca de 170 unidades. Se cada uma mobilizasse na estrada um troço de 50 metros, teríamos uma coluna de autocarros com mais de 8 quilómetros de comprimento, o que criaria problemas de trânsito, tanto na estrada, como na cidade, que nem é possível imaginar.

A solução só pode residir, portanto, no caminho de ferro.

Todavia, os trabalhos a executar, o equipamento a adquirir, para se aumentar a capacidade de transporte da linha, em curto período de tempo, implicam investimentos de tal ordem que se afigura só poderem estar ao alcance de uma coordenação intensa e imediata dos esforços da Empresa com os do Sector Público; só assim se evitará o sério problema político-económico e social a que nos referimos.

A C. P., por si só, e segundo nos parece, pouco mais poderá fazer que tomar medidas restritivas, como sejam a limitação do número de assinaturas e o encerramento de certos apeadeiros, particularmente os que se situam mais próximo de Lisboa; a multiplicação de apeadeiros nas proximidades duma grande cidade, ocasiona uma quebra acentuada da velocidade real dos comboios, dada a curta distância a que se encontram, contribuindo, assim, para mais rapidamente se atingir o ponto de saturação da linha e conferir a um transporte suburbano, características nítidas de urbano — incompatíveis com uma boa solução ferroviária.

Dos Jornais



REALIDADE E ESPERANÇA DO TURISMO

A passagem por Portugal, em 1965, de um milhão e meio de turistas, depois do brusco salto para um milhão em 1964, constitui acontecimento de primeiro plano na vida do País. Se justifica congratulações, como realidade afirmada do turismo português e com esperança para o futuro imediato, é certo que também envolve responsabilidades. E é devido reconhecer, como é conveniente proclamar, que essas responsabilidades excedem em amplissíma medida o sector público — são responsabilidades de toda a Nação, ou seja de todos os portugueses na construção e na salvaguarda das inumeráveis condições que são o suporte necessário de um turismo a sério. O turismo é uma indústria, mas tem de peculiar a exigência de toda uma mentalidade nacional. E é na conjugação das mil e uma coisas que dependem de todos os sectores da comunidade, desde a política de Estado até à solicitude, às maneiras e às mínimas iniciativas do homem mais modesto em contacto com o turista que há-de depender o futuro do turismo.

Cumpriu-se a previsão que por muitos fora julgada optimista. A entrada de turistas estrangeiros no ano findo, cujo acréscimo em relação ao ano anterior tinha sido calculado em 50 por cento, acusou realmente o aumento de 49,7 por cento. O vasto movimento viajero internacional que está a deslocar multidões imensas pelo mundo, chegou agora até nós em plenitude. Vieram gentes de todas as nações: quase 592 mil espanhóis, 220 mil ingleses, 185 mil norte-americanos, 178 mil franceses, perto de 60 mil alemães, cerca de 25 mil brasileiros e outros tantos argentinos. E, se quisermos por curiosidade do que é diferente, assinalar os números mais pequenos, observaremos nas minuciosas estatísticas organizadas pelo Comissariado do Turismo a entrada de 39 congoleses do antigo Congo Belga, de 110 islandeses, de 225 egípcios, de 678

turcos, de 698 cubanos, de 328 chineses e até de 1178 apátridas, gente das mais desvairadas partes, realmente, como diriam os nossos clássicos, interessados em conhecer a velha terra portuguesa e em usufruirem do seu sol, do seu mar, da beleza dos monumentos e do castecismo dos costumes.

Será de salientar, com certa surpresa, que dos 1508 milhares de turistas que vieram a Portugal metropolitano em 1965, apenas 12 mil se dirigiram à ilha da Madeira e pouco mais de milhar aos Açores. É estranhamente e lamentavelmente pouco mais de um milhar aos Açores. É estranhamente e lamentavelmente pouco, em correlação com os atractivos que se conhecem nas nossas ilhas atlânticas. Cumprirá impulsionar e orientar o turismo internacional para essas parcelas portuguesas, cuja valorização económica bem carece da força motriz desse factor económico. Mas, para além desse pormenor, é uma dilatada e responsável política geral de turismo que cumpre ao País inteiro manter — e não apenas aos serviços oficiais, por muito que se desobre e multiplique a sua boa-vontade estimuladora.

A capacidade de iniciativa das autarquias locais, especialmente, tem uma missão decisiva a desempenhar. O turismo não se conforma com o simples acolhimento passivo. Carece de animação, de estímulos, de vida. É preciso construir hotéis, mas também se impõe a defesa de uma cozinha regional castiça, original e qualificada. Tem muito interesse a conservação dos monumentos, mas é necessária a realização de festivais, manifestações folclóricas e actos de cultura viva. São indispensáveis as boas estradas, mas também se requerem o asseio, o arranjo e o bom gosto nas mais pequenas coisas. De tudo isso e muito mais terá de alimentar-se o grande turismo em Portugal.

(Do *Jornal do Comércio*)

Festejos FERROVIÁRIOS

A eleição da Rainha dos Ferroviários — um êxito que importa repetir anualmente — recaiu na concorrente do G. Des- portivo de Sernada do Vouga

A festa, promovida pelo Clube Ferroviário de Portugal, assistiu, em representação da Direcção-Geral, o engenheiro Horta e Costa

O Boletim da C. P. distinguiu a vencedora com uma artística salva de prata

GRANDE noite da Primavera, assim foi intitulado o espectáculo de verdadeiro agrado com que o Clube Ferroviário de Portugal contemplou a sua massa associativa na noite de 2 de Abril. Sala repleta de ferroviários e de suas famílias, numa confraternização viva, franca, cordial, de sã comunicabilidade, que continua, caldeia e cimenta as relações firmadas no trabalho quotidiano ao serviço da Empresa.

Para além do interesse que se notava — e em absoluto se justificou — pelo espectáculo de variedades com que o Grupo Cénico do Clube iria brindar o público, sentia-se uma natural expectativa, uma animação desusada e efervescente entre todos os espectadores: nessa noite seria eleita, com a participação directa dos assistentes, a Rainha dos Ferroviários de 1966, a escolher entre cada uma das representantes previamente seleccionadas pelos diversos grupos desportivos de toda a Rede, e do próprio Clube. Festa de sensação, portanto, com o inusitado da eleição a confe-

rir-lhe foros de autêntica première... e de suspense.

22 horas. Lotação esgotada. Cada um dos espectadores havia recebido, à entrada, um boletim indi-



Conjunto coreográfico do Grupo Cénico do Clube Ferroviário de Portugal, com guarda-roupa adequado e marcação bem ensaiada, actuando na «Grande Noite da Primavera»

vidual, conferindo-lhe o direito de voto. No palco, Rui Lobão Sanches, veterano em apresentações do género, vestido a rigor, saúda amável e deferente mente as entidades oficiais presentes e a restante

nada do Vouga e da Figueira da Foz, sobem ao proscénio para apresentação à plateia.

São simpáticamente acolhidas com prolongadas palmas.



Antes do intervalo, as quatro candidatas dos Grupos Desportivos, de Lisboa (n.º 1), da Figueira da Foz (n.º 4), do Entroncamento (n.º 2) e de Sernada do Vouga (n.º 3), subiram ao palco para apresentação ao público. Foram acolhidas com prolongadas palmas

assistência, e vai enumerando cada um dos trechos do festival, representados pelos artistas amadores do Grupo Cénico do Clube — do actual e do antigo agrupamento teatral. Desfilam um a um, ou em grupos coreográficos, com guarda-roupa adequado e marcação bem ensaiada, todos, eles e elas, ferroviários ou parentes próximos de agentes da ferrovia, em actuações mais ou menos regulares (ou seja com mais altos ou mais baixos), revelando alguns, qualidades de talento para o teatro ou para o simples espetáculo de *music-hall*. Ouvem-se, cantadas por eles, os últimos êxitos de muitas canções nacionais e estrangeiras — que o público acompanha, alegramente, nos seus estribilhos.

Ao piano, marcando os necessários acompanhamentos musicais, o maestro José Rosa, ensaiador coral do Grupo Cénico e elemento qualificado do sexteto de Artistas Cegos da Emissora Nacional.

Quase no intervalo, as quatro candidatas dos Grupos Desportivos do Entroncamento, de Lisboa, de Ser-

Lamentavelmente não compareceram as representantes dos Grupos Desportivos de Campanhã e do Barreiro. O clube nortenho — dizem os orga-



O júri do concurso, presidido pelo sr. Aníbal Contreiras, secretário-geral da Federação Portuguesa das Colectividades de Cultura e Recreio, teve como assessores cada um dos dirigentes dos Grupos Desportivos presentes ao certame



Maria Luísa de Macedo Pereira, representante de Sernada do Vouga, que viria a ser muito justamente a vencedora. É filha de operários, tem 21 anos, 1,70 m de altura, olhos e cabelos castanhos. Esta bela rapariga de Águeda — como referiu o *Diário Popular* — possui todos os atributos da mulher portuguesa — e as virtudes da modéstia e da simplicidade.

nizadores — justificou a sua ausência por falta de candidaturas do seu círculo; o clube da Outra Banda do Tejo não considerou de interesse este concurso e assim alheou-se por completo do certame, furtando às suas associadas a possibilidade de uma presença que além de honrosa, bem poderia ser triunfante.

Procedeu-se, entretanto, ao sorteio para a numeração das concorrentes, sob o calor dos aplausos dos circunstantes. Na mesa do júri, o presidente sr. Aníbal Contreiras, secretário-geral da Federação Portuguesa das Colectividades de Cultura e Recreio, tendo como assessores cada um dos dirigentes dos grupos desportivos presentes, dirigia as operações.

Concede-se uma pausa de meia hora no programa, para votar... e para dançar. O excelente conjunto «Meia Noite», anima o baile com dinâmica actuação: basicamente ritmos italianos e ingleses, tão em voga e ao gosto da maioria.

A assistência, entretanto, vai entregando os boletins de voto numa urna selada, instalada junto ao palco, vigiada pelos membros do júri... e prote-

gida por dois zelosos guardas da nossa Polícia Privativa.

Espirado o prazo para a votação, o júri procede à contagem dos votos, com o rigor da praxe.

Entretanto, vem o final do intervalo. As candidatas sobem ao palco, sob forte trovoada de aplausos. Alinharam por ordem numérica. Lobão Sanches — que conduz o espectáculo com acerto e desembaraço — procede à leitura do resultado final fornecido pelo júri. Em termos numéricos, obteve-se uma votação global de 346 boletins. E então, faz-se o anúncio, ante a ansiedade geral, pela ordem inversa das classificações:

N.º 4 — Menina Graça Maria Túdela Saltão, da Figueira da Foz	10 votos
N.º 3 — Menina Guilhermina Manuela Valente, do Entramento	43 votos
N.º 2 — Menina Maria Fernanda Jesus Gonçalves, de Lisboa	83 votos
N.º 1 — Menina Maria Luísa de Macedo Pereira, de Sernada do Vouga	176 votos



Em nome da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses, o sr. eng. Horta e Costa, ilustre chefe da Divisão do Material e Tracção, que representava a Direcção-Geral, fez entrega à Rainha dos Ferroviários de 1966 de um lindíssimo ramo de cravos rosa-pálido, artístico trabalho pessoal do grande florista Cândido, em atenção à C. P.

Por não estarem nas condições regulamentares, foram anulados 34 boletins de votação.

A classificação é bem recebida pelo público que se manifesta com ruidosos aplausos tributados a

mesmo pessoal — o sr. dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim*, fez entrega à eleita de uma valiosa salva de prata, profusamente trabalhada, com gravação alusiva ao acontecimento



Após a eleição : a Rainha dos Ferroviários de 1966 tendo atrás as restantes classificadas — em segundo lugar, a n.º 1, Maria Fernanda Jesus Gonçalves, de Lisboa ; em terceiro, a n.º 2, Guilhermina Manuela Valente, do Entroncamento, e em quarto lugar, a n.º 4, Graça Maria Tudela Saltão, da Figueira da Foz

todas as concorrentes, e em especial à feliz vencedora.

A senhora D. Maria Luísa Martins Correia, a última Rainha dos Ferroviários, eleita em 1962, procede à coroação da nova Rainha e à imposição da faixa com as cores nacionais.

Depois, é o ataque dos *flashes* dos fotógrafos, sob nova revoada de aclamações dos espectadores. É a pose para a posteridade...

Procede-se seguidamente à distribuição dos prémios à vencedora. Com uma certa solenidade, inicia-se o cortejo de oferendas a que a venturosa Rainha tem direito :

— Em nome da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses, o sr. eng. Sebastião Horta e Costa, ilustre chefe da Divisão do Material e Tracção, que representava a nossa Direcção-Geral, faz-lhe presente de um lindíssimo ramo de cravos rosa-pálido — artístico trabalho pessoal do grande florista Cândido, de Lisboa, em atenção à C. P.

— Como homenagem do *Boletim da C. P.* — revista do pessoal que procura estar sempre presente nas festas mais importantes desse



Como homenagem do *Boletim da C. P.*, o nosso editor, sr. dr. Elio Cardoso faz presente à feliz eleita de uma valiosa salva de prata, profusamente trabalhada, com gravação alusiva ao acontecimento

mento. (Ao ser anunciado este nosso prémio, ouvem-se fortes aplausos e vozes de exclamação da assistência: ela merece! ela merece!).

— Em nome do Clube Ferroviário de Portugal, o sr. Gonçalo Correia, presidente da direcção do Clube, oferta, simbólicamente, uma viagem de ida e volta à Figueira da Foz, para a Rainha e para uma pessoa de sua família que a deseje acompanhar, compreendendo a oferta, uma estadia de 8 dias na

cipalizados da Câmara daquela vila. Actua no Grupo Desportivo dos Ferroviários de Sernada do Vouga e é figura principal do Grupo Típico Cançoneiro de Águeda. O seu formoso rosto tem aparecido, frequentemente, em postais ilustrados da região. Apesar de tudo, é uma rapariga simples e modesta, que consagra as horas de ócio ao prazer da leitura. Aceitou concorrer à eleição do Clube Ferroviário de Portugal devido ao facto daquele certame ter características muito especiais de seriedade e honestidade. De contrário, não se habilitaria. Ama o sossego, perturba-a a vida na cidade, passa



Um aspecto da assistência ao festival. Em primeiro plano, os srs. eng. Horta e Costa, dr. Elio Cardoso, Aníbal Contreiras e Abel Hopffer Romero

«Praia da Claridade», em hotel de 1.ª classe, para assistir ao próximo campeonato dos Jogos Desportivos da C. P., a realizar em princípios de Junho, naquela localidade.

E igualmente cada uma das concorrentes é obsequiada com diversos presentes de utilidade.

Como referiu o *Diário Popular*, em edição destacada (1.ª página), de 5 de Abril, Maria Luísa de Macedo Pereira, uma bela rapariga de Águeda, de extraordinária perfeição de traços, que possui todos os atributos da mulher portuguesa e as virtudes da modéstia e da simplicidade, tem 21 anos, 1,70 m de altura, olhos e cabelos castanhos.

Não namora... Filha de humildes operários, emprega-se como escriturária nos Serviços Muni-

longas horas a contemplar as magníficas paisagens da sua região. Como se verifica — acrescentava ainda o jornal — esta rainha de beleza — é em tudo muito invulgar...

A festa prossegue pela noite adentro, ante o manifesto regozijo de todos. Ao terminar, alta madrugada, acabaria com assinalado êxito (por isso mesmo importa seja repetida todos os anos, com escala e projecção crescentes) mais uma louvável e feliz iniciativa esta do Clube Ferroviário de Portugal que ficará como pedra branca e estímulo para futuros empreendimentos deste jaez.

Os organizadores do festival estão de parabéns. Proporcionaram um espectáculo digno e agradável que entusiasmou a assistência, prestigiando o Clube e servindo e significando a Empresa. E conseguiram-no, plenamente, sem rebuços.

Boletim da C. P.

**Um agradecimento
da SOREFAME
que muito nos apraz registrar**

A propósito da notícia que publicámos no nosso número de Março pretérito, acerca da justa homenagem que o pessoal da «Sorefame» significativamente prestou ao seu ilustre presidente, recebemos, datada de 30 desse mesmo mês, do nosso estimado amigo sr. Alexandre Cardoso, digno secretário do Conselho de Administração daquela prestigiosa Empresa, a carta que por determinação superior a seguir temos a satisfação de transcrever.

Por nossa parte muito nos apraz contribuir, através da sua divulgação, para que sejam bem conhecidas de todos, no meio ferroviário sobretudo, as boas relações de interesses, compreensão e entendimento que norteiam, estreitam e irmanam as duas Empresas «Sorefame»—C. P., nas suas actividades ao serviço do País.

Ex.^{mas} Senhores Director e Editor do Boletim da C. P.

É-me extremamente grato, por incumbência do nosso Presidente do Conselho de Administração, Sr. Eng. Francisco Malheiro, dizer a V. Ex.^{as} quão sensibilizado e reconhecido vos ficou pela publicação, no último número da vossa Revista, da excelente reportagem sobre as homenagens que o pessoal desta Casa lhe prestou recentemente.

E este agradecimento é sobremaneira justo, porquanto V. Ex.^{as}, não só muito distinguiram o homenageado e toda a nossa Administração, como também puseram em relevo o ambiente que nesta Casa existe e, ainda, e acima de tudo, implicitamente evidenciaram o grau de relações, de íntima e sincera colaboração, existente entre as duas Empresas — a C. P. e a Sorefame — ambas trabalhando para bem servir o nosso País.

Ao ter a honra de assim me exprimir, repito, bem agradável me foi desempenhar-me desta incumbência.

Subscrevo-me, com protestos da mais elevada consideração,

*De V. Ex.^{as}
Muito atentamente
Sincero admirador*

O Secretário do Conselho de Administração
Alexandre Cardoso

LAR FERROVIÁRIO

No Relatório e Contas do Exercício de 1965 da Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» — cujo montante de construções já atinge cerca de 3 mil contos — foi aprovado um voto de louvor ao *Boletim da C. P.*

Registamos e muito agradecemos tão penhorante atenção.



CHEFE DE ESTAÇÃO PRINCIPAL

L. Barbosa Leão



Em Abril findo completou cinquenta anos de serviço no caminho de ferro, o chefe de estação principal de Porto-Campanhã, sr. Lourenço Barbosa Leão.

Oriundo da rede do Minho e Douro onde foi admitido como praticante de factor na estação de Cete, em 15 de Abril de 1916, o chefe Barbosa Leão fez toda a sua carreira na linha, prestando serviço no grande centro ferroviário que é Campanhã — hoje a estação número um da capital nortenha — em períodos intermitentes que totalizam 43 anos.

Funcionário competente, zeloso e dedicado à Empresa, particularmente estimado por superiores, colegas e subordinados, o chefe Barbosa Leão tem comprovado indiscutivelmente — em estações importantes e de consequente maior responsabilidade — os excelentes predicados profissionais que o exornam como um dos mais qualificados ferroviários do nosso quadro de chefes de estação.

Ao registarmos, com o destaque merecido, as «bodas de ouro» ao serviço do caminho de ferro deste distinto ferroviário — antiguidade que muito enobrece o agente e bastante honra a Companhia — felicitamo-lo cordialmente augurando-lhe a continuação plena da carreira que escolheu — e dignificou.

TEMAS GERAIS

Curso Interno de Organização do Trabalho Administrativo

No período de 21 de Março a 1 de Abril findos teve lugar, em Santa Apolónia, o I Curso de Organização do Trabalho Administrativo destinado a adidos técnicos ligados ao sector administrativo e a chefes e subchefes de escritório da generalidade dos Serviços.

Foi este o primeiro deste género, promovido pela Companhia destinado, exclusivamente, a pessoal seu, tendo as respectivas sessões decorrido numa das salas de conferências da Direcção-Geral, para o efeito devidamente adaptada.

Para a sua organização solicitou a Companhia a colaboração do Instituto Nacional de Investigação Industrial, organismo público a quem o País deve já uma notável acção no campo da formação do pessoal de numerosas empresas.

Coube ao Departamento de Organização, Métodos e Formação a tarefa de contactar com aquele organismo para o planeamento do curso.

O monitor foi o sr. eng. Myre Dôres, dos Serviços Administrativos do Laboratório Nacional de Engenharia Civil que já regeu um elevado número de cursos da mesma espécie e neste desenvolveu, com a maior proficiência e autoridade, dentro do melhor critério didáctico e mantendo sempre um ambiente de muito interesse e comunicabilidade, o seguinte programa :

- A organização e os métodos de trabalho
- Como conduzir um estudo de organização administrativa
- A ficha de atribuições e o quadro de repartição de atribuições
- A medida de trabalho administrativo
- As ligações como elemento esclarecedor da estrutura dum serviço
- O manual de operações e o diagrama de circulação de documentos
- O acolhimento do pessoal
- A recepção do público
- A implantação e a movimentação
- O estudo de impressos
- Classificação e arquivo de documentos
- Características e possibilidades de utilização de máquinas de escritório

- Alguns exemplos de simplificação administrativa
- As reuniões de trabalho
- Análise de casos concretos apresentados pelos participantes

Os participantes em número de 20, que é o considerado máximo em cursos desta natureza, selecionados tendo em vista a participação de todos os sectores, foram os senhores : Amílcar Correia Costa, António Cláudio Pereira, António Luís Arrabaça, Arcelino Nogueira de Faria, Armando de Almeida Ginestal Machado, Fernando Alves Martinho, Fernando Pais André, Fernando R. Gama da Silva, Fernando Sanchez Lopes, João Rodrigues Beleza, José Augusto Costa Martins, José Domingues, José Ferreira, José Francisco Ferreira Júnior, Maciel Coelho Veiga, Manuel Esteves, Manuel da Fonseca e Costa, Manuel de Oliveira Freire, Manuel dos Santos e Mário Gonçalves Fino.

O nosso Director-Geral dignou-se, no seu início, honrar o curso com a sua visita mostrando a sua satisfação pelo interesse que esse curso despertou em todos e a sua convicção nos bons resultados que dele adviriam.

O curso decorreu sempre com notório interesse e atenção por parte de todos os participantes que colaboraram estreitamente e estabeleceram frequentes diálogos com o monitor, apresentando, inclusivamente, aplicações práticas da matéria versada e casos concretos dos seus sectores como : organigramas, fichas e quadros de repartição de atribuições, circulação de documentos e impressos.

As sessões de trabalho que decorreram das 9 às 12-30 horas comprendiam meia hora de intervalo que era aproveitado, frequentemente, pelos participantes, para trocar impressões e estabelecer contactos proveitosos.

No primeiro dia houve, excepcionalmente, uma sessão de tarde, pois na da manhã, o sr. eng. Garcia, chefe do Departamento de Organização, Métodos e Formação ocupou-a na totalidade fazendo uma introdução ao curso e dizendo da sua essencial finalidade como sendo a de preparar os participantes para se integrarem na nova orgânica da



A sessão de abertura do I Curso de Organização do Trabalho Administrativo, para adidos técnicos da C. P., compareceu o director-geral sr. eng. Espregueira Mendes, que se vê rodeado pelo monitor sr. eng. Myre Dôres, pelo representante do INNI eng. Silva Rodrigues e pelo funcionalismo superior da Companhia que acompanhou os trabalhos : engs. Alfredo Garcia, Belém Ferreira e Bernardes Pereira

Companhia e actuarem no seu lançamento com conhecimento de causa e bases gerais de formação. Assim, detalhou, pormenorizadamente, e por meio de organigramas, as linhas gerais dessa orgânica e os princípios em que se fundamenta.

Noutra sessão, o sr. eng. Belém Ferreira, chefe do Serviço de Estudos da Exploração, aproveitando uma distribuição dos organigramas da nova orgânica pelos participantes, referiu-se, em pormenor, ao importante sector em que intervém directamente, ou seja à Linha de Exploração e seus organigramas.

Integrada no curso houve uma visita, acompanhada pelo monitor, aos serviços dos C.T.T., que possuem uma organização muito perfeita de classificação e arquivo, que utiliza o processo de microfilmagem, de reprodução de documentos, ficheiros, etc., que se revelou muito útil e causou uma magnífica impressão. À margem do curso foram os assistentes também aconselhados a visitar a exposição integrada no II Encontro dos Bibliotecários e Arquivistas Portugueses, que se rea-

lizava no SNI sobre idênticos equipamentos.

Em Santa Apolónia, numa sala a pequena distância do curso, o INNI, com o acordo e colaboração da Companhia, organizou também uma interessante e proveitosa exposição de máquinas de escritório, a que concorreram quatro firmas com diversas máquinas e equipamentos entre o qual sobressaía o de reprodução de documentos pelos processos químico e eléctrico (Xerox), duplicadores, fotocopiadores, máquinas de dobrar, franquiar e ditar. *Plannings* para diversos fins, fichas pré-classificadas (perfuradas) e sinotipo, *dossiers* suspensos, etc.

A novidade de muito do material exposto causou a maior curiosidade e interesse.

No final do curso, e para traduzir a boa impressão que ele causou em todos os participantes, o adido técnico principal sr. Ginestal Machado proferiu as seguintes palavras :

Senhor engenheiro Myre Dôres :

Em meu nome, mas creio que depois de



O sr. eng. José Maria Myre Dôres, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, desenvolveu, com a maior proficiência e autoridade, a matéria do programa que lhe foi confiado

lidas estas simples palavras os participantes deste curso autorizarão que termine em nome de todos, quero agradecer-lhe a sua contribuição para que cada um de nós tivesse criado mais Amigos e acima de tudo ficasse a saber que ainda há bons professores, dos que interessa ouvir para aprender, que transmitem com elegância, com simplicidade, com autoridade, aquilo que lhes levou anos e anos a aprender. O sr. eng. Dôres podia ter pensado, quando tomou conta destes 800

anos de caminhos de ferro, que a maioria o ouviria com indiferença, mas creio que desde o primeiro dia verificou que nos tinha na «mão». O mesmo podia ter sucedido com alguns do curso, mas rapidamente todos vimos que era um Amigo que nos falava, que procurava esclarecer e também aprender connosco, e se nós recebemos tão bem as suas lições, elas nos servirão no futuro, também o sr. eng. Myre Dôres aprendeu, porque em vez de Homens desinteressados, que na quase totalidade já ultrapassaram os 50 anos e todos com mais de um



Alguns dos participantes no I Curso de Organização do Trabalho Administrativo, no decurso de uma proveitosa sessão de trabalhos

quarto de século ao serviço da C. P., encontrou um grupo apto a pôr em prática aquilo que o Colega, como tão simplesmente se quis sempre considerar, ensinou. Entraram nesta sala no primeiro dia vinte e duas pessoas, pois também não deve ser esquecido o sr. eng. Rodrigues, que após umas simples 35 horas de fraternal convívio ficaram Amigos. Só por isso, já era o sr. eng. Myre Dôres merecedor do nosso Muito Obrigado.

E foi assim, num ambiente de franco contentamento, que terminou o I Curso Interno de Organização do Trabalho Administrativo, não tendo o sr. eng. Garcia, num improviso despretensioso, querido deixar de se congratular com a maneira elevada e proveitosa como o mesmo decorreu, fazendo várias considerações sobre a necessidade da nova orgânica e mostrando-se confiante no futuro do País e da Companhia.

Prestaram a sua colaboração à organização deste Curso por parte do INNI o sr. eng. Silva Rodrigues e por parte da C. P. o sr. eng. Bernardes Pereira.



Outro aspecto da sala de conferências da Direcção-Geral, no decorrer do curso

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Breve história dos meios de transporte em PORTUGAL

POR VASCO CALLIXTO

DESTA vez, não vamos transportar-nos, apenas, ao tempo dos nossos avós, mas também... ao tempo dos avós dos nossos avós! Fazendo uma «paragem» nas evocações ferroviárias desta série de crónicas retrospectivas, recuamos hoje alguns séculos, para recordar as «delfícias» dos meios de transporte de antanho, nesta boa terra portuguesa, que conheceu de tudo um pouco, até ouvir o silvo agudo da locomotiva. A viagem ao passado é deveras curiosa, daria para meia dúzia de grossos volumes, mas poderá também ser sintetizada, sem perder todo o seu sabor pitoresco.

Durante séculos, a evolução dos meios de transporte foi lenta e mesmo estacionária. O homem deslocava-se, só quando as suas necessidades a tal obrigavam e fazia-o sempre à custa de mil e um sacrifícios. No começo da nacionalidade portuguesa e até ao fim da Idade Média, quase todas as viagens se faziam em dorso de animais. Homens e mulheres viajavam a cavalo e era cavalgando durante horas seguidas que as jovens e formosas princesas iam ao encontro dos seus noivos, para os novos reinos onde as esperava umas vezes a glória e outras vezes a tragédia.

Foi esta a época de ouro da sela. Rodeada e cuidada com o maior dos carinhos e enlevos, a sela era o verdadeiro meio de transporte. Surgiu sob diversos aspectos, todos, porém, procurando proporcionar ao cavaleiro a maior comodidade. Cobertas de estofos preciosos e ricas tapeçarias,

chegaram a ter fama as selas magníficas de D. Sancho I, que após a sua morte foram transformadas em paramentos de igrejas. As chamadas «sela gala» e «sela mourisca» eram as mais usadas e a esta última se refere D. Duarte na sua *Arte de Cavalar*.

Todavia, se, para o homem forte e válido, esta maneira de viajar era sumamente agradável, para as mulheres como para os velhos e crianças, a sela tornava-se perigosa e incómoda, apesar de todos os cuidados nela depositados.

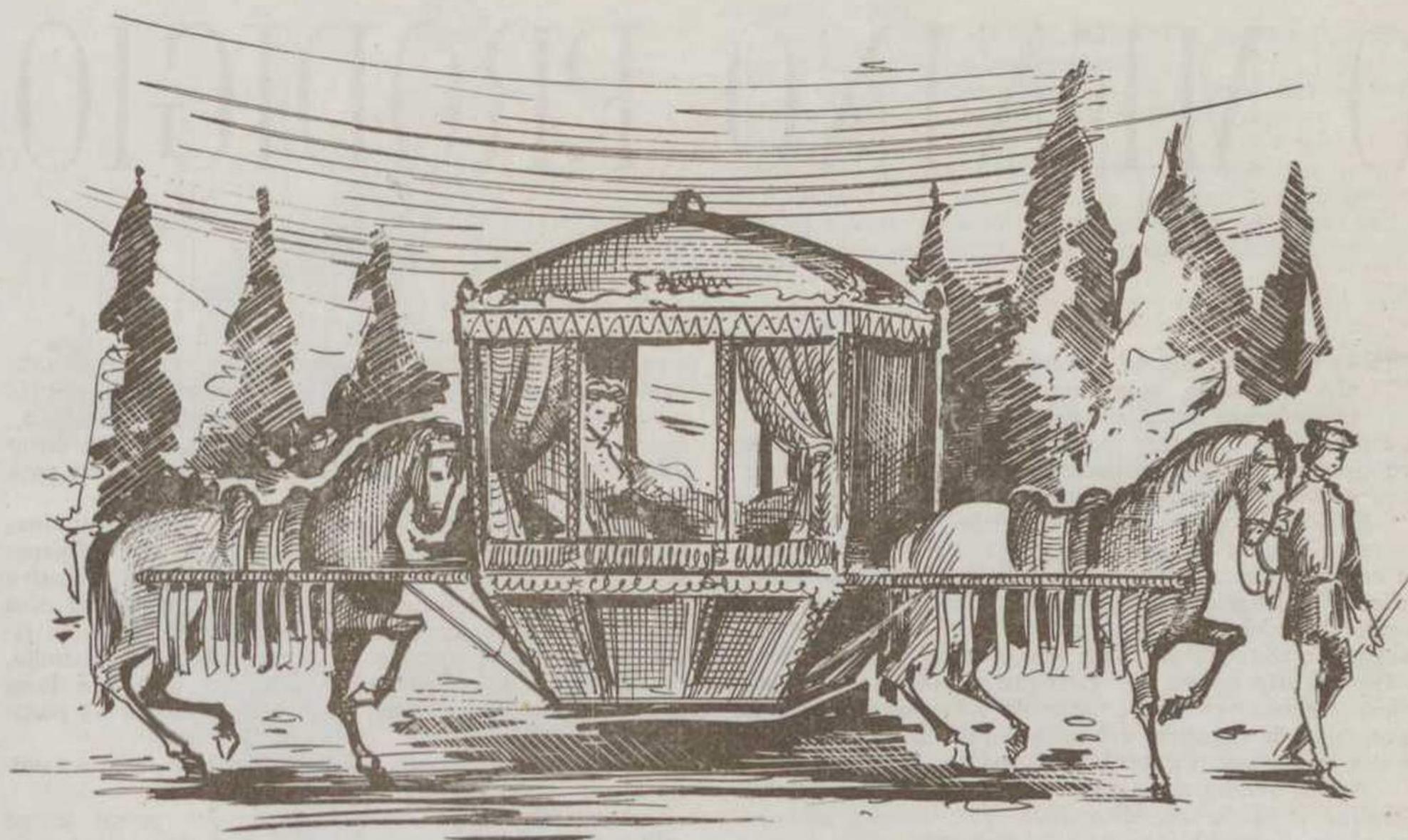
De experiência em experiência, acabaram por surgir as portuguesíssimas «andas», meio de locomoção preferido pelas damas durante muito tempo e utilizado sempre nas grandes jornadas, até ao reinado de D. Sebastião. Consistia este imaginoso meio de transporte, que hoje fará sorrir a senhora mais sisuda, num leito ou numa cadeirinha ou coxim, adaptado a dois animais, caminhando a par, e armado entre sólidos varais que assentavam sobre o dorso das mulas. Entre fofas e ricas almofadas, assim viajava a fina flor da fidalguia do século XVI.

Preferidas e quase exclusivas de reis e príncipes, as «andas» chegaram a ser escolhidas para funerais reais e foi utilizando este processo que se transportou o corpo da rainha Santa Isabel para Coimbra e o de D. João I para a Batalha.

Depois das «andas», pitorescas mas com certa comodidade, surgiu a liteira. Com o seu tejadilho abaulado e dispondo de duas portas, esta espécie

de caixa ambulante, assente em dois varões possantes e compridos, que, por sua vez, se apoiavam em dois machos, um à frente e outro à retaguarda, atravessou os tempos e foi sempre imperturbável que viu aparecer os novos meios de transporte.

a sua aparição. A mala-posta, já recordada nestas páginas, surgindo em 1798, era o grande expresso da época para as jornadas de longo curso. A sege, empoleirada sobre as suas duas grandes rodas, era o táxi dos velhos tempos do romantismo, fazendo



Ligeira do século XVI

Com a dominação filipina, vieram as estradas e caminhos de Portugal a conhecer os primeiros coches, mais propriamente chamados, nessa época, «carrões» ou «estufas». No museu de Belém, podemos admirar o primeiro coche entrado no nosso país, trazido em 1581 para Lisboa por Filipe II.

A época faustosa de D. João V trouxe-nos os mais ricos e opulentos meios de locomoção. As «berlindas» e os coches do tempo do rei «Magnânimo», com as suas talhas douradas e as suas formas caprichosas, alcançaram fama além-fronteiras. No entanto, apesar de todos estes requisitos, fácil será concluir quantos solavancos e por quantos balanços não passava o galante monarca, quando se dirigia a Odivelas ou a Mafra.

Nos últimos anos do século XVIII e primeiros do século XIX foram vários os meios de transporte que, triunfalmente e cheios de esperanças, fizeram

as delícias dos namorados. A plebe utilizava muito a afrancesada «caléche» e existia ainda a popular «traquitana», que mais não era do que uma sege de maiores dimensões, disposta de quatro rodas em vez de duas.

Todos estes meios de locomoção vieram, porém, a ser aniquilados pelo desenvolvimento industrial do final do século passado. A locomotiva surgiu um dia, silvando forte, e, poucos anos mais tarde, ouviu-se também o roncar dos primeiros veículos motorizados. Os meios de transporte sofreram uma mudança brusca e repentina! A tracção animal, que até então havia imperado na estrada, ficou com os seus dias contados. Fumegante e ronceira na sua infância, a locomotiva triunfou; barulhento e deselegante nos seus verdes anos, o automóvel impôs-se. Do passado, ficou apenas uma vaga lembrança de tempos difíceis da arte de locomoção.



Contos e Novelas

O MENINO PRODÍGIO

POR ARMANDO FERREIRA

FORA o maior desgosto da Dona Gabriela Carrapatoso, não ter filhos, pelo menos um, sobre o qual se expandissem todas as ternuras da sua alma maternal. A natureza ou o destino pareciam, porém, estar no firme propósito de não lhe fornecer essa válvula de segurança para o seu temperamento carinhoso.

É verdade que a Dona Gabriela, apesar dos seus quarenta e oito, nunca casara, e perdia já a esperança de encontrar o exemplar raro de homem sério, colecionador de antiguidades, capaz de descobrir nela sob a patine do tempo e dos cremes, a preciosidade que iria encantar o resto da sua vida. Mas, a grande prova de que o Destino não queria que ela desse expansão a seus instintos maternais estava na morte do sobrinho, já com três anos, filho da Carolina, e que viera para sua casa quando se deu o divórcio da infeliz pequena.

Agora, viviam todas três,—tia Gabriela, e sobrinhos Carolina e Miquelina, divorciada uma, solteira outra—em pleno e incompleto reino de mulheres.

A Dona Gabriela, não via menino ou menina, rico ou pobre, na rua ou em casa de qualquer família, que não ficasse de boca entreaberta, babadinho de gozo:

— Que amor de criança !

Mesmo que o miúdo, num direito de opinião incontestável, ao ver a sua caraça colorida, sobre a qual o pó de arroz em superabundância não aderia com facilidade, lhe deitasse a língua de fora, ela sorria ainda, encantada:

— Ai que gracinha ! E é esperto ! Já faz brincalhices de rapaz atrevido e malcriado ! Ai, meu Deus ! Que hei-de ficar para tia toda a vida !

De tal forma e tão conhecida era a sua lamentação constante, que a aconselharam a pôr um anúncio. A ideia agarrou-se-lhe no instinto maternal, e não tardou que os jornais, entre as ofertas de «Bicicleta utilitária», e de «Negus em bom estado», publicassem o seguinte:

CRIANÇA

Oferece-se família da maior respeitabilidade para recolher, tratar e educar menino ou menina de 5 a 8 anos, tomando conta dele até à maioridade, sem quaisquer encargos para os pais.—Avenida Praia da Vitória, 347, das 11 às 18.

Aquele anúncio ainda maior angústia provocou na Dona Gabriela. Havia na realidade muitos miúdos no mundo ! Parecia que não se fazia outra coisa senão demonstrar que essa bênção de Deus nunca seria dada à langorosa solteirona ! Desde manhã, muito antes da hora marcada no anúncio, já havia uma bicha de concorrentes à porta da Dona Gabriela.

Havia de tudo, desde os garotos rameiros aos matuões de quinze anos, de bibe, para esconderem as pernas

e passarem por meninos de mama. Alguns faziam-se acompanhar por toda a família, o pai desempregado, a mãe tuberculosa, o tio mutilado e o padrinho sinistrado; outros exigiam uma pensão para a família matar o bicho da saudade; pediam saídas de mês a mês, ou dia para receberem os parentes desolados...

Ao fim da escolha, aquelas boas almas femininas tinham ouvido do bom e do bonito, e visto desaparecer todos os concorrentes ! Fora mais uma tentativa falhada ! E, já desistia dessa ideia de solteirona rica quando, ao encostar, pensativa, a fronte ao vidro da janela, viu, junto ao portão de ferro, um miúdo, sózinho, bonézinho de pala, minúsculas calças de golf, que fazia grandes esforços por trepar pela grade e chegar ao puxador da sineta.

— Ai que engraçado, aquele ! E veio só, sem a família a querer explorá-lo !

Num instante o foram buscar; em pouco tempo estava no meio das senhoras, de olhos fixos no tapete, o boné na mão, descobrindo um cabelo loiro dourado, e a sofrer o interrogatório das três :

— Como te chamas ?

— Zeca.

— E a tua família ? Quem é ? Onde estão ?

— Zeca não sabe. Zeca não se lembra.

— Como vieste aqui parar ? Deixaram-te à porta ?

— Deixaram. Disseram para Zeca bater, e eu bati.

— Ah ! um abandonado ! — exclamou a Dona Gabriela em êxtase. — Quem sabe se filho de nobres famílias, se o produto de alguns amores clandestinos ? Oh ! Deus ouviu-me. Deixa-me ver se trazes algum sinal particular, alguma medalha ao pescoço...

Mas o Zeca opôs-se a que o despissem. Fugiu com vergonha para o canto da casa, e, só com muitos rogos e carinhos é que voltou a sossegar. Mas, ainda trémulo, estendeu os braços para a Carolina, realmente a mais simpática das três, e pediu-lhe com muita ternura :

— Pega-me ao colo...

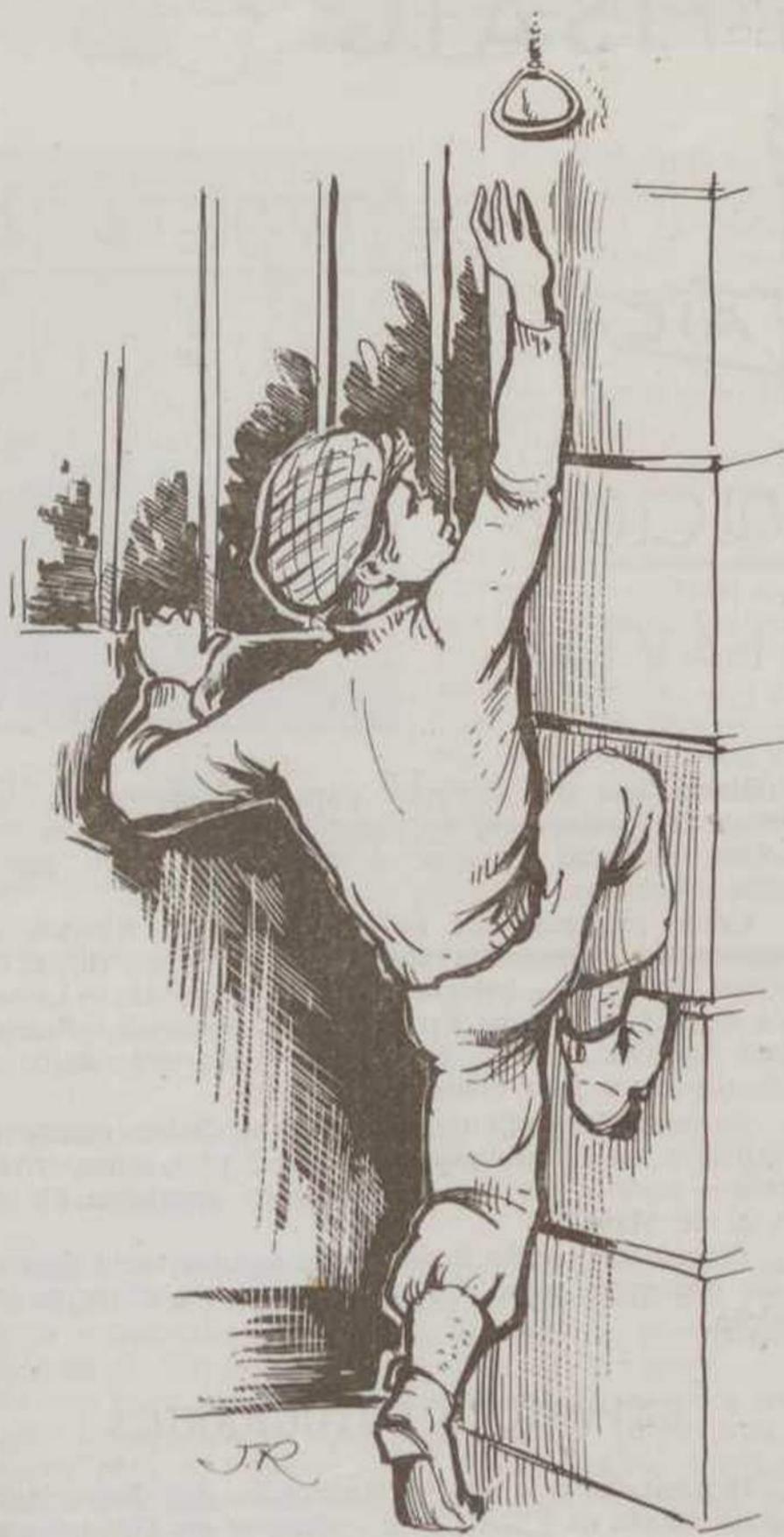
Ia começar a reinar a felicidade naquela casa. Zeca instalava-se definitivamente.

Era de uma inteligência precoce, aquele Zeca ! Tudo quanto lhe ensinavam aprendia com facilidade espantosa, a ponto da Dona Gabriela afirmar que devia ter sido criado por família de boa estirpe. Mas, por outro lado, «o gostar de vinho» e ser glutão, empurrar enfadado os copos de leite, levaram-na a pensar que estivera até àquela idade em casa de gente pobre — «selvagens ! que até dão vinho às crianças !»

Como todos os rapazes pequenos, tinha embirrações.

Não podia ver o caseiro, nem queria tomar banho, nem ir à rua. Afeiçoara-se, porém, às senhoras, com uma ternura que dividia igualmente pelas três.

Haviam-lhe armado o berço do pequeno da Carolina, no quarto das duas raparigas, e embora ele já fosse um



junto ao portão de ferro, um miúdo, sózinho, bonézinho de pala, minúsculas calças de golf, fazia grandes esforços por trepar pela grade e chegar ao puxador da sineta

bocadinho crescido, ali se aquietava, muito esperto e vivo, de olho muito aberto, não dormindo sem que as meninas se despissem e deitassem. Elas, então, ralhavam-lhe:

— Vá Zequinha, faça óó, ouviu? Boa noite.

— Zequinha vai fazer óó, boa nhoite — e então depois delas estarem também já deitadas adormecia como um anjinho.

Pela Dona Gabriela tinha então uma afeição que ela designava como sendo o «instinto da gratidão». Como ela era mais robusta, de seio forte e alto, Zequinha gostava de se deitar no colo, descansar a cabeça como em almofada branda, e adormecer assim algumas horas.

No primeiro domingo que passou lá em casa, quando ela de manhã se preparava para entrar na tina, fez tal

berreiro à porta da casa de banho que a Dona Gabriela não teve outro remédio senão deixá-lo entrar, e ir conversando com ele, enquanto se banhava.

Havia seis dias que durava aquela felicidade, e o Zeca já era o senhor despótico de todas aquelas almas ternas e de instintos maternais.

À Dona Gabriela, começara a tratá-la por mãe, mãe adoptiva, e ela babava-se ainda mais de gozo:

— Ó mãe, ó mãe adoptiva, quero ir prá cozinha brincar co'a criada.

— Não senhor. O Zeca vai ser um menino fino, não tem nada que ir para a cozinha.

— Ó mãe, quero ir brincar prá cozinha com a Ana. A Ana pega-me ao colo, faz festas ao Zeca, e dá-lhe coisas doces...

— Ai! já disse que o menino não sai daqui.

— Se a mãe me deixar ir, eu digo à mãe que o caseiro roubou dinheiro nas compras, que as contas estão erradas, e anda atrás da Ana quando a mãe adoptiva não está ao pé deles...

— Ah! Mas o menino é espantoso! Quem lhe ensinou isso tudo?

— Zeca não gosta do caseiro. É mau. A Ana é que é boa.

Como espirrasse, e a Miquelina viesse a entrar, logo a pequena se assustou:

— Vê, tia; o Zeca está constipadinho. Foi, ontem, no berço, que é já pequeno para ele. Se continua assim o tempo fresco, vai dormir para a minha cama...

E o miúdo confirmou:

— Zequinha está doentinho. Atchim...

— Temos é que ir com ele, visitar todos os nossos amigos, e fazer compras à rua. Ainda não saímos de casa desde que o Zeca veio para a nossa companhia.

A esta ideia, como à de tomar banho, o Zeca embravecera. Batia o pé, esperneava, fazia força contra todos, e não deixara ainda que lhe tocassem.

— Fosse lá quem fosse que o educou, o certo é que está muito bem educadinho.

Naquela tarde bateram ao portão, e a criada, a Ana, robusta serva, moçoila perfeita, veio anunciar:

— É um homem, que diz que vem do *círculo Queiroz*, ou não sei quê. Quer falar à senhora.

A Dona Gabriela foi recebê-lo à saleta.

Era um tipo gordo, de camisola branca por debaixo do casaco, que «pediu desculpa do atrevimento».

A Dona Gabriela teve o pressentimento de que era alguém da família do Zeca, e encheu-se de coragem, pronta a disputar o miúdo.

— Calculo o que o traz cá. Vem por causa do Zeca?

— Saiba V. Ex.^a que não sei quem é o Zeca. Venho por causa de um anúncio que V. Ex.^a deitou a semana passada. Eu sou o Homem das Forças e director artístico do *Círculo Quiroga*, que se estava exibindo no Lumiar. Ora desde o dia do anúncio de V. Ex.^a que não damos espetáculo porque o Segismundo desapareceu.

— Eu tenho cá realmente um pequeno, mas ele diz que se chama Zeca. Eu vou buscá-lo.

Dali a minutos a Dona Gabriela reaparecia na saleta, com o Zeca ao colo, a cabeça docemente reclinada nas suas flácidas carnaduras. Mas, ao ver o visitante, o Zeca deu um salto e desapareceu a correr, mas não sem exclamar, enfurecido:

— Malandro! Que me escangalhaste o futuro! Agora que isto ia tão bem...

— Mas então? — perguntava a Dona Gabriela, meio desfalecida — o Zeca?

— Qual Zeca! É o Segismundo, chefe da «troupe» de anões da minha companhia! Ali, onde o vê, tem 30 anos e é pai de três filhos do tamanho dele! Estava bem instalado aqui, sim senhor! Ele teve sempre a mania das grandezas!

Mas a Dona Gabriela, desmaiada, já nada ouvia...

(De *Sorte Grande*)

Concursos internacionais para ferroviários sob a égide da FISAIC

De FILATELIA

(no LUXEMBURGO)



De FOTOGRAFIA

(na SUÉCIA)

Festival do FOLCLORE

(na JUGOSLÁVIA)

CONFORME anunciamos em número anterior, vão realizar-se sob patrocínio da FISAIC (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários) — organização onde a C. P. o ano transacto procedeu à inscrição do seu pessoal — diversos certames internacionais a que poderão concorrer os ferroviários da C. P. e da Sociedade «Estoril», e nalguns casos os seus familiares. À medida que nos forem sendo remetidos os respectivos Regulamentos desses concursos — é o Boletim da C. P. quem assegura em Portugal a representação nacional da FISAIC — daremos deles público conhecimento.

EXPOSIÇÃO FILATÉLICA

Terá lugar, de 30 de Setembro a 3 de Outubro do corrente ano, na cidade do Luxemburgo. A ela poderão concorrer ferroviários, suas esposas e filhos de ambos os sexos, até à idade de 20 anos incompletos. Os jovens, serão para o efecto, divididos em três categorias.

É a seguinte a temática a apresentar:

- A — *Colecções gerais* (selos clássicos emitidos antes de 1900)
(Selos modernos emitidos depois de 1900)
- B — *Colecções especializadas*
- C — *Colecções com defeitos ou erros de emissão*
- D — *Colecções de estudos científicos*
- E — *Colecções de marcas postais e prefilatélicas*
- F — *Colecções de séries completas*
- G — *Colecções de correio aéreo*
- H — *Colecções de motivos*
- I — *Colecções temáticas*
- J — *Colecções de caminhos de ferro*
- K — *Colecções da criança*
- L — *Colecções de literatura.*

Os nossos colegas luxemburgueses, organizadores desta exposição filatélica, desejam aproveitar o ensejo para igualmente apresentar ao público uma série de manequins com as fardas dos chefes das estações dos países concorrentes e bem assim cartazes turísticos ferroviários das Administrações desses mesmos países. A Direcção-Geral da C. P., como de costume, concedeu todas as

facilidades que lhe competia para a representação dos ferroviários portugueses no Luxemburgo, assim como dos motivos nacionais alusivos ao caminho de ferro, igualmente solicitados.

Como repetidamente se anunciou nesta Revista, os concorrentes interessados poderão dirigir-se ao editor do *Boletim da C. P.* — Estação de Santa Apolónia — Lisboa ou à direcção do Clube Ferroviário de Portugal — Rua de Santa Apolónia, 59 — Lisboa, que lhes prestarão todos os esclarecimentos para efeitos de concurso.

As inscrições definitivas deverão ser feitas, por nosso intermédio, no Luxemburgo, até 1 de Junho, impreterivelmente — motivo por que só aceitamos inscrições até ao dia 25 de Maio.

As colecções serão devidamente seguras, tanto durante o seu transporte como durante a sua permanência na exposição.

EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA

Organizada pela União Recreativa dos Ferroviários Suecos, filiada da FISAIC, vai realizar-se em Götemburgo, de 3 a 18 de Setembro próximo, no Röhsska Museet, uma exposição fotográfica extensiva a todos os ferroviários do activo ou reformados e às pessoas de família que vivam a seu cargo — que não sejam fotógrafos profissionais.

Na exposição, serão aceites fotografias a preto e branco, fotografias a cores e diapositivos a cores.

Temas :

- A — *Os nossos caminhos de ferro e os nossos ferroviários*
- B — *Tema livre.*

As fotografias e os diapositivos do Tema B não podem abranger motivos do Tema A.

Dimensões :

Preto e branco — 30×40 cm ou 30×30 cm.

A cores — Entre 30×30 cm e 24×25 cm.

Diapositivos — 5×5 cm ou 7×7 cm.

Cada concorrente únicamente poderá apresentar 4 foto-



O escriturário de 2.ª classe Custódio Bastos, pertencente à 10.ª Secção da Via e Obras (Entroncamento), foi louvado pelo chefe daquela Divisão, nos termos do n.º 2 do Art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

O louvor foi consignado em atenção à honestidade de que o agente deu provas, pois em 11 de Fevereiro do corrente ano, quando à noite conferiu o vencimento recebido na manhã desse dia, ao verificar que lhe fora entregue uma importância su-

perior em 200\$00 à que lhe competia, apressou-se a comunicar o facto ao seu chefe hierárquico, tendo aquela quantia sido oportunamente devolvida aos Serviços da Contabilidade e Finanças.

grafias e diapositivos de cada uma das categorias I, II e III, referente a cada Tema A e B.

Cada representação nacional só poderá concorrer com o máximo de 50 fotografias e diapositivos de cada uma das categorias e temas.

Como o envio das produções deverá ser feito até 20 de Julho e o Júri da exposição se reunirá de 5 a 7 de Agosto — convidam-se todos os ferroviários portugueses amadores de fotografia — da C. P. e da Sociedade «Estoril» — e bem assim os seus familiares que vivam a seu cargo — a enviarem as suas produções até 30 de Junho próximo para o *Boletim da C. P.* — Concurso Internacional Fotográfico — ou para o Clube Ferroviário de Portugal.

Um Júri nacional a designar oportunamente selecionará as fotografias e diapositivos recebidos, de forma a limitá-los ao número de 50 fixado regulamentarmente. Das produções escolhidas será feita prévia exposição no Clube Ferroviário de Portugal e classificadas com prémios, a anunciar, as de maior valor artístico.

Segundo a organização sueca, as fotografias e os diapositivos presentes ao concurso serão restituídos aos seus autores por intermédio da representação nacional — neste nosso caso, o *Boletim da C. P.* — o mais tardar, um mês após o encerramento da exposição.

Os ferroviários interessados e suas famílias poderão solicitar o Regulamento deste Concurso ao *Boletim da C. P.* ou ao Clube Ferroviário de Portugal que o facultarão graciosamente.

FESTIVAL DO FOLCLORE

Promovido pela representação nacional da FISAIC na Jugoslávia, vai realizar-se em Belgrado, de 25 a 28 de Agosto próximo, o festival do folclore. As apresenta-



A Livraria Bertrand, de Lisboa, que tem o exclusivo, em toda a nossa rede, da instalação de vendas de revistas e jornais nas estações, tem ultimamente procedido à substituição dos antigos pavilhões por outros mais modernos e funcionais.

Na gravura, o novo pavilhão instalado, recentemente, em Vilar Formoso e que muito contribui para a valorização daquela estação fronteiriça.

ções dos conjuntos de danças e cantares típicos regionais, das diversas Administrações ferroviárias concorrentes ao festival — que deverão ser formadas, exclusivamente, por elementos pertencentes ao caminho de ferro ou seus familiares — serão feitas no amplo anfiteatro do estádio desportivo daquela capital e o seu desenrolar transmitido pela Televisão, num programa de 3 horas diárias.

O número de participantes — conjuntos, solistas eventuais, componentes de orquestras, bem como pessoas de família que os acompanhem ou simples ferroviários estrangeiros que desejem assistir ao festival — não terá limitação prévia numérica — e serão em parte alojados no grandioso edifício da Escola Superior de Transportes.

A estadia diária, em regime de pensão completa é de 5 dólares (150\$00), por pessoa, com direito a participar nas diversas excursões turísticas colectivas e no jantar oficial de gala, oferecido pelos Caminhos de Ferro Jugoslavos.

Dado que na nossa Rede não existem — nem no Clube Ferroviário de Portugal, nem em qualquer outro grupo ferroviário nacional — grupos folclóricos regionais, da natureza dos que são convidados para participarem neste grandioso festival — não se poderá encarar, nem sequer em princípio, a representação do nosso Caminho de Ferro.

REPÓRTERES PESOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Garcia Cuco*, chefe de distrito, *Joaquim Primo Candeias*, subchefe de distrito, *Domingos António da Silva Canastrinha*, *Manuel Valente da Costa* e *José Francisco Cardeira*, assentadores de 2.^a classe e *Adelino Afonso Zacarias Branco*, servente de 3.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 175,410 — Sines, motivado por terras e pedras arrastadas pelas chuvas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Serafim dos Anjos Póvoa*, chefe de distrito, *Luís António Pinto*, subchefe de distrito, *Arlindo Nascimento Magno*, *Lino Fernando Craveiro*, *Manuel Pinto Ferreira* e *António Augusto Galanteiro dos Santos*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 123,465 — Douro, por motivo da queda de pedras e terras.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Bicho*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 143,760 — Leste, quando estava de folga ; *Diamantino Valente da Silva*, subchefe de distrito, *João Gonçalves* e *Manuel António*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos na substituição de um carril partido ao Km 4,100 — R. Tomar ; *João Albino Pinto* e *Manuel Queiroz*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via na agulha n.^o 1 de Montedor, devido ao descarrilamento do comboio n.^o 5271.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Faustino Vieira Pereira*, revisor de bilhetes de 1.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.^o 873 uma carteira contendo 1800\$00 e 40 365 cruzeiros, que prontamente entregou ao chefe da estação da Aveiro ; *Manuel Nunes Lopes*, chefe de distrito, *Manuel Areias*, subchefe de distrito, *José Fernandes dos Reis Torgal*, assentador de 1.^a classe, *Fortunato Maria Valério* e *José Isidoro*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 5,711 — Vendas Novas.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Francisco de Jesus*, chefe de distrito, *Joaquim da Mota*, assentador de 1.^a classe, *Manuel da Silva Vasconcelos*, assentador de 2.^a classe e *Domingos Gomes da Costa*, eventual (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 9.500 — Douro, devido à queda de uma árvore e quando estavam de folga ; *Manuel Delfim Mesquita*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 123.465 — Douro, por motivo da queda de terras e pedras ; e *Maria Adelina de Oliveira*, guarda de P. N. de 2.^a classe — elogiada pelo interesse e dedicação demonstrada nas providências tomadas para os trabalhos de desobstrução da via em vários pontos, entre os Kms 45.120 e 48.900 — Oeste, devido a uma tromba de água.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Simão António Areias*, chefe de lanço de 2.^a classe, *José Manuel Vicente Delgado*, chefe de distrito, *Augusto Gonçalves Fernandes*, subchefe de distrito e *José Augusto*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 198.851 — Beira Baixa, por motivo do descarrilamento do comboio n.^o 3182, quando estavam de folga ; *José Duque*, guarda-freios de 1.^a classe — encontrou na automotora n.^o 4025 uma carteira contendo a importância de 680\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Leiria ; e *Adriano Nascimento Almeida*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 27.120 — Douro, quando se encontrava de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Félix Amaro da Cruz*, *Firmino dos Santos Pereira*, *Ilídio Bouçada Rodrigues*, *José Bouçada Rodrigues*, *José Mesquita São João* e *Manuel Martins Forte*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via na agulha n.^o 1 de Montedor, devido ao descarrilamento do comboio n.^o 5271.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Almeida Calisto*, chefe de distrito, *Hipólito Agostinho Martins*, subchefe de distrito, *Alfredo dos Santos* e *Manuel dos Santos*, assentadores de 1.^a classe, e *José Sebastião*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 112.630 — Leste, quando estavam de folga ; *Luis Ferreira*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 22.916 — Douro, encontrando-se de folga.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Vicente José de Abreu*, inspector de receitas de 1.ª classe, *Francisco dos Santos Lapeiro*, contramestre principal, *Onofre Soares*, chefe de maquinistas, *Luís Dias* e *Américo Soares Correia*, contramestres de 2.ª classe, e *Manuel de Passos Alves de Oliveira*, chefe de estação de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Olindo Pedro Marmota* e *Luis Nestor Azevedo Santos*, chefes de secção, *Saul Correia Pinto* e *João Albino*, escriturários de 1.ª classe, *António Ribeiro*, chefe de brigada e *Joaquim Manuel Rodrigues*, escriturário de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Elias Bernardo*, maquinista de 1.ª classe, *Joaquim Nunes Júnior*, *Manuel Ferreira Nogueira*, *Roberto da Fonseca*, *António Anastácio* e *Arnaldo Timóteo Pinto*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Maria Aljustrel*, *Esaú Baptista*, *Alfredo de Almeida*, *António da Conceição Lavadinho*, *José Pereira* e *Salvador Mendes*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Assunção Júnior*, operário de 1.ª classe, *Manuel Alves*, chefe de lanço, *António Maria Lourenço*, chefe de distrito, *Francisco Baptista*, operário de 3.ª classe, *Francisco José Ferreira*, fogueiro de 2.ª classe e *Diamantino Bernardo*, servente de 1.ª classe.

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA - 2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telef. 36 21 51 / 54 e 36 21 61 / 64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 475 / 79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Sociedade de Transportes, Lda.

Serviço combinado com os CAMINHOS DE FERRO

Escritório e Despacho Central:

RUA ALVES ROÇADAS, 2, 4 e 6

Agência de Viagens Filiada na «Iata»

GARAGEM E OFICINA

EDIFÍCIO PRÓPRIO

Rua Dr. Francisco dos Prazeres
e Rua Nun'Alvares Pereira

*Correspondentes da Companhia dos Wagons-Lits/Cook
Camionagens e Aluguer de Autocarros*

Serviço Internacional

Telefones: 80 e 325
Gramas: «Transportes»

Apartado Postal n.º 14

GUARDA



Máquinas de costura — Radiadores e caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloriferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmalrado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
Filhos & C.ª, L. da**

OLIVA
S. JOÃO DA MADEIRA

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, L. da

RUA D. JOÃO V, 2-A, 5.^o

LISBOA

Empreiteiros especializados em todos os trabalhos de construção, renovação e conservação de vias férreas, com emprego dos mais modernos processos e meios mecânicos e fornecedores de todos os equipamentos necessários à exploração moderna de redes ferroviárias

Representantes exclusivos das firmas:

MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A.

LINKE-HOFMANN-BUSCH G. m. b. H.

SCHARFENBERGKUPPLUNG G. m. b. H.

G. CESARE RANZI

RHEIMENTALL G. m. b. H.

ÉTABLISSEMENTS SAXBY

SONORTE

SOC. DE ESTRUTURAS METÁLICAS DO NORTE

Sede e Oficinas:

ENTRONCAMENTO — Apartado 4

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

COBERTURAS E CAIXILHARIA METÁLICAS
RESERVATÓRIOS PARA TODAS AS CAPACIDADES EM AÇO MACIO, INOXIDÁVEL E DE ALUMÍNIO

GUINDASTES E PONTES ROLANTES

SOLDADURA AUTOMÁTICA CONTROLADA POR APARELHAGEM DE RAIOS X

DECAPAGEM E METALIZAÇÃO

Escritórios: Avenida Infante Santo, 66-F

Telefs.: 67 65 21 - 67 26 24 - 66 50 36

APARTADO 2794

LISBOA



A MUNDIAL

COMPANHIA DE SEGUROS

Capital e Reservas:

Esc. 508 957 917\$23

Sede: Largo do Chiado, 8

em LISBOA

Agentes por todo o Continente, Ilhas e Ultramar

ALUMINOTÉRMICA, L. DA

Todas as aplicações industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril (S. A. R. L.)
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

Rua D. João V, 2-A, 5.^o — Telef. 68 43 02 — LISBOA

UMA BOA PARTE DOS FUNCIONÁRIOS DA C. P.
PREFEREM O

CALÇADO IMPÉRIO

POR SER HÁ MAIS DE 30 ANOS

O MELHOR

O MAIS FINO

O MAIS RESISTENTE

Telé { fone 22230
gramas IMPÉRIO S. JOÃO DA MADEIRA



SKF

ACELERA

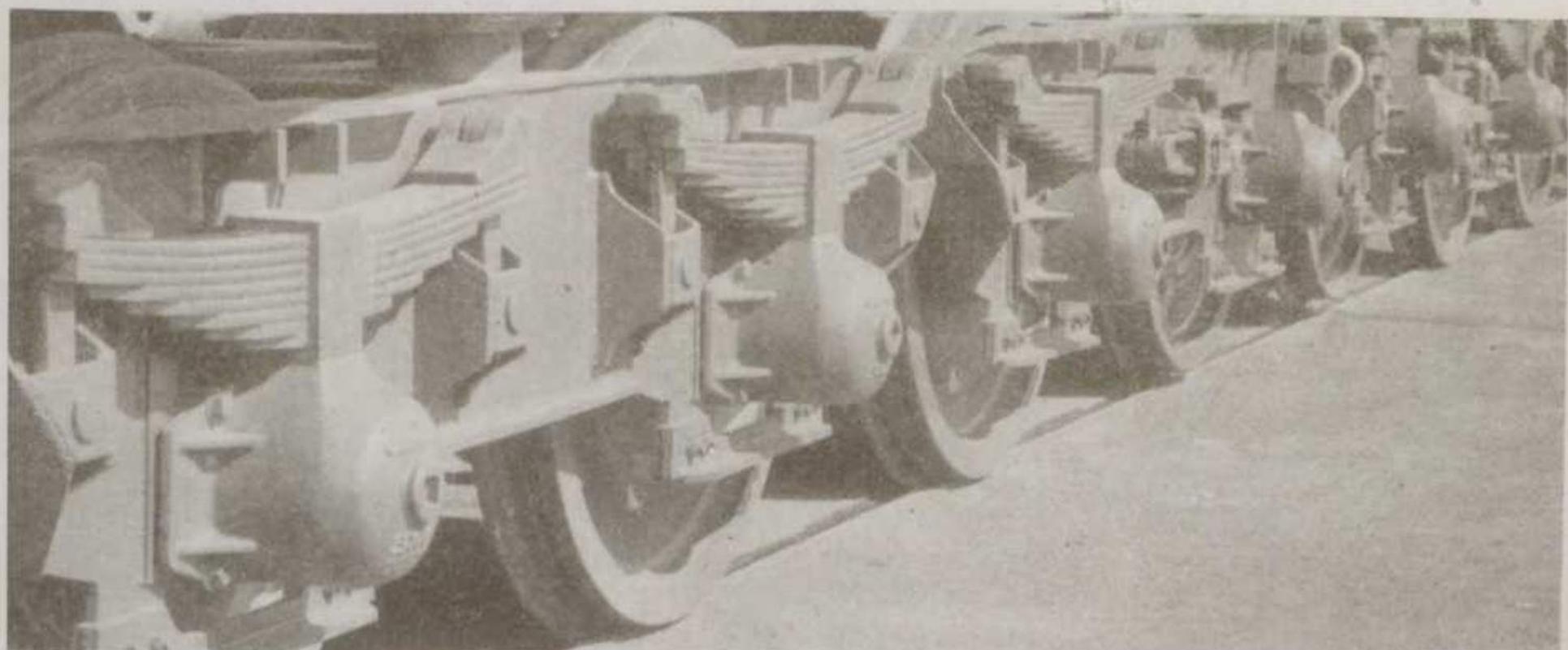
1 milhão de caixas fornecido até 1956

2 MILHÕES 1962

3 MILHÕES 1966

Este aumento rápido das vendas demonstra claramente que os caminhos de ferro não podem ignorar os baixos custos de manutenção, a precisão e a confiança, que caracterizam as caixas **SKF**.

E por isso que os caminhos de ferro de todo o mundo cada vez empregam mais os rolamentos **SKF**.



SOCIEDADE SKF LIMITADA

Praça da Alegria, 66-A
LISBOA

Avenida dos Aliados, 152
PORTO