



Boletim da C. P.

Número 460

Outubro de 1967

Boletim da

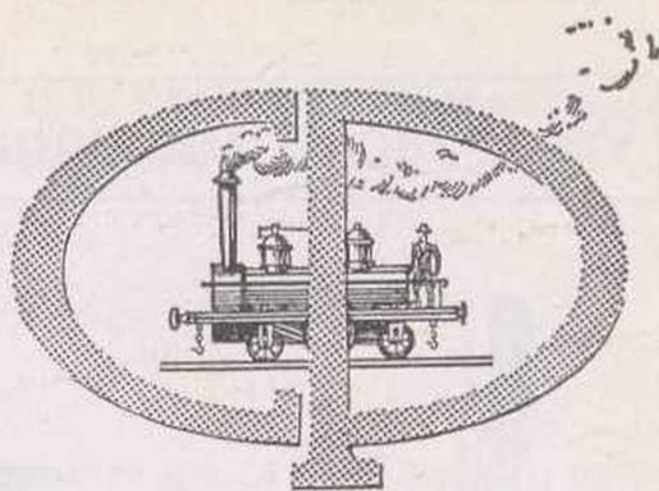
PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 460 • OUTUBRO 1967 • ANO XXXIX • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

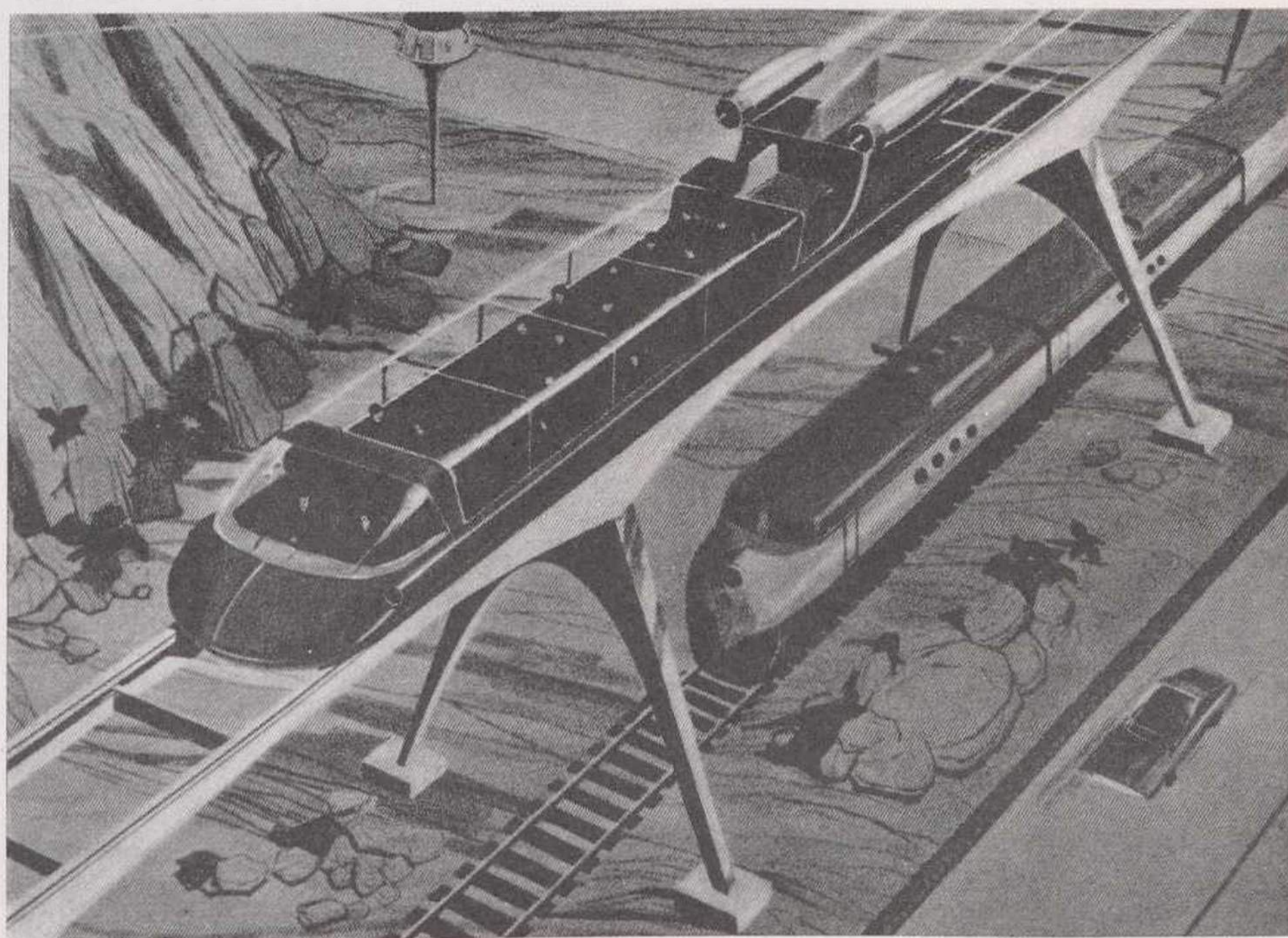


PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

O COMBOIO DO FUTURO



SEGUNDO projectos já em fase experimental ou, pelo menos, considerados realizáveis num futuro próximo, o tráfego ferroviário de amanhã deverá circular tal como a nossa gravura documenta: carris suspensos nos quais correm comboios a jacto, a uma velocidade oito vezes superior à dos mais modernos «expressos»!

A inovação já se antolha nos nossos dias, através de ensaios com protótipos — o comboio de almofada de ar, de Bertin, por exemplo — ou em sistemas que a prática vem consagrando — o monorail, em vias de generalização. A própria U. I. C. criou, no mês passado, um grupo de trabalho especializado para estudo dos problemas da ferrovia do futuro.

Mas para além da maravilhosa realidade, quase utópica ou fantasista, que o porvir nos promete, os laboratórios de pesquisas mais avançados do Mundo, que estudam cuidadosamente novas maquinarias e novas estruturas para resolver o dramático problema dos transportes terrestres, garantem para o caminho de ferro a continuação dum lugar de destaque, e até uma supremacia, como solução global de comunicações, a funcionar num regime de coordenação harmoniosa com os restantes meios de transporte — coordenação tão afastada hoje, entre nós, das realidades sedutoras do amanhã...

Valorização da linha do Douro



Automotora diária Porto-Barca de Alva

Não há dúvida. Graças aos novos comboios postos a circular a partir do dia 24 de Agosto último, a linha do Douro e as suas afluentes valorizou-se imenso. Toda a região transmontana-alto-duriense ficou muito melhor servida em matéria de transportes ferroviários, e este facto traz toda a população radiante.

É que o Caminho de Ferro dá sempre uma

nota de progresso e de actividade, que outro meio de transporte jamais pode oferecer. Os transportes rodoviários serão sempre subsidiários do comboio, e por melhores e mais amplas estradas que haja. O que precisamos no Caminho de Ferro, isto sim, é termos comboios bons, velozes, cómodos — comboios actuais e não no século XX, comboios do século XIX...

A linha do Douro, esta grande via que se construiu em 12 anos e não obstante a maquinaria rudimentar de que se dispunha para levar a efeito inúmeras obras de arte, pontes e túneis sobretudo; esta linha de grande rendimento em passageiros e mercadorias dado que para ela colecta toda a riqueza agrícola de ambas as suas margens, e isto através das linhas de via estreita para o lado Norte, e de boas estradas para o lado Sul; esta linha extraordinária que além do mais apresenta panorâmicas das mais impressionantes de Portugal; esta linha gloriosa pelos altos objectivos nacionais que a determinaram e que, durante vários anos esteve como que esquecida, passou agora, finalmente, a despertar o interesse da C. P., que está olhando para ela com carinho e compreensão.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses olhou ainda a tempo para a sua linha do Douro. Foi como se a tivesse descoberto, e para isto muito contribuiu o êxito dos comboios turísticos que este ano se realizaram ao longo da mesma, e que levaram muita gente sequiosa de beleza, às terras altas de Figueira de Castelo Rodrigo, Freixo



Um aspecto da festiva recepção na estação da Régua. A plataforma da estação estava repleta de gente: grande representação do Município, da Casa do Douro, Grémio do Comércio, Imprensa regional e diária, Rádio Alto Douro — e muito povo



À entrada do Município de Figueira de Castelo Rodrigo, o administrador eng. Brito e Cunha ladeado pelo presidente da Câmara sr. Fernando Madeira Bordalo

de Espada à Cinta, Moncorvo, Mirandela, Vila Flor e Carrazeda de Ansiães — e mais tarde e por duas vezes, à antiga capital do reino de Leão, que é a linda e majestosa cidade de Salamanca. Todos os passageiros que tiveram o prazer de tomar parte nas excursões a estas terras, que a C. P. em boa hora levou a cabo, sentem ainda a grata lembrança das belezas que contemplaram, da lhaneza das gentes com quem contactaram, da comodidade que os comboios automotores oferecem. E todos os passageiros eram unânimes em reconhecer que a linha do Douro e suas afluentes, com os comboios que havia, estava muito mal servida — e eram precisos mais, muitos mais. Mas o anseio de toda essa gente que visitou e foi visitada nas terras altas do Douro

foi ouvido pela C. P., foi observado pelos seus mais altos funcionários dirigentes.

*
* *
*

O comboio que no dia 24/8 inaugurou o novo e melhorado horário do Douro e suas ramificações, foi acompanhado por um ilustre administrador da Companhia — o sr. eng. Brito e Cunha, que é um conhecedor profundo do valor económico da região, dos anseios das suas gentes, das possibilidades turísticas de todas estas terras que a linha do Douro serve. Ele, como prestigioso e dinâmico director do Instituto do Vinho do Porto, sabe como ninguém o que é o Douro, o que ele vale, o que ele precisa, o que ele quer, e porque, na verdade, o vinho do Porto que tem nesta região o seu berço e está considerado como o maior embaixador de Portugal no Mundo, tem no seu Instituto a cabeça da sua grande valia. O vinho do Porto vai a todos os cantos da Terra e onde chega — e isto é muito honroso para todos nós — faz figura.

Acompanharam também o comboio inaugural, como representante da Direcção-Geral da Companhia, o sr. eng. Canavezes Júnior, o eng. Oliveira



Nos Paços do Concelho de Figueira de Castelo Rodrigo, o ilustre presidente do Município local no uso da palavra: *desejamos significar à Administração da C. P. a nossa indelével gratidão por este enorme melhoramento que hoje começou*



Ainda no Município de Figueira de Castelo Rodrigo. O ilustre administrador da C. P. eng. Brito e Cunha expressa o agradecimento da Companhia pela magnífica e honrosa recepção das forças vivas locais e apresenta a programação futura das melhorias ferroviárias a introduzir na linha do Douro

Santos, do Sector da Via e Obras, e ainda o técnico Ginestal Machado e outros funcionários da Empresa. Como delegado no Norte da E. G. T. seguia igualmente o sr. João Rodrigues, que é um grande animador das viagens de divulgação turística, nestas paragens, realizadas pelo Caminho de Ferro com a cooperação de autocarros.

A composição do comboio era constituída por duas unidades duplas *diesel*, elegantes e funcionais, e onde todos os passageiros se encontravam com comodidades. Poucas e breves paragens. Só na Régua é que o tempo é mais. Aqui chegou às 10-50 e partiu às 11-03. A plataforma da estação estava cheia de gente: grande representação do Município, da Casa do Douro, Grémio do Comércio, Imprensa regional e diária, Rádio Alto Douro, muito povo. Cumprimentos afectuosos, comentários sobre o novo horário. A Administração e a Direcção da C. P., nas pessoas dos srs. engs. Brito e Cunha e Canavezes Júnior, foram saudadas pelo grande benefício que prestaram ao Alto Douro.

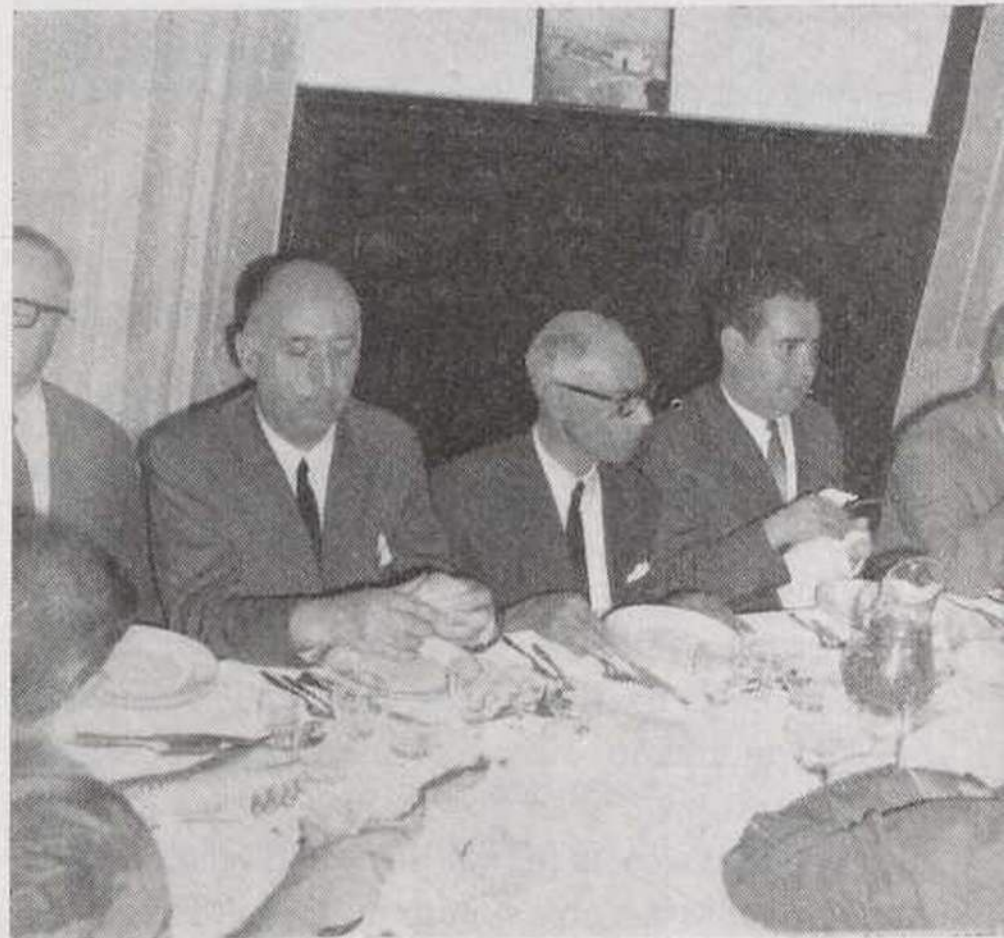
Nova arrancada e o Pinhão pretende, também, dizer da sua justiça. Mas o tempo é pouco e os cumprimentos entre os representantes da C. P. e os da freguesia, que acorreram para agradecer o benefício, são rápidos.

Tua, Pocinho, Barca de Alva. Aqui, como final da linha, foi um delírio. Figueira de Castelo Rodrigo, caiu na estação, em peso. À frente, toda a Câmara Municipal, presidente e vereadores, G.N.R., G. F. e B. V., faziam a guarda de honra. Autoridades portuguesas e espanholas, muitíssimo povo. Estralejaram foguetes, e a Banda de Música do Instituto do Mondego actuou em seguida. A recepção foi calorosíssima. Bandeiras e festões de verdura por toda a parte. Alegria esfusante.

Organizou-se, seguidamente, um cortejo de automóveis, a caminho da sede do concelho, que também estava engalanada. Na Câmara Municipal e no seu salão nobre, breve sessão solene de boas-vindas. O presidente da Câmara, sr. Fernando Madeira Bordalo, que é fidalgo como poucos e bairrista como ninguém o é mais, saudou a C. P., e em palavras quentes que lhe saíam da alma, disse do júbilo das gentes daqueles sítios. Eis as suas calorosas palavras:

É com justificado contentamento que tenho a subida honra de receber Vossa Excelência nesta «Domus Municipalis» como presidente da Câmara de Figueira de Castelo Rodrigo.

E compreende-se este júbilo porque eu sei e todos



Almoço de confraternização, em Figueira de Castelo Rodrigo, oferecido pelo Município local. Em primeiro plano, além do presidente da Câmara e do administrador da Companhia, os srs. eng. Canavezes Júnior e Ginestal Machado, da C. P., e João Rodrigues, da E. G. T.. Brindes, saudações, alegria esfusante — foram o tema do lauto repasto

os munícipes sabem que Vossa Excelência é, desde longa data, um intemerato defensor das aspirações do nosso concelho, sob o ponto de vista da melhoria das ligações ferroviárias, entre o Porto e Barca de Alva.

Com efeito, os comboios que se têm efectuado até agora já não correspondiam às necessidades da hora presente.

Quando tudo indicava, pelo aumento de tráfego que por toda a parte se registou nos últimos anos, pelo desenvolvimento do Turismo que é dos mais notáveis fenómenos dos nossos dias, pelo intercâmbio entre países vizinhos em boas relações que tanto se deseja e se promove, quando tudo indicava que essas velhas ligações da linha do Douro se actualizassem, verificou-se, com espanto e com desgosto, que tal não aconteceu e, o que é pior, nem ao menos se mantiveram os saudosos comboios que



Recepção calorosíssima em Barca de Alva. Aqui, como final de linha, foi um delírio. Autoridades portuguesas e espanholas e muitíssimo povo, ovacionaram a C. P.. Bandeiras e festões de verdura por toda a parte. Banda de Música. Foguetes. Alegria transbordante



Ainda na estação de Barca de Alva: o administrador eng. Brito e Cunha recebe os cumprimentos oficiais das autoridades espanholas

estabeleciam a ligação directa Porto-Medina e que tantas facilidades concediam, como é do conhecimento geral, aos viajantes que necessitavam utilizá-los.

Não é a mim que compete criticar o que já pertence ao passado mas se a ele me refiro é apenas para dizer que o facto causou entre nós dolorosa impressão e consequências prejudiciais como é fácil imaginar.

Ninguém estranhou, portanto, que se empregassem os melhores esforços para que o problema fosse revisto, de molde a atender as nossas reclamações que visam apenas o interesse público.

Ora, meus senhores, entre as personalidades com quem nestas diligências contactámos no Porto e em Lisboa ocupa lugar de destaque o nosso ilustre hóspede deste momento: o senhor administrador eng. Brito e Cunha.

Sua Excelência tem posto tal interesse, tal entusiasmo, tal empenho, tal fervor neste assunto que quase nos leva a crer que não é um estranho a este concelho mas um autêntico amigo — quase diria um seu dedicado filho!

É por estas razões, senhor administrador da C. P., que o presidente da Câmara deste concelho sente grande honra e grande alegria por Vossa Excelência se ter dignado entrar neste salão nobre em dia tão festivo.

Aceite Vossa Excelência as nossas homenagens extensivas a todo o prestigioso Conselho de Administração da C. P. e já agora atrevo-me a pedir a Vossa Excelência seja o intérprete junto do mesmo Conselho, da nossa in-

delével gratidão por este enorme melhoramento que hoje começou — a automotora Porto-Barca de Alva.

Não quero esquecer também nesta hora histórica o senhor ministro das Comunicações que tanto se tem interessado por este problema. A sua Excelência, o senhor ministro, rendo igualmente as nossas homenagens assim como à prestigiosa Imprensa do Porto e da Guarda que dá sempre lugar de relevo aos assuntos que se prendem com a melhoria da linha do Douro.

Praza a Deus que num futuro próximo as entidades do país vizinho atendendo aos instantes pedidos do povo das duas Nações, principalmente desta região e seguindo o exemplo da C. P., removam todas as dificuldades para que de novo se estabeleça a ligação directa Porto-Medina ou pelo menos Porto-Salamanca.

Em nome da C. P. falou em seguida para agradecer, o sr. eng. Brito e Cunha que com a palavra fluente, disse do muito que a Companhia tem feito, e do muito mais que tenciona fazer — e se fará em devido tempo.

Seguiu-se depois um almoço lauto, na Pensão Riba-Côa, e que foi presidido por aquele ilustre administrador. Brindes, saudações, alegria esfuizante. Regresso à Barca de Alva onde numa sala da estação do Caminho de Ferro, decorada a primor, foi servido um aperitivo de despedida, e onde falou em primeiro lugar o sr. Don José Esteves Rúbio, funcionário das Alfândegas do país vizinho, e jornalista distinto, que dissertou longamente sobre o significado da festa decorrente, dos benefícios que o Alto Douro e a região salamantina passavam a usufruir, e do muito mais que ainda se poderá fazer, para melhor bem servir — Portugal e a Espanha. Em resposta falou o eng. Brito e Cunha, que agradeceu e evocou as boas relações entre os dois países ibéricos e que, com este novo serviço ferroviário, mais se evidenciará, e grandes perspectivas oferecerá no futuro, às cidades do Porto e Salamanca, sobretudo.

A automotora partiu de regresso, à sua hora, e ficou em todos os que viajavam e em todos os que ficaram, a grata lembrança do que são e do que valem os Caminhos de Ferro, quando servindo bem, como agora está sucedendo — e servindo melhor ainda, no futuro, como nos foi prometido, logo que à Companhia seja possível.

ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DA REGIÃO NORTE

NOVO ADMINISTRADOR

DA C. P.

CORONEL

Fernando

Valença



POR portaria do ministro das Comunicações, inserida no *Diário do Governo* de 22 de Setembro findo, e precedendo resolução do Conselho de Ministros, foi nomeado administrador da C. P., por parte do Estado, nos termos do Decreto-Lei n.º 40 833, de 29 de Outubro de 1956, o sr. coronel Fernando Ferreira de Oliveira Valença.

Oficial dos mais distintos do Corpo do Estado-Maior, oriundo da Arma de Artilharia, com numerosos louvores e condecorações, articulista laureado com honrosos prémios por colaboração literária em revistas militares, o sr. coronel Fernando Valença é um perito em Armas Atómicas e nessa qualidade vogal da Comissão Consultiva da Junta de Energia Nuclear. Frequentou diversos estágios em países estrangeiros e desempenhou missões de serviço no Ultramar. Como oficial do C. E. M. têm-lhe competido, também, em muitos sectores das Forças Armadas onde superintendeu, acções notáveis de organização e de planeamento administrativos.

Na esfera dos transportes, tem-se distinguido particularmente em trabalhos de grande valia no Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (G. E. P. T.). São da sua autoria estudos, intervenções e teses diversas sobre os seguintes temas: os «nós ferroviários» das regiões de Lisboa e do Porto, respostas às questões prioritárias e não prioritárias dos trabalhos preparatórios do III Plano de Fomento (grupo de trabalho n.º 7, transportes e comunicações), comentários sobre a remodelação, em 1963, dos Caminhos de Ferro Britânicos (Plano Beeching), estudo comparativo dos encargos reais do transporte de mercadorias por caminho de ferro e por estrada em percursos principais, e subsídios para o estudo do plano de transporte ferroviário nacional.

O *Boletim da C. P.* saúda respeitosamente o novo administrador da Companhia, expressando-lhe os melhores votos de pleno sucesso no desempenho do seu destacado cargo.

Seccção

PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

RELAÇÕES DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO NA EMPRESA

(Continuação)

Sistema de Sugestões

Os sistemas ou «planos de sugestões» são um elemento do maior interesse no campo da comunicação mais evoluída, para além das linhas tradicionais da hierarquia formal, durante muito tempo único canal da comunicação no interior da Empresa.

Pretende-se, fazendo apelo à capacidade crítica e inventiva do Homem, dar satisfação a uma das necessidades fundamentais do trabalhador — a criação.

É um sistema desenvolvido nos E. U. A. nos anos 1940/50, integrado nos esforços de guerra, que se divulgou por todo o Mundo e que hoje, pode afirmar-se, tem aceitação geral e é prática corrente nas Empresas evoluídas.

Um sistema de sugestões pretende fundamentalmente, para além dos aspectos económicos:

- Criar mais um canal e meio de expressão no interior da Empresa.
- Transformar um executante mais ou menos passivo num colaborador eficaz.
- Fomentar a imaginação construtiva do pessoal e a sua capacidade de iniciativa.
- Fazer participar o pessoal na luta contra os custos e criar mais um meio de distribuição de rendimento.

Para o lançamento dum sistema de sugestões é fundamental — como condições prévias para o sucesso — que:

- haja apoio da mais alta chefia
- haja mentalização da hierarquia que permita apoio e colaboração ao sistema
- seja preparada e lançada por pessoa ou pessoas

preparadas sob o ponto de vista psicológico, funcional e técnico

— seja institucionalizado e regulamentado.

Sob o ponto de vista económico, pretende-se economia de tempo, esforço e dinheiro, isto é, deseja-se maior produtividade em relação aos factores em presença. Assim, as sugestões incidem normalmente sobre:

- melhoria das condições de trabalho
- aumento de produção
- manuseamento das matérias-primas e produtos
- aperfeiçoamento das instalações técnicas e do material
- redução de tempos
- melhoria da qualidade
- maior segurança no trabalho
- simplificação de circuitos
- redução de custos.

Fases do sistema

Nascida a ideia — *concepção* — no espírito dum colaborador da Empresa, há que a passar para o papel — *concretização* — acompanhada de todos os elementos que a possam informar. Depois há que entregá-la — *oficialização* —, há que a colocar numa das «caixas de sugestões» existentes. Estas caixas são abertas periodicamente, podendo ser mantido o anonimato. Entra-se seguidamente na fase de *apreciação*, com a análise na generalidade e com o estudo do Serviço competente na matéria de sugestões, a que se segue, depois do parecer técnico, a *decisão* normalmente por uma comissão especialmente encarregada para o efeito e da qual é aconselhável fazer parte um ou mais representantes do pessoal. É também nesta altura atribuído o prémio devido — se for caso disso — de acordo com as normas existentes. Seguidamente comunica-se o resultado — *informação* — ao interessado e faz-se publicar as sugestões aprovadas no «Jornal da Empresa» e nos quadros de afixação — *divulgação*.

Em esquema, poderemos escalonar as fases do modo seguinte:

Fases	Elemento-base	Aspectos a ponderar
I. Concepção	Ideia	Condicionar a participação com que nível hierárquico e função <ul style="list-style-type: none"> — Participação livre — Participação limitada — Participação proibida
II. Concretização	Impresso de sugestões	Reunir todos os elementos de análise Acesso fácil, normalmente junto das «caixas»

<i>Fases</i>	<i>Elemento-base</i>	<i>Aspectos a ponderar</i>
III. Oficialização	Caixa de sugestões	Localização em locais de circulação do pessoal Registo — numeração Possibilidade de anonimato
IV. Apreciação	Comissões técnicas Serviços especializados ...	Constituição Andamento rápido
V. Decisão	Comissão de sugestões ...	Constituição Representantes do pessoal Prémios — seu cálculo
VI. Informação	Comunicação	Escrita Pessoal — Entrevista quer seja ou não aprovada a sugestão
VII. Divulgação	Jornal da Empresa Quadros de afixação Quadros de honra	Divulgação como incentivo individual e geral

(Elementos extraídos dum «Curso de Promotores de Formação» do INII.)

EXAMES

Algumas provas saídas nos exames finais do último Curso de Auxiliares da Revisão de Bilhetes.

Prova escrita

Serviço Comercial

I

Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros

- 1 — Indique o preço base por passageiro e quilómetro, dos bilhetes em 1.^a e 2.^a classes e respectivos mínimos.
- 2 — Em que condições podem os cães ser transportados nas carruagens, em poder dos passageiros?
- 3 — Tendo em atenção o que determina esta Tarifa, descreva o procedimento a adoptar nos seguintes casos:

- a) Num excesso de percurso;
- b) Numa mudança de via;
- c) Numa mudança de classe.

Tarifa Especial n.º 1-P.

- 1 — Diga por quantas zonas é constituída esta Tarifa e onde ficam situadas.
- 2 — Esclareça como é calculado o preço dos bilhetes vendidos para percursos que compreendam mais de uma zona ou que abranjam fracções de zonas distintas.
- 3 — Qual o modelo a estabelecer e cobrança a efectuar pelos revisores, para o transporte de volumes nas zonas tranvias?

Tarifa Especial n.º 2-C.

- 1 — Indique o prazo de validade dos bilhetes vendidos ao abrigo desta Tarifa.

Tarifa Especial n.º 3-P.

- 1 — Qual o modelo a estabelecer e a importância a cobrar a título de taxa de velocidade?

Tarifa Especial n.º 4-P.

- 1 — Indique por quantos Capítulos é constituída esta Tarifa e qual a finalidade de cada um deles.
- 2 — Diga o prazo de validade dos bilhetes de assinatura fornecidos nas condições da presente.

Tarifa Especial n.º 6-P.

- 1 — Diga para que serve cada um dos Capítulos desta Tarifa.
- 2 — Qual o prazo de validade dos bilhetes vendidos ao abrigo dos Capítulos I e II?

Tarifa Especial n.º 9-P.

- 1 — Diga a cobrança a efectuar pelo revisor a um passageiro portador de bilhete ao abrigo desta Tarifa, quando seja encontrado a viajar em 1.^a classe.

II

Livro E. 7

- 1 — Esclareça em pormenor os deveres dos agentes da revisão de bilhetes, quando no desempenho das suas funções.
- 2 — Indique os documentos de que os revisores devem ser possuidores quando em serviço.
- 3 — Diga os bilhetes a fornecer a passageiros doentes, que viagem nos furgões, em macas ou cadeirinhas.
- 4 — Indique os bilhetes a fornecer em troca de requisições de transporte.

Prova escrita de Fiscalização

Prática

I

Cobrança a efectuar a sargento portador de bilhete meio de 2.^a classe, de Lisboa (Santa Apolónia) a Aveiro, fornecido em presença de Cartão de Identidade, que avisa o revisor de que muda para a 1.^a classe em Santarém, onde segue até destino.

II

Cobrança a efectuar ao portador de bilhete de 2.^a classe da Tarifa 1-P., de Lisboa (Rossio) a Sintra, que toma em Lisboa (Rossio) a automotora n.º 4111, avisando seguir a Caldas da Rainha.

III

Cobrança a efectuar ao portador de bilhete de 1.^a classe da Tarifa 2-C., de Lisboa (Rego) a Tomar, que regressa depois das 48 horas, previstas para regresso.

Segurança da Circulação

I

- 1 — Entre as estações de Torres Vedras e Ramalhal ficaram desligadas e ao alcance da vista as duas carruagens da cauda do comboio n.º 4023, considerando que os engates ficaram em boas condições, diga as providências a tomar pelo pessoal do comboio e que espécie de anormalidade se verificou.
- 2 — Indique a velocidade dos comboios circulando com a máquina à cauda e as precauções a tomar pelo condutor neste caso.
- 3 — Descreva o Código de Sinais, indicando a cor e designação de cada uma das suas indicações.
- 4 — Como são classificados os sinais utilizados nas linhas férreas portuguesas.
- 5 — Diga o procedimento a tomar pelo maquinista dum comboio ao encontrar um sinal permissivo apresentando a indicação n.º 1 do Código de Sinais.

II

Preencha a «Folha de Trânsito» para a automotora n.º 625, no trajecto Entroncamento-Tomar, transcrevendo do Livro-Horário a sua marcha prescrita.

Composição à partida

	Procedência	Destino		Tara	Carga
My 322	Entroncamento	Tomar	Passageiros	51.5	6.0
Ry 308	»	»	»	31.0	8.5
My 314	»	»	»	51.5	6.0

Considere as seguintes alterações na sua marcha

- De Entroncamento partiu às 8-23 por avaria no freio vácuo da My 322.

- Para Lamarosa perdeu 2 minutos por pouco andamento.
- Em Carrascal perdeu 1 minuto para embarque e desembarque de passageiros.
- Em Santa Cita perdeu 1 minuto para embarque e desembarque de passageiros.
- Para Tomar ganhou 1 minuto.

Indique os modelos de Segurança da Circulação a estabelecer à automotora n.º 625 e as estações que os devem fornecer.



Prova escrita de Português

I

Lutando para a ocupação de toda a Península Ibérica, os romanos venceram facilmente todos os povos que nela viviam menos os lusitanos que ocupavam um território chamado Lusitânia e que hoje faz parte de Portugal.

Chefiados por Viriato, um valoroso pastor dos Montes Hermínios, os lusitanos conseguiram derrotar, por várias vezes, os disciplinados exércitos romanos.

Viriato tinha as qualidades de um verdadeiro chefe e, dotado de grande coragem, preparou de tal forma os seus homens que conseguiu derrotar, uns após outros, todos os exércitos que os romanos enviavam à Península.

Por fim, desesperados por o não poderem vencer, os romanos mandaram-no assassinar cobardemente, enquanto dormia.

II

Leia com atenção o texto da parte I e responda :

- 1.º — Qual o povo que mais resistiu à ocupação da Península Ibérica pelos romanos ?
- 2.º — Como se chamava e que qualidades tinha o chefe dos Lusitanos ?
- 3.º — Que fizeram os romanos, por não poderem vencer o exército de Viriato ?
- 4.º — Justifique a acentuação gráfica nas seguintes palavras :
a) Ibérica ; b) facilmente ; c) após.
- 5.º — Diga por que se escrevem com «z» as seguintes palavras :
a) certeza ; b) sinalizar.
- 6.º — Explique a razão da grafia com «s» das seguintes palavras :
a) defesa ; b) avisar.

III

Viajar é, além de um prazer, um dos melhores meios de nos cultivarmos, de conhecermos novas terras, novos ambientes, outros costumes...

Num mínimo de 10 linhas, faça a sua redacção sobre uma viagem que já tenha feito e que lhe tenha, por qualquer motivo, agradado.

Fale dos diferentes meios de transporte que podemos utilizar para nos deslocarmos, indicando aquele que mais lhe agrada.

Prova escrita de Francês

I

Texte :

Il est trois heures à l'horloge de la gare. Le train est à l'heure. La grosse locomotive s'arrête lentement. Un mécanicien saute sur le quai. Les portières des wagons s'ouvrent. Les voyageurs et les voyageuses descendent ou montent rapidement avec leurs valises. Celui-ci, achète un journal ; celui-là donne ses gros bagages à un porteur.

Près de la sortie, un employé prend les billets. Un marchand se promène avec sa petite voiture ; il vend du pain frais, des fruits glacés, des boissons fraîches.

Attention ! Le chef de gare donne le signal du départ : le train va repartir.

II

- 1) Rendez le texte en portugais.
- 2) Quelle heure est-il à l'horloge de la gare ?
- 3) Le train est-il en retard ?
- 4) Que font les voyageurs et les voyageuses ?
- 5) Que vend le marchand ?
- 6) Que fait le chef de gare ?

III

Rendez en français :

- a) rapaz ; b) sala ; c) janela ; d) mesa ; e) régua.
- f) Que horas são ? São 10 horas e vinte cinco.
- g) 12 ; 17 ; 70 ; 80.

Prova escrita de Geografia e Aritmética

I

- 1 — Indique as religiões cristãs existentes na Europa.
- 2 — Quais são os países da Europa considerados de maior importância política e económica ?
- 3 — Indique as línguas principais faladas no continente europeu.
- 4 — Qual o país europeu considerado o maior exportador mundial de azeite ?
- 5 — Diga em que países se situam as seguintes cidades :
a) Barcelona ; b) Marselha ; c) Milão.
- 6 — Qual foi, e a que país pertence, a terra natal de Napoleão Bonaparte ?
- 7 — Diga o nome de alguns rios espanhóis.
- 8 — Qual o país europeu considerado o primeiro produtor mundial de vinho ?

II

- 1 — Das 3 centenas de laranjas que comprámos, demos $\frac{3}{5}$ a um amigo e comemos, das mesmas, 4 dezenas e meia. Quantas laranjas nos restam ?
- 2 — A importância de 18 750\$00 foi emprestada ao juro de 6 % ao ano. Quanto se pagou de juros no fim do ano ?
- 3 — Sabendo-se que um indivíduo tem 16 anos, 4 meses e 20 dias e outro tem o triplo deste, diga qual é a idade do mais velho.
- 4 — Reduza à ínfima espécie : 12 dias, 4 horas, 3 minutos e 15 segundos.

POESIA

DISPERSOS

I

(Ao CARLOS M. S. COTRIM)

*A igreja não vou
Ficará para outro dia
Quando me sentir arrependido
Da vida que vou levando...*

Por enquanto vou pecando...

II

(Ao POETA TONY MARTIN)

*Da tua vida
Nada
Saber quis*

*A felicidade
Dos outros
Torna-me ainda
Mais infeliz*

III

Algumas quadras em tempo de solidão

1.

*Esta alegria que tenho
Não é minha, é fingida
É a máscara que mantenho
Da fantochada da vida*

2.

*De tantas quadras que eu fiz
Encostado ao teu ouvido
Que me considero feliz
Por um dia ter nascido*

3.

*Escrever versos de amor
Não sei, nem quero saber
Os versos são a minha dor
E a minha vida é sofrer*

LEOPOLDO FARINHA

Factor na estação de Torres Vedras

DESPEDIDA

Mário Simões de Oliveira, ex-chefe de secção do Serviço Comercial e do Tráfego, tendo passado à situação de reformado a contar de Setembro do corrente ano e após 41 anos de serviço, vem por intermédio do *Boletim da C.P.*, despedir-se de todos os seus superiores, colegas e subordinados, em especial daqueles que exercem a sua actividade no Serviço Comercial e do Tráfego, com os quais privou durante mais de 20 anos.



Roma, a eterna... Cidade Eterna!

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE, DA REGIÃO CENTRO

ROMA é uma cidade que tem de ser pisada com calma e reflexão. Em cada canto, em cada esquina, em cada coluna, em cada monumento há qualquer coisa a admirar, a interpretar, a *trazer ao presente*, para melhor evocarmos o que tem sido toda essa penosa caminhada da Civilização. E que monumentos! Diante deles, cada um de nós tem as reacções mais diversas; reacções, aliás, que são filhas da nossa maneira de ser, da nossa sensibilidade, da nossa cultura ou da nossa escola.

*

Entrego-me a uma tipóia que mando deambular por essas ruas típicas da Cidade Eterna, ladeadas por pinheiros e intercaladas por largos onde há fontes e mais fontes, e onde se respira uma paz doce, uma quietude angélica, a despeito dos milhares de turistas que as pejam. Porém, ao longe, descortino a cúpula de S. Pedro. Corro para lá, porque S. Pedro — objectivo principal desta nossa visita a Roma — é o marco principal nas deambulações dum cristão pelo Mundo.

S. Pedro tem muito que admirar, tem muito que ver. Por lá fez caminho a principal glória da Arquitectura e da Escultura do século XVI; por lá fez caminho Bramante, Sangalli, Giocondo, Rafael e Miguel Ângelo — Miguel Ângelo, o maior de todos! — e se mais não fizeram foi porque mais alma não tinham para dar. Então o Museu do Vaticano é uma prodigiosa riqueza, uma verdadeira cadeia de museus! Há ali de tudo. Mas a sua principal riqueza reside na escultura.

Tudo o que foi possível encontrar no Panteão, nas Termas, na Via Ápia, no Coliseu e no Foro, ali foi parar. Miguel Ângelo foi o organizador deste museu sem par no Mundo, o seu primeiro mestre.

Nós hoje pasmamos como este homem, que esculpiu tantas estátuas, que rematou S. Pedro, que pintou a Capela Sixtina, que, enfim, esbanjou génio às catadupas por tantos campos de Arte, ainda tivesse tempo e vontade para ir às estátuas dos seus pares gregos, repará-las e coleccioná-las no seu museu!

*

Deixo o Vaticano e dirijo-me ao Foro. Quero ver aqui morrer o dia, uma vez que é à hora solene do crepúsculo que as almas mais se encontram e o Passado vive mais em nós.

Toda a Roma antiga parece estar aqui no derredor. Está ali o Arco de Tito, o Arco de Constantino; está ali o Circo, o Capitólio, o Foro de Trajano; mais além é a velha Via Ápia por onde desfilavam as legiões romanas à conquista do Mundo, e que ainda hoje conserva o seu magnífico empedrado de blocos azuis.

Entretanto, a tarde vai morrendo aos poucos. Todavia, estes raios dourados, já não baixam, como há dois mil anos, num berço que foi a nossa civilização e o ce-

nário-mor da glória romana, onde se concentravam todas as riquezas do Mundo, bem como a justiça, o culto e o próprio poder político. Lá está ainda o Fabulário a guardar, em grandes tábuas de bronze e rolos de papiro, as célebres leis da República que foram a base dum Direito que, a milénios de distância, ainda subsiste.

Porém, na caminhada do tempo o Império desfez-se, tudo acabou. Tudo, não. Roma perdeu o Império das terras, que era efémero, mas ficou o Império eterno das almas, da Arte e da Civilização cristã.

Não, Roma, com todas as suas riquezas, com todos os seus tesouros de Arte, não morreu nem nunca morrerá. Roma é e será sempre a eterna... Cidade Eterna!



ROMA — Basílica de S. Pedro

TEMAS GERAIS

A CRIANÇA E A TELEVISÃO

POR MANUEL DA FONSECA VAZ

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 1.ª CLASSE

LEMBRO-ME ainda bem quando, por volta de 1930, surgiram no nosso país os primeiros aparelhos de T. S. F.. Eram constituídos por móveis enormes dentro dos quais se viam numerosos e grandes fios ligando inúmeras peças entre si. A captação dos postos estrangeiros era um problema complicado, a audição era má e quase sempre prejudicada pela interferência dos postos de telegrafia sem fios.

Devido, em parte, às contrariedades apontadas a introdução da Telefonia em Portugal fez-se muito lentamente nos primeiros anos e só a partir de 1938 com a inauguração da Emissora Nacional e o aparecimento no mercado de aparelhos mais perfeitos e de menores dimensões é que o número aumentou consideravelmente para chegar a 126 por 1000 habitantes em 1962.

O mesmo fenómeno não teve lugar com a Televisão apesar dos televisores serem muito mais caros e as taxas também mais elevadas.

Estou em crer que no triénio de 1961 a 1963 se adquiriram mais televisores do que telefonias no decénio de 1933 a 1943.

De facto esta maravilha do século XX era há muito ambicionada pelos portugueses e por isso não admira que em tão pouco tempo a existência de aparelhos de TV atingisse um número considerável, quer nos meios pequenos, quer nos meios grandes.

Calcular hoje em 20 o número de aparelhos por 1000 habitantes é errar por defeito.

Não foi, portanto, por acaso que a Televisão se impôs tão rapidamente mas sim porque ela constitui de facto não só uma fonte de prazer e de distração como ainda de cultura, tanto mais que não exige qualquer esforço da parte dos telespectadores a não ser o esforço visual aliado a um ou outro bocejo quando perpassam anúncios ou programas sem interesse.

Temos que convir que os nossos programas são em geral insípidos e mal estruturados mas as pessoas habituaram-se de tal modo à Televisão que já não podem passar sem ela.

Verifica-se por exemplo no Barreiro que um grande número de operários possui TV e aqueles que não a possuem vão sistematicamente à noite para os «cafés» ou para os clubes recreativos e desportivos vê-la, acompanhados pelos seus filhos, alguns ainda de tenra idade, o que é deplorável.

Na realidade as possibilidades da TV são imensas e as suas vantagens são também consideráveis especialmente quando usada racionalmente, o que raras vezes acontece entre nós.

E porque assim é, essas vantagens transformam-se em inconvenientes, alguns dos quais bastante graves como por exemplo o cansaço visual, o impedimento da leitura séria e da conversação e ainda a presença constante dos pequenos telespectadores.

De facto os portugueses que antes do aparecimento da Televisão já eram avessos à leitura séria acabaram por se desinteressar dela completamente para dedicarem os momentos de ócio a ver a TV regaladamente sentados numa poltrona, fumando de quando em quando o seu cigarro.

Por outro lado a conversação ao serão dos familiares entre si e destes com as pessoas das suas relações deixou de ter lugar por se encontrarem absorvidos a verem programas muitas vezes sem interesse.

Por enquanto dispenso este prodigioso meio de comunicabilidade a menos que um dia os nossos televisores disponham de mais canais do que aqueles que o astrónomo italiano Schiaparelli descobriu no planeta Marte.

Mas sem dúvida, o inconveniente mais grave é o da tolerância excessiva que a maior parte dos pais usam para com os filhos, especialmente quando crianças, deixando-os assistir a espectáculos muitas vezes impróprios para as suas idades com prejuízo manifesto do seu descanso e dos seus deveres escolares.

Na realidade a maioria dos pais não se impõem perante a vontade das crianças que tomam a Televisão como mais um jogo e por tal motivo se sentem fortemente atraídos por ela.

Dois episódios dos muitos que conheço vão ilustrar o que acabo de dizer.

O porteiro do meu prédio tem um filho de 18 meses e há pouco tempo adquiriu um televisor. Desde essa altura é raro o dia que o petiz não vê a TV até à meia noite e quando o impedem de a ver protesta gritando e chorando, só se calando quando o colocam outra vez defronte do écran.

Um casal amigo que tem duas filhas: uma de 8 anos e outra de 10, convidou-me há tempo para o jantar, marcado para as 20 horas.

Cerca desta hora quando a dona da casa se encontrava a preparar a refeição, eis que as filhas

Actualidades ferroviárias

REALIZARAM mais uma festa de confraternização os antigos alunos da Escola de Factores do Minho e Douro, de 1925, a última dos Caminhos de Ferro do Estado.

A concentração realizou-se às 10 horas na estação de Braga, donde partiram em autocarro turístico para uma visita à velha Bracara Augusta, S. João da Ponte, Templo da Falperra, Santuário do Sameiro e estância do Bom Jesus do Monte. Após esta interessante digressão recreativa e cultural, teve lugar o almoço de confraternização num dos restaurantes típicos do Bom Jesus do Monte, com o qual se comemorou o 42.º aniversário do Curso, que culminou com o 30.º do primeiro «encontro», realizado neste mesmo local em 8-8-1937.

O lugar de honra da mesa ficou vago em homenagem aos antigos mestres, todos falecidos, o último dos quais, o sr. inspector Albano Costa, no passado dia 19 de Maio.

Aos brindes usaram da palavra entre outros oradores



O grupo ferroviário posando para o Boletim da C. P. na escadaria do Templo do Sameiro

Festa de confraternização ferroviária

o chefe da estação de Godim, sr. João Pereira Dias, o chefe aposentado, sr. Domingos Alberto Bacelar Pinto, o sr. inspector João dos Santos e o sr. inspector António Rodrigues Coutinho, grande animador destas reuniões anuais e alma inteiramente devotada às coisas do espírito, que depois de agradecer a presença ali de todos os seus camaradas do Curso, pediu um minuto de silêncio em homenagem aos companheiros e mestres falecidos.

Falou, seguidamente, o poeta Castro Reis, antigo ferroviário, que exaltou o valor das reuniões anuais de confraternização, não só entre ferroviários, mas também de outras classes, como meio de aproximação e elo de amizade, apontando o alto benefício que delas pode advir quando encaminhadas dentro dum programa recreativo e cultural verdadeiramente estruturado como aquele que, muito louvavelmente, vem sendo praticado na festa anual de confraternização dos antigos alunos da Escola de Factores do Minho e Douro, de 1925. O poeta Castro Reis

terminou recitando algumas poesias de sua autoria, entre elas *Lugar Vazio* em homenagem aos mestres falecidos, e a *Marcha do Curso* que foi calorosamente entoada por todos.

A seguir, o sr. António Teixeira, ofereceu ao sr. inspector António Rodrigues Coutinho, em nome de todos os seus colegas do Curso, um lindo ramo de cravos, oferta que se destinava a sua esposa e que não lhe fora entregue por não se encontrar presente.

A terminar, e por deferência muito amável, extra programa, fizeram-se ouvir com a sua linda voz, as meninas Maria Manuela Barbosa Bacelar Pinto e Maria Regina Barbosa Bacelar Pinto, filhas do chefe de estação, aposentado, sr. Domingos Alberto Bacelar Pinto, que, em conjunto, deliciaram a assistência com algumas canções do folclore nacional e outras, tendo sido no final muito aplaudidas.

O encontro para o próximo ano ficou marcado para se efectuar na Régua e Lamego.

correm à cozinha em altos berros a avisar a mãe que a TV ia apresentar o Carrocel Mágico. A senhora imediatamente largou o que estava a fazer, ligou o aparelho e instalou-se num *maple* ao lado das filhas a ver o programa citado. Em seguida surgiu um outro tema do agrado da mãe e das crianças e ei-las que ali estão até às 21-30.

Naquele dia, como em muitos outros, o jantar só foi servido às 22 horas...

É claro que, depois da refeição, a família instalou-se novamente defronte do *écran* e por mais que avisassem as meninas para se deitarem, estas opuseram-se sempre em altos gritos, culminando a sessão por uma cena de pancadaria.

Casos como estes são o pão nosso de cada dia!

A Televisão usada em doses convenientes é, sem

dúvida, vantajosa para as crianças o que não sucede quando usada indiscriminadamente. Até as vitaminas em excesso são prejudiciais à saúde.

Ora os telespectadores, mormente os pais, podem escolher os programas que mais gostam de ver e os mais úteis para as crianças, pois basta consultar qualquer jornal diário onde encontram os programas do próprio dia, bem como o programa do dia seguinte.

É pois erro abrir a TV às 19 horas, por exemplo, e só fechá-la no final da emissão, à espera que apareça algo de interesse para o telespectador, desviando quantas vezes a atenção dos pequenos telespectadores dos trabalhos escolares, que devem ter prioridade mesmo quando se dispõe de um belo programa.



Contos e Novelas

PASSAGEIRO SEM BILHETE

POR JORGE TEIXEIRA

Ao canto da carruagem de terceira a campônia dera em torcer-se, como sentada em brasas. Os segadores iam desconfiados no banco da frente. Depois ela gemeu e eles assustaram-se. Que teria a cachopa? Perguntaram-lho. Mas ela que «não era nada». E toca a remexer-se e a gemer de mãos na barriga. Talvez a mulher não soubesse como, ou onde aliviar-se. Tinha cara de viajar pela vez primeira. Não sabiam como informá-la. Um deles lembrou-se de contar aos outros, em voz alta, que «a casinha das aflições era ao fundo da carruagem e até tinha água de repuxo. Uma pessoa lá sentada, era como se fosse em primeira classe com bilhete de terceira». A «malta» riu, confirmou, mas a mulher não se despegava do seu lugar. Devia ser bruta como carga de palha. E, de repente, deu um estorcegão e um grito e pediu aos homens que «fossem a correr chamar o revisor». «Que quere vossemecê, criatura?» «Quero apear-me! Depressa!»

Um deles saltou na primeira paragem do comboio e trouxe o revisor a reboque. A mulher não tirava os olhos do pavimento. Suava. Apertava os inchacos do ventre. «Está doente? Onde lhe dói?» — «Pare já o comboio, senhor revisor! Quero sair daqui!» Era desconcertante. «Oiça lá, — pôs-se o funcionário a adivinhar — é... para aliviar-se?» Ela acenava que sim. «Então venha comigo que eu ensino-lhe onde é o lavabo. Nem precisava de incomodar tanta gente por isso». A mulher olhava-o, espantada: — «Também havia no comboio uma casa para estas coisas?» — «Claro que tinha de haver». O de safões e foice armava em sabichão: — «Tá visto que há. Atão onde é ca gente ia dar de corpo?» A aflita mulher negou-se a sair dali. Queria era descer do comboio. Voltava à vaca fria. Os da ceifa ofendiam-se: — «Olha a

fulana, hã?! Uma labrega como nós e tão fúfia! Não lhe serve!» Mas, de súbito, a camponesa deu um berro e repuxou as saias: — «Ai minha mãe! Para que embarquei eu neste estado?» O revisor compreendeu tudo. — «Ah! É... gente nova?» Era. Era e estava para já. O funcionário estava atrapalhado. Nunca lhe sucedera uma coisa daquelas. E de parteiro, nada percebia. Nem o regulamento capitulava essa espécie de passageiro sem bilhete. A mulher, coitada, gemia cada vez mais. E olhava uma fonte que parecia ter de súbito nascido debaixo do seu banco. O revisor abriu a porta, em andamento, avançou pelos estribos, como um equilibrista, abriu a porta da outra carruagem de primeira classe e assustou a tranquila senhora de luvas que nela viajava: — «Vossência desculpe, minha senhora, mas acaba de acontecer uma novidade que me deixou gago. V. Ex.^a é mãe?» — A senhora encarou-o como se o visse entrar no portão de Rilhafoles. «Que tem o senhor com isso?» — «Perdão. Não vai qualquer médico, nem médica neste comboio, que eu saiba e... lembrei-me de V. Ex.^a. Ali na terceira, uma mulher geme com as dores de parto. Não imagina como estou aflito. Geme, geme, coitada». A senhora pareceu mais conforme. Contudo, esquivava-se: — «Sinto muito. Mas não tenho culpa nenhuma. Não sou da arte. Nem posso fazer nada». «Não a inculpo, minha senhora. Também lhe não exijo que seja médica. Nem parteira. Só lhe pedia o favor de assistir...» — «Assistir? Eu? Que percebo eu disso?» — «Bem. Pelo menos, talvez já tenha visto...» — «Lá isso já. Quatro vezes. Tantas quantas os meus filhos. Mas nem por isso fiquei a saber alguma coisa». O revisor fala-lhe ao coração: — «Vai aqui ao lado uma pobre mulher cheia de dores. Acuda-lhe, minha

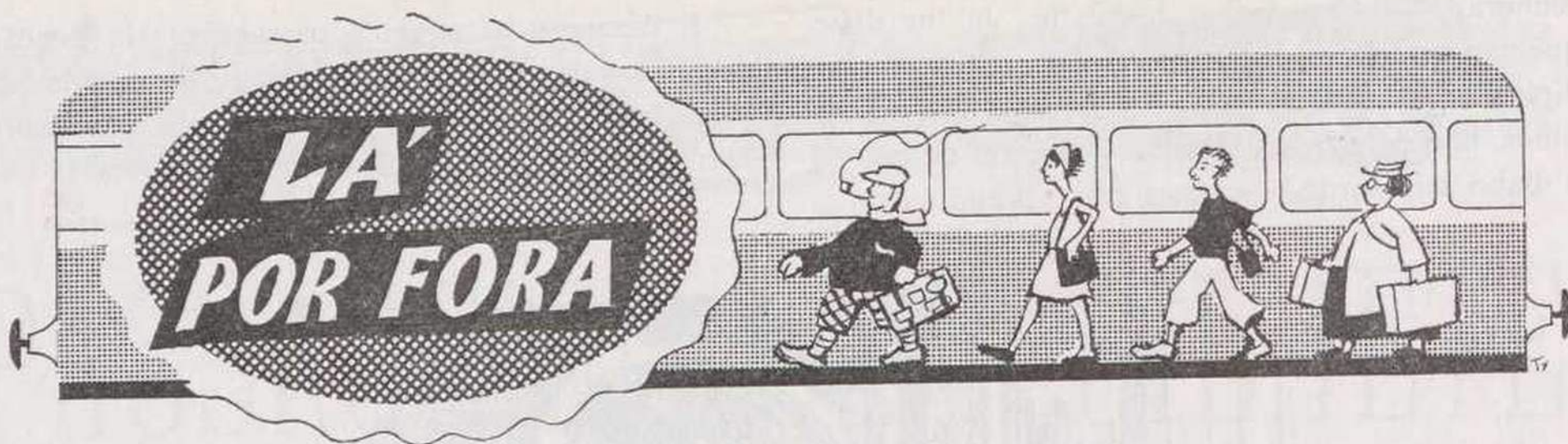
senhora!» — «E o senhor a dar-lhe. Já lhe disse que não percebo nada disso». — «Não estou a pedir diplomas a V. Ex.^a. E se V. Ex.^a, que já teve quatro filhos, não percebe nada, menos percebo eu que — o diabo seja surdo! — nunca tive nenhum!»

E demoveu a renitente passageira. Na estação urbana onde ambos coadjuvaram a entrada da parturiente na maca, já um rabujento passageiro sem bilhete reclamava contra a Companhia.

(Do livro de contos humorísticos *Riso Ferroviário*)



De repente deu um grito e pediu aos homens que «fossem chamar o revisor»...



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS
ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA

Os Caminhos de Ferro Federais atingem 160 km à hora

A velocidade de 140 km horários, legalmente permitida nos Caminhos de Ferro Federais, foi substituída pela de 160 km com a entrada em vigor do horário de Verão em 28 de Maio. Os 160 km horários, que até agora só pertenciam aos Expressos TEE *Rheingold* e *Rheinpfeil* por razões extraordinárias, vão permitir no futuro que muitos outros expressos e comboios rápidos possam alcançar mais rapidamente o seu destino, não esquecendo, porém, o lema: conforto, segurança e comodidade.

Prevê-se, assim, uma ligeira modificação para os horários de 1968, uma vez que a duração da viagem se vai tornar mais curta.

Novo posto de comando centralizado

A D. B. pôs recentemente ao serviço, em Osnabrück, um novo posto de comando centralizado que assegura a fiscalização de 493 agulhas e de 700 sinais luminosos.

Este posto actual substitui 27 postos antigos de agulhas e é o mais moderno e o mais importante da Alemanha do Norte e o segundo de toda a rede da D. B. logo a seguir ao de Francforte (Meno). O seu preço de custo atinge 26 milhões de marcos.

AUSTRÁLIA

Dados estatísticos

Os Caminhos de Ferro da «Nouvelle Galle du Sud» totalizam 6055 milhas (9750 km) de linhas abertas ao tráfego. Durante o período de 12 meses (1965/1966) aquela rede transportou perto de 258 milhões de passageiros e 28 milhões de toneladas de mercadorias.

BRASIL

Conclusão do troço ferroviário Paris do Rio-Brasília

O ministro Mário Andreazza, determinou o prosseguimento, em carácter prioritário, das obras de construção do troço ferroviário Pires do Rio-Brasília, estabelecendo o prazo de seis meses para a sua conclusão. Para a construção desse percurso, destinou NCr \$ 10 milhões a serem aplicados pelo DNEF e pelo Batalhão do Exército que actuam naquela construção. Com o troço Pires do Rio-Brasília e as obras da Linha Principal Sul, deverá estar concluída até 1968 a ligação ferroviária Porto Alegre-Brasília propiciando melhores condições para o transporte de mercadorias do sul do país aos centros de consumo.

sília e as obras da Linha Principal Sul, deverá estar concluída até 1968 a ligação ferroviária Porto Alegre-Brasília propiciando melhores condições para o transporte de mercadorias do sul do país aos centros de consumo.

CANADÁ

II Simpósio Internacional sobre o emprego da Cibernética nos Caminhos de Ferro

Terá lugar em Montreal, em Outubro próximo, o Simpósio Internacional que tratará de problemas relacionados com a aplicação da Cibernética na ferrovia. O referido certame será organizado pelos Caminhos de Ferro do Canadá e pela União Internacional dos Caminhos de Ferro.

Números records desde há 20 anos

No ano de 1966, no «Canadian National», foi registado um tráfego com números dos mais elevados nos últimos 20 anos.

O Minirail

Na Exposição Internacional de Montreal «EXPO-67», inaugurada em 28 de Abril do corrente ano, foi montado um monocarril, construído por uma firma suíça. O comboio instalado naquela linha percorre os terrenos da exposição, permitindo aos passageiros admirar, sem sair dos seus lugares, o interior de alguns pavilhões os quais são atravessados pelo referido veículo.

Esse comboio foi baptizado, pois, com o nome de *Minirail*.

Travões electropneumáticos

O sistema de travões electropneumáticos «Westcode», realizado por uma firma britânica, e compensando automaticamente as variações de carga de eixo provocadas pela presença dos passageiros, será utilizado nos comboios ligeiros com turbina a gás a circular entre Toronto e Montreal.

ESPAÑHA

A bitola da via férrea internacional

A Câmara Oficial de Comércio, Indústria e Navegação de Barcelona endereçou uma carta à Presidência do Governo Espanhol, sugerindo a nomeação duma comissão interministerial para estudar o problema da diferença de bitola de via dos caminhos de ferro espanhóis e europeus,

realçando o seu critério de que a transformação das vias espanholas para as adaptar ao resto dos países da Europa, é uma necessidade não só de carácter nacional como também internacional, uma vez que segundo assinala a referida Câmara, num futuro não muito distante a Espanha poderá ser considerada um país de trânsito das mercadorias entre a Europa e o continente africano.

Personalidades da Renfe condecoradas

Por ocasião da comemoração do XXVIII aniversário do 1 de Abril, dia da Vitória, foi concedida a Medalha alusiva à Ordem de Alfonso X (El Sabio), a D. José Maria Garcia Lomas y Cossio, vice-presidente do Conselho de Administração da Renfe e a D. Federico de Reparaz Linazasoro, secretário-geral do referido Conselho.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Transporte de automóveis por via férrea

Em 1966, 4 721 000 automóveis novos foram transportados por caminho de ferro ou seja 45,7 % da produção total e isto graças à ajuda de 16 912 vagões transportadores de autos, em serviço naquele país. A percentagem dos automóveis novos transportados por caminho de ferro quintuplicou quase desde 1960.

Vagões de carga excepcional

A rede «Baltimore and Ohio» acaba de adquirir 300 vagões tremonhas duma capacidade unitária de 132 m³; estes veículos transportarão duas vezes mais cereais do que os actualmente em serviço, mas para a sua circulação será necessário o reforço de certas pontes nas secções percorridas.

Automotora rápida BART

A «Westinghouse Electric Corporation» estabeleceu um contrato no valor de 26 milhões de dólares para fornecer equipamento de controlo e comunicações para a «Bay Area Rapid Transit District» (BART).

O sistema BART — a primeira nova linha de trânsito rápido dos Estados Unidos em sessenta anos — custará 1200 milhões de dólares, depois de concluída.

A cabina de comando das novas automotoras tem espaço para o condutor e para o equipamento da aparelhagem automática do comboio. O condutor vigiará a marcha do comboio e poderá comandá-lo, se for necessário. Normalmente, sem dificuldade, os comboios funcionarão automaticamente dirigidos pelo centro de controlo e calculadores electrónicos «Westinghouse».

FRANÇA

O comboio *Le Capitole* à velocidade de 200 km/h.

A partir de 28 de Maio último o comboio *Le Capitole* começou a circular entre Paris e Toulouse e vice-versa, a uma velocidade máxima autorizada de 200 km/h. no trajecto de 70 km entre «Les Aubrais» e «Vierzon».

Comboios rápidos de mercadorias

A partir do serviço de Verão deste ano, a S. N. C. F. ao mesmo tempo que efectua a circulação do *Capitole* a 200 km/h. pôs progressivamente ao serviço comboios rápidos de mercadorias que podem circular a 120 km/h. e ligam as principais cidades francesas em tempos comparáveis aos dos comboios de passageiros que asseguram o *record* de velocidade e de regularidade.

A comunidade «EUROP» aumenta

Durante uma conferência de imprensa levada a efeito na sede da U. I. C. em Paris, o secretário-geral daquela Organização, eng. Louis Armand, recordou que a utilização em comum de material de mercadorias (vagões fechados e vagões abertos de bordas altas), que em princípio não era mais do que um acordo entre a D. B. e a S. N. C. F., foi transformado na Comunidade «EUROP».

Um grupo de peritos estudou a possibilidade de criar um convénio restrito de vagões plataformas de dois eixos, ampliação do Convénio «EUROP», o qual acaba de merecer a aprovação de oito Administrações ferroviárias, tendo no efectivo total mais de 250 000 veículos.

GRÃ-BRETANHA

Comboio *Freightliner*

Os Caminhos de Ferro Britânicos puseram em aplicação nas suas linhas um novo serviço de transporte de contentores pelos comboios *Freightliner*, com o qual têm obtido bastante sucesso.

Os serviços *Freightliner* reúnem as melhores vantagens de transporte carril/estrada, dado que se aproveita a flexibilidade da camionagem para a entrega e o levantamento dos contentores a domicílio, bem como a alta velocidade do caminho de ferro para o encaminhamento dos comboios completos nas principais linhas. Estes comboios circulam entre os centros principais ingleses a 120 km/h. e são formados de composições indeformáveis de vagões duma concepção especial equipados de freios de ar, aptos ao carregamento compacto de contentores «standards».

Nos novos centros dotados de equipamento moderno, facilitando as cargas e descargas, basta apenas dois minutos para se efectuar o trasbordo entre os veículos ferroviários e de camionagem.

Novo serviço de transportes Escócia-Espanha

Foi estabelecido um novo serviço de transportes por estrada e caminho de ferro com partidas semanais desde Glasgow a Barcelona e Madrid, utilizando os vagões transbordadores — caminho de ferro da «Transfesa». Estes vagões permitem oferecer um transporte de superfície à Península Ibérica desde o Reino Unido sem necessidade de trasbordo das mercadorias para atravessar o Canal da Mancha ou a fronteira franco-espanhola.

1970: Londres-Newcastle (431 km) em 2^h 25^m

A sr.^a Barbara Castle, ministro dos Transportes da Grã-Bretanha visitou recentemente o Centro Técnico Ferroviário de Derby, onde lhe foram apresentados vários projectos e em particular o duma carruagem de passageiros de concepção de vanguarda.

O referido ministro pôde igualmente examinar a *maquette* duma composição aerodinâmica com propulsão de turbina a gás e susceptível de atingir uma velocidade da ordem de 240 km/h. nas vias actuais.

JUGOSLÁVIA

Um vagão de grande capacidade

A fábrica de Kraljevo acaba de construir um vagão de 160 toneladas, com 53,5 metros de comprimento e 24 eixos. Este veículo poderá transportar cargas de 320 toneladas.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO PEDROUÇOS ERA PRAIA ELEGANTE E TÉRMINOS DA LINHA DE CASCAIS

POR VASCO CALLIXTO

QUANDO em 30 de Setembro de 1889 se inaugurou a linha férrea de Cascais — a primeira inauguração, pois esta linha foi inaugurada a prestações — a então cosmopolita e elegante praia de Pedrouços viu-se transformada em testa de ponte da nova linha de caminho de ferro. A via, com uma extensão de 19 quilómetros, tinha como pontos términos, em Pedrouços, o local compreendido entre o velho Hotel Tejo e a praia de banhos, e em Cascais o largo da igreja da Ressurreição. Próximo da gare, o acolhedor restaurante «Mira Mar» fornecia almoços e jantares a 500 e 600 réis, preços que, aliás, nem todos podiam pagar. E Pedrouços orgulhava-se da sua estação, que a imprensa da época apelidava de «elegante edifício, destinado a receber o intenso movimento de banhistas».

Efectivamente, foram os banhistas que «fizeram» Pedrouços. Aquela nesga de areia à beira do Tejo foi o ponto de partida para a transformação de um modesto lugarejo ribeirinho em praia elegante. Um dia, começou a constar que os banhos de mar operavam milagres nas mais diversas doenças, curavam todos os males... e que os banhos de Pedrouços eram os mais eficazes! Indicada como estância de veraneio ideal, a praia de Pedrouços viu-se invadida pela fidalguia, que, nas suas carruagens, começou então a percorrer os deficientes caminhos que da cidade se estendiam a essa região de promotor futuro. Assim nasceu Pedrouços, tão famosa no tempo dos nossos avós como hoje é o Estoril.

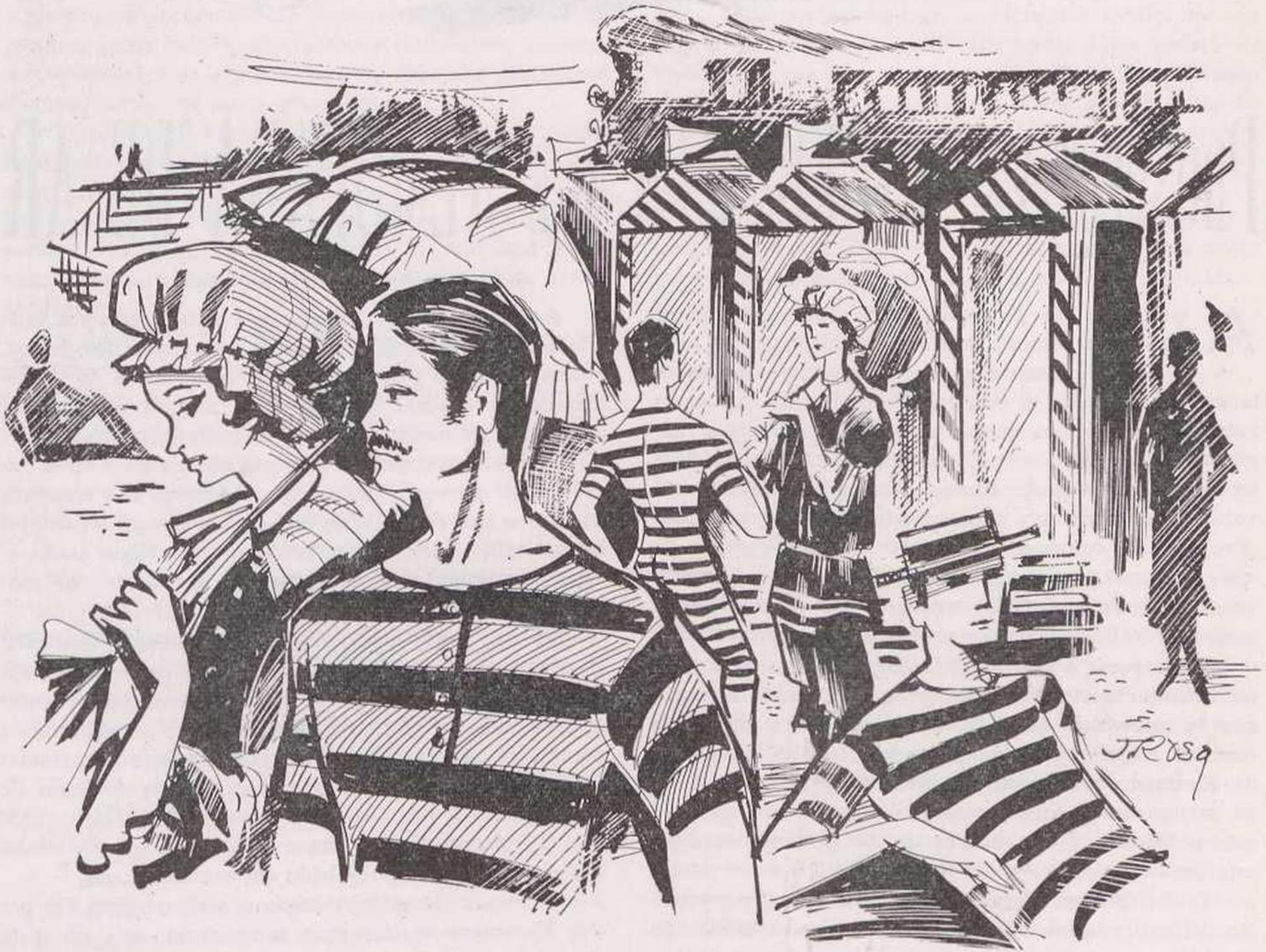
Com o aparecimento dos primeiros banhistas, surgiram também em Pedrouços as primeiras casas para alugar durante o Verão, as quais, como será fácil de calcular, não tinham nem casas de banho nem água canalizada. Eram os criados que transportavam o precioso líquido dos chafarizes mais próximos. Contudo, a fidalguia preferia Pedrouços a qualquer outro lugar e ali passaram algumas épocas Bocage e Garrett, Fontes Pereira de Melo e Hintze Ribeiro. As casas da D. Cândida eram então as mais afamadas.

Mais tarde, foram muitas as famílias que mandaram construir casa própria em Pedrouços, quer para ali passarem o Verão, quer para viverem todo o ano. O caminho de ferro tardou três anos em avançar a caminho de Lisboa e como meio de transporte para as suas deslocações à capital, dispunham as damas e cavalheiros de há 80 anos dos populares «carros americanos». Durante muito tempo, as carreiras destes carros puxados a mulas não passaram de Belém. Mas um dia, como nota de progresso, chegaram a Pedrouços e alcançaram Algés. As senhoras passaram a vir fazer compras à cidade de «americano» e o mesmo sucedeu com os homens, quando as necessidades do dia a dia e as suas ocupações a isso obrigavam. Viajava-se, é certo, a passo de mula e, uma vez por outra, com alguns trambolhões. Mas nem por isso se deixava de ir à ópera a S. Carlos, elas de vestido de cauda e eles de casaca e chapéu alto.

O desenvolvimento dos transportes, porém — em

1892 a linha férrea chegou a Alcântara e em 1895 atingiu o Cais do Sodré — se por um lado contribuiu para o progresso de Pedrouços, por outro lado roubou à risonha localidade o cunho aristocrático que a mesma possuía. Com a facilidade dos meios de acesso, a praia de Pedrouços começou a ser frequentada por famílias de todas as categorias sociais ali afluindo as menos abastadas, que igualmente se

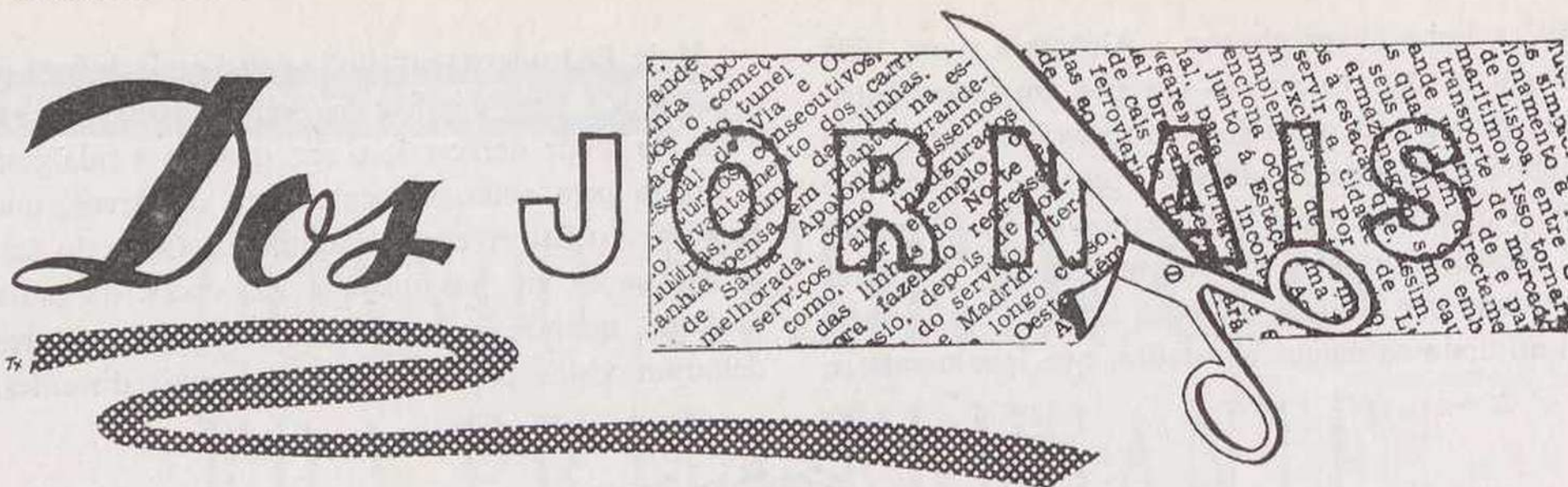
Hoje, Pedrouços também já não é praia de farnéis e garrafões, nem é praia de ricos nem de pobres. Praia da moda deixou de o ser, quando a fidalguia a trocou pela então nascente Paço de Arcos, que antecedeu o Estoril como «capital» da Costa do Sol. E Pedrouços viu terminada a sua época de praia modesta, quando os seus modestos frequentadores deitaram vistas para outras praias mais distantes,



sentiam com direito a veraneiar à beira rio. A aristocracia não gostou da ousadia; a pouco e pouco foi abandonando a sua praia predilecta, em demanda de novas paragens. Pedrouços deixou de ouvir falar francês, deixou de ditar modas em modelos de fatos de banho (de 1900!), mas, em contrapartida, viu a sua frequência aumentar ainda durante alguns anos. A plebe lisboeta acorria em grande número a uma praia que de elegante passou a modesta, mas que oferecia uns belos momentos de repouso e onde se chegava facilmente em qualquer meio de transporte barato.

que as posses de cada um foram permitindo alcançar, devido ao desenvolvimento dos meios de transporte.

Dos bons tempos de Pedrouços, cremos que já não restará o mínimo vestígio. Mas aqueles que tiverem a felicidade de os poder recordar, evocarão com saudade a Pedrouços de ontem, praia elegante e aristocrática, como depois foi praia modesta e plebeia. E lembrar-se-ão das famosas anedotas que o Seabra da Quinta da Princesa contava aos seus companheiros de viagem, quando vinha de «americano» até à capital.



PROSPECTIVA: CIBERNÉTICA E ALMOFADA DE AR

A aceleração do progresso técnico atinge todos os meios de transporte, abalando rapidamente um bom número de elementos que se acreditava serem intangíveis; concretiza-se pela entrada na liça da engatagem automática, pelo lançamento de navios gigantes, enquanto que, noutro sector, os construtores aeronáuticos se ocupam em preparar mastodontes ou aparelhos desenvolvendo duas ou três vezes a velocidade do som. Mas deve também contar-se com a técnica da «almofada de ar» — que se anuncia revolucionária — e com o desenvolvimento do contentor. E atente-se: não se trata ainda senão das realizações ou dos projectos mais espectaculares.

Para evocar o futuro sob o ângulo do progresso, entrevistámos duas personalidades: o eng. Louis Armand, que foi presidente da S. N. C. F. por altura da grande obra de reconstrução do após-guerra, depois, presidente da *Euratomo* e actualmente secretário-geral da U. I. C. ao mesmo tempo que membro da Academia Francesa; este politécnico é um criador de ideias, um mestre na arte da divulgação.

O dr. Charles Marchetti é um fundador, por excelência: antigo aluno da «Sup'Aero» animou a divisão de «helicópteros» da Sud-Aviation, fazendo nascer as célebres séries de «Alouette», que fizeram a admiração do mundo inteiro. Ele forja actualmente o futuro ao desenvolver a técnica da «almofada de ar», à testa da Société d'Études et de Développement des Aéroglisseurs Marins (S.E.D.A.M.), da qual é director-geral.

Louis Armand, da Academia Francesa

Pergunta: — Tendo-se em conta os progressos fulminantes de todos os transportes, a concorrência não se irá tornar ruínosa para aqueles que se não tenham sabido adaptar? O progresso do Automóvel não irá reduzir a zero parte do Caminho de Ferro, tal como o Avião suprimiu os passageiros dos paquetes nas ligações intercontinentais?

Resposta: — Saber adaptar-se é considerar a sua própria técnica pensando sempre nos progressos dos outros. Pessoalmente, eu nunca considerei o progresso do Caminho de Ferro senão situando-o no meio dos progressos que se devem prever em todas as outras técnicas.

Não ter em conta um contexto que evolui e ver o seu próprio futuro como um assunto autónomo é o contrário da prospectiva e é, deve-se dizê-lo, um pouco um defeito francês. Há mesmo muita tendência para ligar ponta-a-ponta os projectos gizados, fazendo abstracção dos projectos dos outros.

Eu não penso que o Automóvel elimine o Comboio. Pelo contrário, eu penso que as pessoas tomarão o comboio, porque o aumento dos automóveis vai tornar a circulação cada vez pior. O engarrafamento é um subproduto natural da abundância: temos cidades peçadas, programas escolares muito sobrecarregados, problemas de horas de ponta, etc.

O engarrafamento torna-se o problema número um — e é ele que deve ser resolvido em primeiro lugar.

A resposta é a organização e a cibernética. Eis por que afirmo que quanto mais automatizado está um meio de transporte mais futuro ele tem!

O Automóvel tem tudo para agradar. Ele responde humanamente a dois grandes incitamentos que nos vêm dos nossos mais longínquos antepassados. É, ao mesmo tempo, abrigo e instrumento de «passeata». Irá ainda desenvolver-se, tanto na América, onde o equipamento é intenso, como na Rússia, que o decidiu construir.

Com este desenvolvimento previsível, o papel do Caminho de Ferro será cada vez mais o de descongestionar as cidades. Esta afirmação é válida nas zonas suburbanas (Tóquio, S. Francisco, Paris, por exemplo) e muito particularmente nas regiões onde a densidade da população é extremamente forte, principalmente na Europa.

Pergunta: — Os progressos dos camiões e das auto-estradas não condenam o Caminho de Ferro a perder, também, no domínio do transporte de mercadorias?

Resposta: — É certo que os progressos realizados pelos «pesados» e pelas estradas aumentam o raio de acção concorrencial do camião. Mas não se deve esquecer que o espaço geográfico também se alarga. Com o Mercado Comum, com a associação da Inglaterra, com o desenvolvimento das relações internacionais, tanto para Leste como para Oeste, as dimensões mudam. Os transportes tendem a fazer-se a muito maior distância, o consumo de toneladas-quilómetro por habitante torna-se cada vez mais forte.

Para ir bastante longe, o barco é uma solução extraordinariamente económica. O desenvolvimento dos barcos gigantes e dos barcos especializados (petroleiros, gasómetros, portadores de contentores, etc.) além dos fortemente automatizados, traz-nos a prova disso.

O Caminho de Ferro pode, com muito poucos homens, levar mercadorias muito longe. O camião exige um desgaste nervoso bem mais árduo, se o contarmos por tonelada-quilómetro. Firms como a *General Motors*, por exemplo, estudam, há muito tempo, o problema posto pela condução automática dos veículos, mas ainda o não resolveram.

O futuro do Caminho de Ferro reside em ele ser inteiramente automatizável. Um cartão perfurado pode conduzir um comboio entre Paris e Lille, entre Châtelet e Lilas, sem que o passageiro note qualquer diferença!

A presença humana do condutor ou do maquinista já lá não está senão, em caso de *panne*, para obstar aos incidentes que sempre se podem produzir.

Para os transportes de mercadorias é o mesmo. É tudo questão da cibernética dos vagões e do interesse em pôr de pé um código internacional de numeração. O vagão poderá ser levado à carga por um ordenador que comandará todas as operações: pô-lo à disposição, à carga, no itinerário, na triagem e mesmo no local de recarga. Em todas as fases, o calculador evitará o engarrafamento.

Pergunta: — Qual será para os anos vindouros e para todos os meios de transporte o «lugar geométrico comum» de todos os progressos?

Resposta: — Sem qualquer dúvida, é o contentor, que eu gostaria de ver chamar *conteneur* em francês. É um dos maiores progressos técnicos realizados; representa o futuro! Realiza o porta-a-porta perfeito e julga-se ser um elemento sem precedentes para a colaboração dos meios de transporte entre si.

O preço de custo de tudo o que não for em contentor, e que exigir uma manutenção especial, irá aumentar — pois que será praticamente escalonado segundo o custo da mão-de-obra.

A manutenção, em contrapartida, está ligada à mecânica e estamos certos de aí se fazerem progressos contínuos e notáveis. Sejam camiões ou vagões equipados para o trasbordo, sejam gruas rolantes, pórticos ou qualquer outro meio de elevação, estamos seguros de que a mecanização se generalizará e tornar-se-á cada vez menos cara.

Paralelamente, quanto mais os contentores se desenvolverem, mais se poderá construí-los em maciça quanti-

dade. A sua fabricação lançará mão dos materiais mais leves, do plástico e da fibra de vidro. O ideal seria mesmo fabricar uma caixa desmontável, com seis taipais para montar, os quais poderiam ser reenviados ou armazenados deitados.

Por agora, começam a chegar justamente os primeiros contentores à Europa. Para já, é preciso normalizar, porque o contentor condicionará toda a embalagem. O autêntico progresso técnico associa a técnica à organização. É necessário, portanto, conceber uma série de contentores e uma série de embalagens que sejam «compatíveis». Por mim, creio particularmente no contentor médio, ou seja aquele que entrará no porão dos aviões e que poderá ser levado por camiões admissíveis na cidade. Para os contentores maiores, o porta-a-porta é muito mais difícil de realizar, dado que os camiões pesados não poderão, dentro em pouco, circular, senão sobre grandes vias, especialmente preparadas para eles.

De qualquer maneira, o esquema de organização é sempre o mesmo: é preciso organizar primeiro para evitar o embaraço — quer dizer, na maior parte das vezes, automatizar.

Charles Marchetti

Pergunta: — Dr. Marchetti, você é um técnico do transporte e também um visionário desta actividade. Como imagina os meios de transporte do ano 2000?

Resposta: — O Homem esteve sempre ligado à velocidade para obter um ganho de tempo. Primeiro andou, depois utilizou o cavalo, a carroça ou a bicicleta, depois o carro ou o comboio. Hoje, toma o avião e amanhã o foguetão. Mas, para percorrer distâncias compreendidas entre 200 e 500 quilómetros, a velocidades superiores a 200 km/h., verifica-se que o Homem não dispõe de meios adaptados às suas necessidades de ganho-de-tempo e de comodidade. Para as distâncias que acabo de referir, as rupturas de carga são proibitivas, as perdas de tempo, muitas vezes consideráveis. É preciso, portanto, criar esses meios para curtas distâncias, meios capazes de realizar um tráfego rápido, de assegurar uma frequência suficiente e de se aliar com os outros meios de transporte existentes.

A «almofada de ar» constitui uma destas fórmulas positivas, aptas, entre outras:

- a deslocar as pessoas rapidamente entre as cidades («aero-comboio»);
- a suprimir as rupturas de cargas entre o suporte líquido e o suporte sólido («naviplano»).

Mais genéricamente, poderá dizer-se que a «almofada de ar», assim como as outras fórmulas em elaboração, têm de se conceber não só para melhorar as existentes, como também para as completar, não somente no solo ou sobre a água, mas ainda no ar. A partir das grandes artérias do ar, será de criar uma ramificação cada vez mais importante, sobrepondo-se às redes terrestres já desenvolvidas.

Eu não creio que estes novos meios de transporte eliminem os meios clássicos. No ano 2000, existirão comboios, aviões supersónicos ou não, e barcos clássicos, que melhorados deverão «dar-se bem» com o «aero-comboio», o «naviplano», os «turbo-comboios», os helicópteros, os aparelhos de descolagem vertical ou curta, etc., que, de aqui até lá, se terão inteiramente desenvolvido.

Pergunta: — E o automóvel?

Resposta: — Estão já elaborados muitos estudos a esse respeito. Eu penso simplesmente que o automóvel eléctrico se imporá dentro das cidades. Não se pode pensar em nos embarçarmos ainda mais com carros barulhentos e malcheirosos, que enervam e incomodam as pessoas. É também evidente — pondo de parte Paris, que se terá de arrasar ou de suportar... — que os urbanistas devem pensar em integrar os meios de transporte nas cidades modernas. A circulação deve fazer parte do estudo de base destas cidades. Já então não haverá necessidade de lançar campanhas «sorriso» ou outras, para adular o carácter dos condutores. Em todo o caso, é preciso evitar que as futuras cidades, vistas do céu, não se pareçam com um imenso parque de sucatas.

Pergunta: — No domínio da «almofada de ar», que dimensão se poderá atingir?

Resposta: — Nós estudamos a possibilidade de construir «naviplanos» de 5000 toneladas, capazes de atravessar o Atlântico, a velocidades superiores a 150 ou 200 km/h. Na fórmula «transporte misto» (*ferry*) a carga útil será superior numa proporção de três a quatro vezes à dos barcos mistos da mesma tonelagem.

A revolução fundamental desta fórmula reside no facto de que a «barreira da água» se encontra definitivamente ultrapassada, tal como o avião atravessou a «barreira do som». O «aero-deslizador» é de concepção mais lógica voando sobre a água, contrariamente ao barco barulhento e híbrido que se move por sua vez na água e no ar.

Fora destas tonelagens importantes, o «aero-deslizador» engendra uma série completa de adaptações. Graças ao seu carácter anfíbio, ele pode intervir onde os outros meios estão prejudicados, tal como nas praias, nos rios mais ou menos obstruídos, nos pântanos, mares gelados, etc. Para estas utilizações, não é de pensar verem-se criar «naviportos» ou «naviestradas». Deste modo, um rio como o Loire, que está quase sempre assoreado, é actualmente pouco propício à navegação; só barcas muito leves, transportando uma tonelagem assaz fraca, o podem utilizar. O «naviplano» não é prejudicado por estas más condições naturais e o Loire pode ser uma das primeiras «naviestradas».

Pergunta: — Visto que nós estamos no domínio da ficção, pode imaginar-se um autêntico pequeno helicóptero?

Resposta: — Esse problema é do âmbito da aeromobilidade, de que me ocupo há muitos anos. Por outro lado, apresentei um certo número de projectos aos poderes públicos. Sob o ponto de vista desportivo e militar, uma fórmula monolugar, helicóptero ou outra, é interessante. Mas, como geralmente o homem gosta sempre de ser acompanhado pela sua família ou pelos seus amigos, as fórmulas multilugares dominarão.

Para vencer os obstáculos terrestres, pode pensar-se que fórmulas tipo «rotomóveis», telecomandadas, se desenvolverão. São engenhos-gruas resistentes e simples que permitirão transportar essas cargas importantes (camiões, contentores, etc.), nas operações de atravessamento, ou até encarar a descarga dos navios sem que eles sejam obrigados a acostar.

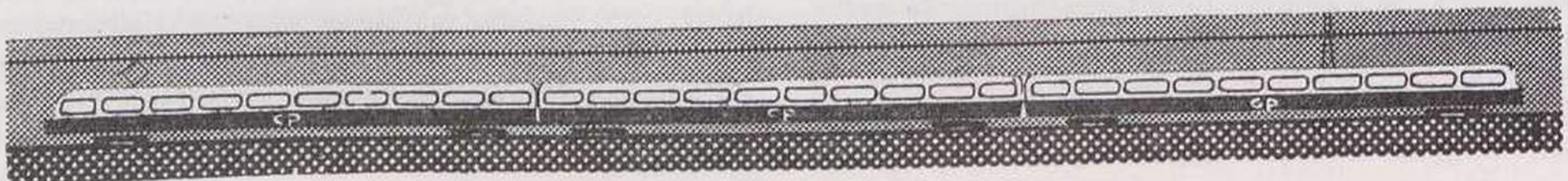
Pergunta: — Entre todos estes meios de transporte, não nos arriscamos a assistir a uma alta dos custos económicos, visto que se podem desse modo fazer investimentos desproporcionados com a sua rendabilidade?

Resposta: — O Homem sempre esteve pronto a facilmente aceitar pagar os seus ganhos de tempo. Não há razão para que esta tendência natural se modifique no futuro; bem pelo contrário, pois que o tempo terá então muito mais valor. Não esqueçamos, por exemplo, que o *Caravelle*, de princípio, foi concebido como um avião de médio correio, utilizável em distâncias variando entre 1500 e 2500 quilómetros. Hoje, já assim não é, e utiliza-se o *Caravelle* em distâncias inferiores a 500 ou mesmo 300 quilómetros (é o caso propriamente da ligação Paris-Londres).

Se o Homem paga à velocidade, em contrapartida, a velocidade paga ao Homem. Quanto mais rápido é o transporte, mais ele é geralmente rendável. Imaginemos a rotação dum navio entre dois portos: actualmente os cargueiros clássicos vão do Havre a Nova Iorque e volta em mais de vinte e oito dias; dentro em pouco, serão postos ao serviço os porta-contentores, que farão este ida-e-volta em vinte e três ou mesmo vinte e um dias. Não é descabido pensar, portanto, que, num futuro próximo, esta rotação se fará em menos de dez dias. Naturalmente que os investimentos, neste domínio, são importantes, mas não exagerados, comparados com os benefícios que deles resultam.

Mas, para não terminar na noção venal do ganho, concluirei desejando ardente e profundamente que o Homem do ano 2000 tenha também de novo aprendido a andar...

(De *Les Echos* — número especial dedicado aos transportes, de 30-6-1967).



TRANSCRIÇÕES

A segunda batalha do carril

HOUVE ordem de estar tudo a postos para o combate estival na S. N. C. F.. Recuperaram-se, nos depósitos, os vagões idosos, alterou-se o quadro dos serviços dos maquinistas, realizaram-se prodígios matemáticos para harmonizar os horários. Em quarenta e oito horas, durante o fim-de-semana do 1.º de Julho, as estações parisienses tiveram de pôr à disposição dos que partiam para férias 657 comboios, 158 dos quais suplementares. Foi pior em 31, sem falar dos fins-de-semana, do 14 de Julho e do 15 de Agosto.

Deste modo, três ou quatro vezes por ano, os franceses descobrem que, para transportar ao mesmo tempo muita gente e depressa, em condições de conforto e de segurança satisfatórias, não há ainda como o comboio.

O facto novo é que os serviços de pesquisa da S. N. C. F., que o afirmam desde há muito tempo, decidiram este ano tirar partido disso. Não se contentaram em defender um meio de transporte venerável, atacaram mesmo.

Terreno escolhido: uma linha a direito, com 70 km, entre Les Aubrais e Vierzon, ou seja uma via férrea clássica, na qual roda, há mês e meio, o comboio francês do futuro. Através da planície da Sologne, o novo *Capitôlio*, que liga Paris a Toulouse, pintado de vermelho e provido de um contador de velocidade na carruagem-restaurante, atira-se a 200 km/h., retirando o *record* ao seu companheiro do Sudoeste *Le Drapeau*, que, entre Paris-Bordéus, faz pontas a 170.

UM PASSATEMPO...

Na mesma via, em 13 de Junho, os engenheiros lançavam um novo engenho: o turbocarril. Parece-se tanto com uma automotora clássica como dois vagões de uma mesma composição. De facto, é uma automotora clássica. Somente se lhe substituiu o motor *Diesel* de série por uma turbina de helicóptero. Um passatempo, em suma. Mas que permitiu atingir pontas de 230 km/h.

Não se trata de *record*. O *record* do mundo da velocidade no carril, *record* absoluto — 331 km/h. — já a S. N. C. F. o detém há doze anos, graças às suas duas locomotivas BB 9004 e CC 7107. A França serviu-se muito disso para vender locomotivas ao estrangeiro. Mas, na prática, para o transporte quotidiano de passageiros, nada ainda se tinha feito.

Foi preciso o exemplo do Japão para a decidir. Desde os Jogos Olímpicos de 1964, com efeito, que um novo comboio, o *Tokaido*, liga Tóquio a Osaka, a mais de 230 km/h. de média. É também um *record* da velocidade comercial. Aquela que conta, afinal.

O *Tokaido* custou caro. Teve de se construir uma linha especial, multiplicar as obras de arte. Os japoneses tinham, portanto, julgado a operação rendosa. E a experiência deu-lhes razão: a linha está já amortizada. Ela atravessa a região mais povoada, a mais industrializada do país. E, no Mundo actual, em plena crise de urbanização, apercebemo-nos de que o comboio, renovado, pode paradoxalmente revelar-se o mais eficaz de todos os meios de transporte.

A carruagem é a liberdade de cada um se deslocar a seu modo, escolhendo a hora e o itinerário. Mas, quando todos tomam a carruagem ao mesmo tempo, encontramos-nos bloqueados num engarrafamento gigantesco. O avião fez abolir as distâncias, apaga o tempo. Mas exige no solo uma vasta infra-estrutura e os aeródromos não podem ser instalados no coração das cidades. Prepararam-se para ligar Paris a Nova Iorque, em três horas, com o *Concorde*. Mas não se contam os passageiros que perderam o seu avião, em Orly, porque tiveram a imprudência de meter pela auto-estrada do Sul, num dia de partida para o fim-de-semana.

Nos Estados Unidos, onde o caminho de ferro não é um serviço público beneficiando do apoio do Estado, as companhias estão todas virtualmente em falência, abandonadas em proveito do avião ou do carro. Só dois passageiros em cem utilizam ainda o comboio. Resultado: no corredor Boston-Washington, onde se amontoam perto de 40 milhões de americanos, em que se conta uma cidade de 500 mil a 1 milhão de habitantes em cada 100 km, nesta Megalópolis dos urbanistas modernos, enredam-se as estradas e os aeródromos. E, para evitar a ameaça de asfixia, os especialistas não vêem senão uma única solução: renunciando a construir uma rede de auto-estradas com doze vias, desde já julgada insuficiente, inclinam-se para a fórmula dos supercomboios de grande débito.

DE PORTA-A-PORTA

Um propõe vagões-obuses escoando-se por tubos fechados, à maneira das cartas pneumáticas. Um outro, parques rolantes, em que se embarcaria ao volante do seu carro. Pouco importa o processo escolhido. A própria velocidade máxima já não entra, do mesmo modo, em linha de conta. O importante é o tempo que se gasta para se chegar a destino. De porta-a-porta. O tempo real, tendo em conta as esperas e os embaraços.

De facto, foi com base em cálculos deste género, concretos, que a S. N. C. F. prepara a sua ofensiva. Para que serve manter uma rede de estações secundárias nas regiões em que o carro, em estradas pouco frequentadas, é mais prático? «O ónibus é a linha de resguardo» dizem os especialistas que estudam o VI plano dos transportes e que encaram reduzir a uma centena as quase 4000 estações actuais.

Em contrapartida, o comboio já não tem rival entre Paris-Bruxelas (310 km), em que leva duas horas e meia de uma estação à outra. O próprio avião foi batido. Os *Trans-Europ-Express* devem ter muito sucesso para que Alain Robe-Grillet os tenha utilizado como cenário num filme, à maneira do *Oriente-Expresso*, lançando um novo romantismo ferroviário.

Nos percursos mais longos, há o recurso de utilizar a noite. Os horários já estão como devem. Tomar o comboio das 19 horas e 28 minutos, na estação de Lyon, jantar e dormir lá, e desembarcar às 8 horas e 36 minutos em Veneza, não está mal. Na condição de poder dormir, pois a S. N. C. F. que não tem o hábito de confundir velocidade com precipitação, não se adapta senão lentamente

aos seus próprios progressos técnicos. O passageiro moderno já não se resigna a passar uma noite em branco, sentado num compartimento. Já não se contenta, nas carruagens-camas, com um miserável canto-toilette onde barbear-se se torna uma aventura perigosa.

O «AEROTREM»

Devem encarar-se soluções mais audaciosas, supercomboios como nos Estados Unidos? Muitos técnicos da S. N. C. F. não viram sem inquietação o *aerotrem*, concebido pelo eng. Jean Bertin e vigorosamente defendido pela delegação para o Arranjo do Território.

O primeiro ministro, Georges Pompidou esteve muito tempo céptico. *Irei ver os ensaios do «aerotrem» quando ele for mais depressa que o «Porsche» da minha mulher*, repetia ele. Deslizando num carril de betão, sustido por uma almofada de ar, propulsionado por uma hélice ou mesmo, um dia, se se quizer, por foguetões, o engenho experimental, em grandeza natural, ultrapassou os 300 km/h., no Inverno passado. Os raros privilegiados que o puderam ensaiar reprovam-lhe as suas vibrações, assim como um barulho ensurdecedor. Mas os técnicos asseguram que é relativamente fácil remediar esses defeitos. Do mesmo modo que se lhe podem juntar rodas, para o introduzir no coração das cidades.

Está prevista actualmente uma única linha entre Orleães e Paris. A velocidade média será da ordem de 250 km/h., o que lhe não assegurará uma vantagem decisiva sobre o turbocarril. Os preços serão igualmente um pouco mais elevados: 20 centavos (de franco) por quilómetro, conforme um estudo que se acaba de fazer, contra 15 centavos para o comboio, em 1.^a classe.

DOIS PARIS

De facto, não se está seguro de momento que o futuro do *aerotrem* esteja em França. Para explorar a fundo as suas possibilidades de velocidade, seria preciso um tráfego mais denso, entre cidades distantes algumas centenas de quilómetros, como se encontram no Ruhr, no Japão e nos Estados Unidos. Já uma sociedade americana, Bell Aero-systems, deve concluir um acordo para explorar o processo nos Estados Unidos; estuda ela uma primeira ligação entre Washington e o seu aeroporto.

Na França, seria preciso dispor de dois Paris a duzentos quilómetros de distância ou, em rigor, que Lião

conte 3 ou 4 milhões de habitantes, para justificar a criação de uma nova infra-estrutura, ainda que ligeira, quando já se tem o caminho de ferro.

Porque é este mesmo o grande problema de amanhã. Na multidão das soluções técnicas propostas, que vão do avião de descolagem curta até ao comboio última fórmula, importa encontrar o melhor equilíbrio possível entre as necessidades do tráfego, o tempo perdido e a soma dos investimentos a consentir. É menos assunto de engenheiros do que dos economistas e dos sociólogos.

Até à data, como o sublinha o relatório do V Plano, cada um contentou-se em defender a sua própria solução, em apresentar os seus próprios números. O que, tendo em conta «a tendência francesa para a cristalização das posições adquiridas» e «as reivindicações de cada um dos grandes meios de transporte», torna as arbitragens delicadas. Mesmo na própria S. N. C. F., cada grande direcção conduz os seus próprios estudos à sua maneira.

Também o Governo decidiu, em 22 de Junho, criar um Instituto de Pesquisa de Transportes, como existe, há anos, nos Estados Unidos.

O comboio, o automóvel, o avião, o *aerotrem*, todos os meios de fazer deslocar os homens, têm razão para procurar o seu lugar. Mas não o encontrarão, num mundo em plena evolução, senão coordenando os seus esforços em lugar de se combaterem.

(Da revista *Vie Moderne*)

AGRADECIMENTO

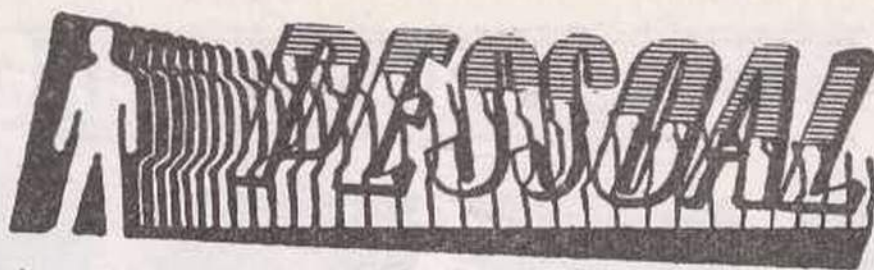
Ao dr. J. Ramos Dias

José Luís Casquinha, operário de 1.^a classe no Posto Diesel de Campolide, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* manifestar a sua gratidão ao sr. dr. J. Ramos Dias, ilustre director do Hospital do Trabalho, pelas atenções que lhe foram dispensadas aquando da intervenção cirúrgica a que foi recentemente submetido. O seu reconhecimento vai igualmente para o sr. dr. José Cardoso de Menezes, dada a prontidão com que o observou e providenciou no sentido de ser internado e, bem assim, para os enfermeiros e restante pessoal daquela excelente Casa de Saúde.

PRÉMIO “GOVERNADOR-GERAL DE ANGOLA”



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Alferes-miliciano António Luís Barros de Oliveira Braga, soldados Agostinho Barbosa da Costa, Luís Francisco Lopes e Sérgio do Nascimento Sobral, e guia-civil Rodrigo Afonso Teixeira, distinguidos com o prémio «Governador-Geral de Angola». A Companhia forneceu a todos eles, passes gratuitos, a fim de visitarem os seus familiares.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Operários de 4.ª classe, Grupo B — os Operários eventuais, Francisco Fanha Tanoeiro, Manuel Inês Gil, Dorvalino Aires Andrade, João Adriano Boiada Picão, Augusto R. S. Monteiro, António A. R. Pimenta, Joaquim Lopes Júnior, Mário Henriques Godinho, Fernando M. dos Santos, João de Matos Silva, Norberto E. Marques, José Santa Narciso, Manuel C. D. Carregado, António Maria Borges, António Ferreira Calhau, Ernesto Diogo Coelho, José E. F. Cardoso, Alberto Dias Gonçalves, Arlindo C. Salgueiro, Jacinto Monteiro Branco, António Rodrigues Lopes, João Paulo A. Costa, Manuel Costa Baptista, António Augusto C. Ribeiro, Carlos Júlio R. Alves, Manuel Gomes Félix, João da Costa Rodrigues, João Barbosa Simões, João Manuel Belo, Diamantino G. C. Cândido, José Ramos A. Vital, José da Luz Simão, José Carlos C. Reis, José Bento Sutenho, Virgílio de Jesus Lopes, Joaquim António C. Conde, Álvaro S. F. Ramos, Jacinto Conceição Mainha, Manuel P. S. Maia, Manuel Júlio Marta Cunha, António Pinto O. Costa, António Taborda P. Cardoso, Hermínio Redinha de Campos, José dos Anjos Requeixa, Henrique A. P. Matias, José Estêvão M. Fernandes, Joaquim Oliveira Gonçalves, José Carvalho Paulino, Fernando Pereira Lameiro, José Ferreira Ruivo, Álvaro Varandas Joaquim, Bernardino Inácio Reto Rico, Silvino Maia Pereira, Manuel Augusto F. Matias, António Pires de Almeida, José Luís C. dos Santos, António Manuel Maria Martins, Jorge da Cunha Martins, Joaquim César Dias, Ernesto Q. L. Franco, Carlos Alberto S. Honório, Armando de Jesus Campos, Francisco Ferreira Mousinho, António C. Ferraz, Luís José Ferreira, Augusto Inácio Gil Pratas, José Rosa Maia, Ilídio da Silva Maia, Joaquim G. O. Lapo, Gilberto Rodrigues Fadigas, Aquilino da Conceição Cruz, José Pereira Lourenço, João Pedro L. G. dos Santos, Mário Martins Rodrigues, Luís Romão da Cruz Neto, Ulisses Candeias de Sousa, Francisco Ferreirinho Lavado, José Mário Trindade Boavida, Joaquim Alves Rodrigues, Agostinho Miranda Roldão, Carlos Firmino da Silva, Ricardo Gonçalves Cabrita, António Francisco C. Mingates, António Augusto Cavaleiro, Fernando M. A. Bastos, César Cardoso de Azevedo, Eduardo Francisco Arsénio, Manuel António Montes, José Martinho Ribeiro, José M. Catarino, Henrique Rodrigues, Joaquim dos Santos Fernandes, Manuel Emídio N. Davide, Manuel Joaquim P. Coelho, Manuel J. Fernandes, Manuel Dias Costa, António Moreira Saraiva, José Amaro de Oliveira, Fernando Ribeiro, Francisco Lopes Capão, Adelino de Oliveira, Manuel Torres de Miranda, Hermínio Leitão, Lúcio Marques dos Santos, Manuel Monteiro, João Rasteiro dos Santos, António Cardoso Leitão, José Ferraz, Manuel Marques Tomé, José António Ferreira, Manuel António Meirim, Manuel Alves Madrinha, Januário Alexandrino Alvega, Nicolau Esteves Albino, António Araújo Costa, José da Silva, António Joaquim, José Augusto, Francisco António de Matos, Manuel Maria Buchó, Firmino Dias Branco, Afonso Augusto de Matos, João dos Santos, João Pires de Matos, João Farto Apolinário, Valentim Mota, José Duarte, Albano Ribeiro, João Alexandrino Alvega, João Martins, António Vilaça Dias, Henrique Rasteiro Ferreira, Alfredo Ribeiro, Francisco da Cruz Novo, Manuel Capão Perpétuo, José Pinheiro Vaz, Fernando Coelho de Sousa, Manuel Pereira Camelo, António Pereira Mau, Fernando Pereira, Eduardo Maria Felício, António Amaral dos Santos Alves, António da Silva Caridade, António Gomes, Júlio das Neves, António Gonçalves Mendes Peralta, Manuel dos Santos Redinha, Manuel Rasteiro Pinto, Fernando Correia, António Gonçalves Pereira, José Duarte Alves, Manuel Churro dos Reis Feijão, Luís de Matos Pedro da Rosa, João Couveiro Jorge, Joaquim da Silva Mendes, Manuel dos Santos, António Figueiredo Monteiro, António Gonçalves Rafael, João Madeira Pereira, José Pinto Martinho, José Ribeiro Matos, António José Mota, Manuel Monteiro Rocha, António Monteiro dos Reis, José Pinto, Manuel Pinto Ribeiro, Albino Carraca Baptista, António de Oliveira Dias Júnior, António da Silva Henriques, António da Conceição Bastinho, Manuel Subtil Capão, José Maria Carvalho, Arnaldo Augusto, António Vilão Melo, Luís António dos Anjos, Amândio Ferreira Valente, Mário de Oliveira Pombo, António Marques Gaspar, Joaquim Cardoso, Joaquim Neto Correia, Manuel Martins de Castro, Sebastião Baptista, José da Silva, Manuel Veiga Ferreira da Silva e Miguel Rodrigues; os Serventes de 1.ª classe, António Nogueira, Antero Pereira Marques, Modesto de Sousa, Francisco Faria, José Ferreira Semedo, António Ribeiro, Joaquim Manuel E. Pires, Alexandre Gaspar Gabriel, José Augusto Gonçalves, José Maria Lemos, José Manuel Félix Trindade, Francisco Martins Cherondo, Joaquim Afonso Fradique e Ernesto Dias Simões; os Serventes de 2.ª classe, António da Costa Oliveira, Alcino Lopes, José Pereira, Manuel Fernando Ferreira, João Pinto de Oliveira, Fernando Pacheco Araújo, José Marques Lopes, António F. Neves Gomes, João Carvalho Lopes, António Francisco, Manuel António P. Lopes, José Robalo Hermenegildo, João da Silva Matos, Manuel Carneiro R. Gonçalves, Álvaro Marugeiro Lima Coelho, Alberto de Matos Rito, José Jorge Rei, Victor Cardoso Gonçalves, José Nunes Catarino, José Raimundo Pereira, José Zacarias Branco, Joaquim Mendes Amaro, Maximino de Carvalho, José Letra Martins, António Rodrigo C. Freitas, Fausto Marques Travassos, Lino Ramos Simões Ribeiro, José do Nascimento M. Redondo, José Bernardes Ferreira, Américo Mendes Dias Afonso, António Pires Pessoa, António Pinheiro Marques, António Jacinto Carlos, Amândio Manuel Brito Soares e João Carlos Melindra; e os Serventes de 3.ª classe, Manuel Augusto Barbosa, Adelino Moreira Mendes, Benjamim Cunha Duarte, José Arnaldo Monteiro, António Martins Cavaca, Francisco Marques Serralheiro, António Maria Alexandre, Manuel Salvado A. Santos, Manuel Ferreira Melroeira, Manuel Marques Rocha, António da Cruz Lemos, Pedro Manuel Jesus Simões, Fernando Manuel Nunes, Diamantino Marques Garcia, Abílio António, Francisco José M. Aparício, Manuel Rasteiro Figo de Gois, Joaquim Esteves São Pedro, Feliciano M. P. Espadinha, Manuel José Lopes Pereira, Eduardo Ribeiro Caratão, Adelino Cardoso Albuquerque, José Mateus Janeiro, António Gomes Vilas Boas, João Gonçalves Xavier, Eduardo de Matos Vermelho, Augusto Faria Veríssimo, José Gois Monteiro, José da Rosa Bento, António Casimiro Santos Chula, Merceano Magalhães Baptista, José Baptista Janeiro Carrilho, António Vaz Fernandes, Francisco Carvalho Farto, António da Silva Neves, Manuel Alves de Matos e Artur Florindo Lopes.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Augusto José Lopes dos Reis, subchefe de escritório; Manuel Pedro Estrela, contramestre de 2.^a classe; Raimundo Gomes, chefe de secção; Alfredo Lopes Cardoso, Augusto Silvério da Silva e José Maria de Oliveira, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — António da Costa Pereira, Francisco Baptista, António Soares de Carvalho, Pedro Marques Veiga, Manuel Vicente Martinho e António Simões, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Belmiro da Cunha Camelo, Joaquim Antunes, Henrique Costa, Manuel Pinto, Manuel Francisco Martins e Júlio Duarte, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Francisco Lopes, Manuel dos Santos Fatia, Joaquim Fialho, Carolino Jerónimo, Abel de Freitas e António Luís, operários de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Mário Sobral, revisor de material de 2.^a classe; Joaquim Pedro Gomes, José Carneiro Bessa, Manuel Gonçalves Arroja e Albano Braz, operários de 3.^a classe; e Vitorino Alves, servente de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Tempera, Francisco Nunes, António Garcia Cuco e António Jacinto*, chefes de distrito ; e *Manuel Gil e Manuel Júlio Borreicho*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 156,500 — Ramal de Sines.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Guerreiro Tomé, Manuel António, José Duarte Rato, Manuel Valente da Costa, Domingos António da Silva Canastra e Sabino Diogo dos Santos*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 156,500 — Ramal de Sines.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *César Ferreira dos Santos*, escriturário de 1.ª classe ; *António Pinto da Silva*, chefe de lanço de 2.ª classe ; *João José e José Pratas*, chefes de distrito ; e *Joaquim Camilo Pinheiro dos Santos e Albino Jesus Dias*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando da obstrução da via entre os Kms 109,300 e 113,239 — Beira Alta, devido ao descarrilamento de um vagão do comboio n.º 1224.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Luís dos Santos Sopa, José Cabrita da Encarnação, José Galego Saladinha, Luís Maria Marques, Francisco Manuel Lança e Mário Gomes de Almeida*, subchefes de distrito — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José da Palma Correia*, subchefe de distrito ; *Jacinto Pereira, António de Sousa Travassos, Carlos Martins Ramos, Joaquim das Neves e Juvenal Guerreiro de Sousa*, assentadores de 1.ª classe — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — António Lourenço das Neves, assentador de 1.^a classe; Fernando Joaquim Pereira, José Luís Cotovio, Joaquim Bernardino de Jesus Batalha, Adelino Clara Pissareira e Álvaro Gonçalves Tinoco, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na execução dos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 45,350 — Vendas Novas, a qual ameaçava desabar sobre a via.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — António José Vilhena, Ilídio da Assunção Silva, Francisco Simplicio Mourão Guerra, Manuel José Guerreiro Amadinho, Manuel Francisco Mendes e Faustino Diogo Barreiros, eventuais (via) — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços desenvolvidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 45,350 — Vendas Novas, a qual ameaçava desabar sobre a via.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Joaquim Pereira dos Santos, revisor de bilhetes de 2.^a classe — encontrou no comboio n.º 5126 uma pasta que continha 13 800\$00, 1460 francos franceses e ainda um cartão de uma casa bancária como recibo de 30 000\$00 a depositar, tendo prontamente feito entrega do achado; Flondório Vieira, assentador de 2.^a classe — gratificado pelo interesse, esforço despendido, espírito de sacrifício e providências tomadas nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 76,480 — Sul, quando estava nas suas horas de descanso; Odorico Manuel Murteira de Mira, Hermínio José Rego de Mira, António Joaquim Carrapiço e João Manuel Cota, eventuais (via) — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços desenvolvidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 45,350 — Vendas Novas, a qual ameaçava desabar sobre a via.

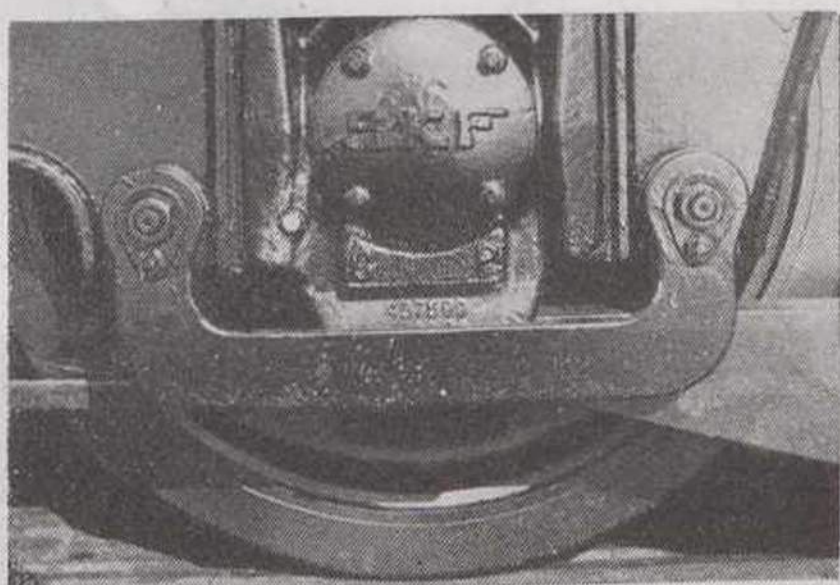


DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Manuel Mendes, chefe de lanço de 2.^a classe; Henrique Dias, chefe de distrito e Augusto Marques Quadros, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 48,750 — Vouga; João Assunção Simões, subchefe de distrito, Manuel António dos Santos e António Pinheiro Romão, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 76,480 — Sul, quando estavam de descanso.



Mais um passo em frente na renovação
do Parque Ferroviário Nacional

50 Locomotivas Diesel-Eléctricas fornecidas à
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
pela English Electric em colaboração com a
Sorefame e equipadas
com caixas de
rolamentos



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

Praça da Alegria, 66-A
LISBOA

Avenida dos Aliados, 152
PORTO