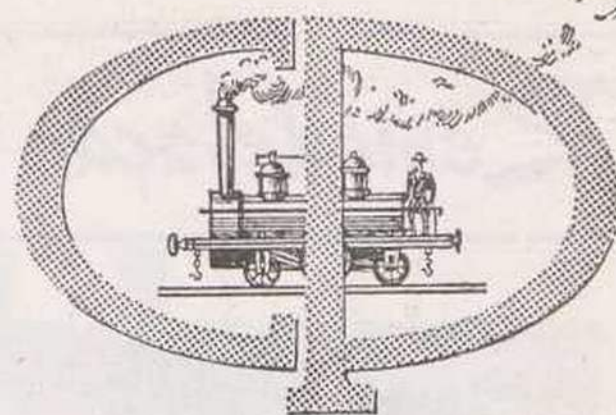




Boletim da C. P.

Setembro de 1968

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 471 • SETEMBRO 1968 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

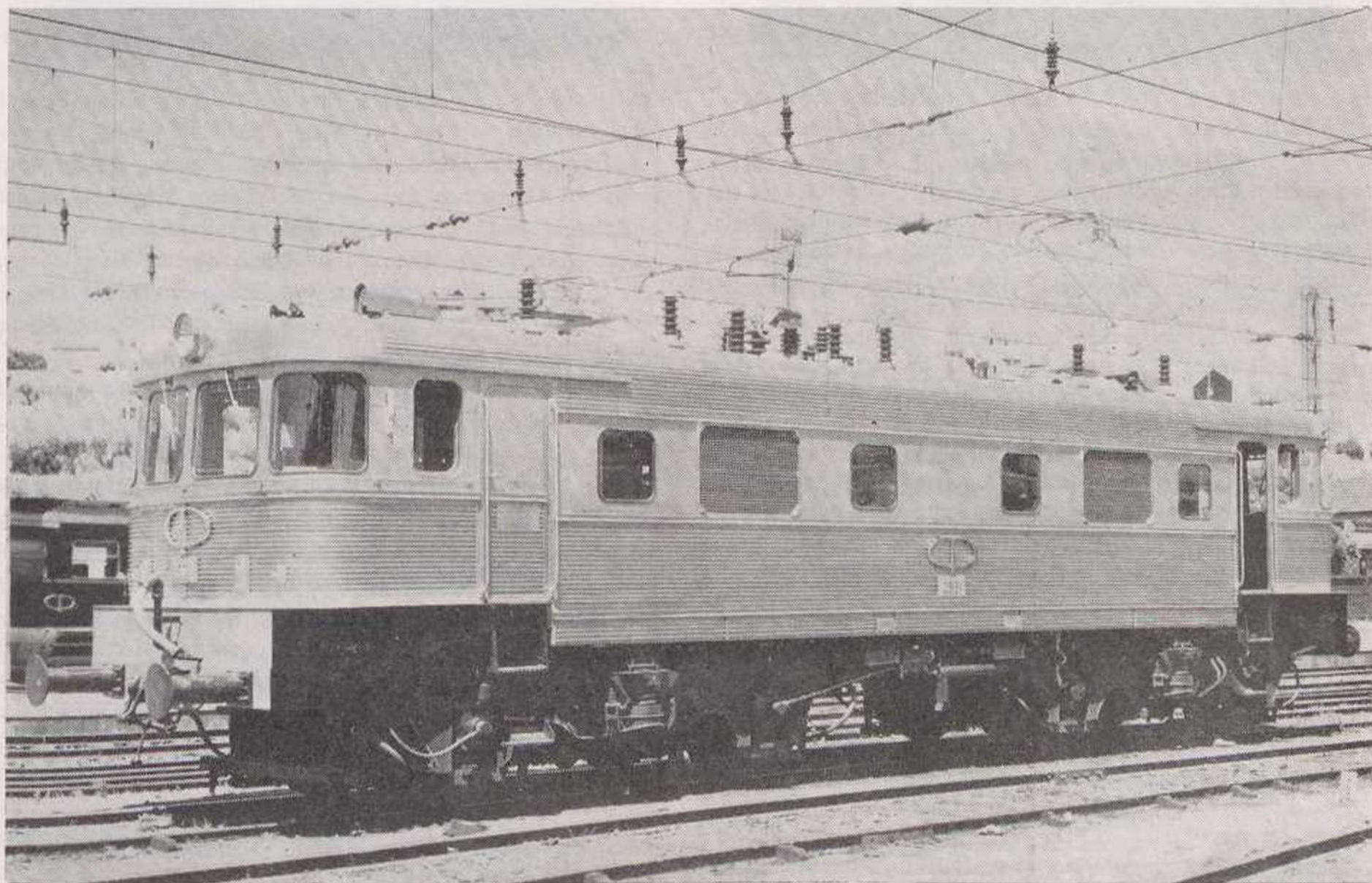
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

MODERNIZAÇÃO E REEQUIPAMENTO DA REDE NACIONAL



A execução escalonada dos novos programas de reequipamento e modernização da rede ferroviária da C. P. comporta duas directrizes fundamentais: a renovação do material e equipamento e a formação profissional dos agentes, ambas a interligarem-se e a completarem-se para uma finalidade suprema — bem servir.

Eis uma moderna locomotiva eléctrica de grande linha, protótipo de caixa inteiramente metálica, de fabrico nacional, em serviço entre Lisboa e Porto.

Remodelação na pasta das Comunicações



Eng. Carlos Gomes da Silva Ribeiro

Na recente remodelação ministerial, deixou o cargo de ministro das Comunicações o sr. eng. Carlos Gomes da Silva Ribeiro, que desde 1958 como titular dessa pasta desenvolveu uma obra de grande projecção, cujos reflexos na evolução dos meios nacionais de comunicação e transportes terrestres serão altamente perduráveis.

No tocante ao sector ferroviário sublinham-se como suas mais importantes intervenções: o prosseguimento dos programas de electrificação e dieselização da nossa rede, com a consequente renovação e modernização de estruturas; o incremento concedido à indústria nacional para o fabrico de material ferroviário; o impulso para a adopção de novas técnicas de gestão na C. P. e para a melhoria da formação profissional dos seus agentes; a interferência nos diplomas relativos aos aumentos gerais de vencimentos do pessoal de 1961 e de 1966; o elevado interesse tido pelo sector ferroviário consignado no II e III Planos de Fomento, bem como no Plano Intercalar, e o apoio concedido à C. P., para o seu progresso, através da «Sofrérail».

Em todos estes e muitos outros trabalhos e empreendimentos, deixou o sr. eng. Carlos Ribeiro bem patenteado, o cunho pessoal da sua competência de organizador e de governante de visão prática. O seu nome fica ligado a uma fase bem representativa de melhoramentos, dentro da constante evolução do caminho de ferro nacional, em que se desenvolveu uma obra de que muito legitimamente o ministro cessante se poderá orgulhar, com repercussão, em inúmeros aspectos, na valorização da nossa economia e, em mais largo âmbito, no engrandecimento geral do País.

O ministro cessante desempenha agora as elevadas funções de correio-mór, cargo em que foi investido recentemente.



Eng. José E. A. Couceiro do Canto Moniz

Foi nomeado ministro das Comunicações o sr. eng. José Estêvam Abranches Couceiro do Canto Moniz, a quem o *Boletim da C. P.* respeitosamente cumprimenta e apresenta os melhores votos no exercício do seu novo cargo.

O sr. eng. Canto Moniz, nasceu no Porto em 1912 e formou-se, no ramo civil, pela Faculdade de Engenharia daquela cidade.

Prestou serviços desde 1938 em vários departamentos do Ministério das Obras Públicas, nomeadamente na Junta Autónoma de Estradas. Especialista da construção de estradas, a ele se devem, entre outras obras notáveis, a construção da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, e algumas outras nos distritos da Guarda e de Santarém, aquando da direcção da J. A. E. que exerceu em cada um daqueles distritos. Em 1957 foi encarregado de centralizar os trabalhos de construção da Ponte sobre o Tejo, em cujos estudos e execuções, embora de autoria norte-americana, desempenhou papel preponderante, de organizador e homem de acção.

Participou em várias missões oficiais e congressos internacionais sobre assuntos técnicos referentes a estradas e fez parte da Comissão Internacional de Fronteiras entre Portugal e a Espanha.

Exercia o lugar de engenheiro inspector superior de Obras Públicas, qualidade em que presidia a uma das secções do Conselho Superior de Obras Públicas. Era também o director do Gabinete da Ponte Salazar.

Recentemente fôra nomeado comissário-geral de Portugal para a Exposição Japonesa Universal e Internacional de Osaka.

TEMAS TÉCNICOS

A PROCURA

do tráfego de passageiros

PELO DR. JOSÉ JÚLIO FERREIRA AMADO

ECONOMISTA DO SERVIÇO DE ESTUDOS, PREVISÃO E PLANEAMENTO

1. Introdução

É sabido que nas economias de mercado um dos instrumentos mais importantes da política comercial de qualquer empresa, consiste no preço de venda dos bens que produz ou dos serviços que presta. No sector de transportes ferroviários o seu papel não é distinto, o que milita a favor da necessidade de se efectuarem estudos que permitam determinar a sua influência na procura de tráfego. A inexistência de tais estudos conduzirá, na maior parte das vezes, à tomada de decisões que, por insuficientemente esclarecidas na base, originarão resultados não consentâneos com os objectivos que se pretendem alcançar. É todo um processo de esclarecimento para a acção, que é posto em causa.

Há, no entanto, a ter em atenção que o papel que o instrumento preço desempenha na determinação da procura do transporte ferroviário não pode ser completamente explicado por si só, mas sim pelo quadro complexo das condições do mercado em que se insere. A este quadro não é estranha a concorrência da camionagem, a distribuição regional dos rendimentos, a qualidade do serviço prestado, os preços de outros bens de consumo, também eles informadores de outro centro de decisão, estranho à empresa, mas não menos importante para ela: a massa potencial dos utilizadores do transporte.

Trataremos aqui, apenas, da procura do tráfego de passageiros.

2. A procura do tráfego de passageiros

A teoria da procura, na sua elaboração mais simples, informa-nos de que aquela decresce quando os preços aumentam, pelo que não sendo este facto verificável muitas vezes na prática — sucede, por exemplo, com o tráfego total de passageiros por C. F. — se duvida da sua validade. Este aspecto merece, no entanto, ser analisado com mais pormenor. Por um lado aquela lei só é geral-

mente válida quando se consideram os preços reais e não os preços nominais⁽¹⁾. Por outro lado aquela teoria formula tal relação preço-procura em condições de mercado, teóricas que corresponderiam à inexistência de qualquer outro elemento informador das decisões de consumo, o que não sucede em nenhum mercado. Um conhecimento mais completo terá de entrar em linha de conta com um maior número de elementos condicionantes do comportamento dos indivíduos como unidades de consumo. Evidentemente, que vários problemas se levantam no imediato, a saber:

1) alguns daqueles elementos não serão mensuráveis — como por exemplo os de ordem psicológica — e não poderão directamente ser investigadas as suas relações com a procura;

2) outros sendo mensuráveis, fogem ao campo de acção das empresas de transportes, e não se encontram computados de forma utilizável.

Iremos seguidamente tentar a análise da influência na procura do tráfego de passageiros de alguns elementos cuja importância nos prendeu a atenção.

2.1. A capitação regional dos rendimentos

Conhece-se, já com algum pormenor, que a capitação dos rendimentos no Continente português, não é a mesma consoante as regiões. Este fenómeno seria de somenos importância se as diferenças encontradas não fossem, como na realidade o são, bastante grandes. Tal facto não

(1) Os preços nominais são os preços correntes do mercado; os preços reais determinam-se a partir daqueles tendo em conta a evolução de um índice médio ponderado dos preços no consumidor para os diversos produtos e serviços que são objecto de aquisição regular por parte das populações, isto é, tomando em conta a evolução do poder de compra da moeda.

é de estranhar se atendermos à distribuição das actividades secundárias e terciárias do Continente — as que maior rendimento originam — também ela desequilibrada e concentrada na faixa litoral entre Setúbal e o Porto.

O papel importante desempenhado por tal assimetria de rendimentos reside no desigual poder aquisitivo que as populações detêm, a originar diferentes níveis de consumo de bens e de serviços — logo conduzindo a diferentes necessidades de transporte de mercadorias e de pessoas.

Onde os níveis de capitação são mais baixos necessariamente a procura de transportes tem de ser também menor, quando, como sucede presentemente, as tarifas de passageiros são estabelecidas a nível nacional sem ter em atenção aquele particular. É a verificação deste facto numa altura em que se pretende incrementar a procura do transporte que nos leva a propor a realização de uma experiência de diferenciação de tarifas em função dos rendimentos médios regionais — ao menos para as ligações de carácter regional — sem que deixemos de ter presente que, por imperativos de rentabilidade da empresa, tal política será irrealizável enquanto se não dispuserem de elementos sobre os custos de produção do transporte por troços. Conhecidos estes, nada impede que se defina uma política de preços regional, dado que esta não tem de ser, necessariamente, como alguns pensam, uma política de carácter social: salvaguardada a rentabilidade da iniciativa, esta poderá tornar-se uma medida eficiente de captação de tráfego.

E não se diga que a tarifa de tranvias presentemente em vigor será suficiente para incrementar o tráfego, desde que novas zonas de tranvias sejam definidas, porque o facto de a reacção da procura às alterações dos preços de transporte não ser a mesma por toda a parte, parece tornar impraticável tal medida de política. Não queremos deixar de chamar a atenção, já que se falou de tal assunto, para uma necessária revisão das zonas de tranvias: os objectivos que presidiram inicialmente à sua definição podem não ter mudado, mas a realidade, consistente num determinado tipo de necessidade de transporte a que se procurou dar satisfação, parece não ser já a mesma, ou pelo menos não se circunscrever agora nos mesmos espaços que então foram considerados como zonas de tranvias.

Note-se, no entanto, que se deverão procurar tornar complementares as medidas de política da empresa neste particular (diferenciação regional da tarifa de passageiros) e as que venham a ser definidas pelos órgãos competentes da Administração Pública no âmbito do desenvolvimento regional; esta poderá proceder a uma coordenação de meios de transporte, em cada uma das regiões, desde há muito necessária, e satisfazendo assim um dos objectivos da C. P., enquanto que a Companhia poderá procurar a satisfação de um dos objectivos primários do desenvolvimento regional: a mobilização da mão-de-obra, só possível onde os rendimentos são baixos, desde que os preços de transporte não sejam demasiadamente onerosos. Supomos que o prejuízo que, eventualmente venha a resultar a curto prazo de tal política, será largamente compensado a longo prazo pela maior disponibilidade de rendimentos monetários para o consumo de bens e serviços em maior número de famílias — resultado necessário de qualquer

plano de desenvolvimento regional —, na medida em que daí advirão melhores resultados financeiros por um maior dimensionamento do consumo, a originar correntes de tráfego de passageiros e de mercadorias inter-regiões mais intensas do que são possíveis com os presentes níveis de rendimento por habitante de toda a zona interior do país.

2.2. A repartição social do rendimento

Um aspecto que nos parece desempenhar papel relevante na procura de transporte de passageiros diz respeito à distribuição do rendimento nacional por camadas da população. Ainda que não disponhamos de elementos que nos permitam verificar até que ponto a teoria exposta é verdadeira e definir os limites que separam cada extracto da população, parece-nos lógico o que a seguir afirmamos.

Na camada de rendimentos mais baixos os indivíduos satisfazem a sua necessidade de transporte em função única e exclusiva do preço do transporte; a procura dirige-se ao transporte mais barato sem que sejam formuladas quaisquer considerações sobre a qualidade do transporte, no que respeita à comodidade, ainda que possa haver uma elasticidade não nula⁽¹⁾ da procura em relação ao preço, quando este é ponderado com a velocidade do meio de transporte a utilizar. Parece-nos que estas são fundamentalmente as razões que têm permitido a sobrevivência de algumas carreiras de camionagem concorrentes com o caminho de ferro, nas regiões predominantemente rurais.

Um segundo extracto populacional, em nível de rendimentos, composto principalmente por trabalhadores dos sectores secundário e terciário de actividade tem uma necessidade de transporte que só remotamente se encontra relacionada com o preço deste; aquela decorre, fundamentalmente, do desfazamento verificado entre os centros de trabalho e os centros de habitação, quer por uma deficiente urbanização, quer por um empolamento dos preços de arrendamento no centro industrial ou/e administrativo — inoportuno com o nível de rendimentos detido por esta camada de população. Aqui se originam correntes de tráfego pendular quer nas zonas de tranvias, quer noutras regiões a identificar, que estão na base da procura de bilhetes de assinaturas. Tenha-se, no entanto, presente que, ainda que a elasticidade-preço neste caso seja pequena em virtude da impossibilidade de aquela procura ser satisfeita (dado o seu dimensionamento em relativamente poucas horas do dia) por outro meio de transporte, não poderão as tarifas ser substancialmente elevadas sob pena de o encargo de transporte adicionado ao encargo de habitação no centro exterior à zona industrial ou/e administrativa exceder as despesas de habitação médias na própria zona: isso transformaria uma corrente de tráfego suburbano numa corrente de tráfego urbano com todos os inconvenientes económico-sociais que daí resultam. A impos-

(1) A elasticidade-preço da procura de um determinado serviço, geralmente negativa, é uma medida da reacção da procura às variações de preço do serviço em causa.

sibilidade de substituir a via férrea por qualquer outro meio de transporte na satisfação de tal procura, origina que seja aqui presentemente pouco relevante o papel desempenhado pela comodidade e velocidade do transporte. O mesmo se não pode dizer do efeito indirecto que uma eventual falta de qualidade possa ter na procura de transporte de longo curso por parte deste extracto de população quando das suas deslocações de recreio. Note-se, no entanto, que a heterogénea composição deste extracto da população exige análise mais detalhada do que a agora realizada sobre o seu comportamento de consumo — a sua importância no conjunto da procura de transporte ferroviário assim nos dá a entender — a determinar, certamente, a definição de subconjuntos relativamente homogéneos.

Num escalão mais elevado de rendimento da população mas também de menor dimensão, limitação importante a ter em conta quando se estuda a procura de um transporte somente rentável quando utilizado por grandes massas, encontram-se todos aqueles que procuram principalmente uma via de elevada qualidade (quer quanto à velocidade, quer quanto à comodidade do meio, quer quanto à adequabilidade de horários).

3. A influência do preço de transporte na procura do tráfego de passageiros

Conhecedores da impossibilidade que actualmente temos de realizar um estudo tão completo quanto o apontado acima, procedemos, no entanto, recentemente, à análise da influência do preço de transporte na procura do tráfego de passageiros, mais precisamente, no número de bilhetes vendidos pelas estações de cada troço utilizado como unidade estatística na empresa. Cientes das limitações de natureza vária que enformam tal estudo:

- não foi possível incluir os elementos do tráfego de assinaturas,
- nem sempre os troços para os quais se fazem periodicamente os agrupamentos estatísticos que utilizámos serão tão homogéneos quanto seria de desejar,
- não se procedeu à actualização das tarifas com os índices de preços no consumidor,

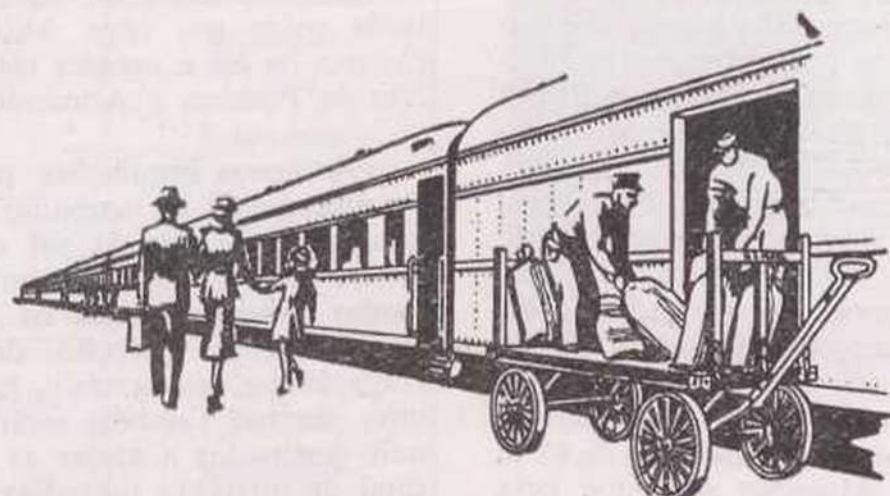
não queremos deixar de apresentar os resultados alcançados. O instrumento de análise utilizado foi o coeficiente de correlação ⁽¹⁾ entre o número de bilhetes vendidos por troços e o preço do passageiro-quilómetro na classe mais barata da Tarifa Geral. Considerados apenas os casos em que aquele coeficiente (r) resultou negativo, elaborámos o quadro seguinte:

Percentagem das variações do número de bilhetes vendidos nas estações, explicadas pelas alterações tarifárias	Extensão total dos troços compreendidos em cada classe de influência	Extensão total de cada classe de influência em relação à dimensão da Rede Geral
$(r^2 \times 100)$	(Km)	%
0 — 25	699,5	19,6
25 — 50	230,6	6,5
50 — 75	235,4	6,6
75 — 100	692,3	19,4
Total	1 857,8	52,1

Verifica-se assim que a área em que as alterações tarifárias influíram na diminuição do número de bilhetes vendidos é de cerca de 50 % da extensão total da Rede Geral, sendo de 26 % do total o conjunto de linhas em que as alterações tarifárias explicam mais de 50 % das variações de tráfego observadas.

Não obstante a análise agora realizada ser apenas um dos aspectos particulares da problemática atrás referida, parece-nos que os resultados alcançados, não obstante limitados, poderão de alguma forma esclarecer a acção comercial da Companhia.

(1) O coeficiente de correlação entre duas variáveis é uma medida de ligação que provavelmente existe entre elas.



Eng. PHILIPPE DARGEOU, director-geral honorário da S. N. C. F.

Faleceu súbitamente em Paris, em 28 de Junho último, o engenheiro Philippe Dargeou, que havia dois anos deixara de exercer as altas funções de director-geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, depois de uma brilhante carreira de quarenta anos inteiramente consagrados ao caminho de ferro.

Antigo aluno da Escola Politécnica e da Escola Nacional Superior de Minas, o eng. Philippe Dargeou começou a servir o caminho de ferro em Outubro de 1925 na Companhia P. L. M., no Serviço da Exploração. As suas notáveis qualidades profissionais fizeram-no designar para ocupar em 1933 o lugar de adjunto do chefe do Serviço da Exploração da P. L. M.

Com a constituição da S. N. C. F., foi convidado a dirigir a divisão do Serviço Central do Movimento e pouco antes da guerra ascendeu a chefe do Serviço da Exploração da Região Este. Neste cargo veio a exercer acção preponderante na condução das operações de transporte durante a guerra.

Finda a guerra, na direcção do Movimento, o eng. Dargeou desempenhou um notável papel na reconstrução da rede francesa, sendo o precursor da modernização e da reorganização dos serviços de Exploração da S. N. C. F.

Em 1958 sucedeu ao eng. Charles Boyaux, nas elevadas funções de director-geral da S. N. C. F.. E neste lugar, demonstrou a medida do seu grande talento nas inúmeras e duras disputas travadas pela S. N. C. F. na rota da sua grande expansão: a do desenvolvimento súbito do seu tráfego, a da reconversão da tracção e a da modernização em todos os seus domínios. Tinha uma constante preocupação pelas questões sociais e pela melhoria das condições de vida dos ferroviários franceses.

Para os ferroviários portugueses a figura do eng. Phi-



lippe Dargeou era particularmente estimada. A ele se ficou devendo um apoio deveras generoso na recepção de grupos de técnicos portugueses—engenheiros, economistas e agentes técnicos de engenharia—que tirocinaram em França, nas instalações da S. N. C. F., na fase inicial de equipamento e modernização da rede ferroviária nacional. E foi ele que pessoalmente representou a S. N. C. F., em Lisboa, nas festivas cerimónias da comemoração do I Centenário do Caminho de Ferro em Portugal.

O *Boletim da C. P.* interpretando o sentir dos ferroviários portugueses que conheceram e apreciaram a elevada estatura profissional e moral dum ferroviário de notável estirpe, que aliava aos seus altos dotes de técnico e de administrador os de uma invulgar personalidade e grande lhanza de trato, consagra à sua memória estas singelas linhas e expressa à sua família e amigos o maior pesar pelo seu falecimento.

CENTRO DE FORMAÇÃO DO PESSOAL NO ENTRONCAMENTO

O Conselho de Administração da C. P. abriu recentemente concurso para a adjudicação, em regime de empreitada, da construção do Centro de Formação do Pessoal Ferroviário no Entroncamento. Das dez firmas concorrentes, foi escolhida a ENGIL—Sociedade de Construção Civil, que se propõe executar, por 34 657 046\$00, todos os trabalhos programados no Caderno de Encargos, no prazo total de 525 dias para a conclusão completa de toda a empreitada e no prazo de 12 meses para a conclusão do conjunto de trabalhos constituído pelo edifício do Dormitório, pelo edifício da Direcção e pelo edifício da Escola de Adultos.

Tanto à abertura das propostas como ao acto da adjudicação estiveram presentes os administradores da C. P. srs. engs. Mário Costa e Costa Macedo, assistidos pela

Comissão Técnica de apreciação das propostas, constituída pelos srs. engs. Mário Barata, Alfredo Garcia e Correia de Sá e agentes técnicos de engenharia José Correia da Fonseca e Armando de Oliveira Jorge.

As novas instalações, para o Centro de Formação do Pessoal da C. P. ocuparão uma área de 150 mil metros quadrados, à entrada sul do Entroncamento. Estão previstas, além de salas de aulas, 200 quartos com casas de banho privativas para os estagiários, secretaria, escritórios, salas de recepção, de recreio, de projecções e de conferências, um ginásio, campos de jogos e futuramente uma piscina. Também serão construídos blocos habitacionais destinados a alojar as famílias dos ferroviários, num total de quarenta moradias.

A ASSEMBLEIA- -GERAL DA



REALIZOU-SE EM AARHUS NA DINAMARCA

COM a presença de 38 delegados das Administrações ferroviárias da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Israel, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Países-Baixos, Portugal, Suécia e Suíça, ou seja um total de 16 países, efectuou-se este ano, de 22 a 26 de Agosto findo, em Aarhus, na Dinamarca, a Assembleia-Geral da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), da qual a C. P. faz parte, como membro cimeiro do «Praesidium».

Presidiu aos trabalhos o dr. Emile Schlessler, secretário-geral dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo e chefe do Departamento do Pessoal daquela Rede, que é o presidente-geral da FISAIC. Presente, igualmente, o secretário-geral da organização, dr. Walter Kühne, chefe dos Serviços Sociais dos Caminhos de Ferro Federais Alemães.

Além dos assuntos correntes que só em assembleia magna podem ser tratados, abordaram-se particularmente os novos regulamentos dos concursos internacionais de fotografia, de filmes, de exposições de pintura e de escultura e o calendário das manifestações para 1969.

Esse calendário é o seguinte:

Reuniões e certames	1969
Festival de grupos corais	Dinamarca Aarhus Agosto
Festival de bandas de música	Alemanha Nurembergue Junho
Festival de danças folclóricas	Alemanha Mischfest Julho
Congresso de rádio-amadores	Alemanha Regensburg Setembro
Congresso de esperantistas	França Avignon Maio

Todos estes certames são organizados de molde a facultar a visita, ao país organizador, de grupos nume-

Reuniões e certames	1969
Reunião do «Praesidium»	Jugoslávia Rijeka / Lovran Maio
Assembleia-Geral	Espanha Madrid Setembro
Salão de pintura e escultura	Jugoslávia Belgrado Outubro
Exposição de fotografias	Portugal Lisboa Setembro
Exposição filatélica	Holanda Utrecht Junho
Festival de cinema de formato reduzido	Suíça Berne Setembro



Os participantes — delegados e familiares — à Assembleia Geral da FISAIC em Aarhus, na Dinamarca

rosos de ferroviários europeus — estabelecendo-se assim, entre os artistas, uma confraternização e um intercâmbio de ideias, dignas do maior aplauso.

É de salientar o número crescente de ferroviários ou associações ferroviárias ligadas à FISAIC: 93 associações de pintores e escultores, com 21 752 artistas num total; 16 círculos literários com 425 membros; 18 grupos de «modelistas» com 929 agentes; 296 grupos musicais com 19 218 membros; 259 grupos corais com 28 817 componentes; 85 grupos de teatro com 3790 artistas; 61 grupos de dança folclórica com 3164 membros; 28 grupos de gravação musical (banda magnética) com 641 componentes; 476 associações de fotografia e cinema em formato reduzido com 23 298 adeptos; 221 grupos de xadrez com 5616 praticantes; 113 grupos de canasta, bridge e outros jogos de cartas com 2521 membros; 92 grupos de esperantismo com 2490 praticantes; 180 associações filatélicas com 11 652 membros; 183 centros de rádio-amadorismo com 27 166 praticantes e 177 agrupamentos diversos com 6358 membros. Total: 2242 associações ou clubes com 157 837 membros ferroviários, num total inventariado de 16 países, entre os quais Portugal.

*
* *
*

A realização de um certame de cada categoria apenas, por regulamento, se pode promover de 2 em 2 anos. Verificava-se assim, relativamente à pretendida Exposição Fotográfica Internacional de Lisboa, que só motivos excepcionais, aceites de bom grado e por unanimidade pela Assembleia-Geral, levaram ao deferimento dos desejos da representação lusitana para 1969, já porque se conhecia previamente que segundo calendário já estabelecido, estava fixado um Salão Fotográfico para 1968, na Bélgica e outro, para 1970, na Dinamarca.

Na sua insistente solicitação, o representante da C. P., sr. dr. Élio Cardoso, teve ocasião de defender o ponto de vista da rede portuguesa e de agradecer, em francês, nas palavras que a seguir transcrevemos, o consentimento amável da Assembleia-Geral:

*Senhor Presidente
Senhores Delegados*

Cumpre-me agradecer, em nome dos ferroviários por-

tugueses, a anuência desta Assembleia-Geral à realização em Lisboa, em Setembro de 1969, dum Salão Internacional de Fotografia FISAIC — que, a solicitação nossa, será incluída nas comemorações do 40.º aniversário da revista ferroviária O Boletim da C. P., revista que patrocina e suporta financeiramente, em Portugal, todas as actividades ligadas com a FISAIC.

Conhecemos, por tradição, o alto nível e a dignidade das manifestações FISAIC. O entusiasmo e o denodo postos pelos seus mais directos responsáveis na organização desses certames. O regozijo dos ferroviários e a admiração do público por elas. Tudo isso tivemos ocasião de sentir e apreciar, em parte, há uma semana, em Ostende, ao termos a honra de fazer parte do júri do XII Salão Fotográfico FISAIC, onde afluíram numerosas produções de excepcional mérito e classe.

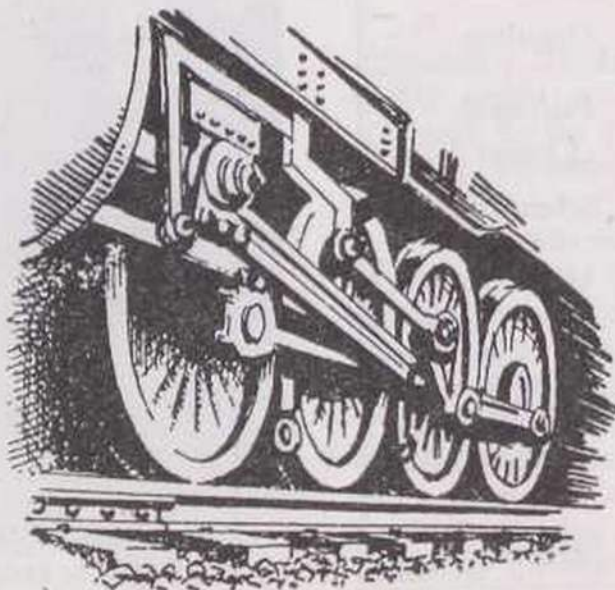
Assim, por nossa parte — e embora dentro da óbvia limitação dos nossos recursos materiais — tudo faremos para que a Exposição Internacional de Lisboa se integre no plano cimeiro de todas as outras, dando a conhecer aos ferroviários portugueses e ao público de Portugal, a cultura e o talento artísticos, o valor indiscutível do trabalho de lazer dos ferroviários europeus, demonstrando ao mesmo tempo, que também nesse aspecto, todos nós somos pioneiros numa Europa unida e progressiva, no melhor espírito que hoje se entende da sua integração, em amizade e colaboração.

Deste modo, apenas nos permitimos solicitar, ante esta primeira realização FISAIC a promover em Portugal, que V. Ex.^{as}, Senhores Delegados, nos dêem a vossa valiosa colaboração promovendo a divulgação oportuna deste Salão entre os vossos filiados por forma a acorrem as produções fotográficas que se desejam, em quantidade e qualidade, e, claro está, os visitantes que queiram honrar com as suas presenças a pequena «Casa Lusitana».

Tudo o resto, estejam V. Ex.^{as} descansados, virá por acréscimo, e, seguramente, que na completa senda do êxito!

*
* *

Tal como nos anos anteriores organizou-se um programa social em honra dos delegados e de suas famílias, num total de 63 pessoas, que incluiu visitas a locais turísticos da península da Jutlândia.



Secção

PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

O CONHECIMENTO DO HOMEM

A maneira como reagimos às diferentes situações que se nos apresentam, o modo como percebemos o comportamento dos outros e os *julgamos* está fortemente ligado à nossa personalidade que se estruturou ao longo dos anos. Conhecer porque agimos de tal modo e compreender porque agem os outros de certa maneira é, pois, fundamental para qualquer pessoa e muito especialmente, para um chefe.

Quatro factores influenciam o nosso comportamento, a nossa personalidade:

- funções intelectuais
- temperamento
- carácter
- simpatia e antipatia.

São estes factores que condicionam as reacções do homem em sociedade.

FUNÇÕES INTELECTUAIS: as aptidões de um indivíduo são diferentes das de outro e estão desigualmente desenvolvidas. Assim encontramos o factor inteligência geral muito desenvolvido nuns indivíduos, pouco noutros e medianamente desenvolvido na maior parte dos homens (96 %); uns revelam boas aptidões verbais, outros mecânicas, etc., etc. As diferentes funções caracterizam assim um homem num determinado momento da sua vida e tornam-nos diferentes uns dos outros.

TEMPERAMENTO: é o conjunto dos traços inatos da personalidade. Eles ligam-se com o físico do homem; assim encontram-se pessoas fortes geralmente sociáveis e pessoas magras geralmente tímidas.

CARÁCTER: é o resultado da interacção do temperamento com o meio ambiente.

SIMPATIA E ANTIPATIA: variadas causas, na maior parte das vezes desconhecidas do próprio, podem levar um indivíduo a simpatizar ou antipatizar com outro. Assim simpatizamos com uma pessoa que um nosso amigo acha antipática. Este factor é muito importante nas relações entre os homens pois inconscientemente adoptam-se atitudes preconcebidas em relação aos indivíduos que conhecemos.

Estes factores definem, em cada momento, o *nível de aptidões* dum indivíduo.

As reacções do indivíduo estão condicionadas pela sua personalidade; cada um reage de modo diferente às situações que se lhe apresentam ou em que se encontra envolvido. Mas o que leva o indivíduo a provocar ou a enfrentar as situações?

Todo o homem sente necessidades que pretende satisfazer na sua vida quotidiana; como exemplos, citem-se as necessidades de actividade, de consideração e de inte-

gração na sociedade de que faz parte. Em função das necessidades ele estabelece a cada momento o seu *nível de aspirações*; este nível representa afinal, em cada momento, o que o homem pretende na vida.

Todos os homens pretendem satisfazer as suas necessidades específicas; raros são, no entanto, aqueles que vêem sempre satisfeitas essas necessidades. Além dos condicionamentos da sua personalidade (o nível de aptidões) há as limitações provocadas pelos choques entre os homens no seu desejo de alcançar o que aspiram na vida. Temos assim condicionamentos de ordem interna, que dependem — em parte — do indivíduo, e condicionamentos de ordem externa que dependem da sociedade em que está integrado. Assim, o indivíduo reconhece que não é possível alcançar o nível a que aspirou, a satisfação das suas necessidades.

Perante essa barreira que se levanta cria-se uma tensão, sente-se uma inquietude, uma insatisfação, uma ansiedade; o seu campo psicológico sofre um desequilíbrio que ele procurará atenuar reagindo à tensão criada. Esta reacção é, afinal, a liquidação do excesso energético provocada pela tensão e traduz-se pela adopção de um comportamento que ponha termo à situação criada e de uma solução prática e eficaz que permita restabelecer o equilíbrio do seu campo psicológico. O nível de aspirações pode sofrer com estas situações e, porque o indivíduo normal está diariamente a resolver situações desagradáveis, o seu nível de aspirações varia de momento para momento da sua vida.

O modo como cada homem resolve essas situações e restabelece o equilíbrio pode tomar vários aspectos; geralmente, ele não sabe o que resolveu e, portanto, não compreende o seu comportamento. Esse mecanismo de compensação pode tomar a forma de esquecimento consciente (uvas verdes e limão doce), racionalização, fantasia, transferência, agressão, etc. Não se pode dizer que há mecanismos bons ou maus mas a frustração pode tornar-se problema para o indivíduo se ele não assume, de modo adaptado, uma situação frustrante.

Atendendo ao que atrás foi referido compreende-se como uma empresa é um local, por excelência, gerador de tensões e como as relações no trabalho podem ser melhoradas graças a um melhor conhecimento do homem. O objectivo primeiro do chefe deve ser compreender e não julgar.

— ★ —

ANÁLISE GLOBAL PERIÓDICA DE EXPEDIENTES

Procedeu-se a um estudo global dos expedientes travados entre o Serviço Central e o pessoal da linha, nomeadamente, de estação, de trens e da revisão de bilhetes, durante um período de 45 dias.

Os expedientes, num total de 2500, forneceram elementos que contribuíram para um melhor ajustamento dos programas dos Cursos de Formação e Aperfeiçoamento

ministrados na Escola Central e ainda para informar os agentes interessados dos resultados obtidos tanto favoráveis como desfavoráveis.

Para o efeito, classificaram-se as infracções que originaram os expedientes em 9 grupos e, em cada grupo, consideraram-se 5 graus conforme a gravidade das infracções.

Apresenta-se um espécime do que serviu de base à classificação das infracções disciplinares:

CLASSIFICAÇÃO DAS INFRACÇÕES DISCIPLINARES

Designação	Classificação	Graus					
		1º	2º	3º	4º	5º	6º
Insubordinação	A						
Absentismo	B						
Atrasos frequentes	C						
Incapacidade profissional	D						
Negligência no serviço	E						
Desequilíbrios emocionais	F						
Conduta imoral	G						
Falta de cooperação	H						
Faltas à instrução profissional	I						

Para cada expediente foi ainda criada uma ficha como a seguir se indica:

DIVISÃO DA EXPLORAÇÃO

— I. P. —

FICHA DISCIPLINAR

Nome

Natureza da falta

Observações

Rubrica

N.º	Data		/	/
Categ.	N.º			
Estação				
Classificação				
Grau				
Serviços				
M	FR	CT	TS	EP
IP				

Da análise dos expedientes e do seu agrupamento obteve-se, dentro de cada tipo de infracções, o número de agentes e suas respectivas categorias, que as provocaram. Além disso, conseguiu-se apurar a percentagem atribuída a cada uma das infracções consideradas.

As Regiões foram informadas destes resultados através duma relação com as infracções verificadas no serviço em geral, a fim de comunicarem a cada Secção de Exploração as infracções verificadas nas suas estações e a categoria do pessoal que as provocou.

Em face dos resultados, aconselhava-se os srs. Inspectores a actuar nas estações, através das suas conferências de Formação Profissional, por forma a serem eliminadas ou corrigidas algumas das deficiências detectadas.

Estudos idênticos por meio de amostragem deviam ser continuados com uma periodicidade julgada ótima, a fim de se obter elementos concretos para uma melhor actuação, tanto no campo de Formação como na resolução de problemas específicos de relações humanas.

EXAMES

Transcreve-se a seguir, um conjunto de pontos de exame a que foram sujeitos, em Maio p. p., os Chefes de estação de 3.ª classe para promoção à categoria imediata:

Prova escrita de Segurança da Circulação

1 — Na marcha da automotora n.º 24013 verificaram-se as seguintes alterações:

- Cruzou em Bombarral com a automotora n.º 24212 que circulava, excepcionalmente, à frente da automotora n.º 4122, desde Caldas, e com esta em S. Martinho do Porto.
- À chegada a Valado, o comboio n.º 4082, que circulava desde Martingança com 45 minutos de atraso, ainda não tinha chegado e o telefone não funcionava entre Valado e Pataias.
- Ultrapassou em Martingança o comboio n.º 4081 que impedia o limite de saída da linha n.º 1.

Tendo em atenção o que consta das alíneas anteriores, indique os modelos a fornecer às circulações em referência, bem como as medidas de segurança regulamentares a adoptar pelos Chefes das estações intervenientes.

2 — Do comboio n.º 283, que circulava à tabela e excepcionalmente à frente do comboio n.º 65, por este circular com 45 minutos de atraso, descarrilaram, ao quilómetro 133,800, os 4 vagões da cauda, ficando apenas interrompida a via por onde circulava.

Considerando que não houve desastres pessoais, descreva as formalidades regulamentares a ter em vista pelos agentes intervenientes.

3 — No regime de comando centralizado de circulação — C. T. C., diga quais as circulações que podem circular adiantadas e como se procede para o efeito.

4 — Esclareça os casos que conhece em que é dispensado o guarnecimento, por agulheiro, nas agulhas de entrada das estações para a recepção das circulações.

5 — Diga os códigos de luzes que podem apresentar os sinais permissivos e o procedimento a adoptar pelos maquinistas em presença de cada uma dessas indicações.

6 — Quanto ao transporte de vagões completos com explosivos, esclareça as medidas de segurança a adoptar e em que comboios podem circular.

7 — No caso de apedrejamento de comboios de passageiros, diga como procede, documentos a estabelecer e envio dos mesmos.

Prova escrita de Catenária e de Telecomunicações

I

1 — A fim de se proceder a trabalhos de substituição de isoladores, entre Valadares e Gaia, foi desligada a tensão na Secção Elementar n.º 9 do sector Aguda — Porto (S. Bento) — SST Travagem, alimentada pelos

seccionadores 328-31 e 331-31, ficando, por este motivo, proibidas quaisquer circulações pela via sem tensão, entre aquelas estações.

Em face do que se expõe, pretende-se saber :

- a) De que Secção Elementar se trata e em que via fica situada ?
 - b) Que medidas de segurança regulamentares devem adoptar os Chefes das duas estações entre as quais se efectuem os trabalhos ?
- 2 — Em que pontos das linhas electrificadas se encontram implantados postes limite, qual a sua função e como são referenciados ?
- 3 — Sempre que se efectuem cortes de corrente previstos com antecedência para execução de trabalhos na catenária, numa ou mais Secções Elementares, o P. C. T. pede ao Posto Regulador a protecção do sector respectivo, antes de efectuar o corte de tensão. Porquê ?
- 4 — Diga o que entende por uma Secção Elementar da catenária principal.
- 5 — Descreva as condições a ter em vista para, em caso de necessidade, desligar (abrir) um seccionador da catenária secundária com ligação à terra e diga o tipo de chave que utilizava para a sua manobra.

II

1 — Sobre um Posto de Sinalização Eléctrica, «Siemens», diga como procedia nos dois casos seguintes :

- a) Se, após a entrada de um comboio ascendente, recebesse ordem do P. R. para o resguardar, a fim de dar passagem a uma máquina de socorro sem paragem na sua estação ;
- b) Se tivesse necessidade de fazer parar extraordinariamente na estação um comboio descendente, considerando que este ainda não tinha atingido a Zona de Aproximação.

2 — Numa estação equipada com aparelho de sinalização eléctrica, tipo «Jeumont», responda :

- a) Como são manobradas as agulhas e quais as operações que é necessário realizar no aparelho central para que a manobra das mesmas seja possível ?
- b) Como procede para receber um comboio numa linha impedida com material ?
- c) Em que casos se devem suspender os avisos às P. N. a jusante da estação, que operações se realizam para tal fim e como se materializa esta anulação ?

Prova escrita de Serviço Comercial

I

- 1 — Diga como procede quando algum expedidor quiser anular o reembolso com que sobrecarregou a sua remessa. Esclarecerá, também, a actuação das duas estações, expedidora e destinatária.
- 2 — Indique o procedimento a adoptar pelas estações, expedidora e de chegada, em presença de requisições

de transporte de mercadorias, a pronto pagamento, esclarecendo o documento a apresentar para o efeito pela entidade expedidora.

3 — Designe os géneros que podem beneficiar das concessões previstas na Circular n.º 98 (F. N. I. M.), indicando os preços respectivos e, ainda, se alguns dos géneros na mesma previstos podem ser transportados gratuitamente e em que condições.

4 — No que respeita a tráfego internacional de passageiros, responda :

- a) Poder-se-ão vender bilhetes de ida e volta de Serviço Internacional ?
- b) Se for viável, diga como poderão ser marcados os itinerários, baseando-se na resposta que deu na alínea anterior.
- c) Estes bilhetes admitem paragens em trânsito nos territórios português e espanhol ? Caso afirmativo, diga em que condições.

5 — Quem são as pessoas que podem beneficiar do Capítulo II da Tarifa Especial n.º 4-P ? Informará, ainda, os documentos que deverão apresentar e o mais que se relacione com este Capítulo.

II

Calcule o preço de transporte das seguintes remessas :

1 — Grande Velocidade

De Oliveira de Azeméis para Coimbra-B
6 pacotes com tecidos de algodão, 119 quilos.

2 — Pequena Velocidade

De Amarante para Alvega - Ortiga
6 grades com urnas funerárias, 280 quilos.

— ★ —

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2342/Consulta n.º 511-F — Peço o favor de me informar até que idade as crianças têm entrada grátis nos cais de embarque das estações.

Resposta — Em conformidade com o n.º 2 do Art.º 1.º da Tarifa Especial n.º 5 — Passageiros, as crianças com menos de 4 anos têm entrada gratuita nos cais de embarque das estações.

+

Pergunta n.º 2343/Consulta n.º 512-F — Peço informar-me o seguinte : Quando um bilhete para trânsito gratuito seja regulado para determinado comboio que não venha a ser utilizado por qualquer motivo imprevisto, como deve proceder o interessado para que o mesmo possa ser validado para outro dia e comboio ?

Resposta — Por analogia com o que está regulamentado para os restantes passageiros, os bilhetes para trânsito gratuito podem ser validados nas condições do Art.º 5.º da Tarifa Geral de Transportes, não se efectuando, porém, qualquer cobrança.



AS MODERNAS LOCOMOTIVAS E OS MAQUINISTAS

Os Caminhos de Ferro da Noruega (N. S. B.) acabam de pôr ao serviço as primeiras duma série de 20 locomotivas eléctricas CoCo, particularmente previstas para o percurso difícil da linha Oslo-Bergen, onde devem rebocar comboios de 700 toneladas, a 70 km/h, em rampas de 22⁰/₁₀₀. Estas características lembram as da linha do St. Gothard e explicam a escolha da corrente industrial, alterna de 15 Kv — 16 ²/₃ Hz.

A condução destas locomotivas, embora potentes, é tão leve e fácil que permite aos maquinistas o uso do traje «comandante de bordo» que vemos na gravura, traje que a Administração ferroviária norueguesa pretende generalizar até como elemento de promoção da importante classe que representa em todas as redes, a dos maquinistas de locomotivas.



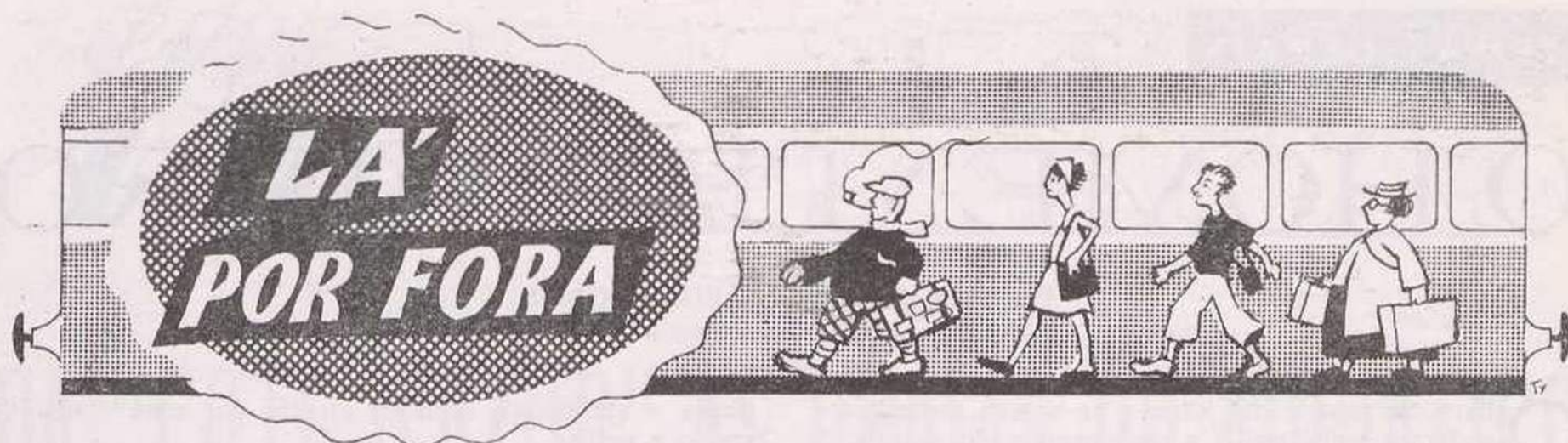
Filosofando...

CHEFIA CRIADORA E FORMAÇÃO

A psicologia e a mentalidade do verdadeiro chefe são uma coisa, as do «mandão» são outra, radicalmente oposta. Nas actividades económicas, designadamente, a preparação das boas chefias empresárias tornou-se a chave indispensável do desenvolvimento. A intuição, o acaso, por vezes a necessidade como salutar conselheira, fizeram e fazem nascer, por vezes, do empirismo das circunstâncias, os condutores fecundos das progressivas organizações de trabalho. Há bons exemplos disso, mas há muitos mais do contrário — dos chefes aceites ou impostos por motivações alheias à qualidade humana fundamental. E já hoje não se confia, em países adiantados, no jogo dos acasos ou nas intuições e empirismos para fazer surgir os dirigentes capazes, bem formados e bem informados, sem os quais a empresa estiola e quantas vezes morre. Tomar consciência desta realidade categórica do mundo económico-social contemporâneo será no nosso País um passo decisivo para as grandes transformações que se impõem inexoravelmente, se não quisermos perder em definitivo essa carruagem do progresso que se transformou em locomotiva meteórica.

As exigências da chefia empresarial são hoje irreversíveis. E, como disse há tempo um conhecedor autorizado destes assuntos — o director do Instituto Nacional de Investigação Industrial —, a nenhum dirigente de empresa resta hoje outra alternativa que não seja a de acompanhar a competição dinâmica do mundo económico em que vivemos, esforçando-se permanentemente por adaptar a ela os conceitos, métodos de trabalho e técnicas modernas nos empreendimentos que lhes estão confiados — ou então aguardar estaticamente que o tempo passe, condenando-os antecipadamente à anilose e à ruína. O desenvolvimento, na realidade positiva, «é antes de tudo uma questão de disposição de espírito, de tomada geral de consciência de uma situação desfavorável e de um desejo profundo de sair dela». Quem não tiver, no uso das responsabilidades empresariais, essa disposição de espírito, fará melhor em coleccionar selos ou pescar à linha. E há, entre nós, muitos responsáveis que o deveriam fazer.

(Do Jornal A Capital)



COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALBÂNIA**Extensão da rede**

O comprimento actual dos caminhos de ferro albaneses atinge 160 km. Estão em curso trabalhos para elevar brevemente este comprimento a 260 km. A rede é explorada com engenhos de tracção fornecidos pela Polónia e Checoslováquia. Quanto ao material rebocado, o mesmo é de origem húngara, checa e chinesa.

ALEMANHA**Cada vez mais depressa**

Desde Maio, que a velocidade máxima para certos comboios TEE e determinados comboios internacionais foi elevada a 160 km/h. Assim, 37 comboios internacionais têm os seus horários melhorados pelos tempos de percursos encurtados, muitas vezes de maneira espectacular, tais como o comboio auto-cama Villach-Hoek van Holland (ganho: 115 minutos), o rápido Stuttgart-Rijeka (ganho: 90 minutos), o rápido Cerbère-Francfort (ganho: 71 minutos), o rápido Dortmund-Innsbruck (ganho: 70 minutos).

A ligação TEE Zurich-Hambourg é reduzida de 30 minutos, bem como a ligação Paris-Berlim (ida e volta); são ganhos 51 minutos na relação Francfort-Port Bou.

Novo carril

Após a fusão das oito redes dos antigos Estados alemães que constituíram a «Deutsche Reichsbahn», elaborou-se em 1922 um tipo uniforme de carril chamado «S 49» cujo perfil e peso ficaram praticamente inalterados durante os 45 anos que se seguiram, não obstante a adopção de um aço mais resistente. O carril deu sempre perfeita satisfação. O desgaste mais importante dos carris em plena via, que resulta das cargas e das velocidades de marcha maiores, obrigou a D. B. a passar a um novo tipo de carril, dito «S 54». Além disso, aquela rede fez um novo carril «S 60» para se adoptar em túneis; este carril, com um peso de 60 kg por metro poderá servir mais tempo, o que permitirá afastar os trabalhos sempre difíceis de executar nestas obras.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**Uma nova modalidade carril/estrada**

Um construtor americano experimentou um protótipo com vista a passar-se do carril para a estrada em menos

de um minuto. Em Nova Iorque, a Administração do porto, bem como a dos transportes urbanos interessam-se por este sistema. O «Kennedy Airport» poderia também adoptar a fórmula. O veículo circularia sobre os carris na maior parte do trajecto conduzindo para o Aeroporto e passaria à estrada para as pistas de aterragem.

FINLÂNDIA**Novas linhas**

Os caminhos de ferro finlandeses puseram ao serviço 120 km de via férrea nova e têm em construção quatro linhas de um extensão total de 235 km. Estas novas linhas devem servir explorações industriais, à excepção de uma delas, entre Parkano e Seinajoki que reduzirá de 70 km a ligação ferroviária actual.

GRÃ-BRETANHA**Projectos de junção**

Dois projectos de junção de estações londrinas estão em estudo pelos B. R.. As estações terminais de Victoria e de London Bridge seriam assim ligadas; o mesmo aconteceria com a de Paddington e de Liverpool Street. As duas linhas de junção estariam por si só em correspondência nesse ponto próximo de Covent Garden.

ITÁLIA**Uma nova locomotiva**

A primeira locomotiva E 444 atrelada a um comboio de sete veículos, fez o trajecto de Roma a Nápoles (210 km) em 88 minutos, ou seja à velocidade média de 143 km/h. No troço Campoleone-Latina a velocidade máxima atingida foi de 205 km/h.

Esta locomotiva será provavelmente utilizada no serviço normal na secção de linha Florença-Milão.

JAPÃO**Novo monocarril**

Um novo monocarril será construído brevemente em Tóquio para ligar dois bairros do Oeste da capital. A linha teria 8 km e 8 estações intermédias. Os comboios efectuariam o trajecto em 18 minutos com uma frequência de 5 minutos.

TEMAS GERAIS

O HOMEM E O LIVRO

POR JOSÉ MARIA PEREIRA GOMES

CHEFE DE SECÇÃO DO SERVIÇO DE ESTUDOS DO DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS

O livro, no mundo das letras e no campo psicológico, podemos considerá-lo o mais seguro elo de junção com o homem e fortemente estruturado, na orgânica da moral e cultura, ou mesmo como elemento de ficção ou recreativo, versando matérias cuidadosamente coordenadas, no seu grande poder emotivo, constitui o mais atraente «passatempo», o perene e fundamental esteio da humanidade.

Como «mestre qualificado», ensina-nos a calcular a integral prudência, a fugir da cobardia, diz-nos o que significa a fraternidade — símbolo de grandeza e unidade —, o amor supremo da verdade, a inteireza de intenções, a faculdade de observar, o respeito devido à opinião dos outros, mostra-nos a razão lúcida e penetrante — origem de todas as virtudes —, a magistral tolerância perante os graves e surpreendentes acontecimentos da vida de hoje, a justiça, a conhecer o vírus da mentira nos seus variados disfarces, as duras lições da realidade e até nos dissipa, do coração, todo o cruciante mau humor que, em regra geral, é o ritmo basilar da nossa melancolia.

A leitura de um livro de genérico e aliciente estilo literário, e de contexto gracioso, proporciona-nos, sem fadiga, a saúde mental, o desenvolvimento intelectual que, congregado à mais simples manifestação de um pensamento criador, dá-nos a vivacidade e a erupção de uma maneira de ver poderosa, rica e o perfume de serenitas esperanças.

Consagra-nos, ainda, o coroamento de horas de legítima e soberana tranquilidade e numa breve miragem, leva-nos a sonhar com um Mundo rutilante, mais belo e melhor e a esquecer as injúrias dos inconscientes.

Cousa alguma poderá superar um livro, seja qual for o tema focado; faz-nos discernir o bem ou o mal que nos tortura e poupa-nos a palpitações ardentes e aflitivas.

É, para nós, encarado em filosofia básica, como a voz carinhosa dos mestres que nos deixaram escritas, numa nitidez de expressões, valiosas lições da sua experiência da vida; é o expoente máximo da quietude e a mais influente terapêutica para nos retemperar o espírito, nas horas brutais de provação e abatimento.

Enuncia-nos a injustiça e a resultante do confuso tumultuar, com toda a sua torrente de perigos e desgraças que hoje, de forma violenta, grave e triste, atormentam o Mundo.

Coloca-nos numa perspectiva deliciosa de talento e inspiração, de pureza e bem-estar e preserva-nos, quase sempre, da mágoa que nos dilacere, mostra-nos a consciência e o que é a amizade clara, pura e até cria, em nós, um ideal de personalidade, recamada de bom senso.

Por muito simples e sem interesse que nos pareça a literatura de um livro, afastado de míticas, não deixa, contudo, muitas vezes, de abordar assuntos desconhecidos, que nos distrai e educa.

É, todavia, uma força que não quebra, não estafa, até diverte, um bem conspícuo, que numa magnitude calmante, nos entusiasma, domina, suaviza a alma e que as maiores grandezas da Terra não podem vencer.

Não sabemos se já notaram a propensão congénita, maravilhosa, singular, mesmo espasmódica, que uma criança demonstra possuir pelo livro.

Muito interessada, toda entregue a uma alegria intensa, examina-o numa contemplação demorada e cari-

nhosa e até parece sentir-se atraída por uma magia de sonho e deleite.

Numa sombria expressão, nós perguntamos, singrando em concomitância pedagógica e empírica, se não será mais moralizador, consolador e de emotiva doçura para a criança, dar-lhe a ler, sem impacto, um bom livro educativo e prático, fazendo nascer-lhe na mente — debaixo de uma criteriosa adequação —, uma humanidade superior, a ciência da vida, incentivando-lhe a instrução, em troca de uma pistola ou de qualquer brinquedo similar, como seja uma espingarda para alvejar os passaritos?

Como crianças, coitaditas, no cenário da sua inocente imaginação e sem a noção do seu inconsciente acto — porque os adultos, também a não têm —, criam em si mesmas uma influência deprimente, ou melhor, a mentalidade e o entusiasmo de «matar» sem reflectir, ou compreender a sua tão sinistra maldade.

Há livros de literatura infantil veneráveis, consagrados em todo o Mundo, impregnados de encanto, prodigiosos para a educação, sabedoria e virtude da petizada, que lhes imprime no ânimo o que é terno e generoso e o mérito do amor ao próximo.

São incalculáveis os supremos benefícios que uma biblioteca pública presta a uma nação.

Recebemos destes prestantes organismos os mais relevantes serviços e podemos considerá-los, na sua concepção, uma fonte acariciadora de experiência e saber.

Em vários caminhos de ferro do Mundo, existem bibliotecas com sua história já formada e já muito celebrizadas.

Seria impossível aqui descrevermos as que conhecemos mas, podemos indicar a da Société Nationale des Chemins de Fer Belges, que não sendo a mais importante, não deixa de ser muito valiosa.

A biblioteca da S. N. C. B. compreende uma biblioteca documental, uma biblioteca literária e um serviço de periódicos.

Todos os anos, uma soma de 500 mil francos está prevista no orçamento para a compra de livros; esta importância é utilizada unicamente na compra de livros técnicos, científicos e económico-sociais. A contribuição literária provém da concessão feita pela S. N. C. B. à S. A. des Bibliothèques des Gares, prevendo-se nomeadamente o depósito de um exemplar de cada obra posta à venda nas bibliotecas das estações.

O empréstimo ao pessoal e aos reformados é absolutamente gratuito e sem nenhuma distinção.

A biblioteca possui cerca de 62 000 volumes dos quais dois terços são obras literárias.

Embora o fizéssemos com sobriedade e exactidão, talvez seja delicado formar um juízo acerca do despeito germinado no desinteresse e indiferença a que têm sido votadas as bibliotecas fundadas por nós, ferroviários, à custa de um infinito sacrifício e de um persistente e penoso esforço humano.

Abstraindo-nos de pendores sentimentais e do imaginário, é crença nossa, sem pensarmos, de momento, em filantropias, que só dentro de uma biblioteca, para nós templo de meditação e repouso espiritual, gozando a volúpia de uma silenciosa melodia, paz e conforto de toda a ordem, nos podemos alhear, ou mesmo esquecer, do agitado desequilíbrio social, com suas paixões trágicas e criminosas, que hoje tanto abalam e debilitam a natureza humana!



DA "CÔTE D'AZUR" ÀS PRAIAS DO ADRIÁTICO

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DA REGIÃO CENTRO

Às primeiras horas da manhã deixámos a grande urbe que é Marselha — a segunda cidade da França — e tomámos o rumo da fronteira italiana, através dessa região paradisíaca da «Côte d'Azur», onde parámos frequentes vezes. Após Taiti, uma praia snobe onde um banho, só por si, já é caro, o panorama apresenta-se-nos deslumbrante. Pontos há, porém, onde nos extasiamos perante tanta beleza, a beleza daquele anfiteatro imponente que, ao descer para o litoral do Mediterrâneo, beija este num jardim de verdadeiras delícias naturais, constituído ora por pequenos promontórios, ora por praias lindas e garridas da mais justificada atracção turística. Mas todas as praias desta zona *escaldam* mais a algibeira do turista que propriamente o seu Sol... Em Saint Tropez, por exemplo, e quem diz esta, todas as praias próximas, são recintos privativos. Quem quiser ali tomar banho ou queimar-se ao Sol, terá de ficar primeiramente *queimado*... na algibeira. Ninguém pode dispor da areia para se deitar, tal como já havíamos também constatado, há anos, na super-famosa praia do Lido, próximo de Veneza. O conforto é obrigatório. Um colchão com almofada e guarda-sol e mesinha para refrescos nunca importam em menos de 15 francos (cerca de noventa escudos!).

Entrementes, chegámos a Nice, a aristocrática Nice dos Palaces, princesa do mar e da luz, cidade moderníssima e, simultaneamente, tesouro de velhas recordações históricas que vão desde as suas reminiscências gregas até às guerras de Bonaparte. No dia seguinte, vencidos que foram os escassos 37 quilómetros que separam Nice de Cannes, entrámos nesta paradisíaca cidade, a Cannes dos Festivais de Cinema, com todo o seu proverbial snobismo que, aliás, achámos mais acentuado em Juan les Pins — outro rincão edénico onde se encontra o que há de mais *chic*, snobe e... *Pop*, de toda a «Côte d'Azur».

Já a caminho da Riviera italiana, depois de visitarmos Monte Carlo, a famosíssima capital de Mônaco, com o seu não menos famoso Casino, constituída por lindas vivendas e grandes hotéis, situados na encosta do seu alto penhasco cortado quase a pique sobre as águas

calmas e cristalinas do Mediterrâneo, entrámos, por fim, na Itália, já com o mar Tirreno a nossos pés, e uma paisagem marítima diferente, sobretudo a partir da maravilhosa cidade de San Remo. Aqui, ainda se descobrem algumas línguas de areia, que nos dão a impressão de artificiais, mas depois... adeus praias propriamente ditas. De resto, na Riviera italiana a praia não faz falta, uma vez que o mar é ali uma verdadeira piscina natural. Po-



NICE — Um aspecto

rém, depois de Génova, o mar fica mais «lá para baixo», no sopé das grandes ravinas cobertas por pinheiros, cedros, palmeiras e arbustos espinhosos. Então, depois da mundana estância de Portofino, é que as praias começam, de novo; mas todas de areia escura, quase térrea, intercaladas de grande número de hotéis, cujos jardins, em socacos, entram pelo mar mais azul, mais rútilo, mais transparente e leitoso que ainda conhecemos!

Quem quiser vir a estas paragens à procura de praias

Festejos FERROVIÁRIOS

No passado dia 4 de Agosto realizou-se em Tomar o 13.º almoço de confraternização dos reformados da Sociedade «Estoril», que serviu de pretexto para mais uma reunião de franca camaradagem e ao mesmo tempo permitiu matar saudades.

Este ano, porém, a reunião teve um significado especial, pois aproveitou-se o ensejo para homenagear a mais antiga reformada daquela Sociedade — a sr.^a D. Maria das Dores Baptista, mais conhecida por «Maria da Linha» —, a qual conta 90 anos de idade e durante quase meio século serviu o Caminho de Ferro, na qualidade de guarda de P. N.. Registe-se até o facto, de que a simpática nonagenária já exercia aquele lugar na C. P. quando a «Estoril» arrendou a linha que explora actualmente.

Como preito de homenagem sentida, os antigos colegas daquela anciã fizeram-lhe entrega de uma medalha de prata com inscrição alusiva ao seu longo labor ao serviço da ferrovia. Emocionada, como se compreende, a sr.^a Maria Baptista agradeceu a gentileza e foi beijada e abraçada pelos 70 convivas presentes. Houve vários discursos e o dia decorreu com a maior alegria para aquele grupo de ferroviários. Ficou assente que no próximo ano o 14.º almoço de confraternização terá por cenário a vila do Bombarral, no primeiro domingo de Junho.



Desejam os participantes desta festa agradecer à C. P., através da sua revista privativa, as atenções com que foram distinguidos na organização do seu passeio anual, pois para o efeito, foi posta à sua disposição uma carruagem reservada.

ANTÓNIO DE SOUSA ABEGÃO
(Chefe de estação da Sociedade «Estoril»)

de areia fina e branca, como as portuguesas, terá de prosseguir a viagem até ao Adriático.

Ah! Aqui, sim. Mormente nas praias jugoslavas — onde demos uma «saltada», por especial deferência das autoridades fronteiriças daquele país, uma vez que os nossos passaportes de portugueses, não dão direito oficial a transpormos a chamada «Cortina de Ferro».

A costa adriática da Jugoslávia, foi, pois, uma agradável surpresa para nós, mercê do seu clima suavíssimo, da sua vegetação luxuriante e, sobretudo, dos surpreendentes recortes de todo o seu litoral, semeados de uma tal infinidade de pequenas ilhas, que se torna impossível contá-las. Aqui, os banhistas estrangeiros, mormente italianos e dos países do Leste da Europa, acorrem em verdadeiras multidões, atraídos, aliás, não só pela amenidade do clima como pelo pitoresco da região que, decididamente, nos encantou. Na verdade, toda ela é uma maravilha de cenário, plena de contrastes, de belezas naturais, de lugares arqueológicos, de monumentos valiosíssimos e até de atraentes motivos folclóricos.

Não há dúvida, caro leitor, que entre as muitas rotas turísticas que há por essa Europa fora, dificilmente se encontrará uma outra, quer por Caminho de Ferro quer por estrada, que supere, em atracções de toda a espécie, a de uma viagem desde o Mediterrâneo ao Adriático, junto

AGRADECIMENTO

Ao sr. dr. Ramos Dias

Alberto Baptista Serrão, servente de 1.^a classe da Via e Obras, no Barreiro, vem por intermédio do *Boletim da C. P.*, testemunhar a sua maior gratidão ao sr. dr. João Jaurés Ramos Dias, ilustre director do Hospital do Trabalho, pela maneira como foi tratado naquele estabelecimento hospitalar, quando recentemente ali foi submetido a uma intervenção cirúrgica. Igual agradecimento é extensivo aos srs. médicos operadores, enfermeiros e demais pessoal daquele hospital.

das suas faixas costeiras, e através dessa contínua paisagem de deslumbramento que, só por si, não contando já com os grandes aglomerados populacionais da região, é já o desbobinar de um autêntico filme de sonho! De um lado a montanha verde — quase sempre a montanha! — embrechada de casinhas e igrejas; do outro o mar azul, rútilo e cristalino, salpicado de barcos de velas brancas, deslizando suavemente como simples folhas impelidas por aragem misteriosa.

Sim, que melhor e mais empolgante cenário poderemos vislumbrar, que mais nos encante e fascine?!

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO VOOU EM PORTUGAL
O PRIMEIRO AVIÃO

POR VASCO CALLIXTO

NESTA série de crónicas retrospectivas, quando relatámos «A tragédia do balão Lusitano e os sucessos e insucessos do balão do Ferramenta», já tivemos ocasião de nos referir ao entusiasmo que a arte de voar despertou aos nossos avós. A presente crónica, de tão grande ou maior interesse do que a anterior, evoca um acontecimento — vivido também no Porto — de capital importância no longo e glorioso historial da nossa aviação: o primeiro voo de um avião em Portugal. Quem recordará esse «admirável espectáculo», que teve lugar há 56 anos, na Foz do Douro?

Foi o aviador francês Leopoldo Trescartes o protagonista dessa façanha que arrebatou uma multidão imensa. Na tarde de sábado 7 de Setembro de 1912, no aeródromo do Castelo do Queijo, «generosamente cedido pelos senhores Conde de Campo Bello e Joaquim Ferreira Pinto Basto», um biplano, «manobrado hábilmente, ergueu-se garbosamente e cortou o espaço em diversas direcções, subindo a 300 metros». O frágil aeroplano (como então se dizia e como se disse durante muito tempo) aterrou sem novidade, voltou a subir «com grande presteza e serenidade, pairando algum tempo sobre o mar, sendo a segunda descida igualmente brilhante».

Assim nasceu a aviação em Portugal. No entanto, este primeiro voo não foi mais do que um

ensaio para o «grande voo» projectado para o dia seguinte. Tudo se preparou para que a «aventura» redundasse num êxito e porque se previa uma considerável afluência de público, foram construídas bancadas no aeródromo, as quais não deixaram de ser vistoriadas pela autoridade competente, que as achou em condições de oferecer a máxima segurança. Só se receava a violência do vento, pois o primeiro voo, realizado na tarde de 7 de Setembro, estivera projectado para a manhã desse mesmo dia, mas não pudera ser levado a efeito, devido à forte ventania que se fizera sentir.

Domingo, 8 de Setembro de 1912, foi o grande dia para os portuenses entusiastas pela aviação. «Uma extraordinária multidão assistiu ao admirável espectáculo, inteiramente novo em Portugal, da ascensão de um aeroplano». Ao começo da tarde, os carros eléctricos do Porto e os comboios da Póvoa de Varzim começaram a despejar gente na Foz do Douro, onde muitos chegavam de automóvel, de trem, de bicicleta, de moto e a pé.

Leopoldo Trescartes era o homem do dia, o herói que todos desejavam ver. A sua fotografia e a do avião eram vendidas em bilhetes postais, revertendo o produto dessa venda e das entradas no aeródromo a favor da creche «O Comércio do Porto», cujos dirigentes haviam tomado a iniciativa de fazer subir aos ares o engenho. A multidão que

afluiu ao local foi calculada em 60 000 pessoas, estando também presentes as entidades oficiais. O ambiente era de grande entusiasmo, tocando-se a *Marselhesa* e a *Portuguesa*.

Às 4 horas e meia da tarde iniciou-se o primeiro voo. O aparelho elevou-se suavemente, alcançou

era cada vez maior, vendo-se muita gente nos pontos mais elevados, nos telhados e no cimo das árvores. Da barquinha do aparelho foram lançados papelinhos de cor, fazendo reclame às águas das Pedras Salgadas.

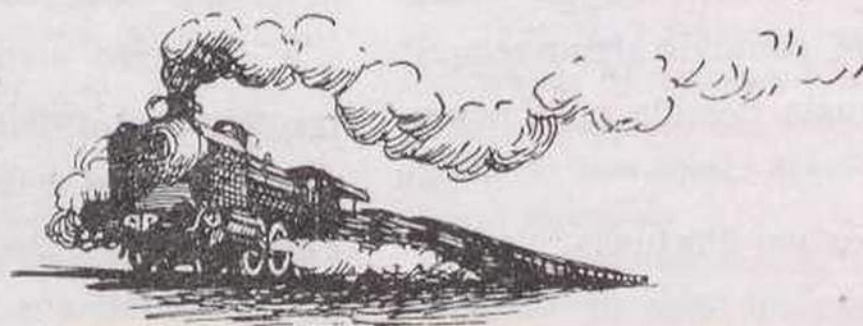
Se é certo que este segundo voo terminou com



os 250 metros de altura e pairou sobre a Foz do Douro e Matosinhos durante cerca de 12 minutos. A assistência seguiu vivamente interessada as evoluções do avião, sendo o aviador Trescartes aplaudidíssimo quando aterrou. Houve vivas à França e a Portugal, à creche «O Comércio do Porto» e aos seus benfeitores, saudando-se assim «o primeiro aeroplano que em Portugal cortou o espaço».

Pouco depois realizou-se o segundo voo, no qual Luís Marques Merino também teve a ventura de participar. O avião alcançou mais de 300 metros de altura e voou durante 16 minutos, sobre o Porto, a Foz e Matosinhos. O entusiasmo do público

o mesmo brilhantismo do primeiro e dos da véspera, devido, certamente, à mestria do piloto, não deixou de haver uma natural e justificada expectativa... quando o motor do avião parou! Alguns dos papelinhos de cor que os aviadores lançaram foram apanhados pela hélice e, introduzindo-se no motor, fizeram-no parar. Leopoldo Trescartes procurou logo aterrar, teve ainda que evitar uns fios telefónicos e acabou por descer num campo próximo do aeródromo, sem novidade, além da avaria, que foi fácil de remediar. Aplausos e vivas assinalaram o termo deste saudoso e memorável «espectáculo», que fez nascer a aviação em Portugal.





PELO ENG. JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM
DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

OBJECTIVOS DA GINÁSTICA PARA TRABALHADORES

Da autoria do professor de Educação Física, sr. António Morais Rocha, foram já publicados pela Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho alguns volumes, sob o título Finalidades e Normas da Ginástica para Trabalhadores. Dado o interesse que os assuntos focados apresentam, não só para os desportistas como para os trabalhadores em geral, não quisemos deixar de aqui referir alguns dos temas versados

A necessidade do exercício físico faz-se sentir tão instintivamente como as exigências da fome, da sede ou do frio. Além disso, e ao contrário do que sucede na luta natural pela sobrevivência, as condições artificiais de uma vida citadina exigem um suplemento de actividade que se reflecte directa ou indirectamente em todas as funções do organismo.

De um modo geral, quando executado por indivíduos normais, o exercício físico aumenta a oxigenação dos tecidos; assim, à aceleração do ritmo cardíaco que se verifica após um esforço, segue-se uma diminuição da frequência quando se volta ao repouso e uma descida da tensão arterial. Cria-se assim uma reserva susceptível de ser utilizada para a manutenção da vida nas circunstâncias desfavoráveis.

O efeito dos exercícios físicos moderados é estimular a motilidade do trato digestivo e melhorar a regulação dos factores mecânicos da digestão e das secreções. O sistema nervoso dá um sentimento de força e bem-estar, beneficiando a personalidade e avivando a actividade do indivíduo.

O desenvolvimento do industrialismo impôs uma nova forma de vida em que os movimentos corporais são bastante reduzidos. Mais ainda, a excessiva divisão do trabalho e a mecanização dos respectivos serviços impuseram ao trabalhador um emprego desproporcionado entre as actividades muscular, cerebral e nervosa, originador duma fadiga debilitante para o organismo.

Nestas circunstâncias, se ao trabalhador não for assegurado repouso que lhe permita retemperar as energias físicas, revigorar o sistema nervoso e dedicar-se à prática de actividades diversas da que executa em serviço, é óbvio que os fenómenos patológicos produzidos pela fadiga concorrerão para lhe aumentar o número de acidentes, prejudicar a execução do serviço e reduzir o rendimento do trabalho.

Verifica-se assim uma imperiosa necessidade de o trabalhador equilibrar o seu complexo físico e psíquico, o que pode ser conseguido pela prática de desportos, ginástica, jogos, etc.

Num programa de ginástica devidamente organizado, de molde a corresponder às necessidades específicas de

determinado grupo profissional, há três aspectos a considerar, que são :

- A ginástica de base
- A ginástica de compensação
- A ginástica profissional

A ginástica de base é aquela que pode e deve ser praticada por qualquer indivíduo, independentemente da sua profissão.

A ginástica de compensação tem por finalidade impedir que se criem incorrecções de postura e outros defeitos estruturais e orgânicos provenientes das posições em que o operário é obrigado a permanecer durante o desempenho da sua actividade profissional.

A ginástica profissional, que está intimamente ligada à ginástica de compensação, tem por fim preparar o operário para melhor cumprimento e execução profissional, dando assim origem a um maior rendimento de trabalho.

Dos sistemas de ginástica de carácter educativo formativo, o método de LING é, fora de dúvidas, um dos mais perfeitos, satisfazendo a teoria do desenvolvimento integral concebida mercê de exaustivas investigações biológicas. São seus princípios fundamentais os seguintes :

- Emprego intencional das várias possibilidades das posições e movimentos
- Progressão metódica do esforço exigido

Neste método cada movimento e cada exercício tem sempre em vista um fim determinado. Certos exercícios podem desenvolver a força, a flexibilidade, e também qualidades morais ; outros podem ser empregados com o objectivo de estimular a disciplina ; finalmente, os exercícios formativos exercem influência sobre a forma do corpo e sobre o seu comportamento.

Os objectivos que se pretendem alcançar com este método de ginástica podem ser resumidos nas cinco regras seguintes :

- 1 — Manter e, se possível, melhorar a eficiência dos órgãos internos, especialmente dos órgãos circulatórios e respiratórios, e do sistema nervoso.
- 2 — Criar o gosto por uma boa atitude física.
- 3 — Manter e, se possível, melhorar a mobilidade normal das articulações e a capacidade funcional dos músculos.
- 4 — Atender às imposições da vida real e levar à prática de um método económico de movimento e repouso, por intermédio de exercícios adequados.

- 5 — Assegurar o equilíbrio mental, o gosto pela vida e a alegria do trabalho, dando aos exercícios um conteúdo de interesse e de utilidade, de modo a torná-los estimuladores e suscitadores de prazer.

Quando se executa um determinado movimento voluntário, a energia muscular não atinge o máximo quando os músculos passam, sem transição, do repouso para a actividade ; este máximo só será atingido depois de a circulação sanguínea neles ter sido estimulada por um certo número de contracções. Só então a energia atinge o seu máximo para, acto contínuo, uma vez alcançado o limite de fadiga, diminuir novamente.

A recuperação do poder muscular apenas é conseguida após um repouso suficiente para facultar a eliminação dos produtos de fadiga e para acumular novas matérias nutritivas.

Se o trabalho muscular for acompanhado de um aumento de volume do sangue expelido pelo coração em cada minuto, mantendo-se sem alteração a resistência a vencer pela pressão sanguínea, a actividade muscular representará, sem dúvida, uma sobrecarga para o coração. Esta sobrecarga varia em função do esforço e do trabalho muscular, podendo igualmente variar com as diferentes formas de trabalho.

Se o treinarmos, aumentando gradualmente o esforço, o coração poderá, de um modo geral, suportar um acréscimo de trabalho ocasional sem que daí advenha prejuízo. Este aumento deverá todavia não ser exaustivo. Contudo, é de salientar que os esforços repetidos podem ser prejudiciais, o mesmo sucedendo com os esforços realizados sem preparação anterior, em especial os esforços súbitos e violentos sem treino prévio. Por outro lado, se exigirmos sucessivamente mais trabalho ao coração, sem excedermos a sua capacidade funcional, a musculatura cardíaca e a do esqueleto desenvolver-se-ão pelo trabalho, no sentido de uma maior força e resistência.

Não é de aconselhar uma paragem brusca ou a passagem sem transição do trabalho para o repouso. A experiência provou que a maneira de facilitar ou de, pelo menos, atenuar o mal-estar resultante da interrupção de qualquer esforço intenso consiste em reduzi-lo progressivamente ou em iniciar uma actividade mais moderada. Convém além disso pôr em actividade os músculos que não interfiram na actividade respiratória como seja o caso dos músculos inferiores, no que diz respeito aos movimentos das pernas, marcha sobre a ponta dos pés, etc.

Tendo já referido, embora um tanto sumariamente, os principais objectivos que se procuram atingir por meio da ginástica, procuraremos, numa próxima oportunidade, sintetizar as principais normas a que deve obedecer a ginástica para trabalhadores.





POR TERRAS DA ITÁLIA

POR ANTÔNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DE RECEITAS DA REGIÃO NORTE

O país maravilhoso que é uma península enorme e tem a configuração de uma bota a dar pontapé na Sicília, é a Itália.

Vamos percorrer a sua costa que o mar Tirreno banha e que, logo de entrada, nos mostra grandes belezas, pitorescos sem igual. Por sua vez os italianos são gentis, hospitaleiros, alegres. Impressionaram-nos muito bem, logo de entrada. A própria Polícia não foi exigente com os passaportes, pois não os manuseava sequer, para lhes apor carimbos ou vistos, e a Alfândega, num golpe de vista dava-se por satisfeita. Simpáticos todos, não haja dúvida.

Ventimiglia é uma linda terra e tem uma estação ferroviária de grandes proporções, dado o movimento que a domina. Carruagens directas cheias de passageiros, de várias cidades francesas e suíças para Roma, e vice-versa. Comboios extensíssimos para um e outro lado da fronteira. Canteiros enormes com cravos e outras flores, ao longo da linha e pelas encostas acima.

Estamos a 660 quilómetros de Roma, e vamos percorrer uma via, dupla como todas aquelas onde viajamos, que têm um tráfego considerável. Seguimos a recortada costa da Riviera Liguriana, de grande e justa fama.

S. Remo é uma praia de grande cartaz, pelas belezas incomparáveis que apresenta. Entretanto preparamo-nos para o almoço, servido nos lugares, pelo vagão-restaurant, e que satisfaz plenamente, a não ser o primeiro prato, que era o tradicional macarrão com massa de tomate, tudo muito seco, e polvilhado com queijo ralado (em todas as refeições seguintes, quer nos comboios quer nas cidades que visitámos, o macarrão era sempre o primeiro prato, e cozinhado sensivelmente da mesma forma). Vinho rosé da Ligúria, magnífico. Fruta sumarenta, muito saborosa e sã.

Alássio, Pinate-Ligúria. Savona, uma grande cidade, donde parte uma ampla estrada e caminho de ferro da montanha, para Turim. Centenas e centenas de túneis, alguns com amplas janelas, abertas sobre o mar azul.

O cenário é sempre lindíssimo, e o comboio avança por aí fora, em grande velocidade. Aproximamo-nos de Génova, a grande cidade que possui umas seis estações ferroviárias, dada a sua grandeza. É daqui que se parte para Milão e para outras grandes cidades deste país maravilhoso. O comboio avança novamente, pelo meio da cidade fora, o que nos permite ver as grandes docas e as

amplas artérias citadinas. Tudo é grande, muito grande, nesta cidade que foi berço de Cristóvão Colombo. Não admira pois, que este inclito navegador, tivesse tão largas vistas. Registe-se que esta cidade foi mártir e heróica durante séculos, pois nunca suportou o domínio de espanhóis, de franceses ou austríacos, que alternadamente pretenderam dominá-la. Na última grande guerra também sofreu imenso, e vêem-se ainda, nitidamente, em muitas casas, cicatrizes das granadas que as atingiram.

Rapalo e Levante, grandes estâncias de prazer, nesta costa cheia de atractivos. A estrada marginal parece uma cobra coleante: umas vezes dum lado, outras do lado oposto do caminho de ferro; umas vezes a seus pés outras vezes a cavaleiras desta via que seguimos. Fragões enormes sobrepostos, e onde vicejam pinheiros mansos, alguns de grande porte. Casas e casinhas por toda a parte. Parece-nos contemplar por vezes, presépios onde vivem seres imateriais. Paisagem de sonho, e o mar muito azul e muito sereno, a espreguiçar-se junto à linha.

Laspézia, linda praia e grande base naval. Cedros e ciprestes, ao longo do percurso.



Milão — A Catedral

Chegamos a Carrara. Antes, já, de vermos este nome inscrito no edifício da estação, havíamos reparado à esquerda, no dorso de uma serra extensa e muito negra, na qual branquejavam de longe em longe, enormes cicatrizes, que são as grandes pedreiras dos alabastros conhecidos em todo o mundo onde se cultiva a Arte. Ao ver todo este panorama grandioso, de branco e negro na serra e de verde pintalgado na planície, recordamos automaticamente a Pátria distante, que tem mármore que rivalizam com estes, mas que, infelizmente, não são explorados. Sim: os nossos mármore de Vimioso, de tanta beleza e resistência, continuam a ser ignorados, na vasta planície mirandesa; as grutas de Santo Adrião onde os mesmos se encontram mantêm-se desconhecidas, apesar de, até sob o

Sol e não a Terra. Referimo-nos ao grande Galileu que é uma glória da humanidade. Livorno, também grande cidade e lindíssimas praias. Hotéis e mais hotéis. Grosseto, muito linda. Marchamos a grande velocidade e desviamos-nos da costa; voltamos ao litoral e voltamos a fugir dele. Aproximamo-nos vertiginosamente da Cidade Eterna. Estamos a percorrer já os seus arredores. Já não são duas vias, aquelas que se nos apresentam: são quatro, são oito, são dez, são quinze, são vinte e tal.

Chegamos a destino. Estamos em Roma-Termini, a maior estação ferroviária da Europa e que tem precisamente 27 linhas paralelas, de grande extensão. Foi construída de 1938 a 1946. Só para ver este monumental edifício, diferente de todos os congêneres pela sua arquitectura sóbria e linear; pela extensão e distribuição das suas vias de acesso; pela amplidão das suas plataformas e comodidades que oferece ao público, como sejam assentos, água permanentemente a jorrar por toda a parte; telefones públicos em todos os lados; pelos estabelecimentos variados e cheios de encanto que fazem tentar todas as carteiras; pelos restaurantes amplos e confortáveis, com preços para todas as bolsas; pela profusão dos seus artísticos reclamos; pela liberdade de entrar e de sair por todos os lados; pelo asseio que se verifica; por tudo isto e muito mais, merece a pena visitar a estação ferroviária de Roma-Termini.

Mas Roma tem dentro da cidade muitas mais estações, como sejam por exemplo Tiburtina, Prenestina, Tuscalana, Ostiense, Transtevere, Monte Mário, Vaticano, Roma Norte, Casilina e todas elas ligadas através de linhas que formam nós cheios de interesse e pitoresco.

Roma é uma cidade ímpar no mundo. Fundada centena de anos antes de Cristo, ela tem sido berço de grandes artistas e homens de ciência, mas tem assistido também a lutas terríveis—e constantes. Muitos a deterioraram, mas outros, logo, a reedificaram, e os vestígios de muitas dessas lutas ainda hoje estão patentes, através de pedras venerandas, que nos falam desse passado distante.

Roma dominou o mundo, ditou leis à humanidade. As Legiões Romanas pisaram a terra de muitas nações, e o Direito Romano ainda hoje é respeitado.

Os Papas fizeram desta metrópole que tem hoje perto de dois milhões de habitantes, capital do mundo pela Religião, pela Arte, pelas Ciências, pelas Letras. Por sua vez Napoleão Bonaparte queria tanto a Roma, que anexou o Estado Pontifício ao Império Francês, em 1809, dando o título de Rei de Roma ao filho dos seus amores ilegítimos, com Maria Luísa de Áustria.

Esta maravilhosa cidade foi proclamada capital da República de Roma em 1849, e 21 anos depois, precisamente em 20-9-1870, os soldados italianos abrem brecha nos muros que a defendiam, e proclamam Roma capital da Itália unificada. Finalmente os aliados da última conflagração mundial ocuparam a cidade. Mussolini foi deposto e fuzilado, tendo sido novamente proclamada Roma como capital da Itália, em 2-6-1946, mas sob o regime republicano.

Roma é imensa—no espaço e no tempo. Por isso a ela nos havemos ainda de voltar a referir, nestas colunas.



Florença — A Ponte «Vecchio»

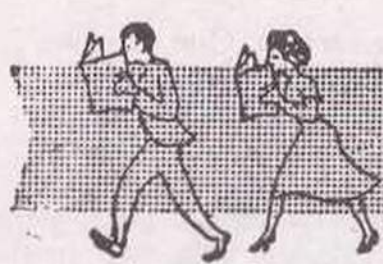
ponto de vista turístico elas poderem ser exploradas, pelas estalactites maravilhosas que apresentam.

Mas prossigamos na viagem. Ao longo da linha e durante muitos quilómetros ainda, mármore serrados em folhas e em blocos de vários tamanhos, em vastas quantidades. Vimos, assim, que a extracção destas pedras está em franco desenvolvimento.

Viarégio, Pisa. Lá está ao lado da linha, num largo, a célebre torre inclinada, de mármore branco e 54 metros de altura. O comboio marcha como em Génova, pelo meio da cidade, donde se parte para Florença, por uma bem conservada linha, que se vê desaparecer ao longe, e óptimas estradas, que se vêem também. Paisagens encantadoras.

Pisa sofreu imenso com a última grande guerra. Podemos considerá-la também uma cidade mártir, como muitas mais, deste país de sonho, que é a Itália.

Foi aqui que nasceu há quatrocentos e tal anos, um grande cientista—matemático, físico, astrónomo—e que para não ser justificado pelo Tribunal da Santa Inquisição, teve de aos 70 anos apostatar, mas só aparentemente, da sua teoria de que o centro do mundo planetário era o



Contos e Novelas

O sonho de Toninho

Por FRANCISCA GAMA MENDES ANDRÉ

ESCRITURÁRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

O cão ladrava furiosamente na cavaliça exposta ao lado norte.

O vento no seu lamento batia as telhas do alpendre fazendo-as oscilar, e a Lua semioculta iluminava o silo dos animais.

Tudo dormia. Há muito que o azeite na candeia se extinguiu, deixando um cheiro a morrão queimado.

Porém, Toninho não podia dormir ouvindo a sinfonia do vento, das árvores e da noite. Ele sonhava, divagando seus pensamentos dispersos no silêncio do quarto.

Pobres pensamentos de quem nunca saíra do monte, de quem não vira mais que as eiras imensas, os rebanhos, a vila e seus homens sentados nas soleiras das portas ou no chafariz da praça, mascarando tabaco ordinário e primitivo.

Contudo, Toninho pensando, sonhava. Associando-se em mente ao seu cérebro pequenino, eu quisera compartilhar de seus pensamentos, quisera sonhar com ele, recordar a meninice tão distante e tão perto.

*
* *

Toninho saiu da cama, levantou a serapilheira que cobria a janela e saltou para a rua. A rua do seu monte, a única que recebeu seus primeiros passos e brincou com ele. Correu com o vento nos pés, pulou a cancela da várzea e, feliz, meteu os pezinhos descalços no charco que a chuva deixou na horta.

Rindo e chapinhando, pensou nas palavras do Rui,

o neto da Tia Anica que vivia em Lisboa. Um dia o Rui lhe falara nos carros amarelos que, presos por fios, levavam muitos homens e mulheres; dos pássaros grandes que levantavam voo com muita gente nas asas. Também lhe contara que havia muitos automóveis nas ruas, iguais ao do senhor professor da vila. E a vila? Como o Rui rira

às gargalhadas quando ele lhe disse que a vila era muito grande e bonita, que tinha muitas casas com grandes janelas e uma escola branquinha e grande. Se Toninho visse a escola do Rui! Era grande, muito grande, com muitos metros de altura e tinha professores que falavam bem e não batiam com a régua torta e feia.

«Parece-me estar a ver os montões de automóveis e as ruas com casas tão altas como o céu!», dizia Toninho baixinho, muito baixinho. Então olhando o silo branco recortando-se no escuro da noite e vendo a Lua perguntou-lhe:—«Lua, tu que és grande e redonda, tu, que já deves ter ido a casa do Rui e brincas com ele, já fostes a Lisboa? Não! Não pode ser. Tu não és a mesma Lua que brilha na cidade, pois não? Tu és só minha, és a Lua do meu monte. Olha se me quiseses ajudar a resolver uma coisa que trago metida na pinha, eu compro-te uma carreta na feira da vila,

uma daquelas que o Chico faz.

É verdade! Não conheces o Chico das carretas? Conheces! Minha malandra. É aquele rapaz grande que usa calças iguais às do meu pai e tem sapatos sem cardas, até me parece que usa uma coisa no pescoço, mas só



quando há feira, ouvistes? O senhor professor também usa e um dia ouvi chamar-lhe gravata.

Pois bem! Agora que o conheces, sabes que ele faz lindas carretas e bois pequeninos, e muitas vezes traz também uns bichos com orelhas a que chama cavalos. Mas cá a mim não me engana. Achas que são mesmo cavalos? Olha que eu tenho cavalos e burros na cavaliça e não são lá muito parecidos!

Ora esta! Lá estou eu a dizer mal dos bichos do Chico. Se ele sabe, é o bonito! Esborracha-me o nariz, atira-me *boleçadas* e dá-me pontapés nas canelas.

Não lhe digas, não? Pronto, cá amigos somos nós, negócio feito, calas o bico e apanhas uma carreta. Mas vê lá que *tás* com sorte! A carreta custa uns tostões brancos, pois os pretos diz meu pai que não valem pataco.

Mas cá *prá gente*, não achas que eu dando ao *teco lareco* me esqueci de te perguntar pelo Rui e por Lisboa? Pode ser que tu tenhas falado com a Lua da cidade, pois ela deve ser da tua família, não é? Se falastes com ela *atão* diz lá coisas. Sabes se os carros amarelos ainda têm o fio inteiro? Toma sentido, se o partiram, eu empresto-lhe a guita do meu peão, é forte, custou dois tostões e um boneco. É verdade, e a escola do Rui? Ainda não caiu? Ele disse-me que chegava quase ao céu, mas eu tenho cá as minhas dúvidas, porque no outro dia andei a medir o céu com uma rica cana, muito forte e alta. Nada feito! Nem fim, nem princípio».

Toninho continuou a falar, porém, a certa altura a Lua escondeu-se numa nuvem deixando por momentos de iluminar a Terra.

A criança, olhando-a com um ar impertigado e desiludido, disse-lhe: — «Escondeste-te? Pois olha vai aos figos, porque eu tenho mais alguém que me queira ajudar a resolver o que tenho metido na *bola*. A minha égua teve há dias um potro pequenito e negro, vou falar com ele; por isso, Lua feia, vai dormir que eu vou-me embora».

*
* *
*

Saltitando, todo feliz da vida, lá foi para a cavaliça.

*
* *
*

O potro tentava desesperadamente sugar um pouco mais de leite, mas a égua, completamente exausta, repelia-o com dentadas no focinho e nas orelhas. Por fim, a cria, irritada, deu um pinote e deitou-se no feno, muito triste, com o focinho caído.

Toninho, desatando a rir, aproximou-se dele, afagou-lhe o dorso, fez-lhe festas nas orelhas e falou-lhe: — «*Atão, meu mamarracho comilão, tás com fomeca?* Paciência, amigo, eu ainda não comi desde ontem, e logo o lume está apagado e na chaleira nem pinguita de água para o cafézito. Vamos, meu pretito rabugento, nada de tristezas, que eu quero combinar contigo uma coisa cá das minhas, e é já *prás férias*. *Tá bem?* Não dizes nada? Ou sim ou sopas. Se não respondes, temos o caso mal

parado, e há burro nas couves com certeza. Que se passa? Zangáste-te com a tua mãe? Deixa lá isso. Ontem a minha pregou-me uma rica sova, só porque apareci com as biqueiras das botas todas rotas. Mas que queres? Gosto tanto de jogar com a bola do Manel! É de trapos, toda feitinha de meias que a gente arranjou, dá gosto dar pontapés naquela bola, é tão redondinha que não imaginas. Mas pior é o rabo, ainda está a arder, e a ceia? Essa nem a cheirei, fui *prá cama* todo catita e bico calado. Se refilo, ainda levo mais. Vá, não estejas *prá aí* todo murcho. Se prometes ficar contente eu digo-te um segredo. Já estás mais *laricas*? *Atão esperta bem essas orelhas* e ouve lá isto, que até pulas».

Toninho inclinou-se mais e muito baixinho segredou-lhe: — «Tu, desde já comes a crescer, depois em vendo que estás forte, vamos visitar as grandes cidades que o Rui fala. Aquelas que têm carros presos por fios, pássaros que voam, casas muito altas e muitas ruas com muitos automóveis. Temos de preparar tudo bem e fugirmos sem ninguém dar por isso. Tem de ser numa noite escura, sem Lua, nem estrelas, para podermos passar melhor. Deixa lá que eu digo à Lua para ficar nessa noite em casa a conversar com a família, e nem abra a porta, não vá deixar escapar alguma luz. Eu cá trato da comidinha, a tua e a minha.

Alto lá! Não esquecer as mantinhas, pois se dormirmos ao relento é um rapar de frio que nunca mais acaba. Tudo tem de ser feito com calma, não vá *dar sarico do grosso* como diz o tio Zé da Horta. Percebeste tudo bem? O potro como se o compreendesse relinchou e tomou pacto com Toninho».

A criança toda satisfeita levantou-se e foi espreitar a égua, não se desse o caso de ela ter ouvido. Olhando-a, viu que tinha os olhos fechados; então, pé ante pé, saiu da cavaliça, fechando a porta no ferrolho.

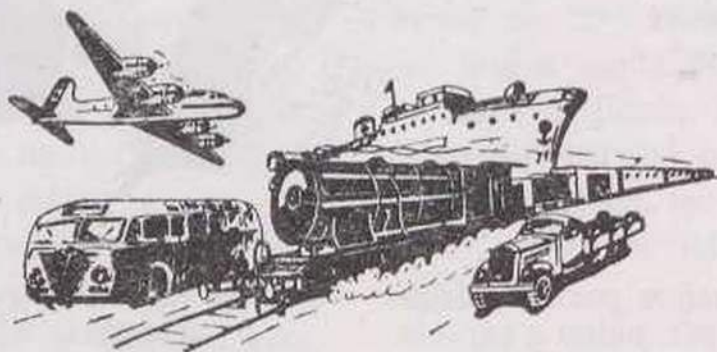
Começava a despontar no horizonte a claridade ténue da manhã quando Toninho entrou de novo no seu quartito.

Contente, preparava-se para se meter na cama, quando os passos da mãe, no chão térreo da cozinha lhe fez bater o coração mais depressa e sentir os pèzitos gelados. Encolhido atrás da porta ouviu aquela voz tão conhecida: — «Toninho! Vá meu *fedelho*, toca a levantar que é dia, e quem não *trabuca*, não *manduca*. Tens de apanhar erva para os coelhos, dar a ração à égua, deitar bolota aos porcos e dar o milho às galinhas.

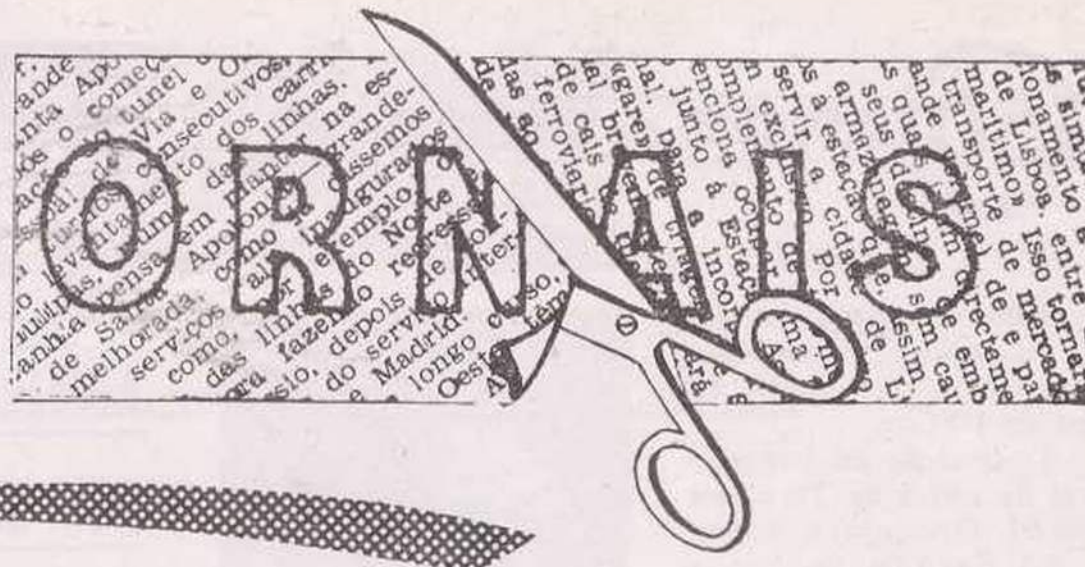
Ai se eu vou lá saís daí mais leve que um sargento. Vamos, desata depressa, se não levas uma tuna de porrada que até impas, grande malandro».

O pequenito ouvindo-a, com a morte na alma, caindo de sono, lá se resolveu entre o trabalho ou uma rica sova. E então se a mãe soubesse do seu encontro nocturno e o pacto com o potro, era o bom e o bonito. Desta vez ficava com o rabo todo roxo. Portanto toca a calar o bico, lavar os olhos e a ponta do nariz, comer a broa e toca a tratar da vidinha.

Por fim, de saquinho ao ombro, lá vai Toninho e seus sonhos para a escola da vila, a sua vila, muito grande e bonita com um só automóvel — o do senhor professor.



Dos J



A EXECUÇÃO DO III PLANO DE FOMENTO

O programa de execução do III Plano de Fomento para 1968, que foi agora divulgado pelo Secretariado Técnico da Presidência do Conselho, é documento de alta importância na perspectiva actual das actividades económicas. O declínio avultado que se verificou em 1967 na formação de capital fixo em Portugal metropolitano — assinalado e salientado no relatório recente da Conta Geral do Estado — envolve consideráveis implicações no ritmo de desenvolvimento da nossa economia. Os financiamentos previstos no Plano de Fomento, que devem totalizar a verba de 18 528 milhares de contos no ano em curso, representam uma contrapartida necessariamente valiosa em relação à anterior conjuntura e permitem esperar que a formação de capital fixo, juntamente com o montante do produto interno, acuse nítida recuperação em 1968.

Da verba referida que o programa anuncia reportam-se 2138 milhares de contos aos investimentos previstos no sector da agricultura, silvicultura e pecuária; 353 na pesca; 6228 nas indústrias extractivas e transformadoras; 300 nos melhoramentos rurais; 2538 no sector da energia; 3801 nos transportes e comunicações; 742 no turismo e hotelaria; 832 na educação e investigação; 1352 na habitação; e 242 na saúde pública. As origens financiadoras destes investimentos — cuja distribuição assinala as linhas directrizes da política nacional de fomento — mostram também a convergência de recursos que os tornam possíveis. Os financiamentos do Estado devem elevar-se, no decorrer do ano e para os fins específicos do Plano — a 4636 milhares de contos; os da organização corporativa e previdência a 912; os das instituições de crédito, incluindo o Banco de Fomento, a Caixa Geral de Depósitos e os Bancos comerciais, a cerca de 2902 milhares de contos; os dos particulares e empresas, englobando os autofinanciamentos e tomada de títulos, a 5061; os créditos externos contribuirão com 3691 milhares de contos e outras fontes não especificadas com 1097.

Segundo o programa de execução do Plano em 1968 — e é um dos pontos que justificam especial atenção na sua análise — entre os sectores para os quais os empreendimentos inscritos no Plano não se consideram determinantes do volume global de formação de capital, salientam-se a agricultura e a indústria. Em relação à primeira, reconhece-se, no entanto, que, embora mais de 40 por cento da formação de capital considerada necessária neste primeiro ano não tenham tido tradução em projectos, o facto de ser o sector público a executar ou financiar mais de

1 milhão de contos de bens de capital, em ligação com outras acções concretamente previstas no âmbito do programa de empreendimentos, constitui importante factor de arranque da actividade agrícola. No que respeita à indústria, o financiamento da formação de capital é essencialmente privado e, por outro lado, este sector — mesmo no que respeita aos empreendimentos inscritos no Plano — depende em muito maior escala da conjuntura económica depressiva que se tem atravessado. O estímulo ao investimento estará, portanto, condicionado, entre outros factores, ao regime do crédito e à concessão de facilidades fiscais.

É de notar, também, que os programas de investimento na pesca e nas indústrias extractivas se apresentam já, para 1968, superiores aos níveis médios considerados globalmente para os seis anos do Plano; que no sector da energia serão necessários ajustamentos adequados à evolução conjuntural dos consumos; que no turismo e hotelaria foram adaptadas as previsões às expectativas mais moderadas da procura; e que as previsões apresentadas para os restantes sectores são valores médios implícitos na projecção geral do III Plano de Fomento e, por conseguinte, alheios a considerações conjunturais.

(Do Jornal do Comércio)

A EVOLUÇÃO ECONÓMICO-SOCIAL

Na conhecida e debatida obra *O Desafio Americano* afirma Servan-Schreiber que a história da geração que vai ascendendo agora para a vida, a história dos próximos trinta anos será a do surto da sociedade post-industrial, isto é, de uma sociedade em que o homem começará a ser, cada vez menos, a chave da economia, o instrumento operatório do trabalho, o servo da sua própria subsistência. A automação, com os seus progressos fulgurantes, vai substituir progressivamente a mão do homem como instrumento produtor, pelo trabalho da máquina electrónicamente comandada. A inteligência e não o braço será o factor primacial da vida económica. Calcula Schreiber que na sociedade post-industrial dos Estados Unidos, dentro de trinta anos, o rendimento *per capita* será de 7500 dólares ou, em outros termos mais explicitamente comparativos, que a média dos consumos de cada norte-americano será equivalente ao que se pode consumir na actualidade com 18 contos por mês. A semana de trabalho terá sido reduzida a 4 dias de 7 horas úteis; e o ano será preenchido por 39 dessas semanas de trabalho e 13 semanas de férias — de modo que, no total, haverá

50 ANOS DE SERVIÇO

Manuel Gonçalves Paula

Temos a grata satisfação de apresentar mais um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

Trata-se do encarregado geral de obras de 2.^a classe Manuel Gonçalves Paula, da 2.^a Secção de Via e Obras—Região Norte, admitido em 7 de Julho de 1918 e que ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional—o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelos Caminhos de Ferro e pela Empresa.

O Boletim da C. P. tem o maior agrado em registar a longevidade profissional deste agente, ao mesmo tempo que o saúda e felicita, muito cordialmente.



anualmente 147 dias de trabalho e 218 dias de folga. E tudo isto no breve período temporal de uma geração...

É à luz da evolução tecnológica e não pelo arbítrio imaginativo da utopia que se apresentam estas perspectivas. E, para além, do que podem conter de curiosidade antevizora, o que importa na sua ponderação é o que significam como advertência para os dias de hoje: o Mundo em que vivemos está no caminho de uma transformação profunda e, com agrado ou sem ele, os países que não quiserem declinar na subalternidade e no atraso irrecuperável têm de esforçar-se por acompanhar na medida do possível essa transformação. O sentido essencial do «desafio americano» é o imperativo que a marcha da civilização económica determina nos nossos dias ao escolar responsável de todas as nações. Numa comunicação apresentada ao Simpósio Internacional de Serviço Social e Empresa o economista dr. J. D. Silva Pinto pôs em claros termos esta problemática a que nenhum país se pode manter alheio, situando-a em termos empresariais mas, através deles, apontando uma vasta implicação sócio-económica que a todos diz respeito.

«No Mundo de acelerada evolução técnica, económica e social que é o de hoje (e sê-lo-á ainda mais o de amanhã)» —acentuou nas conclusões do seu notável trabalho o ilustre economista— «a empresa e o empresário têm de defrontar um clima de incerteza permanente, o que, sendo incómodo e muitas vezes preocupante, é também estímulo à iniciativa, ao poder concorrencial, numa palavra: ao progresso. Nenhuma organização... tem hoje uma certeza inata de sucesso. Valer-lhe-á a convicção da validade dos objectivos que pretenda atingir, a confiança nos seus processos de acção racionalizada e um sentido de permanente renovação. Como ouvimos dizer a Alfred Sauvy: «No Mundo de hoje, como no *ski*, a condição do movimento é estar-se em perda de equilíbrio constante».

É, na verdade, uma advertência categórica a que resulta das reflexões sobre o livro famoso de Servan-Schreiber e das que preenchem o estudo do economista português. As empresas (e o Estado é, decerto, a mais importante e responsável de todas elas) terão de alimentar uma incessante ansiedade renovadora para poderem corresponder ao «desafio» decisivo da nossa época.

(Do Jornal do Comércio)

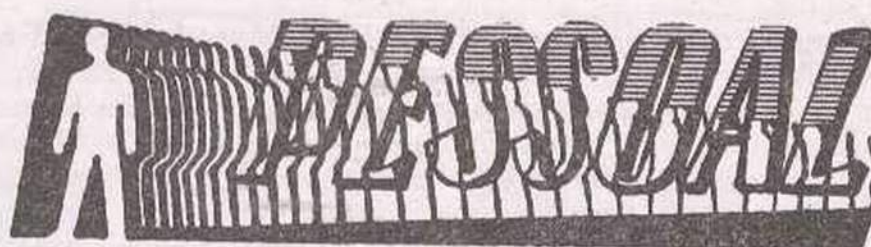
TRANSCRIÇÕES

AS PASSAGENS DE NÍVEL ANTE O AUMENTO PROGRESSIVO DA MARCHA DOS COMBOIOS

Um estudo recente sob o título O Controle Automático de Velocidade dos Comboios Rápidos, apresentado ao Simpósio das Grandes Velocidades de Viena, 1968, pelo eng. A. Karlsberg, chefe do Departamento de Previsão e Planeamento dos Caminhos de Ferro Suecos, extractamos a seguinte passagem de grande interesse para o estudo do momentoso problema das passagens de nível—que tanto o caminho de ferro como a estrada gostariam de ver eliminadas, totalmente.

«Com as grandes velocidades aumentam também os perigos nas passagens de nível. Para prosseguir o estudo dum caso particular, mencionemos, por exemplo, a linha de via dupla entre Estocolmo e Gotemburgo, de 456 km de comprimento, com um tráfego denso, e também com uma importante concorrência dos transportes rodoviários e aéreos. O tempo de percurso é actualmente de 4 horas e 15 minutos, estando a procurar-se reduzi-lo para cerca de 3 horas. Há, porém, mais de 500 passagens de nível nesta linha, bastantes delas protegidas por cancelas automáticas ou por sinalização luminosa. Algumas—e na maioria—não têm qualquer protecção, à excepção de sinais de aviso. É necessário encarar que em cada passagem de nível pode aparecer, por exemplo, um camião de 30 toneladas carregado de troncos de árvore. Uma colisão, mesmo ligeira, entre um tal veículo e um comboio rápido, dificilmente pode ser aceite. Será no entanto muito caro transformar todas estas passagens de nível em passagens superiores ou inferiores, pelo que se procura uma solução menos dispendiosa. Até agora ainda não se encontrou a solução satisfatória, mas tem-se esperança de que o controle automático dos comboios, provavelmente em combinação com outros meios, permita vir a encontrá-la. Se isto não acontecer, o controle automático dos comboios será um bom remédio, mas não aliviará as dificuldades levantadas com as grandes velocidades. Quando se é confrontado com este facto, é difícil compreender como uma Nação pode construir tantas auto-estradas sem quaisquer passagens de nível. A este respeito é-se tentado a citar um verso bem conhecido de HAMLET, com uma pequena modificação: «Há qualquer coisa de corrupto no domínio do caminho de ferro e da estrada...» Todavia, há razões para se ser optimista!»

(Do Boletim da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro — Jan. 1968)



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Economista de 1.ª classe — o Economista de 2.ª classe, dr. José do Vale Rodrigues Coelho.

A Secretário-Adjunto da Administração — o Chefe de escritório, José Ferreira.

A Secretário-Adjunto da Direcção-Geral — o Chefe de escritório, Manuel Esteves.

A Chefe Administrativo do Contencioso — o Chefe de escritório, Manuel Vargas Pinto.

A Técnicos de 3.ª classe — os Adidos técnicos principais, Armando da Silva Pereira e Fernando Gonçalves; e o Adido Administrativo principal, José Francisco Ferreira Júnior.

A Chefe de estação principal — o de 1.ª classe, Armando Augusto Pereira de Faria.

A Chefe de estação de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Augusto Matias Pereira.

A Chefe de estação de 2.ª classe — o de 3.ª classe, José Joaquim dos Santos.

A Chefe de estação de 3.ª classe — o Factor de 1.ª classe, José Coelho Campino.

A Factor de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Alberto de Jesus Diogo.

A Chefe de cantão de telecomunicações de 2.ª classe — o Electricista de telecomunicações de 1.ª classe, José Maria de Miranda.

A Electricista de telecomunicações de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Francisco Salazar Amparo.

A Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Eduardo Lourenço Feliciano e José Armando de Jesus Gonçalves.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — o Guarda-fios de 1.ª classe, Manuel Alves Freire; o Operário de 4.ª classe, Francisco Gralha Januário; e os Operários eventuais, Edmundo Valentim Milhais, José Tarrafa Carrilho, José Madeira Garcia e João Pires Chambel.

A Guarda-fios de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Joaquim Maria Marques Neves.

A Guarda-fios de 2.ª classe — o Guarda-fios eventual, Adalberto Carvalho Fernandes.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B — os de 3.ª classe, Valter Ferreira Ramalho, Vítor José Mendes Simões, José Miguel Mansos, António Henriques dos Santos, Gabriel Freitas Carvalho, António Picado Fresco, Sebastião Inácio Alves Carvalho, António Inácio, Augusto de Araújo Machado, Joaquim Pereira da Silveira, Adriano Ramos Branco, Bento Justina Morgado, José da Silva Duarte Cordeiro, Bonifácio Martins Félix, Domingos Januário Leitão, António José Rêxo, Carlos António, João Raposo Filipe, Francisco José F. Teixeira, Sérgio David Branco, João Gonçalves Fulgêncio, José Joaquim Bandeira, Fernando Carrilho Ferreira, António Calado Farinha, Manuel Gouveia, Alberto Gonçalves Monteiro, Eliseu António de Oliv.ª Dias, José Luís Monteiro, António Ribeiro Ramos, António Picado, José Narciso J. Gonçalves, Lucílio José Marcelino, Manuel Rosa Marques, José Pereira de Oliveira, Glorindo Martins, Manuel Fonseca de Andrade, Domingos Ramos, Joaquim Mendes da Costa, Vitorino das Neves, Joaquim de Sousa, José Milhano Guerreiro, Artur Martins da Eira, Manuel Cabrita Caetano, Alberto Augusto Cachorreiro, Domingos Pires Roseiro, José Manuel Coelho, Francisco Boutim Pinto, José Filipe Safaneta, Alfredo Mendes dos Santos, Guilherme Rosa Simões, Ludgero Felício Luís, Serafim Cristóvam de Jesus, Manuel Jorge Ribeiro Neves, Abel Estêvão de Oliveira, Joaquim Máximo, Alberto Galinha Nunes, José Marques Daniel, Álvaro Ferreira Gonçalves, Orlando dos S. Canhoto, Pedro Alves de Barros, Manuel Rosa de Sousa, João Fialho Coentro, António Ferreira, Manuel da Silva Subtil, José Barros Cardigos, António Belo Farto, António Marques Lourenço, António Dias Charneira, Saúl de Carvalho Martins, Mário António da Silva, António Marques, Joaquim Nunes da Mata, António Domingos Santiago, Augusto Alves Sequeira, Luís Vieira, António Pedro de Jesus, Manuel Rodrigues, Manuel Graes Gomes, João Nunes, Albino Gameiro Pedro, Ludgero da Glória Jesus, Ilídio das Dores Joaquim, António do Carmo, Eduardo Izidro Sobral, António Escudeiro Coelho, Salvador B. Martins da Ponte, João dos Santos Brochado, Joaquim Moreira de Carvalho, António Manuel Domingues, António Candeias, José Caetano Machado J.º, Gil Gomes da Cruz, António Queiroz Campos, Afonso José Cardinho, José da Costa Araújo, José Cabelo Pimentel, Jesuvino Conceição G. Carrilho, António Ferreira Coelho, Alexandre Abreu, Aníbal de Oliv.ª Rainho, Sérgio de Abreu Martins, António Soles Gonçalves, João Pedro Cardoso dos Santos, Joaquim Ferreira Graça, Rodrigo António S. Oliveira, Américo Cortesão M. Carvalho, José dos Santos, António Mendes de Oliveira, Manuel Alberto F. Virgínio, José Pratas F. Carramanho, Fernando Correia Gonçalves, Adelino da Silva e Manuel Coelho.

A Operários de 3.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, Joaquim dos Santos, Eduardo Diogo Serra, António José de Freitas Ribeiro, Gregório das Dores P. Laranjo, Joaquim Graça da Luz, João Marques Baltazar, Manuel de Jesus Gameiro, Álvaro dos Santos Almeida, João de Jesus Farto, José David Prates Caeiro, Joaquim Manuel Condeço, Manuel Barreto da Silva Gaspar, António da Fonseca Reis, César da Silva Mendes, António da Silva Tavares, António Cardoso Gomes Artur, Arlando Pardal de Albuquerque, António de Sousa Fernandes, Amadeu Lopes Pereira, Miguel

Lourenço Gomes, Maximiano Marques Condeço, Joaquim José Rissa Murcela, Leonel Marques Craveiro, António Correia Martins, José Maria Francisco, Joaquim Cândido N. Rodrigues, João Luiz Pratas, António Marques Maia Grilo, José Seguro Ramos, Carlos Neves Gonçalves, Anselmo Moutinho Serra, António Francisco Silva Lopes, Vital Rodrigues da Silva, José Pereira de Castro, Hugo da Conceição Guerreiro, Olímpio do Alpendre Cordeiro, José C. Guerreiro Lourenço, António Jorge Batata, Agostinho Rodrigues Luís e Joaquim Alberto Neves; e os de 4.^a classe, João de Liz Martins, Filipe Espalha S. Aurélio, Manuel da Costa Soares, José Fernando G. Aurélio, António de Matos R. Neves, César Relvão Cipriano, José João da Silva Ramos, José Vilela Antunes, Lucílio Maria Lopes, António José Pereira Tarrafa, Virgílio Quádrio dos Santos, Henrique Nunes Duarte, Ermelindo Martins Dias, José Riscado Prata, Fernando Oliveira de Azevedo, António Manuel F. Sebastião, Jacinto Maia Pires, Manuel Alexandre R. Maia, João Santo Subtil, Luís de Sousa Machado, Valdemar H. R. da Silva e Joaquim Fernandes Caetano.

A Operários de 3.^a classe, Grupo B — os de 4.^a classe, Francisco Paulo, Avesso de Jesus Lopes, Bernardo Martins, Manuel Hipólito, Porfírio Alves de Pinho, António Pereira Teodósio, Álvaro da Cunha Ferreira, José Maurício Martins, João Campos da Lica, David Rodrigues de Sousa, António Monteiro, José Francisco Patrício, Francisco dos Santos Leão, Manuel Alves Louro, Américo Matias, Alfredo Dimas Alves Macedo, Domingos Conceição Baptista, Afonso Nunes Rodrigues Fagundo, José Rodrigues Ramalheite, Joaquim Martins dos Santos, José Manuel dos Santos, António José Neves Estevão, João Mendes Aires, Manuel Filipe G. Cachochas, Joaquim Maria F. Marques, José Francisco Gamito, João Leonardo da Silva, Francisco Marques, Boaventura Lopes dos Santos, José Maria Carv. Ferreira, José Maria de M. Salvado, António Isidro de Jesus, Manuel Henrique Rodrigues, Francisco de Jesus Neves, Joaquim Franco Ramalho, Jorge dos Santos M. Martins, Manuel Pereira Maia, Olindo João Lobo, João Domingos Correia, João Cunha Ribeiro, Ventura João R. Cantante, Joaquim Lopes Serrano, Lourenço Pinto, Mário Alves das Neves, António José Romão J.^{or}, Hilário Dias Pereira, Domingos António C. Godinho, Joaquim da Costa Gonçalves, António Faria Freire, António Carapeto Artur, José dos Anjos Abreu, Manuel José Ferreira, Jorge Manuel Serpa e Silva, Augusto de Jesus Fernandes, Luís Antunes de Oliveira, José Rodrigues Cordeiro, Manuel Marques Pimentel, António Valentim Gonçalves, Manuel Beja, Joaquim António M. Ricardo, Manuel Domingos S. Martins, Arménio da Rosa C. Metelo, José Sebastião Esteves, Augusto Andrade Martins, Fernando António Mimoso, Dulcídio Teixeira da Silva, José Augusto Rodrigues, Fernando da Rosa Marques Pio, João Curate Taborda, Custódio Joaquim B. C. Lavado, José de Jesus Correia, Joaquim Carneiro, António Nunes, Francisco Santana da Cunha, Francisco José Gomes, Guilherme Maria da Rocha, Abílio Rodrigues Fernandes, Francisco António Batalha, Adriano Lapo Galante, Felisberto F. S. Ferreira, António Luís Gonçalves Claro, António Pato Pereira da Fonte, João Diniz César J.^{or}, Joaquim Patrício Manso, José do Rosário Gouveia, João Pinheiro David, José Dias, Manuel da Ponte, Domingos Quintas Caramona, Jesuino Duarte Alves, Luís Manuel A. Póvoas, Joaquim Faria Rodrigues, Manuel Mendes Pereira, José João do Carmo Vieira, José de Almeida Taborda, João de Jesus Mendes, João de Matos Serrano, Damião da Conceição Vaz, Octávio Páscoa Dias, Francisco de J. M. Bento, Francisco Inácio Vicente, Rui Manuel M. Rafael, Victor Manuel da S. Condeço, Deodato José Évora, Francisco M. G. Saboga, António Ludovico de Simas, Amândio Pires Ferreira, João de Matos Machado, Sílvio José Leal Maria, João Fernando A. Pereira, Manuel da Silva Ferreira, Joaquim Gomes da Costa, Manuel António Jorge, Inácio Maria Gomes, João da Cruz Almeida, Victorino H. Zorrinho, João da Costa L. Galante, Manuel Gonçalves dos Santos, Lino Gomes das Neves, Frederico João Lopes, João António Parreira, José Querido Esteves, Francisco Belo Capão, Teófilo Nunes da Silva, António João da Torre, Custódio António Freixial, Manuel Marcelino Espadinha, Joaquim de Oliveira Cabrita, Joaquim José C. Candeias, Victor Manuel R. de Melo, António Pires Grnadeiro, António José S. Coelho e Bento Luís Gato Nobre.

A Operários de 4.^a classe, Grupo A — os do Grupo B, Hermínio de Oliveira Carvalho, Fernando Cardoso Saúde Pimentel, Fernando Oliveira Pedreiro, Joaquim dos Reis Matos, Adérito Ferreira Bicho, João Isidro Travanca Lameiras, Manuel Fernandes Parelho, Manuel Fereire Louro, Manuel Mora Estronca, José António Borges de Abreu, José Ferreira Lopes Castelo, Américo Joaquim Mendes S. Boto, José Fernando Marques Agostinho, António Miguel Antunes, Manuel Simões Freire Domingues, José Moreira de Moura, Rui da Conceição Gonçalves, José Rasteiro Baptista, João Lopes Adriano, Luís Belo Carvalho, Aníbal Bastos de Oliveira, António Augusto R. Branquinho, Jaime Matias de Sousa, Rui Manuel Rodrigues G. Pacheco, Aureliano Beirão de Almeida, Leonel Francisco C. Piteira, João da Conceição Belo Cané, João José da Silva Lourenço, Avelino da Conceição L. Nunes, Francisco Mendes Gonçalves Coentro, Francisco Neves Maia, Valentim José C. P. Caracho, António Queiroz Baldaia, Josué Fernandes Passarinho, Joaquim Ferreira Domingos, Adriano Augusto Pinto Ferreira Silva, Luís de Oliveira V. Maia, Joaquim Fernandes S. Marques, José Ferreira Torres Almeida, Fernando da Silva L. Ferreira, Luís Fernando J. A. Frederico, Mário de Matos Rodrigues, António Pires Francisco, António Santinho da Costa, António Fernandes C. Travassos, António Lopes Moreno, António Bento Heitor, Guilhermino Gomes Rodrigues, Faustino Angelino Carrapiço, Joaquim Leitão Vaz Louro, José da Silva dos Santos, Belmiro Gonçalves F. Nogueira, José António Coimbra, Virgílio Gomes Miguel, Abílio Peixoto da Silva, António Carvalho Abrantes, Ramiro Manuel de S. da Silva, Américo Rodrigues Lopes, Victor José Marques Lopes, Curião Jerónimo de Oliveira, Simplicio António G. Torres e Domingos Bernardino T. Miranda.

A Operários de 4.^a classe, Grupo B — o Guarda-fios de 2.^a classe, Nicolau de Oliveira Gaspar; os Operários eventuais, Delfim José da Silva Araújo, José Abreu Pereira Ávida, Diamantino Bexiga Ferreira Lopes, José Miranda de Araújo, Hermínio Roque Redondo, Manuel Domingos Filipe Oliveira, Júlio Nascimento Costa, Luís Carlos Almeida Santos Sousa, Isidoro Frias Figueiredo, António de Oliveira Lourenço, António de Oliveira Azambujo, Joaquim Augusto G. Cardoso, Joaquim Gomes T. Dias, Manuel Augusto C. Jacinto, Hermínio Cordeiro Lapo, Américo Martins Mendes, Victor Belo Bragança, José Maria Cebola, José Farinha Pereira, João Girão, Jorge da Silva Santiago, Mário Canais G. Curado, Joaquim Bernardino da Graça, José Carvalho Pereira, Agostinho Pires Figueiredo, Artur José de Matos Cadete, António Parreira de Jesus, Alípio Vieira Vital, Francisco Rocha Girão, António Mateus Ferreira, Arménio Murta Rodr. Fagundo, Sílvio Viegas Rainho, José Maria Dias Bravo, Manuel Carrilho Pinto, António de Abreu Louro, João da Rosa Tavares, José Esteves de Oliveira, Alexandrino da Con. Rego, José Maria Francisco, José das Dores V. Marques, Romão Ferreira Farto, Manuel Viriato Lopes, Manuel Gomes dos Santos, Manuel da Conceição Romano, Arnaldo dos Santos Martins, Frontino da A. G. Cordas, Américo Rosa Rodrigues, João Manuel Pombo Antunes, Augusto Jesus de Matos, Manuel Matos Lérias, Armando Rosa Matias, António Pereira da Costa, Alexandre Isabel Bento, António Bispo das Neves, José Gomes Bernardino, António Mendes Gonçalves, João Martins Belo, Manuel Pedro Valério Rodrigues, Mário Ferreira Domingos, Joaquim Arsénio F. Esteves, Francisco Moreno Moiro, Alberto Seco Alberto, José Carlos R. Balsas, Hermínio Alm. L. Galante, António Batista Maria, José Taborda Coutinho, João Agante da S. Rôso e Rodrigo da Silva Alves.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — José Eduardo Gonçalves, contramestre de 1.^a classe ; João Ferreira, chefe de brigada ; João Francisco Pardal, José Ribeiro Serra, João Duarte Prata e José Joaquim Ferreira, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Pedro José Ferreira, Joaquim da Silva, Manuel Soares Pinto, José Mendes, João da Guia e José Maria, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Almansôr Ferreira da Silva, operário de 1.^a classe ; José Caetano, Antônio Soares Guerreiro, José Andrade Cruz, Abílio de Jesus e Francisco Lopes dos Reis, operários de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Manuel Inocêncio Vicente, Manuel Marte, Raimundo Rafael, José da Guia, Alberto Rodrigues Ventura e Afonso Cabral, operários de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Antero dos Santos Madeira Paiva, operário de 2.^a classe ; Leontino da Silva, revisor de material de 2.^a classe ; Antônio de Almeida e Antônio Condessa Alfaiate, operários de 3.^a classe ; Francisco Costa Figueira e Alexandre Pereira dos Santos, serventes de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Joaquim Maria Tereza, Deodato Manuel Maria Elias, Manuel Francisco Vilhena, Manuel Francisco Jacinto, António Augusto Silvestre e Manuel Maria Miguel, assentadores de 2.^a classe — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — António Maria Henriques, Manuel José Joaquim e Salustiano Maria Constança, assentadores de 2.^a classe ; José Nunes Barreira e Manuel António Inácio, serventes de 3.^a classe ; e João Guerreiro Gomes, eventual (via) — gratificados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Domingos Júlio, José Rodrigues da Silva, Manuel Rodrigues Martins, Manuel José da Silva Rodrigues, António José da Silva Cabrita e José Modesto José, eventuais (via) — gratificados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desmonte de uma trincheira ao Km 236,900 — Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — João António Damaso, Celestino da Conceição de Jesus, Joaquim Manuel Guerreiro Faustino, Manuel Francisco, Joaquim Maria Custódio e Joaquim Fernandes Coelho, eventuais (via) — gratificados pela 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 : — *Júlio António*, chefe de lanço de 2.^a classe ; *Manuel Baptista*, *António José Vicente Saramago*, *Vicente Marques Andrade*, *Alberto Ferreira da Costa* e *João Maria da Costa*, chefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Gregório António Courela*, *Isaac Augusto Pinheiro*, *Samuel de Jesus Barbas*, *Manuel Areias*, *Aníbal José Godinho* e *Josué Augusto Madeira Gomes*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João de Assunção Simões*, *Francisco António Silvestre*, *Joaquim de Queiroz Correia*, *José Manuel Craveiro*, *Ezequiel Augusto Pinto* e *António Hilário dos Santos*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Pereira de Sousa*, subchefe de distrito ; *Fernando da Silva Domingues*, *João Bernardino dos Prazeres Botas*, *Isidro dos Santos*, *João Fé Alegria* e *João Miguel Barreira*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — José Joaquim Candeias, Januário Pereira, José Justo Mira Besugo, Joaquim António Martins, Manuel Eduardo Baptista e João Filipe Ramalho, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — José Justino de Sousa, Virgolino Miranda Lagarto, Daniel José dos Santos, Joaquim Manuel Machado, António Maria Lapo e António da Conceição Pires, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Manuel Pedro Serra, assentador de 1.^a classe ; Manuel Maria João, Fernando Joaquim Pereira, João da Saúde Rodrigues Viegas, António Joaquim Sebastião e Manuel de Figueiredo Pais, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — José Manuel Concha Mesquita, Manuel Alegria Serrano Miranda, Joaquim Augusto Chasqueira, Aníbal Ferreira, António Francisco e João Nunes da Costa, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 — Vendas Novas.