

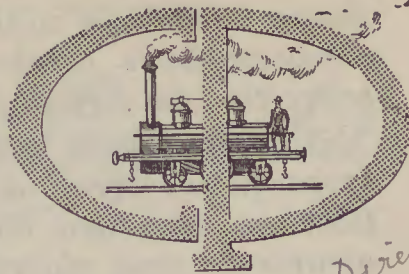
BOLETIM  
DACC.P.



NUMERO 391

JANEIRO DE 1962

# Boletim\* da



*Direcção*

N.º 391 ■ JANEIRO 1962 ■ ANO XXXIV ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

## Mensagem do

# ANO NOVO

*N*O dealbar deste novo ano, saúdo com a maior cordialidade e simpatia os ferroviários que servem nesta Empresa. Que 1962 seja, para todos, e seus familiares, um ano pródigo em venturas e prosperidades. E que neste novo ano, tal como nos anteriores, e tem sido feliz tradição, a Companhia possa continuar confiando no denodado esforço e na proverbial dedicação ao serviço de todos os que labutam no caminho de ferro.

Do ano que findou, um facto merece justa relevância: o da promulgação do II Acordo Colectivo de Trabalho destinado a beneficiar os ferroviários e que se traduziu por um substancial aumento de vencimentos da ordem anual dos 160 mil contos. O que isso representa de agravamento para as despesas já de si muito oneradas da Companhia—todos decerto o reconhecem e compreendem.

Preciso será, como muito bem asseverou o Senhor Prof. Doutor Mário de Figueiredo, ilustre Presidente do nosso Conselho de Administração, que a esse esforço de boa-vontade da Empresa corresponda, da parte dos ferroviários—dirigentes e dirigidos—um acréscimo compensador de produtividade. Só desse modo se conseguirá que esse esforço não venha a tornar-se, a breve prazo,

*praticamente inútil, convertendo-se num simples caso de inflação. Essa é, também, a minha esperança — que o costumado espírito de compreensão e colaboração dos que nesta Casa se empregam converterá em certeza plena.*

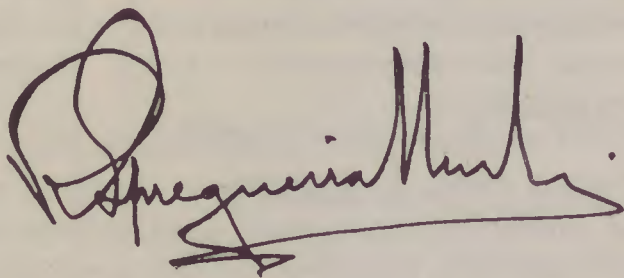
*Sem dúvida que uma das características dominantes da época que decorre é a da necessidade premente de reformas práticas na estrutura da economia do País — reformas a conseguir através de uma vigorosa modernização dos processos técnicos e administrativos empresariais e de uma mais vincada valorização do capital humano.*

*Que se caminha para tempos novos e que os tempos novos exigem vida nova — é verdade irreversível. Felizmente que já se observa o frutificar desse movimento de progresso em algumas iniciativas públicas e particulares nacionais.*

*De resto, bastaria atentar nos objectivos das jornadas de estudo sobre «Formação e Produtividade» do Instituto Nacional da Investigação Industrial, a que a Companhia de pronto aderiu, com tão larga audiência e interesse dos dirigentes ferroviários, para se obter a prova incontrovertida desta nossa asserção.*

*Urge, portanto, que a Companhia acompanhe esse movimento renovador geral, entrando mais decisivamente na senda das grandes realizações produtivas. Mas, para isso, a Empresa precisa da cooperação dos seus servidores, sem excepção de número ou de categoria. Quer dizer, será imperativamente preciso que os ferroviários ajudem, de voluntarioso ânimo, com o seu eficiente e fecundo labor, as multímodas diligências de valorização da Empresa, correspondendo aos desígnios superiormente traçados, por molde a possibilitar-se a melhoria das condições do transporte público que nos cumpre assegurar — e repercussivamente a contribuir-se para a melhoria das nossas próprias condições de vida.*

*A ponderação destas circunstâncias é o apelo que dirijo, nesta Mensagem do Ano Novo, à consciência imediata e clara de todos os ferroviários — absoluta e antecipadamente convicto, como estou, do seu unânime assentimento.*



# Viagem Presidencial a Espanha

**C**OMO os jornais largamente noticiaram, deslocou-se a Espanha, em visita oficial, na semana de 20 a 26 de Novembro, o Presidente da República Portuguesa, Senhor Almirante Américo de Deus Rodrigues Tomaz.

Foi a segunda vez, em vinte cinco anos, que um Chefe do Estado de Portugal foi recebido pelo Generalíssimo Franco. A anterior

alcançou, as inequívocas demonstrações de viva simpatia de que foi alvo por parte do povo madrileno e o significado das afirmações que se fizeram — que serviram para estreitar os laços de amizade e mútua compreensão que unem Portugal a Espanha, na defesa intransigente de interesses e propósitos comuns.

A visita do Senhor Presidente da República foi decidida para reafirmar os princípios



\*  
O Senhor Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P., recebendo o Chefe do Estado no momento da sua partida para Espanha  
\*

visita foi a que efectuou o então Presidente da República, Marechal Craveiro Lopes, em 1953, retribuindo a visita, onze anos antes, do Chefe espanhol a Lisboa.

A Nação vizinha recebeu com a mais galharda fidalguia o Senhor Almirante Américo Tomaz. Acolheu-o em apoteose, num ambiente de quente entusiasmo, exultante fraternidade e franca amizade.

À margem da reportagem ferroviária que nos cabe fazer e embora fora da índole desta revista, entendemos não dever deixar de anotar aqui o êxito diplomático e político que a viagem do Senhor Almirante Américo Tomaz

consignados no «Pacto Peninsular» — estabelecido para salvaguarda de uma ideologia acordada pelos governos dos dois países ibéricos e para defesa dos interesses de Portugal e Espanha no domínio ultramarino.

Como se sabe, a solidariedade da política luso-espanhola tem vindo a ser cada vez mais acentuada e a atitude de perfeita compreensão assumida pela Espanha nas confusas assembleias da O. N. U., com respeito à política seguida pelo nosso Governo no Ultramar, não pode deixar de merecer a gratidão e o aplauso incondicionais de todos os portugueses.

✻

Cumprimentos de despedida  
à partida do Chefe do Estado  
para Espanha

✻



Dos discursos proferidos pelos dois Chefes de Estado, no banquete oficial de 21, em ocasião particularmente solene, destacamos as seguintes passagens :

Generalíssimo Franco —

*«Queremos dizer que, ante os perigos da hora presente, o sentido de responsabilidade que nos incumbe, a nossa decisão de preservar a ordem, a integridade e a independência dos nossos territórios constitui uma importante garantia da paz mundial, que nós, pela parte que nos toca, estamos dispostos a defender».*

*«Queremos render aqui homenagem a esse exemplo de serenidade que Portugal está a dar e que nos reafirma na nossa convicção de que não se deve ligar demasiada importância ao clamor confuso que domina a cena internacional: não há que prestar ouvidos a essa torrente de vozes equivocadas que pretende negar-nos. Um dia acabará e então apenas ficará a fortaleza das nações que tenham sabido qual era o seu destino histórico. Nós sabemos-lo e, por isso, temos, diante da vista,*

*aberto um amplo futuro, uma imensa e apaixonante tarefa a realizar».*

*«Ao contemplar a vossa galharda atitude, defendendo a vossa presença num continente em que desde há séculos tendes aceso luzes de fé e de cultura, estamos certos de que, quando certas exaltações nacionalistas exploradas do exterior e que pretendem ignorar a vossa obra civilizadora forem superadas, ficará bem visível e reconhecida por todos uma empresa profunda e humana de aproximação de povos, de integração na cultura, que há-de servir de exemplo ao Mundo».*

Almirante Américo Tomaz —

*«Atravessa o Mundo um momento sombrio, desde a África ao Oriente, e as consciências estão ansiosas e os povos sófregos de paz. Mas é o peso da guerra que paira sobre as nações. Vem do Leste a ameaça e é crescente a sua agressividade. Está em causa, acima de tudo, a defesa dos valores e princípios humanos que são património do Ocidente. Não ousam os adversários contestar a validade daqueles, e até os utilizam para em seu nome nos procurarem bater no nosso próprio ter-*



✻

O Senhor Almirante Américo  
Tomás e Esposa, no momen-  
to da partida para Madrid

✻

rêno. *Perante o ataque, conduzido no campo das ideias ou através de subversões locais, impõe-se ao Ocidente uma solidariedade indefectível e global. Mas parece que alguns, sobretudo os detentores de responsabilidades maiores, ainda o não entendem assim, mesmo em face de transigências e desastres sucessivos. E por isso, a uma solidariedade que deveria ser indivisível, antepõem a promoção de interesses que são, afinal, transitórios e particulares, sem cuidarem de lesar amigos em proveito de outros que nunca o serão. Correm graves riscos os que assim procedem, e os seus governantes assumem perante o Ocidente a responsabilidade dos prejuízos e perante os seus povos a responsabilidade de os encaminharem para o isolamento, abandonados como ficarão pelos aliados de ontem e desamparados nas crises sem encontrar amigos entre os restantes.*

*«Não é esta a primeira vez que no curso dos tempos a Espanha e Portugal têm sido pioneiros*

Aos comandos da máquina, a n.º 1302, — uma locomotiva americana Whitcomb, Diesel-eléctrica de 1350 C. V. — a equipa constituída pelos srs. Eng.º António Alves Gomes Leal, chefe do Serviço de Tracção e Material Circulante, Álvaro António Maia, chefe de maquinistas, José Nunes Clemente, maquinista principal, António Esteves Mendes, fogueiro e Frederico Ferreira dos Santos, contramestre-electricista.

A composição achava-se pintada de novo, com as cores recentemente adoptadas no parque de material circulante e tractor da Companhia: um azul escuro, semelhante ao das carruagens da Wagons-Lits, com faixa vermelha. E como sempre a sua apresentação e esmero de arranjo interior, mereceram o maior

✱

O pessoal da limpeza de Campolide, procedendo ao arranjo interior do salão presidencial

✱



*isolados no combate por ideias comuns, e à História repete-se hoje. Não nos causa temor o facto; e os dois povos da Península, na Europa como nas províncias espanholas e portuguesas de África e de outros continentes, têm sabido manter intacta uma solidariedade que para ambos constitui ponto essencial da sua política».*

\* \* \*

O Chefe do Estado escolheu o comboio para a viagem a Madrid — a sua primeira viagem além-fronteiras desde que ocupa o alto cargo de supremo magistrado da Nação.

Foi utilizada a composição presidencial, constituída, na ida, pelo comboio especial n.º 22001, formado por 7 unidades: Dyf 408, salão Syf 5, salão-camas WL, Salão Syf 3, Salão Syf 4, Salão SRyf 2 e carruagem Ay 704.

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

O comboio especial foi formado em Campolide, na véspera da partida. Afanosamente, sob as inclemências de um tempo fortemente pluvioso, a equipa de ferroviários directamente superintendida pelo sr. Eng.º Carlos Joyce Diniz, chefe da 2.ª Zona de Material e Tracção, procedeu, como lhe competia, para o material se apresentar impecável.

E assim, às 18 horas do dia 20 — após os ensaios de marcha, regulamentarmente estabelecidos, para comprovar a boa circulação da composição, feitos na véspera, perante delegados do Governo — o comboio n.º 22001 foi dado como pronto para o honroso serviço que lhe cabia.



✱

Afanosamente, sob as inclemências de um tempo fortemente pluvioso, a equipa de ferroviários da 2.ª Zona de Tracção, procede à limpeza exterior do comboio n.º 22001

✱

Como delegado responsável da Divisão de Exploração estava presente o Inspector Principal sr. José Martins Gomes, e da Divisão de Material e Tracção o Subinspector sr. António de Almeida Trindade.

\* \* \*

Muito antes da hora marcada para a partida do comboio — às 22-30 horas de 2.ª feira, dia 20 — começaram a afluír à estação de Santa Apolónia, com entrada pela porta lateral da Avenida Infante D. Henrique, ornamentada com grandes vasos de palmeiras e outros, mais pequenos, de plantas diversas, as primeiras individualidades: membros do Governo, que se reuniram no lado direito do vestíbulo; componentes do corpo diplomático que se colocaram em frente e ao centro, ladeando uma passadeira vermelha estendida desde a entrada da estação até ao comboio; e altas individualidades civis e militares — que enchiam por completo o recinto.

À porta, aguardando a chegada do Senhor Presidente da República, os srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, Vice-Presidente, Major Mário Costa, Administrador-Delegado, General Frederico Vilar e Eng.º António da Costa Macedo, Administradores e ainda os srs. Eng.ºs Roberto de Espregueira Mendes e Pedro Brion, respectivamente Director-Geral e Subdirector da Companhia.

Da C. P. estavam ainda presentes os srs. Eng.ºs Sebastião Horta e Costa, Joaquim de Barros, Carlos Joyce Diniz, José de Sousa Gomes, Adriano Baptista, Fernando Lopes

Guerra e Dr. Élio Cardoso e ainda os Inspectores Américo Costa, António Nunes e o Chefe da Estação Fernando Matoso Pereira de Albuquerque.

Por entre salvas de palmas, o Senhor Almirante Américo Tomaz, família e comitiva, deram entrada nas carruagens.

Nos salões seguiram, além do Chefe do Estado, Sua Esposa e Filha, o Embaixador de Espanha e Esposa; o Ministro dos Negócios Estrangeiros e Esposa, Secretário do Ministro dos Negócios Estrangeiros, o Chefe do Estado Maior das Forças Armadas e Esposa; o Chefe da Casa Militar do Chefe do Estado e Esposa; o Chefe do Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros; o Secretário da Presidência; os 2 Ajudantes de Campo do Chefe do Estado e o Oficial às Ordens; o Chefe do Gabinete do Ministro dos Negócios Estrangeiros; o Director da Wagons-Lits em Portugal; o Director-Geral de Transportes Terrestres, o Presidente do Conselho de Administração da C. P. e o Director-Geral da C. P..

Na carruagem da Wagons-Lits, jornalistas, locutores e repórteres da T. V..

À hora marcada, o comboio pôs-se em marcha. O Chefe do Estado assomou à janela da carruagem e recebeu então nova e calorosa saudação da assistência.

Nas estações do percurso onde estavam previstas paragens — Entroncamento às 23-46 horas, Abrantes às 0-19 horas, Torre das Vargens à 1-03 horas e Marvão-Beirã às 2-16 horas — grande multidão acorreu a saudar o Senhor Presidente da República.

✱

Aspecto do desembarque do  
Chefe do Estado no cais de  
Santa Apolónia.

✱



Uma vez na fronteira, o comboio seguiu, tripulado por engenheiros da Renfe, até Madrid — La Tocha, e nele seguiram representantes dos Caminhos de Ferro e do Ministério das Obras Públicas do país vizinho.

E pontualmente, às 12-30 horas do dia 21, ou seja, às 11-30 horas, hora portuguesa, entrou o comboio presidencial na estação madrilena de La Tocha.

\* \* \*

O regresso do Chefe do Estado a Lisboa fez-se às 22 horas de sábado dia 25 — com o maior cerimonial militar.

A composição presidencial tomou a numeração de comboio-expresso n.º 5604 de Madrid-La Tocha até Aguija de Enlace (11 km.) e o n.º 5002 desta até Valência de Alcântara (394 km.). Seguiram nesta marcha, até à fronteira, Administradores, Directores e numero-

sos funcionários categorizados da Renfe. De Madrid para onde se deslocara expressamente na véspera, seguia, em representação da C. P., o Sr. Eng.º Pedro de Brion, Subdirector da Companhia. Acompanhavam-no o Chefe da Divisão da Exploração e o Chefe do Serviço do Movimento.

Em Valência de Alcântara — onde o comboio chegou às 5-08 horas — procedeu-se a cortes de material com vista a alterar a posição do salão presidencial que da cauda passou para o meio da composição. Esta operação decorreu da melhor forma sob a orientação pessoal do Subdirector, Sr. Eng.º Pedro Brion. A partir desta nossa estação o comboio tomou a numeração 22002 e partiu às 5-45 horas, com paragens em Marvão, às 6-09 horas, Castelo de Vide, 6-39 horas, Torre das Vargens 7-35 horas, Abrançes 8-22 horas e Tramagal 8-32 horas.

✱

A equipa tripulante do comboio presidencial e acompanhantes, à chegada a Lisboa. Da esquerda para a direita: António Esteves Mendes, fogueteiro; Frederico Ferreira dos Santos, contramestre-electricista; José Nunes Clemente, maquinista principal; Álvaro António Maia, Chefe de maquinistas; Eng.º António Gomes Leal, Chefe do Serviço de Tracção; José Martins Gomes, Inspector da Exploração e António de Almeida Trindade, Subinspector do Material Circulante

✱





✱

O Senhor Almirante Américo Tomaz, cumprimenta o sr. Eng.º António Gomes Leal, que chefiou a equipa de tripulação da locomotiva presidencial

✱



Seguiam nesta marcha de regresso a Lisboa os mesmos tripulantes e acompanhantes do comboio presidencial do dia 20.

\* \* \*

A estação de Santa Apolónia e imediações apresentavam um aspecto grandemente festivo, com muitas centenas de bandeiras a tremularem ao vento sob um sol de manhã resplandecente.

No largo fronteiro, um regimento da G. N. R. aguardava, em formatura impecável, o momento de prestar as devidas honras da ordenança ao Chefe do Estado.

No cais sul da estação, onde se viam numerosas colgaduras, vasos de plantas e uma comprida passadeira vermelha, em primorosa decoração dos Serviços da Câmara Municipal de Lisboa, concentraram-se os membros do governo, corpo diplomático, altas

individualidades civis e militares e muito povo — que prestou calorosa saudação à chegada, às 10,30 horas, do comboio presidencial.

Por parte da C. P. estavam presentes os Administradores srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, Major Mário Costa, General Frederico Vilar, Conde de Penha Garcia, Eng.º António da Costa Macedo e ainda os Srs. Eng.ºs Azevedo Nazareth, Carlos Joyce Diniz, João Neves de Noronha, José de Sousa Gomes, Francisco Bernardo, Joaquim Duarte Neves, Flávio de Sá e Drs. Francisco Cândido dos Reis e Élio Cardoso, e ainda os Inspectores Andrade Gil, Américo Costa, Gaspar Rodrigues Torres e António Nunes.

No momento do desembarque do Chefe do Estado, o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo apresentou-lhe cumprimentos em nome da C.P..



✱

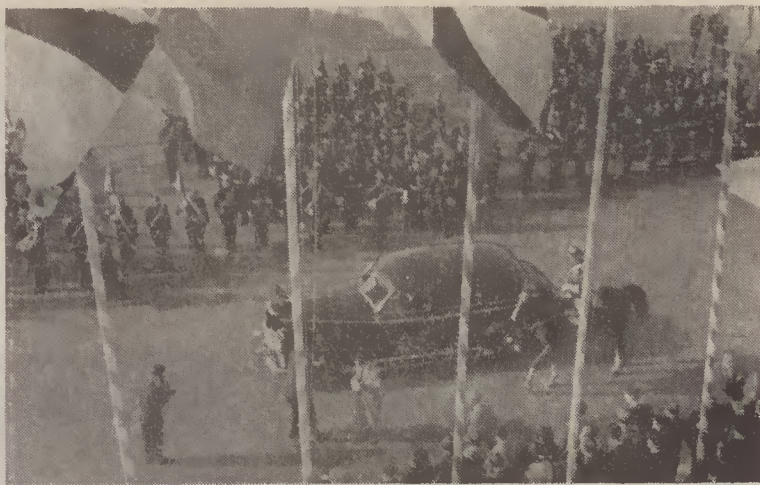
Retribuindo a continência prestada pelo Batalhão de Infantaria da G. N. R. postado no largo fronteiro à estação de Santa Apolónia

✱

✻

Escortado pelo comandante de cavalaria da G. N. R., o automóvel presidencial segue para o Palácio de Belém

✻



Já então a comitiva presidencial acompanhava o Senhor Presidente da República que, seguidamente, apertou a mão a todos os membros do governo e do Corpo Diplomático.

Enquanto o Chefe do Estado caminhava pelo cais e recebia cumprimentos, a assistência tributava-lhe salvas de palmas.

À passagem junto à locomotiva, alinhava-se o pessoal tripulante e acompanhante, cujos nomes já atrás registámos. Apresentados pelo Subdirector, Sr. Eng.º Pedro de Brion, o Senhor Almirante Américo Tomaz a todos cumprimentou e agradeceu, com cordiais apertos de mão.

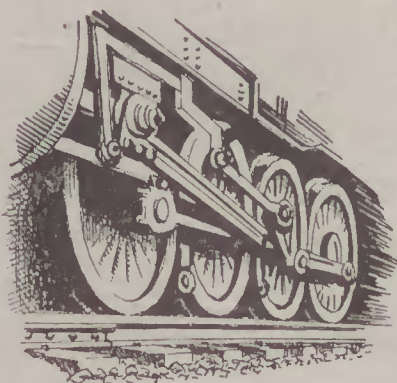
À saída, após continência em parada prestada pelo batalhão de infantaria da G. N. R., o cortejo presidencial seguiu para o Palácio de Belém, escoltado por um grupo de esquadões de cavalaria também daquela corporação e por entre as saudações de muitos popu-

lares postados em vários pontos do percurso de Santa Apolónia até Belém.

\* \* \*

A viagem presidencial — que, como referimos antes, foi coroada do maior êxito político e diplomático — serviu as relações de amizade que unem os dois países ibéricos e contribuiu, decisivamente, para afirmar ao Mundo a estreita solidariedade luso-espanhola na defesa dos princípios morais que constituem a essência da velha civilização ocidental.

O povo da capital ao prestar justíssima e calorosa manifestação ao Senhor Almirante Américo Tomaz, na ocasião do seu desembarque em Santa Apolónia, testemunhou ao ilustre Chefe do Estado o seu apreço e reconhecimento por mais este alto serviço prestado à Nação.



# Prof. Doutor Mário de Figueiredo

---



A Assembleia Nacional, no encerramento dos trabalhos preparatórios da VIII Legislatura, elegeu, em 28 de Novembro findo, para seu presidente, o senhor Prof. Doutor Mário de Figueiredo, actual presidente do Conselho de Administração da nossa Companhia.

O vice-presidente, senhor Doutor Mário Malheiro Reimão Nogueira, em sessão do Conselho de Administração de 29 de Novembro, traduziu em expressivas palavras a congratulação da Administração pela honrosa no-

meação parlamentar do senhor Prof. Mário de Figueiredo — que tão qualificados e relevantes serviços tem prestado ao País através de uma actuação pública extraordinariamente fecunda e exemplar.

Interpretando o sentimento de todos os ferroviários desta Empresa, o «Boletim da C. P.» testemunha ao ilustre presidente do Conselho de Administração a sua mais rendida homenagem de respeito e de apreço por tão elevada como honrosa designação,

## A IX Conferência Comercial PORTUGAL-ESPANHA

De 27 a 30 de Novembro último, teve lugar na Sala de Reuniões da Direcção-Geral, em Santa Apolónia, mais uma conferência internacional, de ciclo anual: a IX Conferência Comercial Ferroviária luso-espanhola.

Foi o seguinte o programa dos trabalhos e de recepção aos delegados:

Dia 27 — às 15,30 horas — Inauguração dos trabalhos.

Dia 28 — às 9,30 horas — Sessão de trabalhos; — às 15,00 horas — Sessão de trabalhos; — às 20,30 horas — Jantar oferecido pela C.P. no Restaurante Folclore.

Dia 29 — Excursão a Santarém — Programa especial.

Dia 30 — às 9,30 horas — Sessão de trabalhos — às 15,00 horas — Encerramento dos trabalhos.

A Conferência repartiu-se em duas partes: Passageiros e Mercadorias.

Segundo a Ordem do Dia estabelecida, a I parte abrangeu:

- 1 — Comboio «Lusitânia-Expresso»
  - a) Circulação diária e aproveitamento

- b) Serviços de cama e de restaurante

- c) Concorrência aérea

- d) Condições de admissão de passageiros (Bloqueio, Serviços de Polícia, Alfândega e de Moeda)

- e) Inspeção dos comboios pelos funcionários das Redes ferroviárias e pelas autoridades.

- 2 — Comboio «Sud-Expresso»

- a) Aproveitamento

- b) Serviços de cama e de restaurante

- c) Condições de admissão de passageiros (Bloqueio, Serviços de Polícia, Alfândega e de Moeda)

- d) Inspeção dos comboios pelos funcionários das Redes ferroviárias e pelas autoridades.

- 3 — Comboios semidirectos com carruagem directa Corunha-Vigo-Lisboa

- a) Reclamações sobre a supressão das carruagens directas na época do Inverno

- b) Condições de admissão de passageiros (Bloqueio, Serviços de Polícia, Alfândega e de Moeda).



✱

Durante uma sessão de trabalhos da IX Conferência Comercial Portugal-Espanha

✱

4 — Comboio «Ibéria-Expresso» entre Lisboa e Hendaye

a) Aproveitamento

b) Possibilidade da sua circulação entre Lisboa e Medina del Campo quando circule entre Madrid e Hendaia.

5 — Criação de lugares de cama «turística» e de «couchettes».

6 — Criação de comboios «auto-couchettes» entre Irun e Lisboa.

7 — Serviço de «cafeteria» e do «plateau express»; sua extensão a Portugal.

8 — Possibilidade de se tentar a cessação ou diminuição do imposto de luxo na utilização das carruagens-camas em Espanha quando os passageiros se destinam ou procedam de Portugal.

9 — Possibilidades da circulação de comboios tipo TEE entre Lisboa e Madrid.

10 — Tarifa Comum Internacional (T. C. V.)

a) Serviços especiais por ocasião de manifestações locais em Espanha e Portugal.

da inclusão de percursos luso-espanhóis do regime R. I. T.

13 — Concessão de reduções às viagens de estudo dos estudantes finalistas.

14 — Criação do bilhete turístico «à forfait» designado por «FERROTOUR».

15 — Extensão efectiva a Portugal da rede «Europabus».

16 — Reserva internacional de lugares nas condições da Ficha U. I. C. n.º 170.

a) Individuais

b) Grupos.

Relativamente à II Parte — Mercadorias — estudaram-se os seguintes pontos:

1 — Tráfego de frutas procedentes de Portugal em vagões de eixos intermutáveis.

2 — Transportes da Sociedade TRANSFESA em vagões de eixos intermutáveis.

3 — Tarifa de grupagens em vagões de eixos intermutáveis entre Paris-La Chapelle e Lisboa (Santa Apolónia).

✱

Delegados da Wagons-Lits e da Renfe. Da esquerda para a direita: Don José Martín Lunas, Conde de Penalva d'Alva e Don Santiago Ordóñez, Don Victor Bultó, Don José Resalt e Don Restituto Aguilar

✱



b) Bilhetes especiais de veraneio em Portugal. Resultados e perspectivas. Extensão da modalidade ao veraneio em Espanha.

c) Comboios especiais. Redução do mínimo de cobrança em Espanha.

d) Inclusão no Fascículo II espanhol da relação de trânsito entre a fronteira de Valência e a de Irun/Hendaye.

e) Extensão da venda de bilhetes à Grécia e Turquia.

f) Política comum referente à Tarifa de Grupos procedentes da América.

11 — Viagens de grupos

a) Carruagens reservadas para utilização de grupos.

b) Normas para a utilização de automotoras com motivo de grupos de excursionistas em viagens que interessem os dois países.

12 — Troca de impressões quanto à oportunidade

4 — Tarifa de grupagens em vagões de eixos intermutáveis entre Kehl e Lisboa (Santa Apolónia) e Porto (Alfândega).

5 — Tarifa de grupagens em vagões de eixos intermutáveis e vagões dos caminhos de ferro entre Irun e Lisboa (Santa Apolónia) e Porto (Alfândega).

6 — Exame das questões relativas à Tarifa Internacional para o transporte de mercadorias de detalhe em pequena velocidade entre Portugal e Espanha. Sua extensão a remessas de vagão completo.

7 — Exame da possibilidade da criação de uma tarifa especial para o transporte de automóveis de passageiros.

8 — Providências a tomar para reduzir ou evitar as despesas com que os Agentes Aduaneiros espanhóis sobrecarregam as remessas de, e para, Portugal.

9 — Circulação, em Portugal, dos vagões de eixos intermutáveis de Interfrigo.



✱

A delegação da C. P. à Conferência; da esquerda para a direita: srs. José de Castro Bizarro, drs. Torroais Valente e Carlos Albuquerque, eng. Júlio Santos e dr. Cândido dos Reis

✱

10 — Troca de impressões sobre o novo regime de pagamento de portes em tráfego internacional.

Como participantes a esta IX Conferência, estiveram presentes 17 delegados:

**Pela Renfe:** Don Victor Bultó Blajot, Subdirector, Engenheiro Chefe do Departamento Comercial; Don Santiago Ordóñez Arcanz, Subchefe do Departamento Comercial; Don Restituto Aguilar Abuja, Subchefe da Divisão de Tráfego e Don José Resalt González.

**Pela Wagons-Lits:** Don José Martin Lunas, Director-Adjunto em Espanha e Conde de Penalva d'Alva, Representante em Portugal.

**Pela Transfesa** (Empresa proprietária de vagões de eixos intermudáveis): Don Anselmo López Martin, Director-Gerente e Don Manuel Foant Farriol, Representante em Portugal.

**Pela Atesa** (Empresa de Camionagem da Renfe): Don Rafael Mazarrasa Quijano, Director-Gerente; Don Francisco Cernuda R. Robledo, Subdirector; Don Juan Luis Calleja Camino, Secretário-Geral.

**Pela C. P.:** eng.º Júlio Santos, Chefe da Divisão de Exploração; dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço de Tráfego; dr. Francisco Cândido dos Reis, economista do Serviço da Fiscalização das Receitas; dr. Rogério Torroais Valente, economista do Serviço do Tráfego e José de Castro Bizarro, chefe do escritório Internacional do Serviço do Tráfego.

**Pela E. G. T.:** António José Lobo de Moura, chefe de Divisão.

Ficou decidido que a próxima reunião da conferência — a X — se realizará, em princípios de 1963, em Torre de Molinos (Granada).



*Em sessão do Conselho de Administração, de 30 de Novembro, foi exarado um voto de louvor aos Serviços dependentes da Direcção-Geral pela forma eficiente como foi organizado e cumprido o programa ferroviário da visita do Chefe do Estado a Madrid, tanto na linha como especialmente na estação de Lisboa-Santa Apolónia — programa que mereceu os maiores elogios das entidades que acompanharam o Chefe do Estado e das que assistiram à sua chegada.*



O Acordo Colectivo de Trabalho, prevê, na sua cláusula 62.ª, a atribuição de prémios de percurso aos motoristas (serviço de autocarros é de dresinas de inspecção de via) mas não inclui os motoristas trabalhando com os pronto-socorro da catenária.

O Conselho de Administração, em sessão de 25 de Novembro, resolveu aplicar-lhe a doutrina daquela cláusula, tanto para o percurso na estrada como na via.



## Bruxelas 1957-1958 — Vicissitudes e glória da Bélgica

Por ARMINDA GONÇALVES

**Q**UANDO o viajante chega, procedente da Holanda, depois de ter atravessado um trecho da cidade e de ter mergulhado nas sombras do túnel ferroviário, desembarca numa das estações de um dos pequenos grandes países da Europa: a liberalíssima e católica Bélgica.

Bruxelas, com pequenas colinas, quase toda plana e cinzenta, movimentada e simultaneamente calma,

ano seguinte a Exposição Universal e Internacional.

Por essa época pouco mais existia do que os esqueletos dos futuros pavilhões: de uns, vislumbrava-se apenas o volume final; de outros concretizava-se a estatura e até a forma como, por exemplo, o singular «Atomium», cuja fotografia ilustraria jornais e revistas e simbolizaria o tema da Exposição: «Um inventário das realizações humanas no limiar da era atómica».

✱

O mais belo e imponente templo da capital belga: a Igreja de Santa Gudula e São Miguel, onde, num vitral, admiramos a figura da princesa Isabel de Portugal, mulher de Carlos Quinto

✱



de aparência simpática e acolhedora, é deslumbrantemente iluminada de luz nocturna. A iluminação eléctrica, a jorros, nos anúncios, é um complemento da claridade que, à noite, enche as ruas, largos e praças.

Excelentes armazéns, restaurantes e cafés exibem verdadeiras multidões.

Quando da primeira vez a visitei, em 1957, ia uma azáfama tremenda por todo o burgo. Ia realizar-se no

A área reservada a este certame, situada nos subúrbios, estende-se às proximidades do Castelo de Laeken (residência do rei Balduino) defronte do qual ainda existem a Torre Japonesa e o Pagode Chinês, que ficaram intactos numa anterior exposição e conservam uma excêntrica beleza — a beleza e o carácter do Oriente.

Trabalhava-se activamente em toda a cidade:



\*  
Vista aérea do majestoso Pa-  
lácio da Justiça, em Bruxelas  
\*

prevendo o extraordinário afluxo de visitantes e, portanto, o conseqüente aumento de trânsito, alargaram-se ruas e largos na parte mais antiga; e ao longo duma artéria e ligando ao recinto da Exposição construiu-se um comprido viaduto para escoamento de toda a espécie de meios de transporte, excepto os transportes colectivos.

Bruxelas vivia, antecipadamente, uma verdadeira euforia. Esperava-se a vinda de milhões de forasteiros de todas as partes do globo. E a previsão realizou-se quase totalmente.

No ano seguinte, numa rápida digressão pelos pavilhões da Exposição, já bastante perto da data do seu encerramento, pude constatá-lo. Hotéis e pensões repletos, toda a sorte de veículos repletos, um formigueiro humano de pavilhão em pavilhão, a circular naquele mostruário de todas as inesgotáveis possibilidades e de todas as actividades dos mais distantes e variados países e civilizações em competência de nível industrial, comercial e artístico.

Mas deixemos por agora a Bruxelas de 1957 e 1958 e tomemos o seu curso histórico, que só ele justifica a presença da nação actual. Falemos da Bélgica indomável, teatro de revoluções e de guerras, terra sacrificada pelas invasões estrangeiras que dela fizeram campo de extermínio.

Outrora estrada de passagem da Inglaterra para o Santo Império (a estrada romana que partia da costa e terminava no Reno); arena onde, em Waterloo, se digladiaram os exércitos de parte da Europa coligada e as legiões napoleónicas derrotadas; caminho de desolação aberto pelas sangrentas hostes germânicas em direcção à França — conseguiu o seu próprio domínio.

As suas lutas pela independência e pela liberdade, a partilha e a sujeição feudal (só aceites pela força) entre os vários ducados, a vassalagem à onipotente e despótica Espanha do prepotente Filipe II e do seu general, o temível Duque de Alba, governador dos Países Baixos, que tiveram por consequência a revolta e a libertação, em 1579, das sete províncias sob o

nome de Províncias Unidas, deixaram-na inexpugnável.

Aos assaltos dos invasores ela respondeu com a inaudita coragem duma razão que se não deixa intimidar pela violência.

Só em 1830, depois da revolução nacional que sacudiu o jugo estrangeiro, a Bélgica se tornou independente e una. Mas a sua glória, a sua importância estratégica, a sua riqueza industrial, a sua adiantada civilização provêm de longe, da época das Corporações e dos «beffroi».

É tempo de retornar a Bruxelas.

Cercam-na densos bosques e os seus aglomerados urbanos elevam a cerca de um milhão os seus habitantes.

Centro citadino mais notável (em redor do qual cresceu a urbe) é a harmoniosa «Gran Place» com a lindíssima Câmara Municipal de estilo gótico (uma renda arquitectónica) sobrepujada pelo «beffroi» muito alto e esguio; o Palácio do Rei (Museu Comunal) e as Casas das Corporações também de estilo gótico, caracterizadas pelos oblíquos telhados que se vêm em todas as terras do Norte.

Diariamente faz-se nesta praça um mercado de flores. À noite é profusamente iluminada.

Entre as mais notáveis construções conta-se o grandioso Palácio da Justiça erguido num pequeno planalto a dominar a cidade; o Palácio Real; a monumental Arcada do Cinquentenário e o Palácio do Centenário, estes dois últimos de estilos diferentes e antagónicos mas ambos situados em locais de vastas perspectivas. Isto quanto às relativamente modernas ou moderníssimas.

Quanto às velhas casas de feição antiga, muitas enfeitam ainda os nossos olhos.

Abundam as igrejas em Bruxelas. A principal é a de Santa Gudula e São Miguel, imponente e muito bela. Nos seus vitrais figura Isabel de Portugal e seu marido, o poderoso imperador Carlos Quinto. No mesmo vitral vêem-se os braços de ambos.

Carlos Quinto abdicou em Bruxelas um ano antes



de entrar no mosteiro de Espanha onde morreu — como morrem todos os mortais — mas a sua fama tão grande como a sua desumana ambição não se extinguirá enquanto os homens não puserem de parte o passado, que é sempre um elo de ligação ao presente.

Suprimir o passado seria suprimir a própria vida.

Parecendo de somenos valor tem capital importância para os habitantes de Bruxelas uma pequena estátua — a imagem duma criança nua — a Manneken-Pis, que os turistas devem ficar conhecendo. No Museu Comunal guardam-se mais de 100 trajos que, desde o século XVII foram oferecidos por vários agrupamentos de diversos países e não cessam de chegar. De Portugal lembro-me de ter visto um trajo de campino, oferta de portugueses.

Uma breve visita ao Museu de Arte Antiga pôs-me em contacto com obras-primas de primitivos flamengos — alguns Rubens, Van Dyck, Brueghel e Jordaens, entre outros.

Há muitos outros museus que não pude ver por falta de tempo.

Fiz, como é costume nas viagens rápidas, um roteiro da cidade, um circuito de autocarro. Largas avenidas dos bairros modernos sucedem-se às ruas estreitas e mesmo às ruas amplas do centro comercial. Das velhas muralhas derruídas conservam-se umas torres — antigas portas de acesso à cidadela.

Impunha-se uma ida a Waterloo. Fui e valeu a pena.

Waterloo é o campo de batalha onde Napoleão foi vencido pelos exércitos anglo-prussianos. Há uma colina ao cimo da qual um leão tem o olhar posto na França. Em baixo, na planície, uns edifícios comerciais.

No panorama, que nos coloca defronte dos exércitos em combate e é dum impressionante realismo, assistimos às cargas da cavalaria francesa defrontando o inimigo. E contemplamos Napoleão, Wellington e os generais sob as suas ordens à frente das aguerridas tropas vistosamente uniformizadas.

Guerras, mortes, vitórias e derrotas.  
Apetece pensar na vida.

✱

Uma das antigas portas da cidade: «A Porta de Hal»

✱



*Mais profunda do que toda a consciência de raça, mais antiga e perdurável que qualquer civilização ou culto, e mais necessário que qualquer sistema de religião ou de moral, é a habilidade do homem para adaptar-se às novas situações. Não importa qual seja a sua raça, o seu culto, ou o seu clima; o homem deve adaptar-se ou sucumbir. E esta adaptação está fundamentada na sua capacidade para aprender.*

PITKIN

«A Arte de Aprender»



## “Wagon - Restaurant”

Pelo Dr. ARY DOS SANTOS

JÁ lá vão bastantes anos; ainda o *Sud* safa de Lisboa-R.

—Atenção! Pedem-se aos senhores passageiros do comboio *Sud-express*, com destino a Paris, o favor de ocuparem os seus lugares!

E depois de um momento, a locomotiva mugiu, a composição pôs-se em marcha e foi engolida pelo túnel.

As apalpadelas quis acender a luz da *cabine*, mas tendo carregado primeiro no botão da ventoinha, carreguei depois no da chamada do *contrôleur*, o qual apareceu mal humorado quando, já muito perto de Campolide, a luz começava a invadir a toupeira de ferro. Pedi desculpa e o homem explicou que o botão de cima — o do lado direito — era o da luz azulada, para a noite; o que lhe ficava ao lado, o da luz central; o de baixo, à esquerda, o do ventilador; e, o da direita, da campainha. Solicitamente explicou ainda como se levantava o tampo da mesa, para descobrir o lavatório, e ensinou onde se ocultava *un vaso de noite* que tinha a forma bizarra das molheiras de *mayonnaise*.

Para lá de Entre-Campos o comboio começou a entusiasmar-se e a ganhar velocidade. Estendi-me preguiçosamente e folheei as revistas e jornais de que tinha feito provisão. *O Illustrated*, acerca de certo hospital para doentes mentais, informava: «patients curable and incurable (some of them criminal lunatics) crowded together; beds jammed side by side; corridors used as dinning-rooms for lack of space». *O Oggi* exhibia os seios exuberantes da Silvana Mangano, e relatava como certo

tipo «senza esser medico fece un'operazione al cuore». *Men Only*, entre outros desenhos francamente engraçados, oferecia ao apetite lúbrico do leitor o de duas pequenas em trajos equívocos, tendo como legenda: «Then I thanked him at the door for the evening, and said: I won't keep you, Mr. Flint — you must be hungry too...». Ia a abrir o *Ici Paris* quando chamaram para o almoço.

Os passageiros que se utilizam do «wagon-restaurant» comem melhor ou pior, conforme o topo pelo qual entram no veículo. Se a entrada se faz pela extremidade onde fica a cozinha, o cheiro da gordura e dos fritos tira-lhes, logo à entrada, uma boa metade do apetite. Mas se entram pelo outro topo, conseguem ingerir apreciáveis rações. Por mal dos meus pecados, eu entrei pelo lado da cozinha, onde lobriguei um colosso de um metro e oitenta que suava em bica e limpava a cara a um guardanapo enxovalhado. Tive, porém, a sorte de ficar sozinho, na última mesa do extremo oposto, de costas viradas aos demais passageiros.

— E para beber? — perguntaram.

— Meia Dão, tinto, mas é favor não trazer o vinho gelado.

— O *binho* está todo *xelado*, mas posso trazer *baldexinho* com *auga caliente*.

— Então, traga mela Bucelas, branco.

— *Buxelas*, *xó* temos tinto.

— Um quarto de Pedras.

— Como Pedras, *xó* temos *Bidago*.

— Bem, traga lá o que quiser!

Como malabaristas passeando por um arame, os criados foram servindo. Acepitem

variados; pescada com molho *vinaigrette*; *roasted-beef*; queijo; bananas; pó de sapato com água quente.

Ingerimos os acepipes, e bebidos os primeiros golos de vinho, começa-se a falar mais alto — é a euforia do quimismo digestivo. Os que viajam só, sem gente conhecida, a pretexto de tirar o saleiro, ou de consultar um cardapo por demais conhecido, esforçam-se para entabular conversa.

Na mesa ao lado da minha, um rapazinho

— Diz *Vocência* muito bem — aquiescia o passageiro que ficava em frente. E a perdiz? *Vocência* já reparou que a perdiz também não tem aquele sabor que tinha há uns quantos anos? Deve ser da falta de matos.

— É natural; os pastos, todas essas drogas dos adubos...

— Meus cunhados têm uma herdade, perto de Elvas, onde se criam porcos como antigamente se criavam, sem farinhas de peixe, nem outras bodegas no género. Pois bem, os



— *Vocência* já reparou que a perdiz também não tem aquele sabor que tinha há uns quantos anos?

de vinte e poucos anos, penteado à escova de dentes e com um colete que parecia feito de pele de lagarto, alardeava os seus conhecimentos de *foot-ball*, citando com prodigiosa memória os resultados de todos os desafios da época passada. Na mesa que ficava atrás, falava-se da evolução do gosto das carnes:

— É que, positivamente — dizia um senhor de idade em cuja lapela espreitava uma roseta de desconhecida Ordem — a vitela já não tem hoje o gosto que tinha antigamente. É como a carne de porco.

porcos dos meus cunhados tem o sabor dos porcos, e um cheirinho quando se fritam!

Ao ouvir esta conversa, tive vontade de saber como cheirariam as irmãs, uma vez que os cunhados, depois de fritos, tinham tão divino cheiro. Mas não me intrometi; levantei-me e fui refugiar-me no meu *sigle* a pensar se terão sido as carnes, ou os homens que mudaram de paladar. É que à medida que envelhecemos supomos que o mundo vai perdendo o sabor — quando afinal somos nós quem já não sabe saboreá-lo...

# Problemas económicos dos Caminhos de Ferro

COMO referimos oportunamente em editorial, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), que agrupa 49 Administrações ferroviárias, publicou em Julho do ano findo um circunstanciado estudo sobre os problemas económicos dos caminhos de ferro dos países membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT).

Nesse estudo sublinha-se, fundamentalmente, que a ferrovia futura deverá possuir, tanto quanto possível, as características e a estrutura inerentes a uma empresa industrial ou comercial comum, dispondo de larga autonomia para a sua exploração e assegurando, pelos seus próprios meios, o indispensável equilíbrio financeiro da sua gestão.

Na meticolosa análise feita — após exame à situação actual dos transportes e depois de se preconizarem algumas soluções para resolver, a contento, os mais instantes problemas económicos ferroviários — conclui-se por comprovar, e de modo incontroverso, que a via férrea, longe de constituir um meio de transporte ultrapassado, caminha numa contínua evolução, sem se vislumbrar sequer venham a esgotar-se as suas mais diversas e múltiplas formas de bem servir o interesse da colectividade.

No que tange às medidas de desenvolvimento e de melhor adaptação do caminho de ferro ao meio que serve, os peritos da U. I. C. anunciaram as seguintes, há muito aliás adoptadas pelos países de vanguarda ferroviária do nosso Continente:

a) *em matéria de tráfego de passageiros:*

- organização de horários e criação de serviços consentâneos com as entradas e saídas dos empregos — quer de manhã, quer de noite;
- incremento do turismo social;

- redução, a duas, do número de classes das carruagens;
- aumento de conforto e maior oferta de lugares-cama;
- criação de serviços TEE (Trains «Europ Express»);
- criação de comboios «auto-couchettes»;
- aluguer de automóveis sem motorista;

b) *em matéria de tráfego de mercadorias:*

- criação do «pool Europ» para exploração comum de vagões;
- redução, de forma intensa, dos percursos em vazio e melhoramento dos métodos de repartição de vagões;
- estudo, em ligação com os Governos, da concentração do tráfego internacional sobre zonas de trânsito mais eficientemente equipadas;
- desenvolvimento dos meios de transporte combinados caminho de ferro-estrada, principalmente no tocante ao emprego de contentores e «palettes» e estabelecimento de «pools e palettes»;
- constituição duma rede europeia TEEM (Trains «Europ Express» Marchandises) de comboios rápidos de mercadorias, como extensão da ideia da rede TEE (Trains «Europ Express») do tráfego de passageiros;
- organização, no plano internacional, de transportes frigoríficos por meio da Sociedade Interfrigo;
- utilização generalizada de vagões de tipo especial;
- aperfeiçoamento dos meios de manutenção;
- criação, muitas vezes em colaboração com as empresas de camionagem, de

numerosos serviços terminais de recolha e distribuição;

c) *em matéria comercial:*

- larga revisão das concepções tarifárias tendo em conta a situação da concorrência, revisão essa orientada no sentido do seu aligeiramento e de ser tomado em consideração o preço de custo do transporte;
- realizações eficientes, no plano internacional, (entrada em vigor de uma tarifa internacional de passageiros, de duas tarifas europeias de mercadorias — uma para as remessas de detalhe e outra para os «colis express» —, conclusão de um acordo de colaboração tarifária entre grande número de Administrações);
- igualmente no plano internacional, estudo sistemático, em comum, das estruturas tarifárias internas;
- adaptação de uma forma mais geral, do Caminho de Ferro, a uma acção comercial intensa, necessária no actual regime de concorrência;

d) *em matéria de tracção e material circulante:*

- utilização dos progressos mais recentes da electrificação e da tracção Diesel;
- emprego das automotoras Diesel e eléctricas;
- realização dum intercâmbio intenso das peças de recarga;
- estabelecimento de normas muito numerosas e especificações técnicas comuns, procura aturada da standardização do parque de mercadorias (e mesmo, mais recentemente, das carruagens de passageiros) e das locomotivas Diesel;

e) *em matéria de equipamento de via:*

- modernização da via propriamente dita e principalmente emprego dos carris de longas barras soldadas;
- aperfeiçoamento e modernização dos métodos de conservação;
- também sobre o mesmo assunto, estabelecimento de normas e especificações comuns;

— modernização do equipamento das estações de triagem;

— largo emprego da electrónica na sinalização moderna, telecomunicações e telecomandos;

f) *em matéria de organização e economia:*

- aperfeiçoamento dos métodos de Contabilidade;
- emprego desenvolvido dos equipamentos mecanográficos, até aos conjuntos electrónicos de gestão;
- largo recurso aos métodos modernos do tratamento da informação e de pesquisa operacional;
- estudos desenvolvidos sobre estatísticas, previsão do tráfego, economia dos transportes, etc.;

g) *em matéria financeira:*

- a realização financeira, bem conhecida actualmente, criada, sob a égide da CEMT (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes), que é a Sociedade Eurofima, terceiro elemento de uma trilogia comportando a unificação técnica, o emprego comum e a compra colectiva do material circulante.

\* \* \*

O conjunto de progressos assim conseguidos, tem-se manifestado por um aumento, por vezes considerável da produtividade e pela redução dos preços de custo do transporte ferroviário. Para melhor análise, seria necessário, aliás, acrescentar todas as múltiplas reformas de estrutura efectuadas desde há anos, por exemplo o encerramento de linhas deficitárias ou de estabelecimentos que não produzem rendimento (na medida em que as Redes são autorizadas a fazê-lo) ou ainda a transformação dos seus métodos de exploração.

O Caminho de Ferro tem dado sobeja prova do seu dinamismo e das suas possibilidades para se adaptar às exigências e gastos da vida moderna, tirando o mais franco partido das técnicas e das novas soluções.

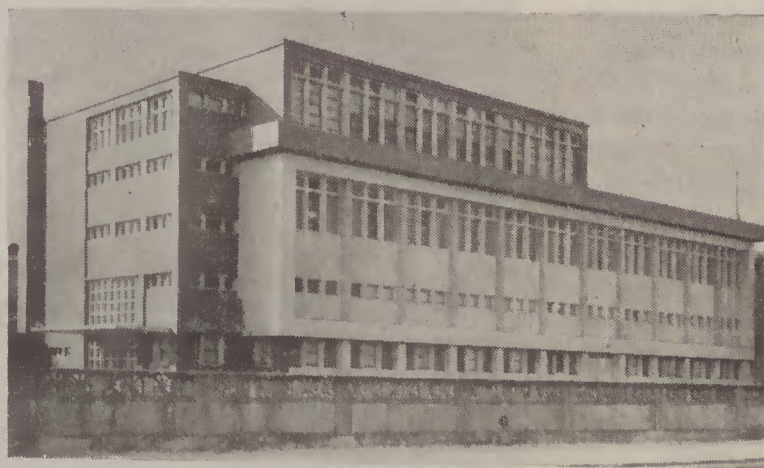
A via férrea não ignora que os seus esforços devem prosseguir com todo o vigor necessário e procurará sempre proceder de maneira a conservar a importância indiscutível que lhe cabe no concerto geral dos transportes.

# A Fábrica de Bilhetes da Companhia, em Xabregas

**I**NSTALADA desde o princípio do ano último em moderno e aprazível edifício erguido propositadamente para o efeito pelos serviços de construção da 2.<sup>a</sup> Zona de Via e Obras, a Fábrica de Bilhetes da C. P. está excelentemente instalada e perfeitamente apetrechada para o serviço que lhe compete, e sobretudo — proporciona a todos os empregados as melhores condições para a execução do seu trabalho.

gens, monta-cargas, refeitórios, vestiários, cabine eléctrica, casa de caldeira de aquecimento, etc.

De linhas modernas, cores alegres — verde e rosa — e recorte desafogado, em obediência à hodierna estética de construção, o novo edifício projectado no serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras foi delineado com vista aos serviços que nele efectivamente foram instalados e com o pensamento dominante no



\*  
O magnífico edifício onde  
está instalada a Fábrica de  
Bilhetes

No magnífico edifício de 5 pisos, localizado na Avenida Infante D. Henrique, rente à linha férrea, distribuem-se em óptimas condições arquitectónicas, 3 importantes serviços: a Fábrica de bilhetes, a Tipografia e o Armazém de papel e Depósito de impressos.

A área total coberta pelo grande imóvel abrange 3086 m<sup>2</sup>, em que 2010 são efectivamente ocupados por 3 zonas de trabalho, escritórios, arquivos, etc. e os restantes 1076 m<sup>2</sup> são ocupados por paredes, escadas, passa-

maior conforto e higiene a facultar aos seus ocupantes.

Para quem possa talvez considerar demasiado exageradas as dimensões do novo edifício — e não esqueçamos que uma obra deve ser projectada a longo prazo, isto é, com vista ao futuro — diremos que dos cálculos comparativos de superfícies e volumes entre as antigas e as actuais zonas de trabalho, se verifica que a um acréscimo de áreas ocupadas — pela previsão de compra de nova maqui-



\*  
Grupo de máquinas «Goebel»  
de impressão de bilhetes de  
cartão, e vista da bancada  
de composição e selagem de  
bilhetes

\*

naria — correspondeu uma baixa apreciável da medida volumétrica obtida pela diminuição da altura das dependências criadas. Isto, sem qualquer prejuízo de ordem estética, antes com a maior utilidade funcional.

\* \* \*

É exactamente no último andar do edifício que está instalada a Fábrica de bilhetes, que depende da Divisão de Exploração (Fiscalização das Receitas). O serviço reparte-se por 3 departamentos: o escritório que recebe, regista e ordena as requisições de bilhetes formuladas directamente pelas diversas estações da nossa rede; a oficina que procede à feitura dos bilhetes desde o corte das folhas de cartão ou papel até à sua impressão e empacotamento selado; e o departamento de conferência e expedição que controla e envia, para as estações requisitantes, o quantitativo dos bilhetes pedidos.

A transferência do escritório da Fábrica de bilhetes foi para ali efectuada em Outubro de 1960 e a oficina, em Janeiro do ano seguinte.

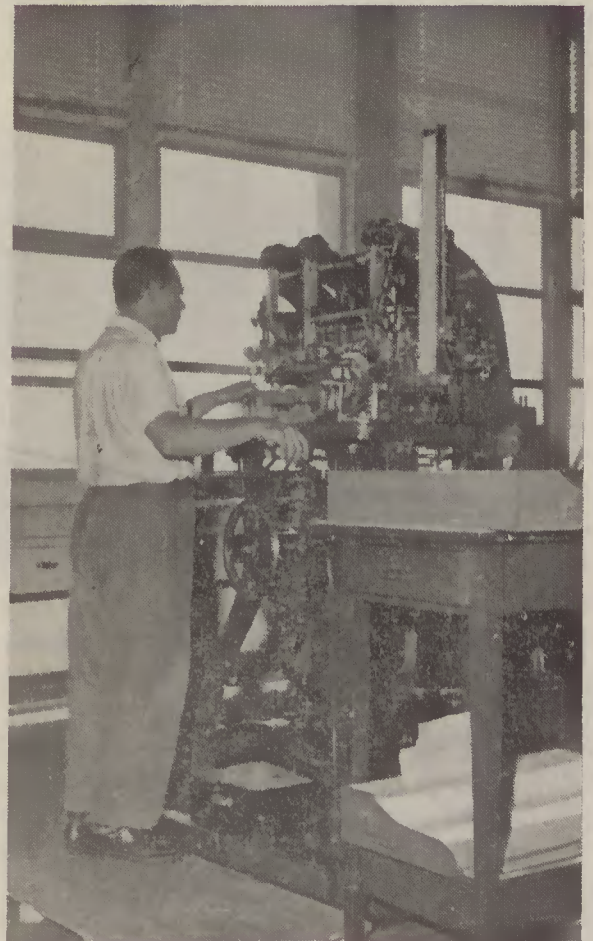
As divisórias ocupadas pela Fábrica compreendem: o Hall, o Escritório, o Arquivo, a Oficina, a Secção de Conferência e Expedição, a Arrecadação de bilhetes de papel, a Arrecadação de materiais de consumo e limpeza, o Refeitório, o Vestiário e as Instalações Sanitárias, com cabines de banho.

A vasta sala de oficina tem o comprimento de 19,5 m. por 9,5 m. de largura e a altura de 4,5 m. sendo a parte voltada a sul, envidraçada a toda a largura.

Um monta-cargas serve para transportar o cartão do depósito, nos baixos do edifício, para a oficina e também para a condução das

bolsas com bilhetes desta, directamente para a camioneta que as levará à estação de Santa Apolónia.

As instalações — como de resto todo o edifício — são aquecidas por um eficiente sistema de tubagens de vapor de água, cuja caldeira está situada em local apropriado.



Pormenor de uma máquina «Goebel» de impressão  
de bilhetes de cartão

✱

Executando o trabalho de  
composição

✱

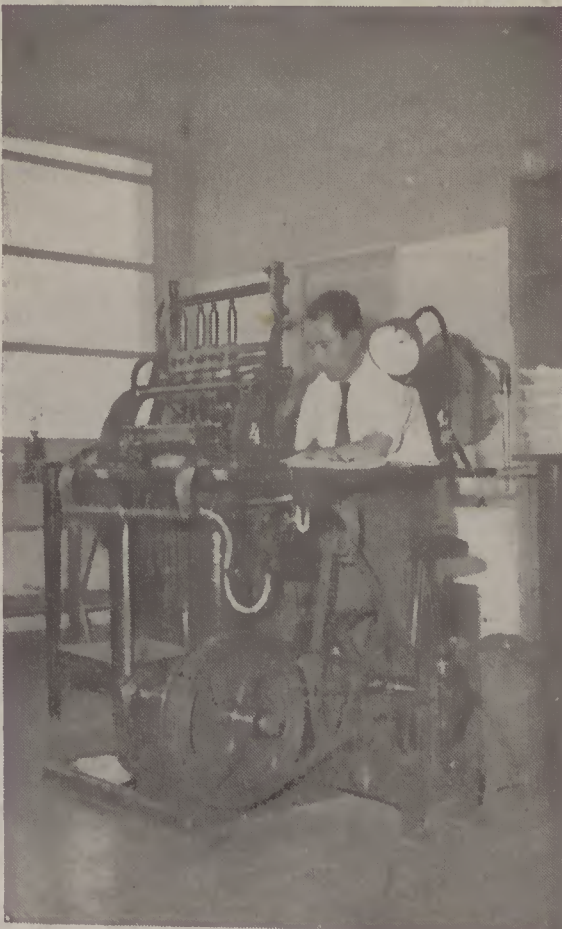


Na colocação das diferentes máquinas da oficina adoptou-se uma disposição absolutamente racional por forma a evitarem-se perdas de tempo quer das operações de fabrico, quer das deslocações do pessoal na ligação das diferentes fases de produção.

Hoje, o inventário fabril da Oficina é o seguinte :

— 6 máquinas de imprimir bilhetes de cartão ;

- 2 máquinas de cortar folhas de cartão em tiras ;
- 2 máquinas de cortar tiras de cartão em bilhetes ;
- 2 máquinas de numerar bilhetes de papel ;
- 2 máquinas de coser livros de bilhetes de papel com arame ;
- 1 guilhotina para papel ;
- 1 máquina de picotar papel ;
- 1 máquina de abrir fendas nos bilhetes de assinatura para os cartões de identificação ;
- 1 guilhotina manual para cortar bilhetes de cartão ;
- 3 seladores de bilhetes por laçada de chumbo.



Máquina numeradora

Quase todas as máquinas são accionadas elèctricamente, possuindo motores acoplados. Predominam, infelizmente, as máquinas muito antigas, algumas já modificadas, mas que tuncionam com razoável regularidade.

A máquina mais antiga ainda hoje em uso, data de 1891. É uma «Ravasse», francesa, de imprimir bilhetes de cartão, adquirida por 375\$05. Outras há, de 1892, de 1902 e de 1926.

A produção anual da Fábrica é de cerca de 45 milhões de bilhetes — 33 milhões de bilhetes de cartão e 12 milhões de bilhetes de papel — e tem vindo a subir gradativamente, de ano para ano. E, se tão elevada produção não tem crescido ainda mais, isso deve-se ao poderoso auxílio prestado pelas máquinas impressoras de bilhetes, actualmente instaladas nas bilheteiras das estações de Santa Apolónia e do Rossio — máquinas essas que



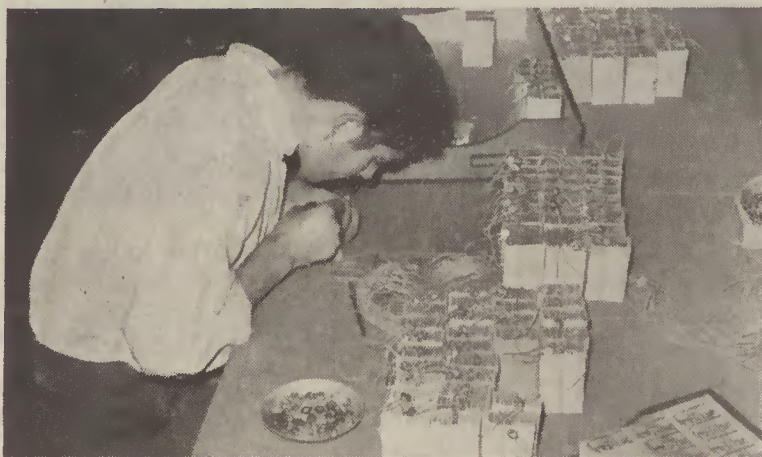
sòmente o seu elevado custo tem obstado a uma mais larga difusão e aplicação.

A título meramente estatístico registaremos que a produção de bilhetes, em 1894, foi de 3,5 milhões, aproximadamente.

Curioso igualmente será mencionar que a

do cais de embarque de passageiros, do lado norte da estação de Santa Apolónia, separado do edifício principal por um portão de ferro que abria para a Rua dos Caminhos de Ferro.

Este edifício constava de dois andares, estando instalado, no rés-do-chão, a oficina e,



#  
Trabalho de selagem dos  
bilhetes de cartão impressos

Fábrica de bilhetes foi inicialmente instalada na Companhia, em 1882. Situava-se então no extremo leste da ala sul da estação de Cais dos Soldados. Constavam as instalações de uma rudimentaríssima oficina e armazém para cartão, no piso térreo, e de um escritório, na sobreloja, este em comunicação directa com a

no piso superior, o escritório, o arquivo a conferência de bilhetes e expedição — que igualmente servia de arrecadação de bilhetes de papel. Em 1956 com a demolição deste imóvel — por necessidade de espaço para os trabalhos de electrificação e ampliação das linhas de cais da estação — foram o escritório

\*  
Grupo geral do pessoal da  
Fábrica de bilhetes



oficina. Não existiam instalações sanitárias.

Os despejos eram feitos directamente das janelas para o rio... que então corria junto ao edifício.

Em 1923, transferiu-se a Fábrica de bilhetes para um edifício isolado, situado no topo

e o arquivo instalados provisoriamente no E. P. de Santa Apolónia e a oficina num barracão do Cais da Madre de Deus — em precárias condições de conforto e higiene.

A situação arrastou-se assim até Janeiro de 1961 data, como já precisámos, da trans-

ferência dos serviços para o novo edifício a que nos estamos referindo.

Hoje, o pessoal da Fábrica de Bilhetes dispõe de instalações modelares onde o labor

quotidiano de cada um decorre com eficiência, à sombra da divisa que adoptaram e que se vê inscrita a toda a largura da sala oficial: «ORDEM E TRABALHO»!



\*  
Aspecto do edifício visto do lado poente  
\*



\*  
Os serviços de publicidade dos Caminhos de Ferro Britânicos esforçam-se justamente por reclamar as vantagens do caminho de ferro relativamente ao transporte por estrada.

Publicamos um dos muitos singulares desenhos, largamente editados pelos BR sob o slogan «GO BY TRAIN AND DON'T GIVE A HOOT», isto é, «viaje de comboio e não terá preocupações», e em que se caricatura a impaciência do passageiro do comboio paralelamente com a conformação do utente da estrada perante os habituais «engarrafamentos» de trânsito.

# Homenagem ao Dr. Oliva Teles

Promovida pelo pessoal da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, realizou-se, numa das dependências da estação da Boavista, a festa de homenagem ao Dr. Oliva Teles, médico-inspector adjunto dos Serviços Médicos da C. P., pela sua

extinta C. C. F. do Norte de Portugal, uma valiosa salva de prata e uma linda pasta com uma mensagem em prosa e verso da autoria do poeta sr. Castro Reis, que este leu. Foi também, recitado um poema alusivo ao acto pela poetisa sr.<sup>a</sup> D. Maria Leonor Castro Reis, que juntamente com algumas senhoras, ofereceu ao homenageado lindos ramos de flores. Por fim, falou o homenageado, que agradeceu, comovidamente, a homenagem, tendo sido, depois, cumprimentado por todos os presentes.



Pormenor da homenagem: No uso da palavra o factor sr. Castro Reis. Na mesa, da esquerda para a direita, o sr. Dr. Oliva Teles, o sr. Dr. Alberto Ribeiro e o Inspector reformado sr. Celestino Marques

passagem à reforma. Ao acto, que decorreu num ambiente de confraternização, presidiu o Dr. Alberto Ribeiro, ladeado pelo inspector reformado sr. Celestino Marques e pelo homenageado, estando presentes, os Drs. Brito e Cunha, Oliveira Martins, Alberto Barbedo, Óscar Moreno, J. Ramalhão e António Portela, alguns agentes superiores da C. P., do activo e reformados, e muitas senhoras.

Falaram, o escriturário da 1.<sup>a</sup> zona da Exploração, sr. Vitorino Vieira e o factor de 2.<sup>a</sup> classe sr. Castro Reis, que exaltaram as qualidades do homenageado e a sua acção como médico-chefe e amigo dos ferroviários.

Em seguida, foi oferecido ao Dr. Oliva Teles, em nome de todos os ferroviários da

## Agradecimento

Firmino Alfredo Leite, operário de 2.<sup>a</sup> classe da Divisão do Material e Tracção (Posto de Campolide) vem publicamente testemunhar o seu reconhecimento ao Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. João Luiz de Mesquita Cardoso, ilustre cirurgião da C. P. e director da Casa de Saúde da Timpeira (Vila Real), pelo feliz tratamento a que foi sujeito naquela Clínica, por motivo de grave doença hepática — tratamento esse que completamente o restabeleceu e evitou ser submetido a operação.

Vem igualmente significar o seu agradecimento ao pessoal de enfermagem pelas atenções que lhe dispensaram durante o seu internamento de 5 meses.

*Se não gostar de qualquer artigo aqui publicado, não comente. Envie-nos um da sua autoria.*



## Direcção-Geral

**Pergunta n.º 2 215** — Tenho uma irmã que vive na minha companhia. Ela tem direito ao Cartão de Identidade para redução de 75 % ?

**Resposta** — Não tem direito, pois o Regulamento Geral do Pessoal só prevê, para o efeito, irmãs solteiras. Mas ao abrigo do Art.º 51.º do mesmo Regulamento poderá beneficiar de bônus de 50 % — a requisitar por modelo D. 30 Bis — desde que viva exclusivamente a cargo do agente e sob o mesmo tecto.

///

**Pergunta n.º 2 216** — Dois operários foram promovidos à classe de 3.ª, respectivamente, em 1-8 948 e em 1-1-949. O primeiro é mais moderno na entrada para o quadro. Foram ambos promovidos a operários de 2.ª em 1 de Agosto do corrente ano. Qual dos dois, na categoria de 2.ª, é o mais antigo ?

**Resposta** — Na categoria de operário de 2.ª classe têm ambos a mesma antiguidade. Se, porém, e, como parece, se pretende saber qual dos dois está colocado à frente no quadro da sua actual categoria e classe, é evidente que está colocado em primeiro lugar, de harmonia com as regras estabelecidas, aquele que primeiramente foi promovido à 3.ª classe.

## Divisão de Vias e Obras

**Pergunta n.º 2 217** — Quando se proceder ao carilamento de um vagonete em plena via ou dentro do limite de qualquer estação com a presença do chefe ou do subchefe do distrito, sem que a linha esteja guarnecida pelos respectivos sinais conforme determina o Artigo 4.º da Instrução n.º 2 067, se o vagonete for apanhado por qualquer circulação a responsabilidade cabe só ao encarregado do serviço ou também ao pessoal assentador que o acompanhe ?

**Resposta** — Não é de admitir a hipótese de o vagonete ser postado, em plena via ou dentro dos limites de qualquer estação, sem a protecção regulamentar. Porém se tal ocorrer, a responsabilidade pertence ao encarregado do serviço ou seja ao chefe de distrito ou quem o substituir.

## Divisão de Exploração

### Serviço da Fiscalização das Receltas

**Pergunta n.º 2 218/Cons. n.º 396 F** — G. V. — Peço dizer-me se está certo o processo da taxa a seguir indicado

De Chança para Estoril

5 cestos com melancias 350 kgs.

Distância = C. P. 193 kms.  
Soc. Estoril 21 »

C. P. Tarifa Especial n.º 1 de G. Velocidade por 500 kgs. (mínimo de peso) Soc. Estoril Tarifa Geral base 6.ª com redução de 40 %.

C. P. Transporte = $193 \times \$50 \times 0,50$	=	48\$25	
Registo		3\$00	
Arredondamento		\$05	51\$30
Soc. Estoril - Transporte $30\$00 \times 0,35$	=	10\$50	
Manutenção $18\$00 \times 0,35$	=	6\$30	
Aviso chegada		1\$00	17\$80
Total . . . . .			69\$10

**Resposta** — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde.

C. P. Distância 193 kms.  
Soc. Estoril » 21 »

Tarifa Especial n.º 1 e Tarifa Geral base 6.ª red. 40 %.

C. P. Transporte = $193 \times \$50 \times 0,35$	=	33\$78	
Registo		3\$00	
Arredondamento		\$02	36\$80
Soc. Estoril - Transporte = $30\$00 \times 0,35$	=	10\$50	
Manutenção $18\$00 \times 0,35$	=	6\$30	
Aviso chegada		1\$00	
Total . . . . .			54\$60

Esclarece-se o consulente que o peso mínimo de 500 quilogramas previsto no número 2 de B do Artigo 2.º da Tarifa Especial n.º 1 de g. v. foi reduzido para 100 quilogramas, conforme carta n.º 13957 EFM. de 25/7/961.

///

**Pergunta n.º 2 219/Cons. n.º 397-F** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxas a seguir indicado :

P. V. — Casével a Pegões  
1 debulhadora montada sobre rodas, 3 500 kgs.  
1 tractor mecânico agrícola montado sobre rodas, 3 100 kgs, Carga e descarga pelos donos.  
Distância 159 quilómetros  
Tarifa Geral 1.ª classe, recarga de 15 % e redução de 10 %.

Preço  $137\$00 + 15 \% = 157\$55$   
 $157\$55 \times 6,60 = 1 039\$83$

Redução de 10 %  
103\$99  
935\$84

Evoluções e manobras  $8\$00 \times 6,60 = 52\$80$

Registo e aviso de chegada 4\$00

Arredondamento \$06

Total . . . . . 992\$70

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

Preço de transporte (debulhadora)

$$137\$00 + \left( \frac{137\$00 \times 15}{100} \right) = 157 \times 3,50 \quad 551\$43$$

Redução de 10% 55\\$14  
496\\$29

Preço de transporte (tractor)

$$137\$00 + \left( \frac{137\$00 \times 15}{100} \right) = 157\$55 \times 3,10 \quad 488\$41$$

Evoluções e manobras  $8\$00 \times 6,60 = 52\$80$

Registo 3\\$00

Aviso de chegada 1\\$00

Total . . . . . 1 041\\$50

Esclarece-se o consulente que os tractores mecânicos, embora utilizados na agricultura não beneficiam da redução prevista no § único do Art.º 65.º da Tarifa Geral.

///

**Pergunta n.º 2220/Cons. n.º 398-F** — Peço ser informado da importância que deve ser cobrada ao portador de um bilhete da Tarifa Especial n.º 1-C, vendido em Porto (São Bento) para S. Lourenço no dia 1 de Outubro de 1959, que o apresenta, na viagem de regresso, no dia 15 de Fevereiro de 1960.

Deve cobrar-se o que corresponder pela Tarifa Geral, levando-se, porém, em conta o custo de bilhete apresentado, ou considera-se o mesmo nulo, procedendo-se como se se tratasse de passageiro sem bilhete?

**Resposta** — Os bilhetes da Tarifa Especial n.º 1-C apresentados fora do prazo de validade, são considerados nulos ficando, portanto, os seus passageiros sujeitos às disposições da Tarifa Geral.

///

**Pergunta n.º 2221/Cons. n.º 399-F** — Peço dizer-me em que mês devem ser registadas nas estações de chegada, as remessas expedidas das Centrais do Porto ou Lisboa no último dia do mês, transmitidas nas estações de ligações no dia 1 do mês seguinte.

**Resposta** — Como se esclarece na página n.º 152 das Instruções Complementares ao Livro E 11, as centrais da Empresa Geral de Transportes de Lisboa e Porto executam o serviço de expedições de remessas nas mesmas condições das estações da Companhia.

Nestes termos, as estações de chegada, devem considerar as datas de expedição e não as de transmissão, para efeito de registo das remessas procedentes das referidas centrais.



As duas linhas de topo da estação de Santa Apolónia

# A Semana do Turismo Francês em Portugal

Uma iniciativa interessante, no âmbito dos serviços de turismo internacional, está sendo promovida entre nós: a da consagração de uma festiva semana dedicada a cada país com representação turística em Portugal.

A primeira comemoração desta iniciativa — a semana do Turismo Francês — realizou-se de 6 a 13 de Dezembro findo. Constatou-se exposições, palestras e reuniões diversas sobre a França, promovidas pelo Comissariado Geral do Turismo francês em Portugal e patrocinadas pela própria Embaixada da França, manifestações que reuniram muitos franceses e portugueses em ambiente de agradável convívio.

O Embaixador da França em Lisboa, conde

Bernard de Menthon e o Director do Comissariado Geral do Turismo Francês, Jacques Grasset, ofereceram a numerosos convidados duas grandiosas recepções. A ambas, assistiram, em representação do nosso Caminho de Ferro, os srs. Engs. Roberto de Espregueira Mendes e António Branco Cabral, respectivamente Director-Geral e Secretário-Geral e o Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.».

Integradas nesta simpática iniciativa que tanto aviva e incentiva as relações entre Portugal e os países com representação turística entre nós, irão seguir-se outras comemorações similares dedicadas à Itália, Bélgica, Áustria, Espanha, Alemanha, Finlândia e outros países.



Na recepção do Turismo Francês: da direita para a esquerda — os Srs. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia; Jacques Grasset, Director do Comissariado Geral do Turismo Francês; Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.»

## Regulamentação Dispersa

### I — Direcção-Geral (Abastecimentos)

Instrução n.º 2770 de 8-11-961 — Mecanização da Contabilidade dos Armazéns.

### II — Divisão da Exploração

#### A — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M do 1623 de 2-11-961 ao n.º 1648 de 29-11-961.

#### B — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2769 de 28-10-961 — Sinalização da estação de Leixões.

Instrução n.º 2771 de 11-11-961 — Circulação de Comboios entre as estações de Fátima e Caxarias. Sinalização provisória de Fátima — lado Norte — e Caxarias.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2249 de 4-11-961 — Sinalização da estação de Beja.

### C — Serviço Comercial e do Tráfego

Circular n.º 1138 de 4-11-961 — Entidades às quais é permitida a entrada gratuita nos cais de embarque das estações.

Aviso ao Público B. n.º 320 de 31-10-961 — Tráfego internacional.

Aviso ao Público B. 321 de 15-11-961 — Supressão do circuito turístico ligado à estação de Entroncamento.

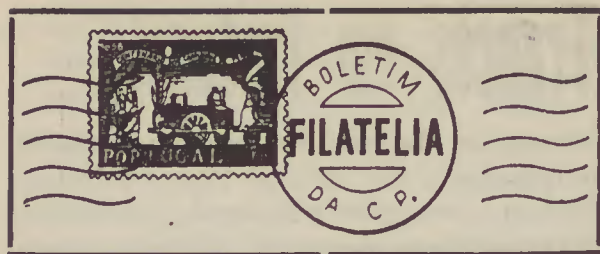
Aviso ao Público B. n.º 322 de 18-11-961 — Transporte de vários produtos empregados na construção civil.

2.º aditamento à Tarifa Internacional entre Portugal e Espanha de 6-11-961 — Transporte de mercadorias de detalhe em P. V.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem — Modificações e ampliações.

### D — Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 117 de 6-11-961 — Concessões aos Combatentes da Grande Guerra,



Por J. MATOS SERRAS

## Temática dos Caminhos de Ferro

Dedicamos a secção deste mês à emissão saída em 1955, para uso em Angola, que reproduz a carta geográfica daquela Província Ultramarina Portuguesa.

Com desenho de J. Moura e denteado 13 1/2, a série foi impressa na Casa da Moeda e compreende 8 taxas (\$05, \$20, \$50, 1\$00, 2\$30, 4\$00, 10\$00 e 20\$00) As tiragens foram respectivamente, de 30, 20, 37, 50, 2 5, 3 e milhões.



Por amável informação do nosso colega ferroviário-filatelista sr. Jorge Luís Pereira Fernandes, recentemente regressado à sua vida profissional em Moçambique, é-nos possível dar nota pormenorizada das vias férreas angolanas que aparecem naqueles selos, assinaladas por traços negros, tracejados, uns mais largos e outros mais estreitos, referindo-se os segundos às linhas em construção.

A entidade oficial (Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Angola) superintende em:

1) — *Caminhos de Ferro de Luanda*, com 586 km. de vias de bitola de 1 m. e 31 km. de bitola de 0,60 m., incluindo alguns ramais; vai de Luanda a Malange. Estão em construção as linhas de Luanda a Uige e além Malange para o distrito de Lunda.

*Nota* — O primeiro caminho de ferro de Angola, entre Luanda e Funda, com 45 km., foi inaugurada em

31 de Outubro de 1888, constituindo o troço inicial do antigo caminho de ferro de Ambaca.

2) — *Caminho de Ferro de Moçâmedes*, com 590 km. (mais 124 km. na bitola de 0,60 m.). Tem um ramal e vai de Moçâmedes a Vila Artur de Paiva. Continua em construção.

Explorados por Companhias particulares encontram-se:

1) — *Caminho de Ferro de Benguela*, de 1348 km., de Lobito a Dilolo, na fronteira, onde vai ligar com a rede do Congo (ex-Belga). É a linha mais extensa da Província.

2) — *Caminho de Ferro de Amboim*, com 123 km. de Porto Amboim a Gabela.

3) — *Linha do Cuio*, apenas com 18 km., sem contar um pequeno ramal. É pertença da Companhia do Açúcar de Angola.

Estão, portanto, representados os 2 820 km. de vias férreas de Angola, não incluindo alguns ramais de pequena importância.

## Marcofilia

Em 4 de Dezembro último começou a circular, no Luxemburgo, uma linda série de 6 selos alusivos à Caritas.

Naquela data foi aposto um carimbo especial de primeiro dia, cujo desenho apresenta a silhueta de uma locomotiva.

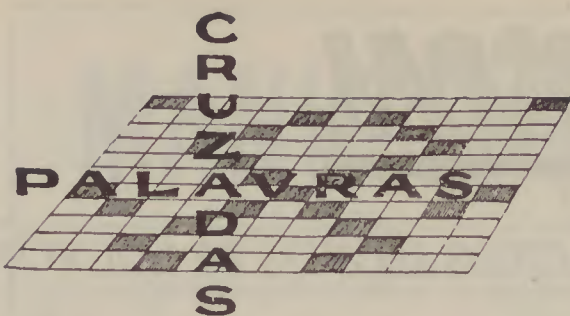


## Publicações

Recebemos um exemplar da excelente revista editada pela União Portuguesa de Filatelia Cristã «S. Gabriel», magnificamente ilustrada e que se ocupa, na íntegra, da temática religiosa.

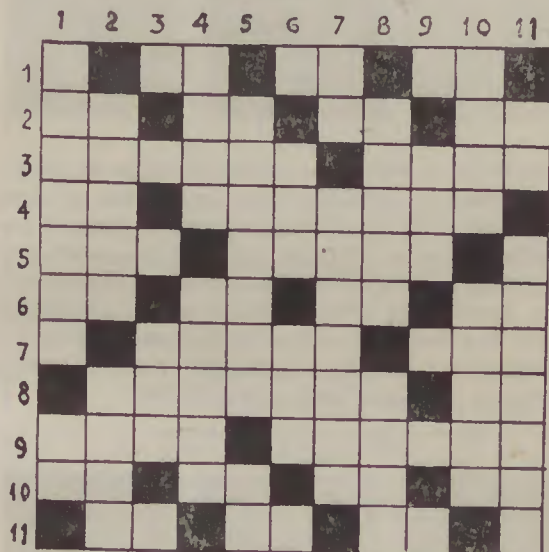
Os nossos agradecimentos.

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



Por RUI L. SANCHES

**Problema n.º 19**



**HORIZONTAIS:**

1 — Artig. antigo; Escalvado; Estás. 2 — Cãnhamo da Índia; Antes de Cristo; Pron. Pessoal; Artigo. 3 — Apertam; Cobre. 4 — Vi; Ave palmipede. 5 — Moscão do queijo e da carne de porco; Planta medicinal e

vivaz. 6 — Batráquio; Estação do Vale do Vouga; Prep. e Artigo; O mais. 7 — Jeitosa; Encosta. 8 — Borborinho; Prep. 9 — Levantar; Circ. do distrito de Nampula. 10 — Poesia de António Nobre; Igual (farm.); Nota Musical; Aspecto. 11 — Letra grega; Artigo; O sono das crianças.

**VERTICAIS:**

1 — Metera na mala; Vogal (pl). 2 — Espevita; Ave de rapina. 3 — Fila. 4 — Verniz da China, negro ou vermelho; trajara. 5 — Que pertence ao equídeo; Prep. e artigo. 6 — Pedras de moinho; Normas técnicas alemãs, usadas em Portugal e em quase toda a Europa, e que visam a estandardização de porcas, anilhas, etc. 7 — Nota musical antiga; Antiga medida de capacidade que levava quatro quartilhos (pl). 8 — Órgão feminino da geração; Repouso. 9 — Ligo. 10 — Trabalho oculto e ardiloso; Povoação do concelho de Santiago do Cacém. 11 — Boa; Implorara.

**Solução do problema n.º 18**

**HORIZONTAIS:**

1 — Cala; Vigo; Agir. 2 — Ávila; Ri; Amata. 3 — Ramo; Pina; Ares. 4 — Olá; Rosado; Ema. 5 — Sol; Iva. 6 — Ivo; Levita; Leu. 7 — Nave; Nice; Sair. 8 — Atima; Só; Sair. 9 — Sela; Lena; Asas. 10 — Emes.

**VERTICAIS:**

1 — Carolinas. 2 — Aval; Vate. 3 — Lima; Ovil. 4 — Alo; Ena. 5 — Rol. 6 — Polen; Lê. 7 — Iris; Visem. 8 — Gina; Icone. 9 — Adite; As. 10 — Ova. 11 — Ama; Siá. 12 — Gare; Laos. 13 — Item; Eire. 14 — Rasaduras.

**Mal empregado—no beneficiário  
Bem empregado—na aplicação**

*O Banco Mundial já aprovou um empréstimo à Índia, equivalente a 50 milhões de dólares (à volta de 1 450 000 contos), destinado à execução de um programa de ampliação da rede ferroviária nacional. O empréstimo é concedido por 20 anos e vence o juro anual de 5,75%; começará a ser amortizado em Fevereiro de 1965.*

*E ainda se fala — só entre nós, claro — do «declínio do Caminho de Ferro»...*



## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Alfredo dos Santos*, servente: — encontrou numa carruagem da composição do comboio 1004 um relógio e uma pulseira, de ouro, no valor de 1 500\$00; *Francisco Costa*, ajudante de revisor de material: — ao passar revisão à composição de um comboio encontrou uma mala de senhora com a importância de 320\$00 e objectos de ouro no valor de 1 000\$00; *Joaquim Moreira*, servente: — quando procedia à limpeza interior da composição de um comboio encontrou, entalada contra uma almofada, uma carteira com a importância de 1 600\$00; *Joaquim Henrique Gomes*, operário de 2.ª cl.: — encontrou na Cantina de Lisboa um relógio de senhora no valor de 250\$00; *Francisco dos Santos Patrício*, conferente de 2.ª cl.: — encontrou junto ao vestíbulo da bilheteira da estação do Barreiro a importância de 200\$00; *Henrique Pinto Rodrigues*, servente de 1.ª cl.: — encontrou nos lavabos da estação de Marco uma nota de 500\$00.



Da esquerda para a direita: — *Luís Ramos de Almeida*, contínuo de 1.ª cl.: — encontrou na estação de Lisboa-P. um relógio de pulso com o valor de 300\$00, que entregou ao chefe daquela estação; *Joaquim Gomes*, chefe de distrito: — pelas acertadas providências que tomou, quando ao fazer inspecção no distrito notou que na estação de Louzado estava um carril partido. Não havendo possibilidade de o substituir facilmente, por o pessoal do distrito daquela área se encontrar de folga e o do distrito 14 estar a trabalhar a 3 km. de distância, tomou a iniciativa de pedir nas Oficinas da Tracção que fizessem dois furos no carril e procedeu depois à ligação da fractura, evitando, assim, perturbações na circulação dos comboios; *António Pereira*, subchefe de distrito: — pela sua rápida actuação quando, ao aperceber-se de que no Pavimento da P. N. do km. 0,843 do Ramal de Tomar estava uma carroça parada por o animal se negar a puxá-la, correu imediatamente ao encontro de um comboio que se aproximava e conseguiu que ele parasse antes de atingir o obstáculo, tendo evitado um acidente; *Manuel da Costa Martins*, assentador de 1.ª cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas e rápidas providências que tomou, quando ao regressar do trabalho verificou que ao km. 118,045 da linha da Beira Baixa estava um carril partido. Pediu telefonicamente à estação de Lardosa para avisar o chefe do distrito, e voltando ao local da ocorrência protegeu a via com os sinais de paragem, por estar a aproximar-se o comboio 3014. Feito isto, iniciou o apoio e pregação do carril fracturado; *Manuel de Matos*, assentador de 1.ª cl.: — pela dedicação e interesse demonstrados e acertadas providências que tomou quando, ao regressar do serviço, verificou que ao km. 27,048 da Linha da Beira Alta estava um carril partido. Tomou rápidas medidas quanto à colocação dos sinais de paragem, e juntamente com o seu chefe de distrito remediou a avaria até que pudesse ser substituído o carril; *Alcino Carvalho da Silva*, guarda-freios de 1.ª cl.: — encontrou na Automotora n.º 7231 um porta-moedas com 650\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Guimarães.