

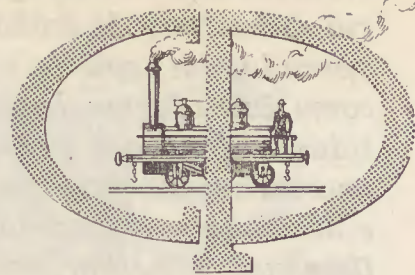


BOLETIM DA C.P.

NUMERO 403

JANEIRO DE 1963

Boletim^{*} da



N.º 403 • JANEIRO 1963 • ANO XXXV • PREÇO 2,750

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO 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

A NO NOVO

TODOS os anos, por esta altura, tenho oportunidade de escrever algumas palavras no Boletim. E é sempre com a maior satisfação que o faço, pelo ensejo que se me oferece de saudar, afectuosamente, os servidores da Empresa, a quem desejo as melhores prosperidades neste Ano Novo, com votos de paz para a Nação e de felicidade para a Família ferroviária.

Ano Novo significa, na convenção usual, o anseio de uma vida melhor, mais isenta das vicissitudes e das contrariedades inerentes à própria existência de cada um de nós. No caso pertinente da C. P., essa vida nova deve formular-se na completa identificação, de todos, com os novos rumos que se estão imprimindo à resolução dos problemas técnicos, económicos e sociais do nosso tempo.

Os efeitos benéficos dessa transformação, tão profunda como imperiosa — em que todos nós, portugueses, nos devemos empenhar — já começaram, felizmente, a sentir-se. O programa de acção que lhe corresponde, e que foi adoptado oficialmente, definiu-se com toda a propriedade, em duas palavras apenas: planeamento e disciplina.

No que se refere ao caminho de ferro, sempre este teve a consciência das suas necessidades, em função do sentido evolutivo dos outros meios de transporte. Também nele, portanto, qualquer

modernização de equipamento, actualização de orgânica ou melhoria de método de trabalho — que se procura e deseja — terá de ser operada, em espírito e em acção, nesses novos e dinâmicos rumos, como única forma de estarmos à altura dos problemas e responsabilidades da época presente. O esforço que nos for exigido, deverá encontrar, em cada um de nós e de «motu próprio», a mais devotada e decidida compreensão. Uma só verdade se impõe, assim: trabalhar mais e melhor, ordenando e intensificando o labor ferroviário em moldes adequados — ou sejam os que permitam à Empresa cumprir, cabalmente, a sua função de bem servir o Público.

É por isso que, à luz das realidades, figuram no primeiro plano das mais dominantes preocupações da Companhia os problemas do pessoal e os da sua formação acelerada.

Com efeito, não há no caminho de ferro programação parcial ou total de revalorização que não se fundamente no trabalho qualitativo do ferroviário.

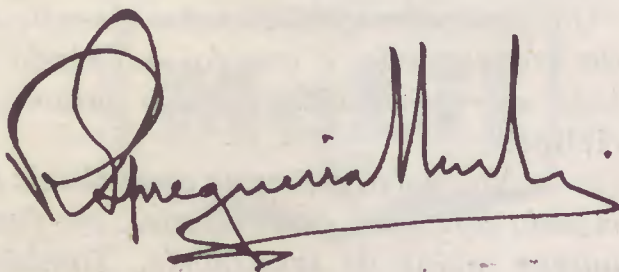
A importância deste aspecto foi reconhecida, de pronto, pela nossa Administração, através de uma criteriosa e insistente campanha de «produtividade e formação». Essa política tem sido conduzida sob dois ângulos: um, de completa integração nos princípios, orientadores e construtivos, enunciados pelo Instituto Nacional da Investigação Industrial; outro, complementar daquele, e não menos importante, que é o da melhoria da situação material dos servidores da Empresa.

Importa, pois, para se elevar o rendimento do trabalho, que além de uma maior intensificação e ordenação individual deste — obviamente dependente do entusiasmo profissional de cada um — igualmente exista, no mais forte grau, um perfeito espírito de cooperação e de solidariedade, em torno da Empresa.

É indispensável — direi mesmo vital para os destinos do caminho de ferro — que essa colaboração nunca cesse, antes se robusteça, traduzindo-se em acção imediata e em eficiência pronta.

Se atingirmos tal «desideratum», nada teremos a recear. Largas e optimistas perspectivas se desenharão, no horizonte próximo. Restará, unicamente, com passo decidido e seguro, caminharmos ao seu encontro...

O Director-Geral da Companhia





MAIS uma vez se comemorou o Natal, na boa terra portuguesa, com todo o enorme esplendor de tradições e rituais, próprios da quadra. Representando, desde há dois milénios, o acontecimento mais histórico da história de todo o Mundo, a Natividade, na sua eloquente simbologia, traduz um estado de alma, um apelo de sensibilidade, um voto incondicional do coração. É a mensagem do Evangelho, a mensagem da esperança do Anjo anunciador do Nascimento de Jesus, a apreço — Glória a Deus, nas alturas, e Paz, na Terra, aos Homens de boa-vontade!

Nesta quadra providencial, têm maior sentido a Casa, o Lar e a Família. Uma linguagem própria anda nos lábios e no coração de todos. É mais comunicativa a ambiência. São mais calorosas as relações humanas. Tudo tem um significado, uma associação mais terna. As próprias retaliações e desconfianças,

apagam-se sob o caloroso sentimento da boa-vontade entre todos e para todos. Trocam-se saudações e votos. São mais pródigas as dádivas.

E se nos lares, a festividade tem mais rica ou mais modesta representação, eivada de ternura, de abundância de amor e de paz — também nas próprias instituições — ou não fossem obras humanas — se exprime, sob multímodas maneiras, a emoção comunicativa da quadra natalícia — que aproxima mais fraternamente os Homens para além do que ilusoriamente os divide. Há confraternização entre patrões e empregados. Há compreensão, amizade e respeito mútuo entre colaboradores — e sobretudo há autenticidade no propósito de ser-se verdadeiro. Há interesse pelo próximo. Há harmonia nos gestos, nos actos, nas intenções. Há, em suma, uma única verdade que as teorias não desmentem:

✱

Os srs. engs. Espregueira Mendes e Branco Cabral, confraternizam com algumas famílias de modestos ferroviários contemplados

✱





✱

O grupo de senhoras dactilógrafas a quem se deve a carinhosa iniciativa do Natal ferroviário em Santa Apolónia. À esquerda, o Chefe de escritório, sr. Filipe Meira do Carmo

✱

o Amor entre os Homens de boa-vontade.

Que pena o ano inteiro não se converter num perene Natal!

* * *

Já ganhou lugar tradicional na nossa Empresa, a carinhosa iniciativa do Natal do Ferroviário. Assim, tal como nos anos anteriores, comemorou-se a festa da Natividade, nos escritórios dos Serviços Centrais da Companhia, com a singeleza própria dessa data de bem-querer.

Na tarde de 20 de Dezembro, as dactilógrafas da Direcção-Geral organizaram a sua enternecedora festa, plena de calor humano, para distribuição de peças de vestuário e brinquedos a 17 crianças filhas de ferroviários necessitados.

À festa assistiram o Director, o Secretário-Geral e o Subdirector da Companhia e muitos outros ferroviários superiores. Presentes o chefe e a subchefe da Dactilografia sr. Filipe Meira do Carmo e D. Palmira Colarinha — grandes animadores desta iniciativa de caridade.

Uma bonita árvore de Natal, um lindo presépio, (feito com perfeição e sentido estético pela sr.^a D. Ilda Saramago), e uma mesa repleta de guloseimas para uma farta merenda — fizeram o encanto dos assistentes de palmo-e-meio. Distribuíram-se ainda dois berços-alco-

fas com os respectivos lençóis, cobertores, «edredon» e almofada, assim como os respectivos enxovais, constituído cada um por dez a doze peças. Uma oferta pessoal das dactilógrafas que quase totalmente o confeccionou, coube, por escolha, à filha do subchefe de distrito, em serviço de contínuo, João



Agasalhos e brinquedos para distribuir, encimados por um lindo presépio

Um aspecto da assistência ao Berço do Natal Ferroviário nos escritórios do Serviço de Estatística e Mecanografia



Alfaia de Figueiredo; o outro enxoval, oferta do grupo onomástico de «Os Carlos» — de que é presidente o nosso estimado amigo sr. Carlos d'Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — será entregue a um Carlitos, filho de ferroviário.

* * *

A comemoração do Natal, na Calçada do Duque, realizou-se, por seu turno, na tarde do dia seguinte.

As mecanógrafas do Serviço de Estatística quotizaram-se entre si e com um pequeno subsídio da Administração da Companhia — tal como tinha sucedido com as suas colegas de

Santa Apolónia — organizaram uma linda festa para distribuição de berços com enxovais e brinquedos, nos moldes dos anos transactos.

À sessão — a que se dignou presidir a Senhora Condessa de Penha Garcia, ilustre dirigente da «Obra das Mães» — assistiram muitos funcionários superiores da Companhia, que foram gentilmente recebidos pelos srs. Encarnação e Silva, Chefe do Serviço de Estatística e Mecanografia e pelos srs. drs. Chaves Brilhante e Lopes Pintão, sub-chefe e adjunto daquele departamento.

Na ampla sala decorada a preceito, erguia-se uma grande árvore de Natal repleta de brinquedos e luzes multicores, e em banca-



A mecanógrafa D. Dinorah Martins saudando a Senhora Condessa de Penha Garcia

*
Berços, enxovais e brinquedos para entrega — e um sorriso gaiato de criança ...
*



das, agasalhos e demais peças de vestuário, adequados à idade e sexo de cada criança contemplada.

Na assistência, naturalmente, muitas crianças — que a festa era inteiramente para elas.

Foram distribuídos, por diversas famílias de ferroviários, catorze enxovais completos e respectivos berços: um ofertado pela Senhora Condessa de Penha Garcia; outro por D. Elvira Lourenço, ferroviária reformada; dois pelo Grupo «Os Carlos» e os dez restantes, dádiva das próprias mecanógrafas que em grande parte os confeccionaram.

A empregada D. Dinorah Martins leu uma saudação especial à Senhora Condessa de Penha Garcia — pelo precioso auxílio com que tem distinguido a iniciativa do Berço do Natal do Ferroviário — e agradeceu a generosidade de todos aqueles que contribuíram, com o seu

trabalho ou as suas dádivas, para a continuidade da modesta campanha de solidariedade, a favor dos filhos dos ferroviários que mais precisam.

* * *

Só nos cumpre desejar que este movimento de solidariedade pelo próximo — comemorado na nossa Empresa com amor, compreensão e humanidade, e, sobretudo, com o timbre daquela viva e sã alegria que transparece na alma popular dos nossos presépios tradicionais — se alargue e amplie a todos os grandes núcleos da nossa Rede, disseminados pelo País — quanto mais não seja, como testemunho da fraternidade existente entre todos os que se honram de pertencer à Grande Família ferroviária portuguesa.

Sejam quais forem as transformações sociais por que o mundo for passando, sejam quais forem os ideais que se adoptarem, a vida moral há-de sempre estabelecer entre os homens duas categorias irreconciliáveis: — os que querem ter pátria, e os outros. A nós, os Portugueses, coube a honra de termos uma grande pátria; e ardentemente, de alma e coração, como sempre se quis em Portugal, queremos continuar a tê-la, íntegra e una.

AFONSO LOPES VIEIRA

O Binário — — CAMINHO DE FERRO-CAMIONAGEM

Análise Económica do Transporte de Mercadorias designado "DE PORTA A PORTA"

Pelo DR. JOAQUIM M. SARGAÇO JÚNIOR

Economista da Divisão de Exploração

I

NO «Boletim da C. P.», de Novembro de 1961, e relacionada com a construção da Ponte sobre o Tejo, consta a seguinte expressão:

«... pode acontecer vir a acentuar-se cada vez mais o declínio da importância do comboio, vencido pelo transporte automóvel, ...»

expressão esta que é originária da Revista do Automóvel Club de Portugal — Revista A. C. P.

Um momento de meditação sobre a expressão citada, revela a convicção da existência de duas realidades:

- luta entre caminho de ferro e camionagem,
- e tendência desenhada para a derrota do caminho de ferro.

O assunto, como se vê, integra uma pluralidade de temas, e pode ser focado por múltiplos ângulos de visão. Todavia vamos delimitá-lo, como se impõe à natureza deste pequeno trabalho, e ocupar-nos-emos tão somente dum dos aspectos porque a «tendência» referida — derrota do caminho de ferro — pode ser vista.

Com o advento da camionagem, foi notadamente encarecida uma das modalidades de prestação de serviços que a indústria de transportes proporciona, o chamado serviço de porta-a-porta, no sector de transporte de mercadorias.

É, pelo menos, este, um dos aspectos, no processo de concorrência que se desenvolve entre caminho de ferro e camionagem, que os panegiristas desta invocam, como sendo revelador duma idealizada superioridade do transporte automóvel.

Vamos pois analisar, em termos de análise económica, o chamado serviço de porta-a-porta, para, sobre os elementos colhidos nela, podermos fundamentar um juízo de valor sobre a «tendência» para a derrota do caminho de ferro, implícita na *acentuação cada vez maior do declínio da importância do comboio*.

O transporte mecânico, como fenómeno político-social-económico, é uma realização do poder criador do homem, destinada a prosseguir a satisfação das suas necessidades. Como tal prossegue vários fins, para tanto utilizando vários meios.

Realiza fins:

- de natureza política

- de natureza estratégica
 - de natureza social e económica,
- e utiliza meios
- de natureza mecânica
 - de natureza orgânica.

Daqui resulta uma ilacção a ter em conta, que é a necessidade de se adaptarem os meios para bem atingir os fins prosseguidos. São as finalidades humanas que condicionam os meios de transporte e não estes que determinam o rumo a seguir.

Numa eventual confrontação de valores, que pusesse lado a lado caminho de ferro e transporte automóvel, necessariamente teríamos que fazer intervir no debate as potencialidades que cada um dos meios em presença disporia, para darem satisfação às finalidades humanas mencionadas, escopo que o transporte, fenómeno político-sócio-económico, se propõe realizar.

Só depois de ponderados todos os problemas que a propósito se levantariam, e de se ter concluído por uma vantagem estrutural do transporte automóvel, se poderia asseverar, sem receio de contestação, que resultaria «... o *combóio vencido pelo transporte automóvel* ...», no dizer da expressão usada pela Revista do Automóvel Clube de Portugal.

Tal confrontação é tarefa árdua e vasta, o que não quer dizer impossível.

Deixemos, porém, as necessidades de ordem política, ou estratégica, ou social, — que o transporte preenche, — reservando o seu estudo aos especialistas apropriados.

Mas não deixaremos de lembrar, ao menos, numa evocação de ordem sentimental, nascida da nossa qualidade de ferroviário, a forma vigorosa e convincente por que o caminho de ferro tem solucionado os problemas a ele ligados, quando lhe são postos no campo dos seus ençargos.

Remetendo-nos, pois, para o estudo económico do assunto, ainda o restringeremos consideravelmente, pois não ultrapassaremos a análise económica da prestação «porta-a-porta», que por sua vez resumiremos ao âmbito do custo de produção.

O caminho de ferro, no sector de transporte de

mercadorias, realiza a prestação «estação-a-estação», a que o automóvel contrapõe a prestação «porta-a-porta». A diferença entre uma e outra prestações resulta dos acréscimos do percurso que o caminho de ferro seria chamado a realizar, ultrapassando a estação, deixando o carril, para depositar a mercadoria à porta do cliente.

A questão é, pois, considerada sob dois aspectos:

- no aspecto económico
- e no aspecto físico

No aspecto físico dar-se-á o caso de haver uma impossibilidade *estrutural* de meios, que não permita ao caminho de ferro sair dos carris, na estação, e levar a mercadoria até à porta do cliente? Decididamente, não há tal impossibilidade!

Conclui-se: — em termos de meios físicos, o «porta-a-porta» do automóvel não lhe fornece uma vantagem *estrutural* que o caminho de ferro não possa nivelar.

A questão principal, reside, porém, em saber se a adopção dos novos meios, para fazer este nivelamento, pode ser feita em termos de economicidade, ou seja, se a colocação do vagão à porta do cliente não resulta por tal forma onerada pela adjução desses novos meios, que, na prática, seja de optar pelo «porta-a-porta» automóvel. Veremos adiante que não.

No aspecto económico: — como poderemos encarar, em termos de análise económica, a realização de transporte suplementar, ou seja o acréscimo de percurso, que o caminho de ferro deve realizar para cumprir os requisitos do «porta-a-porta»?

Certamente que tal transporte suplementar é uma prestação marginal de serviço, determinando um custo de produção marginal.

E podemos assentar então em que o transporte «porta-porta» pelo caminho de ferro, envolve um custo marginal.

Querendo fazer-se, neste ponto, a confrontação entre caminho de ferro e automóvel, somos infalivelmente remetidos a pôr o problema de saber se o transporte «porta-a-porta» em automóvel não se faz também a *custo marginal*. Adiante, veremos que sim, que se faz. E assentaremos ainda, em que o «porta-a-porta» pela camionagem envolve igualmente o *custo marginal*.

No entanto, antes de entrarmos na matéria do tema, convém fazer uma breve referência ao conceito de «custo de produção marginal».

II

Breves considerações sobre o custo de produção marginal

O conceito de custo de produção marginal pode ser tomado sob dois aspectos: — o pragmático e o matemático, puro.

No aspecto pragmático ele consiste numa definição de custo de produção com base no arrançamento espe-

cífico dos elementos da produção; neste caso diremos que é o *custo dum unidade* de bem correspondente àquele excesso de produção que a combinação produtiva foi chamada a fornecer.

Não se fala na combinação produtiva ótima dos elementos de produção, mas tão somente na combinação que a conjuntura apresenta no momento.

Necessariamente, uma vez que se verifica uma dada utilização dos elementos da combinação produtiva, outros elementos novos serão chamados a intervir no processo económico de produção, resultando disso modificações estruturais no custo de produção por *unidade*.

Um exemplo concreto pode figurar-se claramente no caso seguinte: o transportador tem assegurado o transporte para um comboio com 600 passageiros; necessita de 10 carruagens para a organização desse comboio; a capacidade de reboque da locomotiva empregada corresponde precisamente ao peso das carruagens utilizadas; as carruagens seguem não havendo lugares vazios; o custo de produção do transporte dum passageiro deste comboio, corresponde a dada utilização concreta desse comboio; ele será representado por um quantitativo monetário, de Esc. 2,700, na hipótese, que será o custo *médio* do transporte.

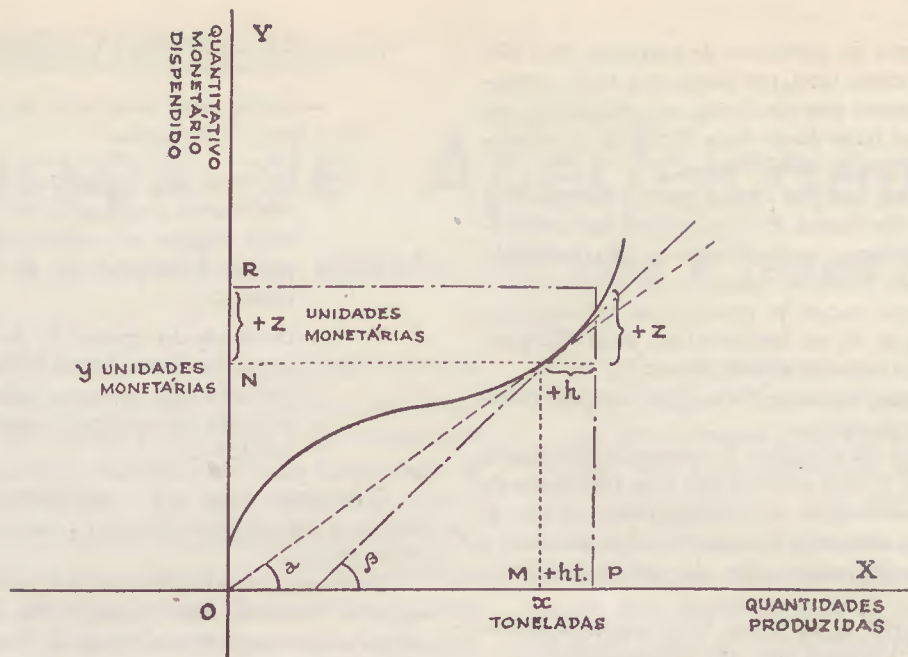
Figuremos que aparecem mais 200 passageiros para o transportador fazer seguir a seus destinos, além dos 600 primeiros, e não tendo o transportador possibilidade de se recusar a prestar-lhes esse serviço; — nessas circunstâncias todo o processo económico da produção do transporte destes 200 últimos passageiros se modifica, alterando profundamente o custo de produção não só dos 200 passageiros considerados em si, como ainda da totalidade transportada, dos 800, ou seja dos primeiros 600 em conjunto com os últimos 200. Com efeito: — a capacidade de reboque da locomotiva terá utilização diminuída; as carruagens poderão não ser literalmente ocupadas; o pessoal em serviço no comboio não terá ainda uma utilização plena, etc.. Do jogo de todas estas circunstâncias resulta que o custo de produção do transporte de cada um dos 200 últimos passageiros, será maior que o de cada um dos 600 primeiros, e o custo final de cada um dos 800, será assim, na hipótese, também maior do que o custo inicial de Esc. 2,700, encontrado para o primeiro comboio. É que os 200 últimos passageiros foram transportados a *custo marginal*, e se deu a incidência do marginalismo no processo económico de produção total de transporte.

No aspecto matemático, o custo de produção marginal corresponde ao valor da derivada num dado ponto, da função representativa da variação do custo de produção total dum certo bem em ordem do quantitativo produzido. Esta formulação corresponde ao conceito mais puro e abstracto de marginalismo, despida de toda a coloração particularista que em dada conjuntura pode caracterizar a grandeza.

A dificuldade está em determinar a expressão analítica tradutora dessa variação.

Geomêtricamente o custo marginal apresenta-se, como segue, na página seguinte, numa curva dos custos totais, de forma normal.

A produção em x toneladas, terá como custo mé-



dio, ou seja, o que é o mesmo, como custo de 1 tonelada de produto, o cociente $\frac{ON}{OM}$, mas como $\frac{ON}{OM} = \tan$ gente do ângulo α , temos que o custo de 1 tonelada de produção é dado por este valor da tangente.

O custo marginal corresponderá ao cociente entre o aumento da despesa feita e o aumento da produção obtida, tomado num valor limite, ou seja $\lim_{h \rightarrow 0} \frac{Z}{h}$, cujo valor é dado pela tangente do ângulo β . Ainda aqui se pode ver a diferença entre o custo médio e o custo marginal, como no exemplo prático atrás, pois que correspondem às tangentes de dois ângulos diferentes.

III

Postos estes singelos esclarecimentos sobre marginalismo, vamos entrar, pròpriamente, na parte decisiva deste nosso trabalho.

Porhamos em foco que, o seu fito, é esclarecer que o transporte «porta-a-porta», executado íntegralmente pela camionagem, não exige a indústria transportadora de marginalismo, ressentindo-se a pròpria camionagem da incidência deste fenómeno.

Contraopondo ao transporte «estação-a-estação» pela via férrea, a modalidade «porta-a-porta» pela camionagem, o percurso terminal «estação-porta», ou o inicial «porta-estação», correspondem a uma prestação de serviço marginal, na medida em que a combinação dos meios produtivos, neste caso o meio de transporte usado, é solicitada à produção de certa quantidade de unidades de tráfego, além das já fornecidas. E isto é tanto mais verídico que produção na indústria transportadora se exprime pela combinação, «pessoa ou unidade de bem» transportados, e «percurso», e não pelos monómios «pessoa» ou «unidade de bem», que, isolados do «percurso», pouco significado encerram.

Analisemos pois o que se passa nas duas modalidades de transporte usadas, como base na qualificação das remessas: — ou seja, nas remessas de «carregamento completo» e nas remessas de «detalhe».

Quanto ao «carregamento completo»:

Esta modalidade permite a utilização integral do meio de transporte utilizado — vagão ou caminhão — pela total ocupação da capacidade de carga do veículo.

Na medida em que o vagão pode ser retirado do carril, colocado sobre um rodado que lhe possibilite o deslocamento na estrada, e rebocado por tractor, o transporte terminal «estação-porta», ou o inicial «porta-estação», transforma-se num mero percurso rodoviário, feito em condições idênticas às da camionagem. De resto é esta a solução que alguns caminhos de ferro já estão adoptando, em condições que justificam a *continuidade* do seu emprego.

Sòmente há que fazer intervir no processo produtivo, e portanto, que contar no custo de produção de transporte, com as despesas de manutenção resultantes da retirada, ou da entrada, do vagão do carril. Porém, quanto a estas, queremos crer que a sua incidência não exerce influência tão decisiva, que onere o custo do transporte na parte mais importante do percurso, ou seja no percurso «estação-estação», desnivelando-o de tal maneira que o torne incomportável. A este respeito cabe transcrever a passagem do relatório do Decreto-Lei n.º 43 962, de 14-10-1961, que nos dá uma ideia das condições em que o custo de produção estrutural do transporte, feito pela via férrea, e pela camionagem, se desenvolve: «... reforçará a afirmação apontar que o transporte numa tonelada-quilómetro, com tração Diesel em carril ou em estrada, conduz a *consumos de combustível* na proporção aproximada de 1 para 4. Tenha-se neste passo, na devida conta, a importância que os gastos com «energia», assumem, no cômputo das despesas de exploração da indústria de transportes.

Não parece, pois, que o «porta-a-porta» no transporte por «carregamento completo», seja bastante para que nos leve a optar, incondicionalmente, pela camionagem, e a pôr de remissa o transporte pela via férrea.

Concluindo: — Verificando-se o marginalismo

referido, resultante do acréscimo de percurso, mas não influenciando o custo total, por forma que torne incomparável o transporte por via férrea em relação ao seu concorrente, este facto desde logo denuncia a existência de marginalismo na camionagem.

Isto é, o transporte por camionagem é marginal em relação ao da via férrea. É que, no caso da camionagem, o marginalismo, necessariamente não resultando do acréscimo de percurso terminal, ou inicial, vem a nascer em outras zonas do processo de produção do transporte, o que dá ao fenómeno um cariz diferente.

Quanto ao transporte do «detalhe» :

Aqui a análise torna-se mais expressiva, na manifestação do marginalismo.

O transporte do «detalhe» desempenha uma função social relevante. Lembremo-nos que é no transporte do «detalhe» que se incluem as pequenas remessas que as famílias enviam às famílias, ou com que se alimenta o pequeno comércio, abastecedor da população diluída pelo território.

Ao transporte de «detalhe» foge sistematicamente a camionagem. Veremos por quê. Interessa-lhe mais o carregamento completo.

Que o marginalismo — pelo acréscimo de percurso que envolve o transporte terminal ou inicial — existe na via férrea, é ponto concreto. Na camionagem, não sendo de apreensão tão imediata, a sua manifestação processa-se pelo concurso das exigências que a exploração do transporte de detalhe determina.

Assim :

Se um caminhão for encarregado de transportar o «detalhe» entre duas localidades, o processo de produção das unidades de transporte a fornecer aos clientes, impõe que, na localidade-origem, o veículo, saindo do local de estacionamento, se dirija ao primeiro domicílio, na sua função de recolha, fazendo o percurso em *vazio*, ao segundo domicílio fazendo o percurso *quase* *vazio*, apenas carregado com uma remessa, e assim sucederá, fazendo *percursos* com espaços *vazios* na sua caixa de carga, ao tocar os vários domicílios, até que, finalmente, preencha no total a capacidade de transporte de que dispõe.

Só neste momento, do total preenchimento da sua capacidade de transporte, o caminhão começa a produzir unidades de tráfego a custo de produção óptimo. Até lá actuou a custo de produção marginal, e não se diga que de menosprezar, atendendo a que os percursos nas cidades, em regra enovelados, determinam a transposição de distâncias apreciáveis.

Na localidade-destino, o processo produtivo desenrola-se precisamente ao invés. A partir da descarga e entrega da primeira remessa, resultam os *percursos em* *vazio*, e o transporte começa a fazer-se a custo marginal.

Encontramos neste facto a justificação do seguinte :

- carestia dos transportes de recepção e entrega a domicílio ;
- interesse que mantêm os camionistas de reservarem a realização do longo percurso entre cidades, ao caminho de ferro, e a do percurso terminal ou inicial, à camionagem ;
- *trabordo* do caminhão de grande porte, capaz de custo de produção mais favorável no longo percurso, para a caminheta, utilizada no percurso terminal para ou do domicílio.

Concluímos, pois, que o marginalismo vem afectar também o transporte de detalhe, quando realizado pela camionagem.

Portanto, a convicção de que o serviço de «porta-a-porta» constitui uma prestação de transporte que coloca a camionagem numa posição de relevo em relação à via férrea, tem que ser considerada com cautelas, e é susceptível de, sobre ela, se formularem reservas ponderosas.

A manifestação do marginalismo no transporte automóvel é cheia de consequências e oferece várias perspectivas de aplicação.

Na sistemática da nossa exposição limitámo-nos a trazer à evidência pormenores duma realidade, com o intuito de afastar uma asserção inútil e e não fundamentada.

Também encontramos motivos de legitimidade para aventar prognósticos no que respeita à vitalidade do caminho de ferro, que nem por ser velho e ter sido experimentado em muitas e árduas exigências, perdeu a sua robustez e potencialidade de trabalho. Preferimos, tal como na abertura do nosso trabalho, que iniciámos com uma citação do «Boletim da C. P.», fechar com outra, agora do número de Novembro de 1962, extractada «... de um notável relatório apresentado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes :

.....

«Estas medidas devem integrar-se numa política geral de transportes, englobando os transportes aéreos, a estrada, a via aquática e os oleodutos, visando criar, entre os diferentes meios de transporte, um clima de *«sã concorrência»*, quer dizer de concorrência fiscalizada. O objectivo final é obter o melhor emprego dos meios de transporte e processar «o custo económico e social mínimo para a colectividade», respeitando, todavia, a livre escolha do utente».



Cursos de Aperfeiçoamento

para o pessoal da estação de trens e revisão de bilhetes

CONSIDERADAS as crescentes responsabilidades que se deparam ao nosso pessoal de estação, de trens e de revisão de bilhetes, tanto na segurança da circulação de combolos, como nas suas relações com o público, resolveu a Companhia — e em muito boa hora — criar cursos de Preparação Profissional, para frequência de todos os agentes que desejam seguir aquelas especialidades.

vado pelos instrutores srs. Luís Marques da Silva e Manuel Martins Pombo.

Já funcionaram dois cursos de aperfeiçoamento: um para revisores de bilhetes, outro para guarda-freios. No primeiro, que teve a duração de quatro meses, com aulas diárias de oito horas, os instruendos, em número de vinte, dos quais dezanove foram aprovados, além de todos os problemas de ordem técnica,



*
O instrutor-técnico Dr. José Farinha explica ao Director-Geral a orgânica dos cursos de aperfeiçoamento
*

Assim, no desenvolvimento desses cursos — integrados na campanha orientadora e construtiva de formação e produtividade criada pela nossa Administração — o pessoal de tráfego da Companhia está a beneficiar de uma preparação técnica intensiva e de uma preparação cultural que, em certos escalões, se aproxima do primeiro ciclo dos liceus. É esta preparação ministrada através de cursos de aperfeiçoamento, dirigidos pelo instrutor-técnico sr. Dr. José Farinha, coadju-

tiveram mais as seguintes disciplinas: Português (leitura e interpretação de textos; ditado e redacção); Corografia portuguesa (particularmente nas suas relações com o turismo); Francês (rudimentos práticos); e ainda rudimentos de história de arte e de estilos arquitectónicos e instruções sobre boas maneiras (regras de civildade). Os candidatos só foram admitidos depois de prestarem provas escritas de Ditado e Redacção, Aritmética e Geografia. O curso de guarda-freios, que registou

*
Um dos cursos regidos pelo
instrutor Luís Marques
da Silva



vinte e quatro inscrições, com apenas uma reprovação, decorreu durante mês e meio, compreendendo Português, Geografia Turística, Aritmética, Segurança da Circulação e Serviço Prático.

Entretanto, o Serviço Central da C. P. preparou 200 factores, por meio de pontos de treino. O pessoal distribuído pela rede esteve ao cuidado de instrutores devidamente qualificados. De dois em dois meses foi sujeito a pontos de frequência, até que, ao oitavo mês, foi reunido na Colónia Balnear da Companhia, na Praia das Maças, para lhes ser dada instrução de matérias especializadas relacionadas com a electrificação, e também normas de etiqueta e rudimentos de francês. O exame final realizou-se em Santa Apolónia onde já mais 105 candidatos prestaram provas do terceiro período.

* * *

O curso de guarda-freios teve agora uma segunda edição, com 25 candidatos que no dia 14 de Dezembro, na estação do Rossio, fizeram o exame final.

Antes, o Director-Geral sr. eng. Espregueira Mendes, acompanhado pelos srs. engs. Júlio dos Santos e Botelho Costa, visitou os instruendos, felicitando-os pela sua aplicação e fazendo votos para que continuem a servir a Companhia com o maior interesse e boa vontade.

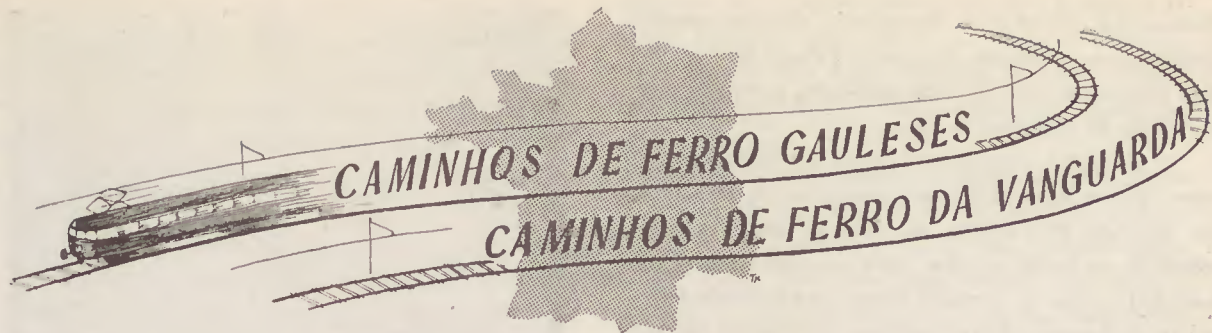
De acentuar que estes cursos de aperfeiçoamento profissional não só satisfazem os propósitos da Administração da C. P. de

valorizar o seu pessoal como as aspirações deste, que enriquece a sua bagagem de conhecimentos sem prejuízo da sua vida, pois aufero o vencimento como se estivesse ao serviço activo, e o próprio público, a quem deve ser grato saber dos esforços da C. P. para elevar o grau de preparação técnica e o nível cultural dos funcionários, destinados a contactar com os passageiros.

O instrutor sr. dr. José Farinha rege também um curso por correspondência para os agentes das estações, revisores e guarda-freios, visando segurança da circulação, serviço comercial e prospecção de tráfego, com pontos que são depois transcritos num boletim próprio — o Boletim Informativo da Instrução Profissional — cujos exemplares são enviados aos alunos e às estações da Rede, para consulta e arquivo.

Em meados do corrente mês deve iniciar-se o I Curso de Aperfeiçoamento de Agulheiros, cujos candidatos, após sujeição a exame psicotécnico, terão provas especializadas e aulas de Português, Aritmética e Geografia Turística.

Como bem se comprova, todas estas iniciativas revelam a preocupação de se criar, em todo o pessoal, uma nítida consciência técnica e profissional, trabalhando a Empresa quer em qualidade quer em profundidade, para uma melhor eficiência dos serviços. Assim se logrará, o que tanto se precisa: *mentalidade ferroviária, consciência técnica e bom critério!*



Progressos Ferroviários

Um artigo de EDMOND DELAGE

FOI uma interessantíssima visão de conjunto a que o Sr. Maurice Roy, membro da Academia das Ciências, que gosta de recordar o tempo em que serviu o Caminho de Ferro, dedicou aos progressos



Maurice Roy, membro da Academia das Ciências de França e devotado colaborador do Caminho de Ferro

deste, na ANNÉE FERROVIAIRE 1962, que acaba de aparecer.

É necessário voltar ao ano de 1925, depois de uma guerra gloriosa mas esgotante, para ver a França acabar de reparar as suas regiões devastadas. Os caminhos de ferro tinham reconstruído as suas instalações do Norte e do Leste e quase reconstituído o seu parque de material. Eminentíssimas personalidades, tais como Raoul Dautry

e Paul Javary, preconizavam importantes reformas, que foram, a seguir, aplicadas: a supressão da iluminação a gás nas carruagens, a electrificação da via, iniciada a partir dos Pirinéus, e a energia hidro-eléctrica, a aplicação do freio contínuo aos comboios de mercadorias, o desenvolvimento do bloco automático e a metalização das carruagens, começando pelo material das grandes linhas, etc.

Estas grandes reformas técnicas, que parecem hoje muito naturais, eram objecto de longos estudos e de minuciosos ensaios. Assim, a comissão de estudo da engatagem automática multiplicou as experiências mais diversas, em todas as ocasiões, e ia mesmo sendo vítima duma quebra inesperada, que sobreveio num comboio de ensaio, perto de Grenoble. Do mesmo modo, se procedeu a estudos críticos dos problemas, tais como a paragem automática dos comboios ou a automatização e a protecção das passagens de nível.

A guerra de 1914-1918 tinha demonstrado os benefícios duma centralização da gestão e a necessidade de um esforço de coordenação e de unificação. Foram então criados um COMITÉ DE DIRECÇÃO DAS GRANDES REDES e um SERVIÇO CENTRAL DE ESTUDOS DO MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO. Este movimento levou à nacionalização dos caminhos de ferro, simbolizada, hoje, em França, pela sigla S. N. C. F.

O período anterior à segunda guerra mundial viu nascer e desenvolver-se a concorrência aos caminhos de ferro pelo camião. O problema não está, ainda, por outro lado, senão imperfeitamente resolvido. Uma das transformações mais espectaculares da nossa época, no domínio ferroviário, é o desaparecimento quase completo da locomotiva a vapor da nossa juventude, com o seu penacho de fumo e o ritmo sonoro do escape dos seus cilindros, que animavam os nossos campos.

Hoje, a tracção com motores eléctricos, assegurada pelas locomotivas alimentadas por catenária ou pelas

locomotivas diesel com transmissão eléctrica, ganhou praticamente a partida. Mas nada disto se fez sem longas discussões, nos anos de 1925-1930, acerca da electrificação do Caminho de Ferro.

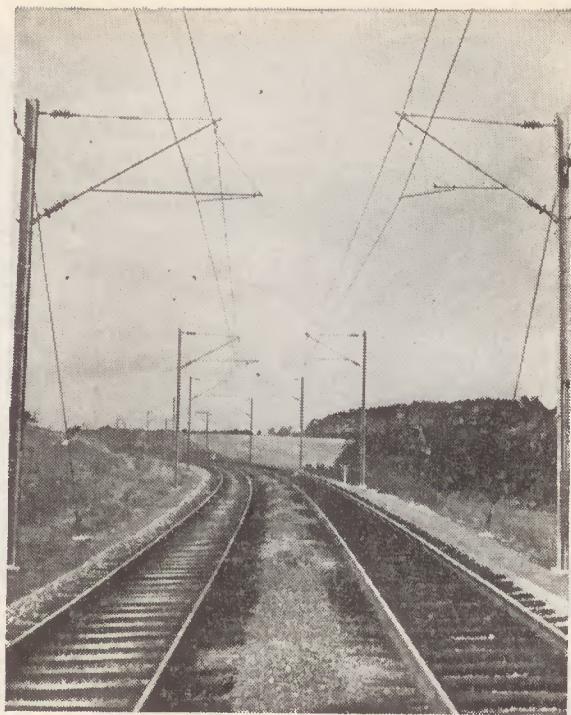
O verdadeiro argumento decisivo a favor desta última, que se generalizou progressivamente, parecia ao Sr. Maurice Roy residir no facto de que a energia eléctrica se devia espalhar cada vez mais no território nacional e que as grandes linhas da circulação ferroviária se deveriam ligar às do transporte desta energia. A nacionalização desta última, por outro lado, contribuiu notavelmente para a electrificação ferroviária.

Tornado um simples passageiro, o Sr. Maurice Roy, hoje grande utilizador, do avião, que percorrerá um milhão de quilómetros nos comboios franceses mais variados, viu, como com outros olhos, as principais características do progresso ferroviário nestes últimos anos.

Um dos mais salientes é o que associa velocidade e segurança e que permite abreviar a duração dos grandes percursos principais: ligar Paris a Lião em quatro horas, a Marselha em sete horas, a Bruxelas em três horas, é realizar uma prova tanto mais sensacional quanto ela se tornou permanente, duma regularidade absoluta e posta ao alcance de inúmeros beneficiários.

O conforto dos passageiros foi consideravelmente melhorado e eles disfrutam, durante o trajecto, de um condicionamento de ar, da ausência de fumos e poeiras, nas linhas electrificadas, de um rolamento melhorado, graças aos progressos no traçado da via, no seu equipamento e conservação, em particular, como consequência da multiplicação das juntas de carris soldadas.

Este último aperfeiçoamento não tem um carácter muito espectacular, mas reveste-se de uma considerável importância. O Sr. Maurice Roy recorda, de resto, que os protagonistas desta forma esbarraram, durante bas-



Equipamento aéreo de linha electrificada, em catenária ligeira, num troço da rede francesa

tante tempo, com as objecções da rotina, principalmente com a crença, obstinadamente ensinada e sustentada, de que um espaçamento dos carris consecutivos se impunha, a fim de permitir a dilatação térmica da via, sem provocar deformações desta por ondulação local, as quais fariam inexoravelmente descarrilar os comboios. Nenhuma objecção deste género foi formulada, logo que se estendeu a prática de soldar topo a topo vários comprimentos de carril. De facto, esta prática traz a solução da junção de carris ideal; ela suprime o martelamento dos topos de carril pelos comboios e o martelamento recíproco das rodas à passagem pelas juntas.

O Sr. Maurice Roy advogou, em muitas circunstân-



Locomotiva Diesel-eléctrica francesa de grande linha

cias, a supressão da junta de carris e o emprego das sujeições, de substituição rápida, de um troço de carril inesperadamente partido. Ele propôs, em 1938, um material original automotor, ligeiro e rápido, com motores Diesel e transmissão eléctrica, transportando carris sobressalentes ao mesmo tempo que serras e esmeriladoras automáticas.

O desenvolvimento de que beneficia a tracção eléctrica acompanhou o reequipamento energético do país e o incremento da indústria nacional. Um aligeiramento económico importante foi introduzido pela utilização a 25 000 volts da corrente alterna industrial de 50 perfodos. Este empreendimento foi concebido, no quadro nacional, sob o impulso do Sr. L. Armand e dos seus colaboradores. A indústria francesa da tracção eléctrica teve, a propósito disto, de resolver problemas difíceis, complicados ainda pela multivalência pedida às locomotivas, que devem adaptar-se agora, em França e nos países vizinhos, a diversas correntes de alimentação muito diferentes.

Uma das consequências mais felizes da adaptação da tracção eléctrica foi o aumento do débito das vias e da flexibilidade de exploração, graças ao aumento da potência das locomotivas, entretanto, capazes de rebo-car rápidos de vinte carruagens e mesmo mais.

Os caminhos de ferro franceses podem, assim, orgulhar-se de proezas retumbantes, realizadas, há alguns anos, pelas locomotivas eléctricas levando o «record» do mundo de velocidade sobre carris a 331 km./h. Não se deve, por outro lado, esquecer, a propósito disto, que o Sr. A. Parmentier, que então dirigia o Material, participou ele próprio com a equipa de condução na audaciosa experiência coroada de êxito, mesmo na própria véspera da sua reforma, vindo partilhar, com toda a simplicidade, do risco real que corriam os profissionais seleccionados para esta experiência.

O período recente viu desenvolver-se grandemente

o emprego das automotoras Diesel para assegurar as relações rápidas e para servir as linhas secundárias. O Sr. Maurice Roy acha, de resto, que esta «dieselização» do Caminho de Ferro é ainda susceptível de largos progressos.

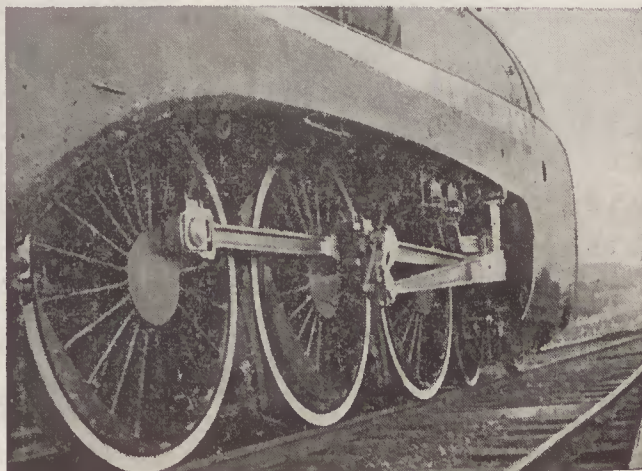
Todo um aperfeiçoamento conjunto se aplica à própria exploração do Caminho de Ferro. Tem por fim essencial atrair e reter o favor de uma clientela solicitada por outros poderosos concorrentes, tais como o automóvel e, cada vez mais, o avião, mesmo nas linhas interiores. Citemos alguns destes melhoramentos que não são, por outro lado, especiais dos Caminhos de Ferro Franceses, mas onde eles têm sido recentemente multiplicados; guarda dos automóveis, informações fornecidas aos passageiros, bilhetes entregues rapidamente, marcações fáceis e seguras, manipulação das bagagens.

Pode-se, por outro lado, cada vez mais, encarar, não uma luta entre os transportes ferroviários, rodoviário e aéreo, mas uma colaboração fecunda em que eles rivalizarão completando-se. Assim, nos primeiros tempos do Caminho de Ferro, este ajudou os transportadores rodoviários da época, carregando os seus carros em vagões rasos. Depois assistimos a diversos ensaios de transportes combinados e de reboques carril-estrada e, hoje, vêem-se os automóveis novos dispor-se em dois andares, em vagões especiais, para irem ao encontro dos seus futuros possuidores, ou ainda, automóveis transportados no mesmo comboio em que seguem os seus proprietários.

A electrificação do Caminho de Ferro tornar-se-á, em breve, integral e permitirá, aumentando a média de todas as velocidades, modificar-lhes a disposição e tornar uniforme, em certas linhas, o débito alternado e, fortemente aumentado, o de passageiros e o de mercadorias.

Enfim e sobretudo, o Caminho de Ferro revestir-se-á, no nosso continente, de um carácter internacional e europeu.

✱
Possante locomotiva do Caminho de Ferro Francês
✱





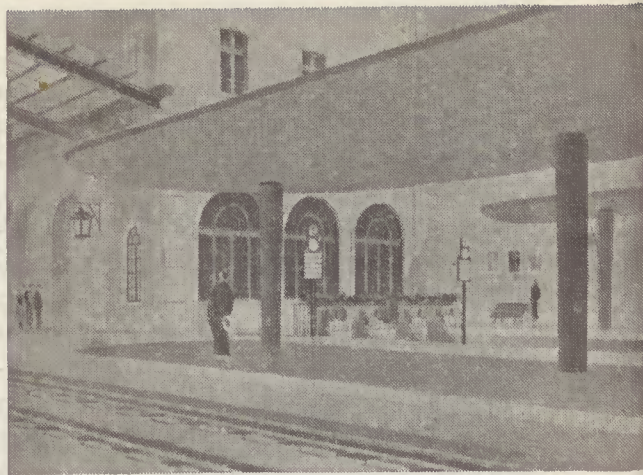
CONFERÊNCIA EUROPEIA DOS MINISTROS DOS TRANSPORTES

Ao regressar de avião, em 30 de Novembro findo, de Paris, onde tomou parte na C.E.M.T., o Ministro das Comunicações, sr. Eng. Carlos Ribeiro, declarou que o objectivo principal da Conferência foi o estudo de problemas de coordenação de transportes e de segurança do tráfego rodoviário. Portugal foi eleito, por decisão unânime dos 17 países membros da Conferência, para vice-presidente da organização — o que implica para o nosso País uma participação mais activa nos trabalhos de orientação da Conferência.



MELHORAMENTOS PÚBLICOS EM SANTARÉM

O Ministro das Obras Públicas, sr. eng.º Arantes e Oliveira, esteve na capital do Ribatejo, em 18 de Novembro último, para inaugurar, entre outros melhoramentos, a variante da estrada Lisboa-Santarém, acabando-se assim com as duas passagens de nível de Vale de Santarém que tanto embaraço causavam à circulação rodoviária. À inauguração da nova variante que tem aproximadamente 1.100 metros de extensão e que importou em cerca de 2.000 contos, estiveram presentes, por parte da C. P., os srs. eng.º Espregueira Mendes e Branco Cabral.



MELHORAMENTOS NA ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA

Os representantes da Imprensa diária visitaram recentemente a estação n.º 1 da capital, onde prosseguem activamente as obras de melhoramentos tendentes a proporcionar maior comodidade ao público e a simultaneamente simplificar-se o serviço da estação. Presentemente trabalha-se na cobertura das plataformas do lado norte, obra que ao concluir-se, apresentará o aspecto da «maquette» que reproduzimos. Todas estas realizações, absolutamente necessárias, enquadram-se, como em todos os países, no âmbito do que pode considerar-se prestígio nacional.



A C. P. E OS PROBLEMAS DA PRODUTIVIDADE

A Administração da Companhia, promoveu, há pouco, na sala de espectáculos do SNI, uma sessão destinada a difundir entre o pessoal superior e médio dos seus quadros, as principais impressões, ligadas aos problemas ferroviários, de alguns funcionários participantes dos cursos de «Formação e Produtividade», do I. N. I. I. Foram oradores os srs eng.º Alfredo Garcia, e drs. Libânio Pereira e Hélio Urefia Prieto.



VIAGEM PRESIDENCIAL A AVEIRO

Uma vez mais o Chefe do Estado utilizou o comboio, para visitar o distrito de Aveiro. Em Ilhavo, entre outros melhoramentos, foi inaugurado um bairro para pescadores e um centro de assistência social. Na imagem vê-se o sr. Almirante Américo Tomás, à partida de Lisboa-Santa Apolónia, no interior da carruagem-salão presidencial, acompanhado por sua Esposa e pelos Ministros das Finanças, Prof. Pinto Barbosa, e das Corporações, Prof. Gonçalves Proença.



I ANIVERSÁRIO DO C. F. P.

O Clube Ferroviário de Portugal, comemorou no mês passado o I aniversário da sua fundação. Na sede do clube, a banda de música daquela colectividade, sob a regência do maestro Joaquim Pinto, deu um concerto de música sinfónica.



VISITA DE JORNALISTAS ÀS INSTALAÇÕES DE LISBOA - P.

A Administração da Companhia, convidou recentemente alguns representantes da Imprensa diária para se inteirarem dos melhoramentos que estão a introduzir-se em Santa Apolónia. No almoço realizado nesse propósito no restaurante da estação, tomaram parte o Administrador sr. Eng.º Costa Macedo, o Director e Subdirector da Companhia e ainda os funcionários que fizeram palestras, em Lisboa e no Porto, ao pessoal superior e médio da Companhia, sobre temas de Formação e Produtividade cursados sob a égide do I.N.I.I.: srs. Eng.º Alfredo Garcia e Drs. Libânio Pereira e Hélio Ureña Prieto.



PORTUGAL TURÍSTICO EM ESTOCOLMO

Com o maior êxito realizou-se ainda há pouco na capital da Suécia uma magnífica exposição, patrocinada pelo S N I, sobre Portugal. Entre os numerosos produtos nacionais patenteados ao imenso público que afluiu ao certame contaram-se as flores espontâneas do nosso agro, designadamente urzes e mimosas ou seja a flora que serviu de tema — e pela primeira vez em Portugal — a uma exposição realizada pela C. P. na estação do Rossio, exactamente com vista à exportação deste género de flores, nesta época do ano, para os países nórdicos europeus.

O Dr. H. Gschwind é o novo presidente da U.I.C.

Em Assembleia Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro, realizada em Paris, em 28 de Novembro passado, foi designado para presidir àquele organismo internacional, durante o biénio de 1963 a 1964,



o Dr. Hugo Gschwind, actual presidente da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços (C. F. F.).

O Dr. H. Gschwind, que sucede em tão

alto cargo ao Eng. John Ratter, dos Caminhos de Ferro Britânicos, é licenciado em Ciências Económicas e Financeiras. Como Economista, exerceu importantes funções ligadas à sua profissão, em Bâle, Paris, Madrid, Berlim e Nova York.

Após ter permanecido alguns anos nos E. U. A., regressou à Suíça — seu país natal — para exercer o cargo de Conselheiro de Estado da República Federal Helvética, com a incumbência especial da política económica e assistencial do cantão de Bâle-Campagne. Aí desenvolveu notável actividade, mormente na esfera dos transportes rodo e ferroviários.

Retirado da vida política, ingressou nos caminhos de ferro federais como Director Comercial e do Contencioso. Em 1949, foi nomeado Director-Geral, com actuação predominante no sector do pessoal e das finanças. Poucos anos mais tarde, ascendeu a Presidente da Direcção dos mesmos caminhos de ferro.

Dominando perfeitamente as línguas alemã, inglesa, francesa, espanhola e italiana, o novo Presidente da U. I. C. — que ainda recentemente visitou o nosso País por ocasião da reunião, em Lisboa, da «Eurofima», possui o espírito de iniciativa e a largueza de vistas indispensáveis ao desempenho do elevado cargo para que foi designado.

✱

Aspecto do jardim da estação de Cerveira, na linha do Minho (Foto de Adão Vieira)

✱



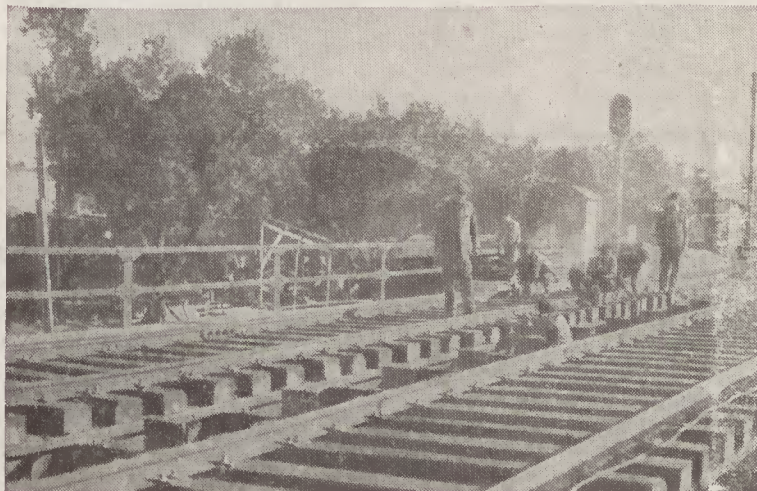
Menos uma passagem de nível — a do Calhariz de Benfica

Mais um melhoramento — e assaz importante — verificou-se em Lisboa: a supressão da passagem de nível do Calhariz de Benfica, situada na via de ligação entre a parte ocidental de Lisboa, Benfica e Campo Grande, através do troço da 2.^a circular que foi há pouco inaugurado.

A iniciativa de tão importante melhoramento deve-se ao presidente da Câmara Municipal, sr. general França Borges, e à colaboração da C. P., que tomou a seu cargo todos os trabalhos da obra de arte.

local cerca das 22 e 30 do dia 11 de Dezembro, para visitar os trabalhos, e foi recebido, por parte da C. P., pelos srs. engs. Mário Costa, administrador-delegado; Espregueira Mendes, director-geral; Joaquim Barros, chefe da Divisão de Via e Obras; José Filipe Barata e Óscar de Amorim, Chefe e Subchefe dos Serviços de Obras Metálicas, e, ainda, por outros funcionários superiores.

Tudo se preparava, àquela hora, para a operação mais importante, que era a da montagem do viaduto metálico, sem interrupção



*
Aspecto da montagem do
novo viaduto metálico
*

O trabalho mais demorado constou da construção da estrada de acesso ao local, no ponto escolhido para a supressão da passagem de nível, e da «raquete» necessária à circulação, permitindo a passagem de veículos perpendicularmente e por debaixo da via férrea.

A C. P., encarregada de substituir a via por uma ponte metálica, sob a qual passará a estrada, aprontou todas as operações indispensáveis à colocação da obra de arte, de maneira a colocá-la no local próprio, sem interrupção da circulação dos comboios.

O sr. general França Borges, esteve no

do trânsito de comboios. E a substituição da linha antiga fez-se às 4 horas do dia 12, sendo primeiramente substituída a via descendente e depois a ascendente. Tudo decorreu normalmente e, às 6 e 30, já começaram a passar no local os primeiros comboios.

Vão seguir-se os trabalhos de remoção de terra concentrada entre os pilares de cimento e, logo que as mesmas estejam concluídas, faltarão unicamente empedrar esse ponto para depois se estabelecerem as ligações que vão beneficiar sobremaneira aquela importante zona da cidade e a que se estende, depois,

até à Venda Nova, pois parte do trânsito que se encaminha agora para o centro da cidade e para a zona Ocidental poderá ser feito por ali, sem embaraços de maior, com ligação às excelentes estradas que sulcam o Parque Florestal de Monsanto.

Com este melhoramento também uma

outra passagem de nível, a da Buraca, ficará em parte neutralizada, dada a proximidade a que fica do novo viaduto.

Por debaixo do viaduto metálico, já começou a passar a estrada que liga a parte ocidental de Lisboa a Benfica e ao Campo Grande.

✱

Trabalhos de escavação para a passagem inferior da estrada do Calhariz de Benfica

✱



A NOSSA CAPA

O «Boletim da C. P.» tem a honra de publicar em capa primeira do ano, a fotografia do Santo Padre João XXIII, obtida por ocasião da Sua triunfal viagem, em comboio, a Loreto e a Assis.

A este festivo acontecimento ferroviário, desejamos associar um outro de tão extraordinária projecção: o Concílio Ecuménico Vaticano II.

O Concílio -- da Esperança, como foi designado, por o Mundo carecer de Verdade, de Amor e de Paz -- não interessa somente à Igreja, mas a todo o Homem; a nós, ferroviários, interessa-nos



especialmente pela sua elevada repercussão universal e pelo notável fomento dos transportes que determina.

Como afirmou o Cardeal Patriarca de Lisboa, a Mensagem do Concílio, o qual reabrirá em Setembro, para terminar, «é levar o Evangelho ao Homem contemporâneo, indo ao encontro dos seus problemas, das suas aspirações, das suas angústias e das suas carências; a Mensagem do Concílio, é, em suma, adaptar a Igreja ao nosso tempo -- sem contudo alterá-la».

Que essa mensagem seja de salvação, de verdade, de justiça, de amor e de paz -- são os votos que todos os ferroviários crentes fervorosamente formulam.

Crónica de viagem por terras de Trás-os-Montes e Alto Douro

Pelo Inspector ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

UM telefonema amigo veio furtar-me à quietude de minha casa na aldeia, e onde costume gozar as férias todos os anos. Passeata longa se me oferecia, em bom automóvel, e para calcorrear montes e vales. O volante era seguro e prudente, e o convite afectuoso. Tive, assim, de aceder e com satisfação. Depois, a manhã estava fresca e luminosa. Convidava a sair de casa, des preocupadamente, regaladamente.

O automóvel, da Preseguêda à Régua, gasta pouco minutos. Passámos no Tanha e em baixo, na estação, um comboio de via estreita parecia um brinquedo de grandes dimensões. Lobrigos, aldeia garrida, Santa Marta de Penaguião com um jardinzito em frente à Câmara Municipal a dar a nota de que aprecia flores. Vinhedos viridentes e compactos; Oliveiras, como sentinelas, bordejam as vinhas; sinalizam-nas, dão-lhes beleza. A Cumleira, terra estampada na encosta, já fica para trás. A estrada coleante é atravessada com segurança e rapidez. Parada de Cunhos diz-nos que é para o lado esquerdo a estrada para Amarante e Porto, via Marão.

Eis-nos em Vila Real. A capital da nossa querida província é alegre, e isto o afirma a cada momento a gente dos nossos lados, nas suas canções:

*«Oh Vila Real alegre!
Província de Trás-os-Montes.
No dia em que te não vejo
Meus olhos são duas fontes.»*

Casario moderno, cheio de claridade. Bom gosto. Cores suaves. Na parte antiga da cidade destacam-se os velhos solares. Austeridade; sumptuosidade; imponência; sombra de velhas nobrezas que, cheias de orgulho, esqueceram o tronco comum da humanidade

— Adão e Eva. Prosápia de sangue azul quando, afinal, todo ele é da mesma cor — e mau é, quando ele não tem os glóbulos vermelhos suficientes...

Descansar um pouco — e só pouco porque a viagem é extensa. Mas devagar se vai ao longe. Atravessámos a ponte da Timpeira, sobre o Corgo. Casais muito lindos, em volta. Tudo ternura, nas margens de um rio que já de si é terno. Mais acima a linha férrea. A estação de Abambres, muito branquinha, fica mesmo na passagem de nível. Que saudades este ponto me inspirou! Nesta estação fiz serviço há perto de 40 anos, com o chefe Blanquet, que a Morte ceifou há muito e duma maneira dramática.

A estrada sobe sempre e suavemente, para atingir o planalto. Passa-se em Bouça, em Varge, em Sangunhedo. Monçós e Alvites, terras onde tive amigos e que a morte já levou, ficam ao lado.

Antes de chegar a Murça, vilazinha cheia de graça e a quem a sua porca dá foros de certa celebridade (não conhecem a famosa porca de Murça?) descemos para um vale profundo, que o rio Tinhela cavou na serra, há milénios. São percorridas as sete curvas de Murça ou as voltas do Cadaval. De lado dizem-me que esta estrada é das mais bem lançadas de Portugal, e que apesar das dezenas de anos que tem, e na opinião dos entendidos, hoje não se fazia melhor. Mas que pena esta estrada não ter um obelisco ou coisa parecida, a dizer o nome do seu autor! Nem sequer uma data a assinalar o ano da sua construção! Naqueles tempos recuados não havia a preocupação da propaganda mas apenas o desejo de realizar. Os tempos modernos são bem diferentes: impõem o reclamo, o foguetório, a sessão solene — e os comies e bebes...



Curiosa vista da estação de Rossas — a mais alta do País — durante um nevão

Contrastes constantes. Os horizontes são dilatados. Vêm-se, como que a ondular, os cabeços denominados «a terra quente». Por uma ladeira abaixo e a serpentear, depara-se-nos um troço, ainda muito bem conservado, de uma estrada romana, quantas vezes secular! O carro, em mãos seguras e experientes, avança sempre. O motor não dá a nota de cansaço. Continuamos a olhar por aí fora, e o encanto para os nossos olhos, sedentos de beleza, é cada vez maior. Toda a gama de cores. Os cabeços de Vila Flor com a capelhinha de Nossa Senhora da Assunção num deles, barram o horizonte a leste.

Mirandela está à vista. Vila garrida e movimentada, à beira do Tua. A dominar o conjunto urbano, o antigo palácio dos Távoras e a estação do Caminho de Ferro. Podemos afirmar que, se hoje se houvesse de construir em Mirandela uma estação ferroviária,

nada se faria que se parecesse em grandeza e majestade, com o edifício que se fez há cerca de 70 anos, e que ainda hoje domina todo o aglomerado urbano. Almoço lento e muito bem servido. Estávamos, já, com apetite. Apreciava-se peixe tão fresco como se estivéssemos em Matosinhos ou na Póvoa de Varzim.

Deixamos Mirandela com pena, e seguimos pela estrada paralela à linha férrea. Aquela é muito bem asfaltada, e está muito bem conservada. A primeira é nosso recreio de momento, e a segunda é a nossa profissão de sempre. Que haja entendimento entre as duas vias. Nunca a competição, mas, antes, a coordenação

das actividades. Uma via completa a outra.

A rodoviária para Bragança é maravilhosa. Romeu pouco acima de Mirandela é uma sinfonia de beleza. Olivais muito bem tratados, sobreiros em profusão, casas caiadinhas que parecem pombas brancas a esvoaçar na encosta. Não mora por certo, nestes lados, a Julieta, mas o nome Romeu, aqui, dá bem a nota de como as coisas rústicas nestas paragens são tratadas com amor. Tudo muito lindo, tudo a reflectir bom gosto e espírito de boa-vontade. Que pena não serem todas assim, as aldeias transmontanas.

Macedo de Cavaleiros avizinha-se; é uma simpática e progressiva vila; Podence e Quintela de Lampaças são grandes aldeias. Estamos em Santa Comba de Rossas, cuja estação do caminho de ferro é a mais alta de Portugal. Ares lavados, água puríssima. A estrada atravessa várias vezes a linha. Fico

todo contente, sempre que as cancelas estão fechadas. O carro tem de parar e esperar que os comboios passem. A prioridade destes agrada-me imenso. Fico radiante, muito embora a viagem tenha de demorar mais um pouco. Bragança já se divisa ao longe, com o seu elegante castelo no alto, a dominar. O planalto é incomensurável. Encanta o aproveitamento de todas estas terras. Trás-os-Montes também é celeiro de Portugal...

Estamos em Bragança, mas a viagem continua. Estrada de Vimioso em fora, atravessa-se o Sabor. A serra da Sanábria, em plena Galiza, domina o horizonte. Deixa-se a estrada nacional e mete-se à esquerda numa outra, comprida e poeirenta, a caminho de Aveleda. É uma aldeia de sabor esquisito, dado o seu primitivismo. Acaçapada no vale e trepando na ligeira encosta, lembra um cromo de boas-festas. Todas as casas incluindo a igreja matriz, cobertas de lousa. Tudo negreja. Árvores esguias no meio e em volta do povoado, negrejam também.

A fronteira está perto. Penso na razão por que se criaram entre os homens as fronteiras políticas, se a Natureza não as delimitou. Foi o domínio da força nos passados séculos quem fez tudo isto. Na actualidade há unidade de vistas entre os dois povos vizinhos. Lembro-me, porém, e sempre, do velho e fecundo patriotismo luso. Não somos iberis-

tas, mas portugueses. Viva Portugal! No alto da serra sinto um ventinho que sopra do lado do Norte, e recordo a frase «Da Espanha nem bom vento nem bom casamento». Todavia há que fazer distinção. No país vizinho há, pelo menos, uma coisa boa, admirável, excelente, soberba — são... as espanholas.

* * *

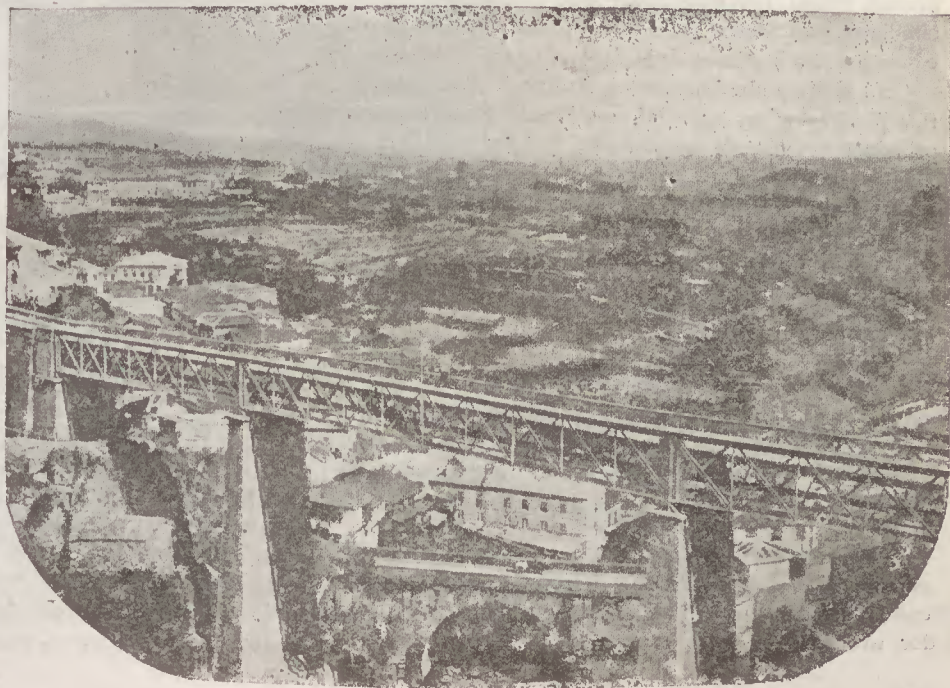
Minas de bário. Investimento de centenas de contos. Mineiros avançam pelas galerias soturnas. Chão lamacento, viscoso. Falta-nos o ar lá dentro. Não avançamos mais. Ouvem-se tiros que estremecem a serra. É preciso que esta se desentranhe no precioso produto que se procura, e que as indústrias modernas consumem. Os mineiros possantes, suam por todos os poros. A silicose ameaça-os mas eles, soldados valorosos na conquista de uma vida melhor e mais próspera para todos, trabalham com ardor. Os seus olhos brilham sob capacetes metálicos, no interior da mina. Vida rude e heróica. Que o Governo da Nação nunca esqueça estes anónimos trabalhadores. que lhes preste todo o bem e assistência a que têm direito, e que em contrapartida obrigue a trabalhar aqueles que nada fazem e podem trabalhar. O trabalho é um dever social. É doutrina do próprio Estatuto fundamental da Nação. Divulge-se e imponha-se esta moralizadora doutrina, a bem da comunidade portuguesa, que é como quem diz — a Bem da Nação.

✻

VILA REAL

A ponte metálica e a
antiga ponte de Santa
Margarida

✻



Apontamentos FEMININOS

notas & modas

Por CAROLINA ALVES

MAIS UM ANO...

Passou o 1962. Sabe Deus, quantas recordações, quantas esperanças, quanta saudade deixou em nossas almas! Impossível é que tudo o que nos deu tivesse sido bom, porque a vida é feita de mil e uma surpresas.

Mas uma coisa é certa: tivemos mais uma lição na vida.

Que o 1963, ainda menino, envolto no seu manto de mistério, seja compreensivo e caridoso para a humanidade. Que esta, também, se saiba integrar na evolução natural dos tempos, servindo-se de tantos meios ao seu alcance, para divulgação de doutrinas e ideias de verdadeiro apostolado.

Refiro-me aos meios de difusão que estão sendo aplicados com os melhores resultados na divulgação de sessões culturais e recreativas.

De ano para ano, novas experiências, novas técnicas vão aperfeiçoando o desenvolvimento da civilização em que vivemos.

Têm esses meios de difusão «audisivos» papel importantíssimo na transmissão de mensagens e ensinamentos que tendem a despertar consciências, sentimentos e até emoções.

O cinema, a rádio e a televisão, levam, já hoje, a todos os cantos da terra valorosos exemplos na escala moral, intelectual e espiritual.

Outro meio, e certamente o mais eficaz, é a Imprensa. Quem, por mais longe que esteja dos centros citadinos, não recebe ou não lê o jornal? A obrigatoriedade escolar impõe-se cada vez mais para pais e filhos.

Só assim poderemos todos evoluir. Ler é aprender. Por isso, cabe, em especial, aos jornais tornarem-se o principal veículo de apostolado, transmitindo pensamentos impregnados de amor e caridade, fazendo renascer novas esperanças, cooperando assim na obra monumental da civilização.

Que o Novo Ano, que acaba de nascer, traga a todos os portugueses, e em especial aos ferroviários tranquilidade e venturas!

RECEITA

«Mousse» de chocolate rápida

Ingredientes — 4 ovos, 60 gramas de margarina, 50 gramas de açúcar, 125 gramas de chocolate e 1/4 de limão.

Preparação—Derretem-se o chocolate e a margarina numa caçarola em lume brando mexendo bem com uma colher de pau. Fora do lume juntam-se-lhes as gemas dos ovos. Numa tigela aquecida, deitam-se as claras



Vestido de fazenda de lã, simples e elegante

dos ovos que se batem rapidamente. Quando estiverem em castelo, junta-se-lhes o açúcar e batem-se mais. Por fim, junta-se-lhes o sumo do limão: misturam-se as claras com o chocolate derretido e deita-se numa taça grande de vidro ou em tacinhas individuais. Deixa-se repousar algumas horas, em sítio fresco, antes de servir

Constituiu exemplo de solidariedade ferroviária

o almoço de homenagem oferecido ao chefe principal de Santa Apolónia por motivo da sua reforma

POR motivo da passagem, em 1 de Janeiro, à situação de reforma, realizou-se no passado mês de Dezembro, promovido pelo pessoal da estação de Santa Apolónia, um almoço de homenagem ao chefe principal, sr. Fernando Matoso Pereira de Albuquerque, que durante largos anos, com competência, brio e dedicação ao caminho de ferro, dirigiu os serviços desta estação da capital. Ao ágape, que reuniu mais de uma

ção de inequívoca solidariedade, vários inspectores ao serviço e reformados, chefes de estação e agentes doutras categorias.

Se há homenagens sinceras, espontâneas, ditadas pelo impulso do coração, da amizade e da estima, esta foi uma delas. Não houve nela o mínimo de formalismo, a obrigação de quem tem de ir pagar tributo a um chefe ou a um subordinado ou a um companheiro de trabalho; não houve, sequer, a influência



Aspecto da mesa da presidência ao almoço. Ao fundo, no centro, o homenageado, ladeado pelos srs. eng. Júlio dos Santos e Adriano Monteiro

centena de talheres, assistiram além dos empregados — chefes, factores e conferentes que, mais de perto, colaboraram com o homenageado, os srs. eng. Júlio dos Santos, chefe da Divisão de Exploração, que representava o Director-Geral da Companhia; chefe de serviço, Adriano Monteiro; inspectores Gomes da Costa, Soares Silva, Rodrigues Cruz e Gaspar Torres, os quais ladeavam o agente distinguido na mesa de honra. Estiveram ainda presentes, numa demonstra-

de um agradecimento mais ou menos protocolar na hora da despedida. Como poucas vezes se terá verificado adentro da nossa Empresa, houve, sim, um desejo colectivo, de todos e não apenas de uns tantos, manifestado através dos primores da sensibilidade, da amizade sã, do carinho, do afecto, da estima, desse calor humano que, apesar de atravessarmos uma época de materialismos e cheia de embustes, ainda não se extinguiu.

Saul Nogueira: «Em nós ficará a lembrança de um chefe amigo e de rara dignidade profissional»

Iniciou a série de brindes o factor de 1.^a classe, sr. Saul Nogueira, que, interpretando o sentir dos promotores da homenagem e dos agentes que a ela aderiram, traçou, em palavras ajustadas, o perfil do chefe Matoso Albuquerque, visto por aqueles que trabalharam sob as suas ordens. Um chefe e um amigo, um coração de ouro, um homem que escondia sob a sua face grave uma alma generosa — sintetizou. Serviu a Empresa com Insuperável amor ao caminho de ferro; integrou-se, como poucos, dentro daquele espírito de sacrifício que o Caminho de Ferro exige no desempenho das suas várias actividades; foi um ferroviário de rara dignidade profissional e, no meio das espinhosas funções, que o honrado cumprimento do dever lhe impôs, conseguiu este milagre espantoso: em todos os seus subordinados e superiores deixou amigos!

O chefe Albuquerque não voltará mais ao comando de Santa Apolónia, por condição



No cumprimento de cerimonial da praxe o chefe Fernando Albuquerque despede-se do Presidente da República por ocasião de uma viagem do Chefe do Estado

expressa dos ditames da reforma, mas a sua figura ficará a pairar indelévelmente no espírito de quantos tiveram a felicidade de com ele privar. Esta é, e será sempre, a grande «coroa de glória» dos que um dia são obrigados a afastar-se do serviço — afirmou Saul Nogueira a terminar.

Adriano Monteiro: «Reforma não é sinónimo de velhice; o homem só envelhece quando se deixa envelhecer»

Para traçar o perfil da outra face do homenageado (este perante os dirigentes superiores da Empresa), falou, seguidamente, o chefe de serviço, adjunto à 2.^a Zona de Exploração, sr. Adriano Monteiro. Depois de se explanar em considerações apropriadas sobre o merecimento da homenagem e o apreço em que a mesma foi tida pelos superiores, abordou com evidente brilho o tema do homem em frente da velhice.

— Não tenha o amigo Albuquerque — disse numa linguagem familiar — medo da velhice. Reforma não possui esse significado, pois os anos não contam para definir a verdade do homem em face do tempo. Há jovens envelhecidos e indivíduos idosos que conservam salutarmente a juventude do espírito. Não deve, portanto, ao deixar o serviço, julgar que se debate com o espectro da velhice. Viva a sua vida, feliz, como um moço. Goze a sua reforma, pensando que cada dia que vai nascer traz sempre com ele uma mensagem de beleza e de esperança.

Por fim, um abraço longo entre o sr. Adriano Monteiro e o homenageado, ficou a sublinhar a grandeza do momento.

Soares Silva: «Não há dúvidas sobre a sinceridade do pessoal na homenagem que lhe prestou»

Desviando, mercê de um improvisado brilhante, o recorte da reunião para um colorido tangido de poesia, o inspector, sr. Soares Silva, recordou a figura do «nosso Albuquerque», como intimamente o tratou, desde os tempos em que o homenageado pontificava como chefe de 3.^a classe, em Aveiro, e ele, sob a desvantagem de um mundo de limitadas

✱

Aspecto da assistência ao almoço

✱



possibilidades, se consumia entre o acanhado horizonte da «via de metro».

Com singular humorismo, aqui e ali apresentando imagens literárias de inegável felicidade, o inspector Soares Silva pôde modelar, com cinzel de artista, a figura do ferroviário, cuja carreira constituiu um exemplo de amor ao trabalho.

Quanto às suas relações com o pessoal — argumentou com bases sólidas — nada melhor para justificar a simpatia que granjeou do que a verdade desta homenagem. Sim, porque aqueles que aqui se deslocaram, na sua maioria seus subordinados, não o fizeram à sombra de um latente benefício (o chefe Albuquerque estava na hora da partida), mas por imperativo de um acto de justiça, de compreensão e de gratidão para com um bom companheiro de trabalho. Aí residia — consubstanciou — o grande mérito de tão grande como relevante manifestação de carinho na hora da retirada.

O abraço do engenheiro Chefe da Divisão

Por último, e como nota de fecho da

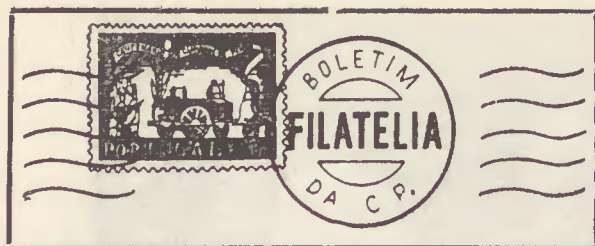
reunião, falou o engenheiro Chefe da Divisão de Exploração, sr. Júlio dos Santos, que se referiu, em termos elogiosos, às qualidades profissionais e de carácter do chefe principal Albuquerque. E, voltando-se para o homenageado, abraçou-o afectuosamente, consignando-lhe nesse abraço o testemunho de uma elevada estima, conforto espiritual para quem tão dignamente soubera honrar o Caminho de Ferro.

A comoção, que uma lágrima rebelde teimava denunciar, indicava que as palavras de agradecimento do exemplar ferroviário se encontravam à vista... Tinham de o desculpar. E a tolerância, essa tolerância que um célebre filósofo e humanista opinou não ser uma negação da justiça, mas um complemento seu, uma graça sua e de que o chefe principal Fernando Albuquerque fizera indeclinável norma ao longo de mais de meio século, de servidor da C. P. — aí estava, até nesse pequeno nada, a pedir um fluxo de piedosa e humana compreensão. Grande e perdurável exemplo, em matéria de convívio ferroviário, este!

A. D.

«Não há métodos fáceis para resolver coisas difíceis — o único método é trabalhar».

JOSÉ MARIA MAISTRA
(Filósofo e político francês de séc. XVIII)



Por J. MATOS SERRAS

Coleções temáticas

Continua o interesse dos filatelistas portugueses pela variante temática. Assinalamos, com agrado, as iniciativas da prestimosa Academia de Santo Amaro, que vem dedicando especial atenção à Filatelia, quer publicando no seu Boletim privativo uma excelente e desenvolvida secção dirigida por Edmundo Nunes, como realizando exposições na sua sede e ainda editando sobrescritos especiais. Mais recentemente, a ASA começou a elaborar um Catálogo da temática «Instrução e Educação». Nas colunas da sua revista já deu nota, até agora, dos selos alusivos a escolas (primárias, secundárias, superiores, de medicina, navais, de guerra, de enfermagem, evangélicas e politécnicas), colégios, universidades, academias, faculdades, liceus, professores, pedagogos e bibliotecas.

Publicações

Editada pela «União Portuguesa de Filatelia Cristá», a revista «São Gabriel» é um valioso repositório de quanto se refere à temática religiosa, inserindo sempre artigos de muita utilidade.

Gratos pelas referências feitas a esta Secção no número de Dezembro findo.

Exposições

No próximo mês de Março vai realizar-se na cidade de Nova Deli, capital da União Indiana, uma Exposição Filatélica Mundial. Na mesma altura terá lugar um Congresso da União Postal Universal.

Curiosidades

Em 1861 foi editado o primeiro catálogo de selos que se conhece, cabendo a ideia ao comerciante Mr. Potiquet.

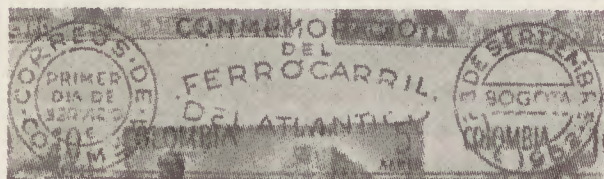
Novos selos

A Colombia emitiu, em Setembro do passado ano, uma linda série pertencente à nossa temática. Compreende 5 selos e comemora a inauguração do Caminho de Ferro do Atlântico, linha que passou a ligar as cidades de Bogotá e Santa Marta.



Marcofilia

Apesar de nos selos colombianos atrás referidos aparecer impresso o ano de 1961, eles só foram postos em circulação no dia 28 de Setembro de 1962, como consta do carimbo comemorativo que apresentamos.



Reproduzimos o carimbo aposto no primeiro dia de circulação do selo emitido pela República Democrática Alemã para comemorar o 10.º aniversário da Escola Técnica de Meios de Comunicação «Friedrich List» – inserto em Novembro último. No desenho vê-se o edifício daquela Escola da cidade de Dresden.



Os Turistas Estrangeiros e os estrangeirismos

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.^a classe de Lisboa - P.

NÃO há dúvida de que a estação de Santa Apolónia lembra às vezes uma pequena Babilónia, tanto pela diversidade dos turistas estrangeiros que utilizam os nossos serviços, com os seus costumes e trajos, como pelos idiomas falados e através dos quais pretendem fazer-se entender. É um nunca acabar de línguas dissemelhantes, mais familiares, umas, mais estranhas, outras.

Naturalmente, o pessoal mais em contacto com o público, especialmente o das bilheteiras e informações, vê-se por vezes grego para abranger tal amálgama de idiomas; pois ao alemão que se orgulha da sua língua pátria e não concebe um pequeno esforço, mesmo num dialecto afrancesado, no sentido de o entenderem, junta-se o inglês altivo, invulnerável que nem uma estátua vitoriana, logo que lhe pretendem «impingir» outro idioma que não seja o de Shakespeare.

Claro que tamanhas dificuldades são invariavelmente recebidas com a mais transparente simpatia. Todos os agentes as procuram torpear com um sorriso nos lábios, dialogando com maior ou menor soma de conhecimentos, mostrando-se gentis, pressurosos, prestáveis, hospitaleiros.

Mas se por um lado devemos receber de braços abertos os turistas estrangeiros, com-

pete-nos, em contrapartida, declarar guerra aos estrangeirismos. Por exemplo, o «guichet» só pode servir para franceses. Em português, e para portugueses, tem de se pronunciar sempre postigo. Sigamos, neste aspecto, a ortodoxia dos brasileiros, que, apesar de mais transigentes na importação de termos, nos dão, no caso focado, estupenda lição. No Brasil não existem «guichets», mas janelas.

Na nossa primeira estação, e também em todas as restantes da rede, onde nos compete preservar a língua de Camões, impõe-se, portanto, levar por diante uma campanha em prol do linguajar pátrio. Diga-se postigo, e sempre postigo. Nada de «guichets», nem quejandos.



Cais de Santa Apolónia, em hora de movimento

Regulamentação **DISPERSA**

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 351, de 26-10-962 — Baixas por doença motivadas em acidentes da responsabilidade de terceiros.

Ordem da Direcção-Geral n.º 352 de 1-11-962 — Facilidades de transporte nas linhas estrangeiras.

Ordem da Direcção-Geral n.º 353 de 22-11-962 — Viagem do pessoal no comboio n.º 3013.

II — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço de n.º 1918, de 3-10-962, ao n.º 1981, de 31-10-962 — Série M.

Ordens de Serviço da série M de n.º 1982 de 2-11-962 ao n.º 2018 de 29-11-962.

Nomenclatura dos modelos da série M de 1-10-962.

B) — Serviço de Telecomunicações e Sinalização

1.º Aditamento à Instrução n.º 2777, de 10-10-962 — Sinalização da estação de Caxarias.

Instrução n.º 2790 de 22-11-962 — Circulação de tractores e automotoras com dois eixos, quadríciclos, prontos-socorros da catenária, nas linhas exploradas com cantonamento automático.

Instrução n.º 2791 de 22-11-962 — Sinalização do desvio ao quilómetro 200,000 da Linha do Norte.

Instrução n.º 2792 de 27-11-962 — Medidas de segurança na estação de Vale de Santarém,

estabelecidas para proteger o troço de estrada comum com o caminho de ferro entre os quilómetros 0,210 e 1,170 do Ramal de Rio Maior.

3.º e 4.º aditamentos à Instrução n.º 2777 de 14 e 24-11-962 — Sinalização da estação de Caxarias e túnel de Albergaria.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 333, de 10-10-962 — Tráfego Internacional, em Grande Velocidade.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem, de 1 a 31-10-62.

4.º aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias de 5-11-962.

10.º aditamento ao Indicador Geral das estações e apeadeiros de 22-11-962 — Nova designação das estações de Vila Franca das Naves e Vila Nova da Baronia.

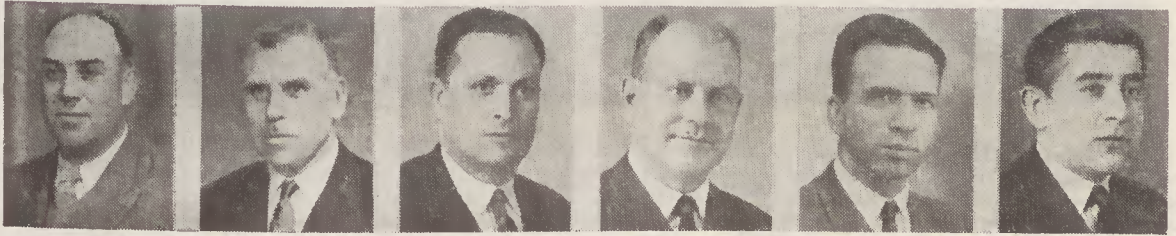
Complementos diversos à Tarifa com Empresas de Camionagem — Alterações de 2 a 30-11-962.

D) Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 120 de 31-10-962 — Regime de duas classes (1.ª e 2.ª) e emissão de novos bilhetes brancos de papel na Sociedade «Estoril».



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — *Antônio Fonseca Panaca*, sub-chefe de depósito; *José Martinho Correia*, contramestre de 1.ª cl.; *Manuel de Freitas*, chefe de estação de 1.ª cl.; *Alberto Simões Lopes* e *Adelino Antunes Coimbra*, chefes de estação de 2.ª cl. e *Florindo Lourenço*, chefe de brigada.



Da esquerda para a direita: — *Manuel Augusto Riças de Freitas*, escriturário de 1.ª cl.; *Álvaro Nunes de Sousa*, *Antônio Joaquim Álvaro de Figueiredo Feio*, *Francisco Martins Amaro* e *Augusto Pinto Serra*, chefes de estação de 3.ª cl. e *Alice do Carmo Santos*, escriturário de 2.ª cl.



Da esquerda para a direita: — *José Joaquim Cabral*, factor de 1.ª cl.; *Alexandre Medrôa* e *Joaquim Pereira dos Santos Júnior*, operários de 1.ª cl.; *Aniano da Silva Campos*, revisor de material de 1.ª cl.; *José Antônio Miguel*, condutor de 1.ª cl. e *Francisco Gomes*, operário de 2.ª cl.

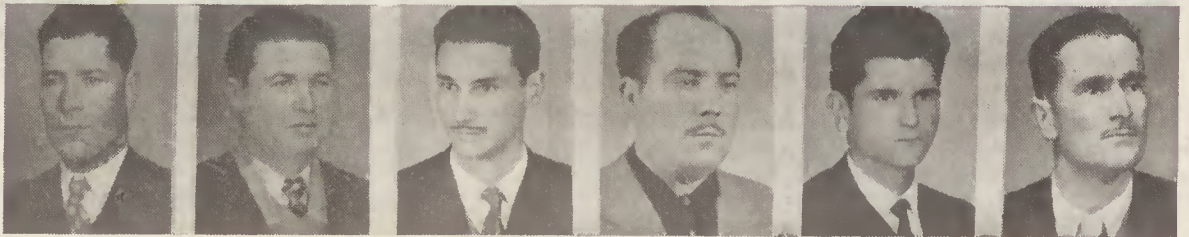


Da esquerda para a direita: — *José Bernardo da Silva*, capataz de manobras de 1.ª cl.; *José Antunes* e *Alberto Gonçalves*, operários de 3.ª cl.; *Antônio Joaquim*, *João Caetano* e *Serafim Antônio Ferreira*, serventes de 1.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita:— *Simplicio Rodrigues*, subchefe de distrito:— pelo interesse, espirito de iniciativa, decisão e esforço despendido quando, encontrando-se na sua residência e apercebendo-se de que um camião havia inutilizado a tabuleta da P. N. ao Km. 38,392 — Póvoa e continuado a sua marcha, prontamente perseguiu de bicicleta aquele veículo, conseguindo identificá-lo; *José do Rosário Luis*, assentador de 1.ª cl.:— pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas quando, ao regressar do serviço, encontrou travessas ardendo na linha entre os Kms. 89,400 e 89,500 — N., e munido de um recipiente foi a grande distância buscar água e extinguiu o incêndio; *Armando de Sousa Queiroz* e *José Carraceno de Oliveira*, assentadores de 1.ª cl.:— pelo interesse, dedicação e esforços despendidos por ambos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 63,550-Norte, e pelas providências tomadas no sentido de evitar qualquer possível desastre; *Adriano Pinto da Silva*, assentador de 1.ª cl.:— pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas quando viajava no comboio n.º 917, pois no túnel de Porto-S. Bento sentiu uma pancada anormal, que depois foi verificar tratar-se de um carril partido que foi substituído; e *José Maria Roxo*, assentador de 2.ª cl.:— pelo interesse, esforço despendido, espirito de iniciativa e decisão nas medidas acertadas que tomou, quando apesar de não se encontrar nas horas de serviço correu cerca de 300 metros ao encontro do comboio n.º 2.552, fazendo-lhe sinal de paragem e evitando assim um possível acidente, pois um automóvel havia embatido na cancela da P. N. ao Km. 208,526 — R. de Cáceres, arrombando-a, danificando-a e atirando-a para a linha, onde ficou atravessada a interromper a circulação dos comboios.



Da esquerda para a direita: *José Gonçalves Xavier*, chefe de distrito, *Inácio Mestre* e *Henrique do Carmo Pereira*, operários de 3.ª cl., *Henrique Augusto da Silva*, operário de 4.ª cl., *António da Silva Mendes Cercas* e *Augusto António da Silva*, serventes de 3.ª cl.:— pelo interesse demonstrado e esforço despendido nos trabalhos de reparação das avarias da ponte do Coína, ao Km. 2,515 do ramal do Seixal, produzidas à passagem do comboio n.º 9907 e que originaram a interrupção da circulação de comboios.

MORREU EM SERVIÇO

Vítima de brutal acidente, no desempenho das suas funções, morreu no passado dia 5 de Dezembro, trucidado por um comboio, o chefe de 3.ª classe da estação de Aveiro, sr. Adriano Maia Consolado.

Ferroviário diligente e muito estimado, o seu nome vem acrescentar-se ao infelizmente longo sudário do caminho de ferro e à lista dos que morreram em serviço, no cumprimento do seu dever.

