

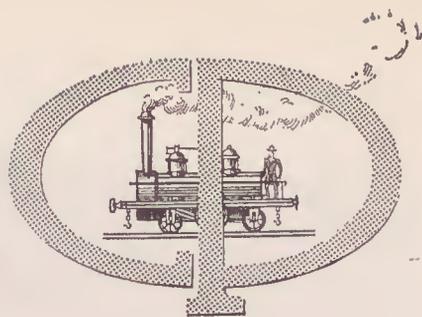
Boletim da C. P.



Número 454

Abril de 1967

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 454 • ABRIL 1967 • ANO XXXIX • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

Nova dinâmica da Empresa



A transformação de estruturas que se está operando com tão persistente acção e propulsora influência em todo o corpo sectorial da Companhia, abrangendo não só a orgânica dos serviços

como também e muito principalmente o domínio da formação e aperfeiçoamento profissional do pessoal, compreensivamente de acção demorada, no tempo e no espaço, está produzindo já salutareos resultados.

Sentem-no, nítidamente, todos, — ferroviários e não ferroviários — através das vultosas realizações materiais, em equipamentos e instalações últimamente facultadas ao público, mau grado as conhecidas carências do erário da ferrovia. Da sensível melhoria, em eficiência, de alguns serviços fundamentais da Empresa e sobretudo da integração do pessoal, designadamente o da linha, numa política humana, justa e coerente de promoção e valorização profissionais que muito o dignifica, conferindo-lhe novos alentos para o desempenho de um mister, árduo e complexo, que implica presentemente devoção e aumento de responsabilidades para quem o desempenha com dignidade e com brio.

A criação de «Cursos de Fogueiros do vapor», no Barreiro, em moldes moderníssimos de racionalização do trabalho, a cargo da conhecida organização «Corte» teve inteiro e merecido êxito. Mas para isso muito concorreu, além da reconhecida competência e eficiência da firma francesa, a colaboração franca dos serviços da Companhia que deram vida a esses cursos, bem como, é óbvio, a aplicação profissional e o entusiasmo dos candidatos. Exemplo notável e eloquente este, da compreensão e do apreço com que actualmente se acompanha dentro da C. P. o brilhantíssimo esforço dos responsáveis pela gestão e orientação técnica da Empresa — que vem traçando novos e mais confiantes rumos para todos nós.





O *Lisboa-Expresso* (TER), é apoteoticamente recebido na estação do Entroncamento. Silvos de locomotivas, estrear de foguetes e de morteiros e muitos aplausos do público, assinalaram a sua festiva entrada no reduto ferroviário n.º 1 do País

UMA NOVA LIGAÇÃO PENINSULAR

O “*Lisboa-Expresso*” (TER)
foi apoteoticamente recebido em Portugal
na sua viagem inaugural procedente de Madrid

Qualificada representação da Renfe, com o seu ilustre Director-Geral e numerosos convidados seus, vieram de Madrid no **TER**

GRANDIOSA RECEPÇÃO DO
POVO DO ENTRONCAMENTO

A Administração da C. P. ofereceu um vistoso
ramo de flores à passageira n.º 1 do TER

*F*oi uma marcha de autêntica apoteose, a passagem do Lisboa-Expresso (TER) pelas estações e apeadeiros desde o Entroncamento à capital, ou seja no trajecto final desta sua primeira e triunfal viagem de serviço público, no pretérito dia 2 de Março, ligando terras de Espanha a areias de Portugal!

Saudado efusivamente no Entroncamento, por milhares de pessoas que afluíram à estação e a seus arredores, aplaudindo-o com palmas estrepitosas, como por muitos outros circunstantes, ao longo da li-

nha, no percurso até Lisboa, que acenavam cordial e festivamente com os lenços ou simplesmente com as mãos, em expressões fraternas e hospitaleiras — sempre tão gratas ao sentimento de todos nós ferroviários — o TER teve um acolhimento condigno com os patrióticos motivos que, além de outros, inspiraram e conduziram à sua criação: o maior intercâmbio, o mais íntimo estreitamento dos laços amistosos, existentes entre os dois povos vizinhos e amigos, que desse entendimento e amizade reais têm dado tão grandes e sobejas provas, através da acção tanto de governantes como de governados, a um Mundo, como o actual, conturbado por guerras, ambições e ódios.

Esta é pois mais uma espectacular e fecunda-realização, no plano da colaboração internacional, do Caminho de Ferro, a atestar o seu valor e vitalidade, na nova dinâmica em que vivemos, a comprovar a vocação histórica, a ânsia irreprimível de progresso da via férrea ao serviço da aproximação dos povos e do seu entendimento mútuo!



Gentis meninas, filhas de ferroviários, trajando a indumentária de guardas de passagem de nível, estavam no Entroncamento para cumprimentar o director-geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis

COMO referimos no número transacto do *Boletim da C. P.*, para melhorar as ligações ferroviárias entre as duas capitais peninsulares, correspondendo aos legítimos desejos do público de ambos os países vizinhos, criou-se uma nova relação rápida, diurna e quotidiana, entre Lisboa e Madrid e vice-versa, assegurada, nas melhores condições possíveis, por unidades automotoras Fiat, da Renfe, conhecidas pela designação abreviada de TER (Tren Español Rápido).

O *Lisboa-Expresso (TER)* é um comboio de luxo, com 1.^a e 2.^a classes, dispondo de todos os requisitos precisos para se efectuar com comodidade, segurança e celeridade viagens de longo curso durante o dia. Relativamente ao *Lusitânia-Expresso*, comboio nocturno que se manterá — e até será melhorado, logo que entre em vigor o horário de Verão, tanto na antecipação da sua partida e chegada como na integração, na sua composição de carruagens-beliches, para a 2.^a classe e de vagões de dois andares para o transporte de automóveis — relativamente ao *Lusitânia*, escrevíamos, o TER, no presente, ganha três horas e quinze minutos no sentido Lisboa-Madrid e três horas e trinta e cinco minutos no sentido contrário.

PARA receber o *Lisboa-Expresso (TER)*, nesta sua viagem inaugural, que procedente de Madrid trazia uma representativa embaixada das forças vivas espanholas, convidados pela Renfe, a C. P. organizou o programa de recepção seguinte:

1. Ida ao Entroncamento, no c.º 3013, de representantes dos órgãos da Informação, de directores de agências de viagens, de representantes do S. N. I. e do turismo espanhol.
2. Breve visita, no Entroncamento, às novas oficinas da C. P. e comunicação aos convidados, pelo sr. dr. Carlos Simões de Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, da programação turística nacional ferroviária.
3. Embarque dos convidados no TER para a restante viagem inaugural Entroncamento-Lisboa. Serviço, em trânsito, de um beberete aos convidados da



A chegada do TER ao Entroncamento, o ilustre director-geral da Renfe Don Carlos Rôa é efusivamente cumprimentado pelo dinâmico presidente do Município local, o ferroviário Eugénio Dias Poitout, e por todas as forças vivas do concelho. E-lhe feito presente, pela Câmara, de uma artística lembrança de significado ferroviário

C. P. e bem assim aos dirigentes da Renfe e seus convidados procedentes de Madrid.

4. Recepção de cumprimentos, na estação de Lisboa-Santa Apolónia, aos dirigentes da Renfe e seus convidados.
5. Jantar de confraternização luso-espanhola, no Restaurante Folclore.
6. Regresso no *TER* e no *Lusitânia-Expresso*, do dia seguinte, dos dirigentes da Renfe e seus convidados.

A COMPANHANDO os convidados da C. P. ao Entroncamento, ao encontro do *TER*, seguiram no c.º 3013, os srs. drs. Carlos de Albuquerque e Élio Cardoso, do Serviço Comercial e do Tráfego. No Entroncamento, aguardavam a chegada do comboio o presidente do Município local, o ferroviário, sr. Eugénio Dias Poitout, vereadores, representantes dos sindicatos ferroviários, funcionalismo superior da C. P., entre os quais o sr. eng. Armando Cruz, chefe do grupo oficial, representações de colectividades recreativas e desportivas locais, delegado do jornal *O Entroncamento*, etc.

Seguiu-se uma breve vista de olhos às novas instalações oficiais do Entroncamento. Conduzidos pelo eng. Joaquim Pereira de Almeida, visitou-se o moderno Posto de Manutenção e logo a seguir, sob as indicações do eng. Franklin Matos Torres, as Oficinas de Grande Reparação. Numa das salas, o sr. dr. Carlos de Albuquerque falou aos convidados, nos seguintes e expressivos termos :

«Não vamos falar das oficinas que acabamos de percorrer. Sòmente direi que elas constituem uma imagem,



Representantes dos órgãos da informação do País e do estrangeiro, directores de Agências de Viagens, individualidades ligadas ao turismo de Portugal e da Espanha, deslocaram-se ao Entroncamento para receber os convidados do *TER*. Antes, visitaram o novo complexo oficial da C. P. naquela vila

ou melhor, concretizam o anseio dos vossos caminhos de ferro de progredir e de se actualizarem para bem vos servir. Vamos proferir apenas algumas palavras acerca da actividade dos caminhos de ferro no sector turístico, porque não podemos esquecer que está decorrendo o Ano Internacional do Turismo.



Um aspecto da grandiosa oficina de grande reparação no Entroncamento

De facto, a União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo propôs e o Conselho Económico e Social das Nações Unidas aprovou que se consagrasse 1967 como Ano Internacional do Turismo e adoptou um símbolo e o slogan *Turismo — Passaporte para a Paz*. Esta deliberação teve como objectivo não só chamar a atenção do Mundo para as vantagens de ordem económica, social e cultural que lhe traz o Turismo Internacional, como ainda e muito em especial para os benefícios incontestáveis que a sua prática proporciona ao bom entendimento dos povos. Daí *Turismo — Passaporte para a Paz*. Ora os Caminhos de Ferro não podem deixar de estar presentes nesta consagração. De facto, os Caminhos de Ferro bem como os restantes meios de transporte constituem um dos elementos básicos da infra-estrutura do turismo.

Sem pretender de modo algum minimizar os outros meios de transporte afigura-se-nos que os caminhos de ferro pelas suas características e pelas suas possibilidades futuras, tomam posição relevante como elemento estimulante do turismo, mormente o das grandes massas do chamado turismo social. Desde há anos que a União Internacional de Caminhos de Ferro mantém na sua agenda dos estudos o tema turismo. Este importante organismo internacional comparticipa dos trabalhos da B. I. T. S. (Bureau Internacional do Turismo Social) com sede em Bruxelas.

E a C. P. o que tem feito em prol do desenvolvimento do turismo, o que está fazendo e espera fazer no decurso deste ano de 1967 consagrado ao Turismo Internacional? Se algum dia um curioso desejasse estudar a evolução do turismo no nosso país, fatalmente teria de recorrer aos

arquivos da C. P., pois datam já de tempos que consideramos remotos as iniciativas destes caminhos de ferro tendentes a fomentar o turismo. Mas deixando para esses curiosos as investigações do que se passou neste sector, em tempos longínquos, permitam-nos que recordemos a nossa actividade, relativamente recente, no sentido de dar a conhecer Portugal aos portugueses. Queremos aludir aos Comboios-Mistérios e aos Expressos Populares que datam de há trinta e cinco anos.

Com a criação dos chamados Expressos Populares, de espectacular sucesso, os Caminhos de Ferro Portugueses enfileiraram no grupo dos pioneiros do turismo social.

Quanto ao turismo internacional, assunto da maior oportunidade neste ano que lhe é consagrado, a actividade dos vários caminhos de ferro não deixa de ter interesse. Assim, a C. P. é uma das treze Administrações ferroviárias europeias participantes das Convenções Tarifárias para a emissão dos bilhetes de Eurailpass, Eurailgroupe, Eurailtarif, bilhetes estes criados expressamente para fomentar o turismo americano e portanto só vendidos nas Américas aos seus naturais ou residentes. Como se sabe, o afluxo do turismo americano é um dos mais valiosos com que conta a Europa. Não admira por isso que importantes Administrações ferroviárias europeias tenham criado delegações e aberto escritórios para venda dos seus bilhetes na América do Norte, em Nova Iorque, e em Montreal, no Canadá. A venda dos nossos bilhetes em Nova Iorque está confiada aos Caminhos de Ferro Franceses. E já agora não queremos deixar de informar de que a Renfe, isto é, os Caminhos de Ferro Espanhóis, muito recentemente abriu um escritório em Buenos Aires. Em virtude da nossa participação em acordos internacionais, a maioria das Administrações ferroviárias europeias vende através das suas principais estações bilhetes de caminhos de ferro para Portugal, e mais de trezentas Agências de Viagens espalhadas por essa Europa estão igualmente habilitadas a emitir esses bilhetes.



Numa sala dos escritórios oficiais, o dr. Carlos Albuquerque, ilustre chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, faz aos jornalistas uma interessante exposição sobre a actividade dos caminhos de ferro no sector do turismo

Também, recentemente, conseguiram os Caminhos de Ferro Portugueses concretizar a sua adesão à Europabus, através de um acordo com uma importante empresa de camionagem nacional, facultando aos turistas estrangeiros circuitos e excursões turísticas em autocarro pelas mais belas regiões turísticas.



O *Lisboa-Expresso (TER)* está prestes a deter-se para terminar a sua magnífica viagem inaugural em Lisboa. Na estação de Santa Apolónia, entre inúmeras individualidades convidadas que aguardaram o novo comboio, vemos o embaixador da Espanha, sr. prof. dr. Ibañez Martin, os administradores engs. Costa Macedo e Brito e Cunha, e ainda o director-geral eng. Espregueira Mendes

A União Internacional dos Órgãos Oficiais de Turismo, ao consagrar 1967 o Ano do Turismo Internacional, informa ter escolhido esse ano para nele se celebrar importantes acontecimentos, entre os quais cita o quinquagésimo aniversário das Aparições da Virgem de Fátima. Parece por isso não ser deslocado informar que, desde há muitos anos, existem disposições tarifárias internacionais que permitem nas várias redes ferroviárias europeias a venda de bilhetes especiais para Fátima, por ocasião das grandes peregrinações de Maio e de Outubro, concedendo, por exemplo, a Renfe para esses bilhetes a redução de 25 %. No sistema tarifário internacional não há outro diploma idêntico.

E já que falamos da Renfe é altura de em breves palavras nos referirmos à actividade dos caminhos de ferro peninsulares em mútua colaboração, no sentido de se incentivar o turismo entre os dois países.

Sob o ponto de vista tarifário, assinala-se a venda em Espanha de bilhetes de verancio a preços reduzidos para praias e termas de Portugal. Vendem-se igualmente bilhetes a preços reduzidos por ocasião de importantes manifestações, tais como para a Feira de S. Mateus, em Elvas, e as Festas de Nossa Senhora da Agonia, em Viana do Castelo.

Vai ser dentro de pouco tempo restabelecido o bilhete Ferrotour Madrid-Lisboa e Lisboa-Madrid, bilhete este que engloba não só o preço do transporte ferroviário com

elevada redução mas ainda o de hospedagem, refeições e excursões em Lisboa e em Madrid.

Estudam-se para este ano a realização de excursões entre os dois países, com as características dos Expressos Populares.

Melhoraram-se recentemente as relações entre o norte



Um aspecto do desembarque dos passageiros do *Lisboa-Expresso (TER)* em Santa Apolónia. Flashes dos fotógrafos e luz de projectores dos operadores da TV e do cinema português e espanhol constituíram a nota dominante da calorosa recepção por parte das entidades nacionais a significar o interesse do País por esta nova ligação ferroviária e a interpretar a cordialidade e a amizade autênticas que irmanam e estreitam hoje portugueses e espanhóis

do País e a vizinha província da Galiza, circulando diariamente entre Porto e Vigo duas automotoras, uma da Renfe e outra da C. P.. Igualmente há pouco se inaugurou um serviço de beliches entre Madrid e Lisboa, no *Lusitânia-Expresso*, com uma excelente carruagem pertencente à Renfe. Espera-se inaugurar muito em breve um novo serviço, auto-beliches entre Madrid e Lisboa, aproveitando o *Lusitânia-Expresso*.

E a comemorar este ano consagrado ao turismo internacional, temos finalmente a inauguração de um serviço diurno quotidiano entre Madrid e Lisboa pelo comboio baptizado de *Lisboa-Expresso (TER)*.

Foi na Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal realizada em 1958 que pela primeira vez se ventitou a criação de um serviço diurno ligando as duas capitais, a exemplo dos TEE. É com júbilo que vemos concretizada esta aspiração, tanto mais que ela tem lugar neste ano consagrado ao Turismo Internacional.

O slogan adoptado pela União Internacional dos Órgãos Oficiais do Turismo *Turismo—Passaporte para a Paz* não é necessário, dada a amizade que une Espanha a Portugal.

Este novo comboio, cuja chegada estamos aguardando, vai, estamos certos, estreitar ainda mais os laços de amizade que hoje existem entre os dois países peninsulares, amizade e bom entendimento que nestes tempos constitui um exemplo ao Mundo.»



O administrador eng. Costa Macedo acompanha até à saída da estação de Santa Apolónia o director-geral da Renfe, eng. Don Carlos Rôa e o Encarregado das Relações Públicas da Renfe, o subdirector Don Fernando Coca

À chegada do *TER*, ao Entroncamento, enorme multidão o aguardava. Silvos de locomotivas, morteiros e foguetes e muitos aplausos dos assistentes constituíram uma grandiosa manifestação do povo local — na sua maioria ferroviários — ao *Lisboa-Expresso*, que prevê na sua marcha, paragem naquela estação.

Quando o comboio parou, saiu o director-geral da Renfe, eng. Don Carlos Rôa Rico — que a esta ligação



Um aspecto do jantar de confraternização luso-espanhol oferecido pela Administração da C. P., no Restaurante Típico «Folclore», aos altos dirigentes da Renfe

peninsular ferroviária tem dado valioso concurso. Saudado pelo presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, sr. Eugénio Dias Poutout, e pelas forças vivas locais, ao ilustre dirigente da Renfe foi feito presente, pela edilidade do Entroncamento, de um vistoso estojo, com as armas da vila e inscrição de homenagem, contendo um



Outro aspecto da sala do Restaurante Folclore no decurso do jantar e quando actuava um rancho em danças e cantares do Minho

jogo de cinzeiros de porcelana, com desenhos alusivos aos primeiros comboios que circularam em Portugal.

Depois foi a restante viagem até Lisboa — numa marcha de apoteose, de aplausos do público e de confraternização luso-espanhola.

Seguiam no *TER*, além do ilustre director-geral da Renfe, os subdirectores Carbonell, Cos e Fernando Coca de la Piñera — este também Encarregado das Relações Públicas da Renfe — engs. Debesa, Cabanillas, Madalena, Martinez de Torre, Milla, Prada, Santillano e Perez Canova. Entre os convidados, o director da Wagons-Lits em Espanha, Martin Luna, director da Policia Espanhola, director da Alfândega, TV de Espanha, subdirector-geral dos Serviços Informativos da Imprensa, representantes da Embaixada de Portugal em Madrid, correspondentes espanhóis em Lisboa e portugueses em Madrid dos órgãos da informação, delegados do turismo de Portugal e da Espanha, etc. — e ainda o conde de Alcubierre, antigo e categorizado maquinista reformado que conduziu os comboios reais em Espanha. A sua dedicação pelos caminhos de ferro é tal que em sua casa possui um perfeito e completo sistema de comboios de miniatura, muito visitado por amigos e colegas.

Durante a viagem até Lisboa, feita em muitos troços a 120 km/h, foi servido um excelente beberete pela direcção da Wagons-Lits em Espanha. Qualidade e quantidade absolutamente excelentes!

À chegada do *TER* a Lisboa, numerosos convidados da C. P. estavam presentes. Além do embaixador da

Espanha, prof. dr. Ibañez Martin, acompanhado de diversos membros da Embaixada espanhola, lembra-nos de ter visto o conde de Penalva d'Alva, o director da Sociedade «Estoril» o director comercial da Fiat Portuguesa, o director-geral das Alfândegas, o director da Alfândega de Lisboa, representante do director da PIDE, do Comandante-Geral da Guarda Fiscal, jornalistas, operadores de cinema e da TV, etc. — e numerosos membros da colónia espanhola em Lisboa. Recebendo os convidados, os srs. administradores engs. Costa Macedo e Brito e Cunha, o director-geral Espregueira Mendes, o director da Exploração Júlio dos Santos e muitos funcionários superiores da Companhia.

A Administração da C. P. ofereceu um vistoso ramo de flores à primeira passageira que viajou no *TER* — a sr.^a de Martin y Martin, esposa de um professor catedrático da Universidade de Madrid.

À noite realizou-se um banquete no Restaurante Folclore, oferecido pela Administração da Companhia à Renfe e seus convidados. Em duas grandes mesas decoradas com vistosas flores com as cores nacionais de Espanha — vermelho e amarelo — tomaram a presidência os srs. administradores Costa Macedo e Brito e Cunha. À sua frente tomaram lugar, respectivamente, o director-geral da Renfe e o sr. embaixador de Espanha.

A calorosa confraternização que logo se estabeleceu entre todos os presentes bem demonstrou a cordialidade e entendimento que dominam hoje as relações entre os dirigentes ferroviários peninsulares, com os consequentes benefícios daí derivados para um mais dinâmico e progressivo serviço internacional, de passageiros e mercadorias, a favorecer ambos os países.

Com esta magnífica inauguração de serviço do *Lisboa-Expresso (TER)*, viveu-se, uma jornada feliz e auspiciosa, de grande proveito para os caminhos de ferro de Portugal e da Espanha!



Momento final, de grande sucesso, na festa de confraternização luso-espanhola: no palco, os artistas dedicaram as suas interpretações à Renfe e dançaram em torno de arcos encimados pelas siglas que formam o nome da prestigiosa rede espanhola

NOVA METODOLOGIA
DO TRABALHO FERROVIÁRIO

O CURSO DE
Fogueiros do Vapor,
NO BARREIRO,
foi visitado pela Admi-
nistração da Companhia

**Uma aprendizagem prática, sugges-
tiva e moderna organizada pela
«CORTE» que abre novos rumos à
instrução profissional ferroviária**



DESDE 22 de Fevereiro, e com prazo variável mas em princípio fixado para duas semanas, que funciona nas instalações ferroviárias do Barreiro o primeiro curso de fogueiros do vapor, organizado pelo Centro de Organização Racional do Trabalho, de Paris, a «CORTE». Este primeiro curso integra-se no conjunto de remodelações dinâmicas e progressivas que esta conhecida firma estrangeira se propõe realizar entre nós, no sector da valorização profissional do ferroviário e consequentemente da Empresa, por incumbência da nossa Administração.

O problema da formação de fogueiros, especialmente na rede do sul, tem criado ultimamente embaraços sérios à Companhia dada a carência de pessoal habilitado. Para além de todos os inconvenientes técnicos daí resultantes, o aspecto gravoso

das rotações de serviço, dos descansos e das folgas regulamentares a conceder ao pessoal, ainda maiores dificuldades vem dar à situação. Impunha-se pois, mormente na região sul — como logo a seguir se fará na região norte — a preparação acelerada mas eficiente de fogueiros do vapor, convenientemente adestrados para as árduas fainas desse importante e indispensável mister ferroviário. Daí a prioridade concedida pela «CORTE» à organização destes cursos no Barreiro, em bases técnicas e pedagógicas moderníssimas que suscitaram o entu-

▶ Durante a visita ao Curso de Fogueiros do Vapor, no Barreiro. Os administradores srs. engs. Costa Macedo e Oliveira Martins observam os interessantes mapas pedagógicos utilizados na aprendizagem dos candidatos a fogueiros. Na gravura, vêem-se ainda, os srs. engs. Júlio dos Santos, director da Exploração; José Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação; Hormigo Vicente, chefe do grupo oficial, e M. Collas, engenheiro francês da «Corte»



de notação preenchidas pelo chefe directo hierárquico do agente e segundo uma modalidade a adoptar futuramente nos serviços da Empresa. Nessas fichas quatro pontos são principalmente determinados e seguidos, para se conhecer o perfil moral e profissional do agente, do ponto de vista psicológico:

1. Comportamento geral
2. Integração no grupo
3. Humor
4. Aplicação profissional

Estas determinantes obedecem aliás aos mais modernos princípios sociais de humanização de Empresas, tão magistralmente expostas por Werner Sombart nas suas teses doutrinárias económicas.



Para uma actividade árdua, exigindo constante equilíbrio como é a do fogueiro sobre uma locomotiva, e dentro do esquema dum ensino moderno, vivo e eficiente como o que está sendo ministrado no curso do Barreiro, a ginástica aplicada à profissão não podia ser omitida. Durante as duas semanas do curso e quatro vezes semanalmente, os alunos-fogueiros praticam activamente exercícios de educação física sob a orientação técnica do professor de ginástica do I. N. E. F., sr. Reis Pinto

*
* *

Regressou-se a Lisboa com a certeza plena nos resultados desta nova dinâmica da Empresa, fundamentada, num dos seus termos básicos, numa actualizada e progressiva metodologia do trabalho ferroviário, sob o ângulo da produtividade, a estender-se a todos os sectores laborais da Companhia e que está galvanizando conscientemente a classe ferroviária. Esse outro rumo de desenvolvimento, certo e confiante, está insuflando um arejamento renovador e vitalizante em todas as actividades externas e internas dos Serviços, com o maior reflexo nas próprias condições de vida do ferroviário. Consagra, pela sua própria amplitude, a viragem de uma mentalidade.



Um sugestivo suporte, dá aos alunos uma ideia nítida, inteligente e amena da evolução do nosso tráfego de passageiros transportados em anos fundamentais da rede do Sul e Sueste, indicando os diversos tipos de tracção utilizados. «Os passageiros transportados em 1966 equivalem a aproximadamente 10 vezes a população de Portugal». Noutro interessante suporte e relativamente ao dimensionamento da Empresa escreveu-se: «O Mundo da C. P. com 109 200 indivíduos, incluindo as famílias dos ferroviários, corresponde aproximadamente ao somatório das populações das cidades de Setúbal, Évora e Beja (1908 — 3000; 1928 — 6500; 1948 — 20 000; 1958 — 25 600; 1966 — 27 300)»

Outro aspecto da visita da Administração. Ao ar livre foi construída, ao figurino natural, a cabina e caldeira duma locomotiva a vapor, com as principais peças de interesse para o conhecimento dum fogueiro. Um grupo de alunos foi submetido aos testes práticos, com resultados muito positivos

GOA 1967 GOA DE SEMPRE!

PELO CORONEL PILOTO-AVIADOR EDGAR CARDOSO

No livro *Estas vozes que vêm do Mar* li parte do diário do jovem aviador japonês, Tokuro Nakaruma, que desapareceu em combate, perto das Filipinas, em Junho de 1944.

E entre outras coisas dizia: «A única maneira de um país prosperar é aspirar à verdade. Se as qualidades de rectidão se perdem, o senso moral não pode desenvolver-se. E a moralidade baseia-se na estreita fidelidade à imagem da Verdade. Se esta se não respeita, não há justiça no Mundo. Por isso é mais difícil adquirir a dignidade moral do que encontrar peixes em cima de uma árvore».

Estas frases singelas que têm o encanto e o fatalismo oriental, transcrevo-as para comentar a União Indiana e o recente plebiscito de Goa.

No final do ano de 1961, os dirigentes de Nova Delhi, invadindo e anexando Goa, Damão e Dio — numa demonstração perversa de que a Humanidade recuara séculos na sua rota de civilização e de que se assistia a um novo acto de invasão dos Bárbaros — demonstram plenamente a sua falsidade na tão proclamada política pacifista, ao longo de 15 anos!

Era a mentira que proliferava na terra das vacas sagradas e que talvez fizesse perturbar no seu túmulo lendário o sábio asceta Agnana e lamentar-se constringido: «Para onde vais Índia na maldade irresistível de karma? Para que abismo te precipitam!»

Em plena Assembleia Nacional, Salazar afirmou então, comentando esse golpe tão fundo na vida moral da Nação: «A União Indiana, nem na ordem dos factos, nem das razões expendidas, nem no terreno do Direito, nem nas salas dos tribunais, nem nas mais altas instâncias políticas, pôde jamais ganhar a Portugal».

E foi preciso prevalecer a força, para se alcançarem fins iníquos e injustos, perante a impassibilidade, a álgida indiferença de povos que se diziam aliados ou amigos de Portugal!

Portugal foi assim despojado pela violência, do que por direito lhe pertencia.

E a consumir-se o drama, dois factos primordiais, clarificavam a sua autenticidade:

1) A União Indiana, a despeito da vastidão dos seus territórios e da enorme densidade de uma população faminta e falsamente dominada, é um país de fraca grandeza moral.

2) A onerosa organização das Nações Unidas é de absoluta inutilidade.

E assim é, porque, nos dois casos pertinentes, se não respeitou o dogma de Sócrates:

«O importante é crer sinceramente no que é justo e verdadeiro e aplicá-lo honestamente na vida».

Cinco anos passaram numa senda de mentiras e de opressão, aos que em Goa, Damão e Dio se mantiveram fiéis à naturalidade portuguesa e à sua fé cristã.

Durante esse período de tempo o governo de Nova Delhi foi preparando a campanha a favor da integração de Goa no Estado de Maharastra e de Damão e Dio no de Cuzarate, como base essencial para a completa indianização do Estado Português da Índia.

Mas este deu a resposta ao Mundo, recusando-se a esse desígnio, como o demonstra os resultados do plebiscito, que foram espinhos cravados na epiderme do instigador do plano, o sr. Chavan, ministro do Interior do oscilante governo da Sr.^a Nehru.

Os goeses, após anunciada a vitória, deram largas à sua alegria.

A despeito de proibidos cortejos e manifestações, 40 mil naturais de Goa, mostrando bem o seu ardente portugesismo, vieram para as ruas dançando e cantando!

Ao mesmo tempo, nas igrejas de Goa — a Roma do Oriente que guarda no seu seio os restos venerandos de S. Francisco Xavier —, celebraram-se cerimónias religiosas de acção de graças.

Os portugueses da Índia, ao afirmarem claramente que não desejam ser incorporados numa nação onde não existe a moral, a justiça e a verdade, e onde ainda hoje se mantêm castas, afirmaram solenemente a todas as partidas do Mundo, como a lusitanidade se enraiza profundamente, onde as suas sementes forem lançadas, em qualquer latitude e através das eras.

Em 450 anos de convívio harmónico inter-racial, forjaram-se os vínculos sagrados e indestrutíveis da cultura lusíada, atecaram-se as luzes inapagáveis da religião de Cristo.

O pequeno país ibérico está no coração de Goa, a despeito da violência que a martiriza, desde que foi anexada. Igualmente os palmares de Damão e Dio sussurram aos ventos o seu incontido portugesismo e a sua Fé em melhores dias.

As próprias águas do Índico, ao assistirem ao glorioso afundamento do aviso *Afonso de Albuquerque*, evocativo do grande capitão, marulharam, tristemente, os versos de Camões referentes à Índia:

«Quem faz injúria vil e sem razão
Com força no poder em que está posto
Não vence — que a vitória verdadeira
É saber ter justiça nua e inteira»

Goa portuguesa de 1967, será a Goa portuguesa de sempre!

Eu, descendente de indo-portugueses, de marcantes outrora radicados em Salsete, assim o espero e sinto!

Visita de universitários do Porto

às obras das encostas de Santarém

UM grupo de trinta e oito alunos da cadeira de geomorfologia da Faculdade de Ciências do Porto, acompanhado pelo seu professor catedrático, sr. dr. Soares de Carvalho, deslocou-se no passado dia 14 de Março a Santarém, no *Foguete* da manhã, para observar as importantes obras em curso, de consolidação das encostas adjacentes à via férrea, levadas a efeito pela C. P. em colaboração com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

A viagem foi patrocinada pela Companhia que facultou graciosamente as viagens aos estudantes universitários e promoveu a organização de um programa de estudo prático, com técnicos seus e do Laboratório. É esta mais uma faceta, que deve re-



Um grupo de estudantes — alunas e alunos — da cadeira de geomorfologia da Faculdade de Ciências do Porto num momento da sua visita aos estalheiros das obras da C. P. nas encostas de Santarém. Ao fundo, a ponte rodoviária D. Luís

gistar-se com o devido jus, do contributo franco e devotado da Empresa ao serviço do Ensino do País — contributo secundado e compreendido por todos os ferroviários, aliás —, seja proporcionando visitas neste género aos sectores ferroviários de maior interesse, seja consentindo e facilitando estágios escolares nos diversos departamentos técnicos, designadamente officinais, da mais intensa e moderna actividade.

*
* * *

Os escorregamentos de terras nas encostas sobranceiras à linha férrea nos subúrbios de Santarém é problema antigo que quase remonta à construção da via ali existente. Carlos Ribeiro, perito da Comissão Geológica do Reino, referiu-se nos seus estudos a desprendimentos de terras, naquelas zonas, há cerca de cem anos. Essas deslocações de camadas geológicas, dado interferirem com a segurança da circulação de comboios, constitui ponto nevrálgico que tem merecido — como é do conhe-

◀ —▶
O geólogo dr. Ricardo de Oliveira, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil dá aos alunos pormenores técnicos sobre o andamento das vultosas obras em curso



A encosta de maior pendor sobre a linha férrea : Portas do Sol. As obras estão decorrendo de forma a conservar-se a histórica muralha, mantendo-se a configuração da altaneira escarpa. Foram construídos dois muros de suporte a dois níveis diferentes (cotas 14 e 31) para aguentar todo o grandioso maciço

cimento público — cuidada atenção da C. P., através dos seus Serviços Técnicos.

Os terrenos, que da altura de cerca de cem metros dominam e avassalam a linha férrea do Norte, são constituídos por formações miocénicas, com largo predomínio de extractos arenosos e argilosos. Quando chove, dada a impermeabilidade da camada de argila, produz-se o aumento de peso das formações arenosas, que assim escorregam pela acção da gravidade, invadindo ou ameaçando as linhas e fazendo perigar vidas e bens. Tènicamente pois, o problema existente, é um problema de águas e da sua infiltração.

Em quatro encostas locais, com maior ou menor intensidade, se têm produzido escorregamentos vultosos de terras : Portas do Sol, Quebradas, Outeiro da Forca e Omnias.



Particularmente em Fevereiro de 1966, nas Portas do Sol, e em Novembro do mesmo ano, no Outeiro da Forca, produziram-se desmoronamentos de grande porte, que atingiram a linha interrompendo as circulações e impondo transbordos.

A C. P. imediatamente tomou as providências necessárias para ser restabelecido o tráfego e garantida a segurança da via, montando aturada e permanente vigilância, tanto na linha como nas escarpas, porfiando, através dos seus serviços especializados, remediar, a todo o transe, a tão gravosa situação. E para se obter maior eficiência das obras a realizar, incumbiu-se o Laboratório Nacional de Engenharia Civil de prestar assistência técnica e



Outeiro da Forca, onde extensos trabalhos de terraplanagem e de consolidação estão sendo operados activamente pela C. P. e pelo L. N. E. C. — e onde se produziu o maior escorregamento de terras, em extensão e volume, de que há notícia em Portugal

proceder ao estudo dos importantes trabalhos de consolidação definitiva.

Os estudos estão pois a cargo daquele prestigioso estabelecimento oficial, sendo as despesas suportadas pelo caminho de ferro (ainda que a este não pertençam alguns dos terrenos em deslocação ou sob ameaça de movimento) — dado que, por

Outra encosta onde se têm verificado escorregamentos importantes de terras : Quebradas — a segunda grande escarpa, após as Portas do Sol, no sentido Santarém-Lisboa

concessão, está à responsabilidade da C. P. o construir e o conservar a linha, obrigatoriamente. São encargos pesados estes, o das infraestruturas, que incidem somente sobre o sistema ferroviário, mas que estão a cargo do Estado, em todas as outras formas de transporte convencionais.

Presentemente, além das obras de consolidação já efectuadas — pelo recurso à construção de muros de espera e de suporte, de drenagens ou do «adoçamento» de taludes, tanto pela diminuição da inclinação destes, como pela fixação de flora apropriada — presentemente, referíamos, procede-se a sondagens minuciosas dos terrenos, a várias profundidades, para análises qualitativas dos mesmos e nessa



Outro aspecto da encosta do Outeiro da Forca, divisando-se ao fundo o caminho de ferro

base poder ser emitida, concreta e definitivamente, uma opinião concludente e um parecer valorativo.

Entretanto, a C. P. tem permanentemente montado, durante as vinte e quatro horas do dia, um dispositivo de vigilância atenta das encostas, particularmente do Outeiro da Forca — onde se produziu o maior escorregamento de terras, em extensão e volume, de que há notícia em Portugal — e nas Portas do Sol. Essa vigilância inclui sistemas de controle de movimentações de terras por linhas



Visão conjunta da localização das encostas sobranceiras à via férrea, em Santarém, em plena linha do Norte

«mestras» devidamente numeradas, por aparelhos especiais, etc., a fornecerem as medidas exactas e precisas das fendas produzidas nas encostas e que traduzidas em diagramas apropriados, permitem, em qualquer momento, examinar e avaliar com rigor e segurança, a evolução dinâmica das formações geológicas, suas tendências e potencialidades.

Tudo leva a crer — dada a técnica avançada que se está aplicando nas obras, os elevados capitais investidos e o número de brigadas de técnicos e operários ali concentradas — esteja definitivamente solucionado, até ao final do corrente ano, este magno e secular problema do escorregamento de terras nos maciços de maior pendor de Santarém.

*
* *

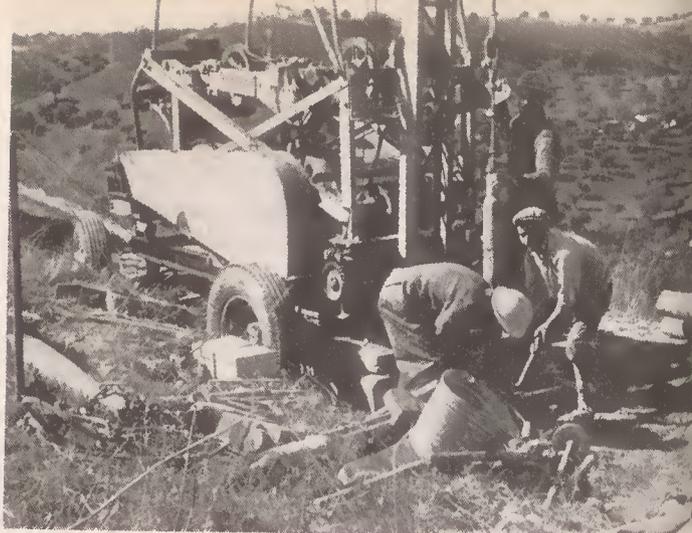
Para a sua viagem de estudo, os estudantes universitários — alunas e alunos — embarcaram em Campanhã, numa carruagem reservada. A apresentar-lhes cumprimentos, em nome da Companhia, compareceu na estação o adido técnico principal,



▼ ————— ▶
A escarpa das Portas do Sol, sobre a via férrea

sr. Armando Ginestal Machado, chefe de subsector da Região Norte, que cumprindo determinações recebidas da Administração, fez entrega a cada aluno, das interessantes brochuras de divulgação ferroviária *Os Caminhos de Ferro na Hora da Europa*, editadas pelo CIPCE, e nas quais foi incluída, em apêndice, notícia sumária do programa da digressão com o historial das obras a visitar.

Na estação de Santarém o grupo de universitários e seu professor foram recebidos pelos srs. eng. Jaime Meneses e Vasconcelos, do Departamento da Via e Obras, e dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia. Igualmente estavam presentes os srs. dr. Ricardo de Oliveira, geólogo



Trabalhos de sondagens, para colheitas de amostras de terras, que decorrem no Outeiro da Forca e suas imediações



O eng. Jaime Meneses e Vasconcelos, do Departamento da Via e Obras da C. P., no decurso de uma explicação a um grupo de alunos visitantes

do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, e o eng. Pedro Teixeira Duarte, da Empresa de Sondagens e Fundações Teixeira Duarte, L.^{da}, a quem a C. P. confiou a empreitada das importantes obras.

Atravessando a ponte D. Luís, rumo a Almeirim, aos alunos proporcionou-se-lhes logo um panorama conjunto da localização das encostas e dos trabalhos em execução. O dr. Ricardo de Oliveira, secundado pelo eng. Meneses e Vasconcelos, orien-

tou tènicamente a visita proferindo uma lição teórica e prática que se alongou pelas quatro horas que demorou a digressão.

Pausada e detidamente visitaram-se as encostas das Portas do Sol, Quebradas, Outeiro da Forca e Omnias com todas as suas obras de consolidação, sondagens e dispositivos de vigilância.

No final, antes de seguirem para Lisboa, no *Foguete* da tarde, em prosseguimento de outras visitas de estudo na capital, a C. P. obsequiou os universitários com uma merenda, num restaurante local.

Logo no dia seguinte, o sr. prof. doutor Soares de Carvalho, teve a gentileza de se avistar com a Administração da Companhia, na pessoa do sr. eng. Costa Macedo, para agradecer, em seu nome e no dos seus alunos que acompanhara, a atenção com que a Companhia promoveu e orientou a visita de estudo solicitada pela Faculdade de Ciências do Porto — e que decorrera com o inteiro agrado e proveito pleno dos jovens estudantes portuenses.



O grupo de 38 estudantes universitários portuenses, com o seu professor, dr. Soares de Carvalho, na muralha das Portas do Sol — a encosta de maior domínio sobre a via férrea



CAPRI — a ilha de sonho

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DA REGIÃO CENTRO

IRMOS a Nápoles e não visitarmos Capri é como irmos a Roma e não vermos... a Basílica de S. Pedro. Assim, uma vez nessa fascinante e alegre Nápoles — depois de breves visitas a Génova, Milão, Veneza, Trieste, Roma e outras cidades da maravilhosa Itália, verdadeiro paraíso de turistas — de forma alguma podíamos deixar de admirar Capri, essa ilha de sonho, cuja silhueta erguida nas águas azulinhas do Tirreno, logo se avista, mal chegamos à deslumbrante baía de Nápoles.

A travessia faz-se em duas horas, num «vaporeto» sempre pejado de turistas.

Nesse espaço de tempo, aliás, bem curto para os olhos ávidos de beleza, temos a sensação de que a ilha vem ao encontro do visitante: os contornos acentuam-se, vislumbram-se massas verdes, coloridas manchas onde avulta o vermelho, e, de súbito, pisamos o pequeno porto da ilha. Algarviada intensa, policroma, violenta. Dão mais vivacidade a essa policromia humana os chapéus de palha que todo o turista compra, tal como em Veneza, embora sejam diferentes dos da cidade dos Doges.

O assombro toma-nos. Fascínio enfeitiçante. Tudo aquilo é maravilhoso e empolgante.

Tomamos o funicular e subimos à parte mais alta da ilha. Aqui, por ruazinhas estreitas e sinuosas alcançamos um miradoiro. Que deslumbramento de visão! Lá em baixo o Tirreno oferece à vista toda a gama sedutora dos azuis, desde o tom prata ao âmbar resinoso. Barquitos deslizam céleres como simples folhas impelidas por aragem misteriosa, invisível.

Estamos no ponto mais alto, num local onde nos apetece ficar, sentindo a presença de quantos por ali já passaram antes de nós, contemplando o Vesúvio cristado a ouro, as águas encrispadas do Tirreno e, sobretudo, a célebre «Grotta Azzurra», essa espécie de concha líquida de surpreendentes tonalidades.

Começamos a descer. Mas o caminho do retorno é feito com a alma já envolta no perfume lilás da saudade.

Tomamos de novo o «vaporeto» e entramos então na famosa Gruta Azul. O momento é único, inesquecível, irreal.

Como é possível uma tal cor nas águas?! Simples-

mente maravilhoso! Desejamos que tais instantes se prolongassem indefinidamente.

Deixamos a Gruta Azul, deixamos Capri! Um cromo fascinante, de extraordinária beleza, que ficará para sempre na memória visual e mental de quem a visite, contemple e ouça a voz cantante e melodiosa da sua gente, sempre azafamada e cordial, risonha e simpática. Os motivos de Beleza e Poesia são tantos que a nossa consciência oprimida pela emoção, sente quase vontade de ajoelhar em silenciosa homenagem.

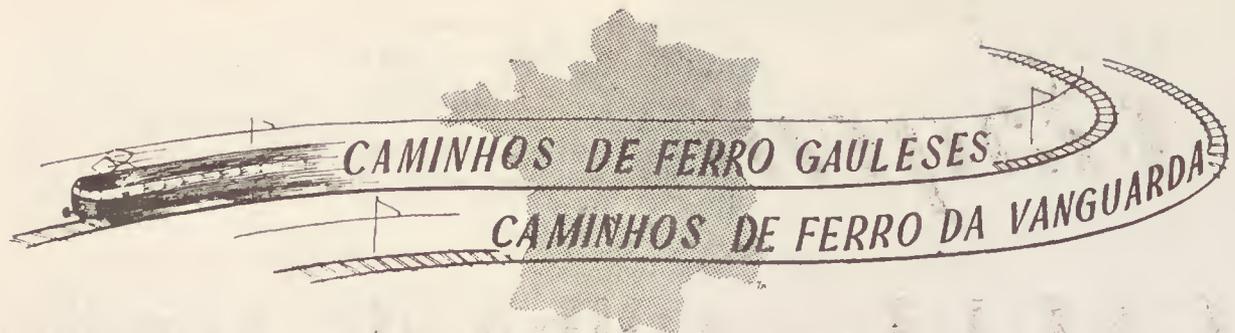
Razão tinha Axel Munthe ao escolher Capri para escrever essa obra-prima da literatura universal que é o célebre *Livro de San Michele*.



CAPRI — A «Marina Piccola»

É assim esse paraíso verdejante, de parreiras de folhas tão verdes, quentes e transpirando húmus, que nos julgamos, de facto, em pleno Éden.

É assim Capri, esse rincão maravilhoso, essa verdadeira ilha de Sonho!



CARRUAGENS-RESTAURANTES "SELF-SERVICE"

Exploração destas carruagens pela S. N. C. F.

NAS oficinas da Companhia Internacional dos Wagons-Lits foram recentemente transformadas duas carruagens-restaurantes de tipo clássico, em carruagens-restaurantes *self-service*, para serem incorporadas, no princípio deste ano, nos comboios n.ºs 11 e 14 (Paris-Estrasburgo e vice-versa) e 43 e 44 (Paris-Basileia e vice-versa).

Outras 4 ou 5 carruagens-restaurantes, de tipo clássico, serão igualmente transformadas, no decorrer deste ano e nos princípios de 1968.



A fórmula carruagem-restaurant *self-service* permite satisfazer maior número de passageiros do que as fórmulas clássicas, oferecendo-lhes refeições a melhores preços e com possibilidade de escolha

Mais ainda, a S. N. C. F. mandará construir este ano e anos próximos um certo número de carruagens-restaurantes *self-service*, a fim de desenvolver sistematicamente uma fórmula que, oferecendo aos passageiros a possibilidade de tomar refeições rápidas a preços razoáveis, permitirá aumentar a já numerosa clientela que utiliza esses serviços.

Para lhes conferir uma total autonomia, todas estas carruagens-restaurantes *self-service* são equipadas com um conjunto electrogénio-diesel de 68 kw, que fornece a energia necessária ao funcionamento das suas instalações. Os seus órgãos de rolamento, suspensão e freio, permitem a circulação a 160 km à hora.

Arranjo interior

A «sala de jantar» oferece 30 lugares sentados (este número pode ser elevado para 39) em 5 mesas de 4 lugares e 5 mesas de 2 lugares, servidas por um largo corredor central; os assentos são revestidos de cabedal vermelho. As janelas possuem estores de tecido especial que permite a visibilidade para o exterior, filtrando, ao mesmo tempo, os raios solares. Os revestimentos interiores são de painéis decorativos em *tweed* cru.

Numa extremidade da sala está situado o balcão de distribuição; por cima, tem 3 séries de armários para os géneros postos à disposição dos consumidores, protegidos por pequenos postigos em vidro plástico e fechados, findo o serviço, por portas corredeiras.

Este conjunto é refrigerado (um terço permanentemente).

O balcão prolonga-se para a cozinha fazendo uma curva. Na sua extremidade está colocada a caixa registadora. Na parte inferior do balcão estão os compartimentos

mentos para garrafas de bebidas não refrigeradas (vinhos tintos).

Em frente do balcão de distribuição situa-se a cafeteria que é constituída por um balcão sobre o qual está instalada uma escalfeta para café. A parte inferior deste balcão é ocupada pelos armários refrigerados destinados à reserva de garrafas.

A instalação possui, também, diversos armários embutidos para cigarros, licores, etc., bem como um cartaz de informações, visível tanto do interior como do exterior da carruagem.

A cozinha, possui, essencialmente :

— Um fogão eléctrico, um forno especial para aquecer rapidamente (apenas num minuto) os pratos com os alimentos congelados, uma mesa aquecedora eléctrica, um lava-loiça, um esquentador eléctrico, um armário-estufa eléctrico, para pratos, dois armários frios funcionando sobre a bateria (um a 20° negativos e outro a 6° positivos), uma máquina de café, armários e prateleiras para arrumação.

Toda esta aparelhagem, móveis e armários, são revestidos de aço inoxidável.

A iluminação é operada por tubos fluorescentes, alimentadas por transformadores a transistores, na sala de jantar, cozinha, corredores e plataformas. Na sala de jantar a iluminação é dada sob a forma de dois tubos luminosos, colocados no tecto. É completado por lâmpadas de incandescência também colocadas no tecto à direita do balcão de distribuição.

O aquecimento da carruagem é assegurado por :

1.º — Um circuito de radiadores de água quente tirada do circuito de arrefecimento do motor Diesel. Estes radiadores são colocados na parte inferior de cada um dos lados da sala de jantar e do pequeno corredor que leva à cozinha.

2.º — Por uma unidade de ventilação colocada por cima do corredor da instalação Diesel, cujo elemento de aquecimento é igualmente alimentado por meio de água extraída do circuito de arrefecimento do motor Diesel. O ar quente é distribuído a partir desta unidade por meio de uma aparelhagem com aberturas nos tectos da sala (1500 m³/hora).

3.º — Por um radiador eléctrico colocado em cada extremidade da carruagem, na plataforma do lado da cozinha e no corredor do lado da instalação Diesel.

Fora dos períodos de aquecimento, a unidade de ventilação pode assegurar o arejamento da sala (2500 m³ à hora).

*
* *

As refeições nos comboios, que constituem uma comodidade apreciável, podem também ser consideradas, se-

gundo o público e a duração da viagem, uma distração ou um prazer.

Entretanto, para corresponder à evolução das necessidades de uma mais vasta clientela, a aplicação dos pro-



A carruagem-restaurant *self-service* foi concebida de forma a ter acesso por ambos os extremos, e de maneira a ser incorporada no meio das composições

cessos clássicos esbarra com dificuldades. Surgem circunstâncias que tornam complexa a exploração das carruagens-restaurantes, especialmente a cozinha, necessariamente exígua e que circula a 150 km à hora.

A S. N. C. F. está, aliás, bem consciente das dificuldades que a Wagons-Lits encontra e que são inerentes a este processo de fornecer refeições. Para atenuar essas dificuldades, melhora progressivamente o equipamento das carruagens de tipo clássico e põe em circulação material do novo tipo.

Os comboios podem, muito esquemáticamente, ser divididos em duas categorias :

— *Comboios de negócios e Trans-Europa-Express, dos quais o número de passageiros é necessariamente limitado :*

Mistral, Capitole, Drapeau, Armor, Flèche d'Or, Européen Paris Strasbourg, composição Paris-Lille... e todos os comboios *Trans-Europa-Express*, para os quais se acha preferível servir os passageiros no seu lugar, nos trajectos curtos, ou em carruagens-restaurantes nos grandes trajectos, segundo os processos já usados ;

— *Outros comboios que transportam um maior número de passageiros :*

Nestes últimos, o serviço de refeições é actualmente

assegurado, na sua maior parte, nas carruagens-restaurantes de tipo clássico e, acessoriamente, em carruagens-bufetes e *snacks*.

É a estes comboios que a fórmula *self-service* deve



Nova carruagem-restaurante *self-service*

ser largamente aplicada, nos próximos anos, em substituição das carruagens-restaurantes de tipo clássico, pois este processo corresponde melhor às actuais aspirações da clientela e permite satisfazer um maior número de utentes, ao mesmo tempo, a preços mais acessíveis e com possibilidades de escolha.

Os fins em vista na concepção destas novas carruagens-restaurantes são, essencialmente :

- Adaptar ao caminho de ferro a bem conhecida fórmula de *self-service* (espaço reduzido, acesso pelos dois extremos da carruagem) ;

- Aliviar, simplificando ao máximo, o trabalho do pessoal, mediante o emprego da mais moderna técnica e aparelhagem.

Diferentes fases ou forma de utilização

As carruagens-restaurantes *self-service* são normalmente incorporadas no meio das composições. O passageiro que deseja tomar uma refeição tem, pois, acesso, tanto de um como de outro lado da carruagem.

É portador de uma senha de refeição, distribuída ou na estação de embarque ou no compartimento onde viaja, onde lhe é indicada a hora em que deve apresentar-se. Essas senhas são entregues à razão de 10 por cada período de 10 minutos, para permitir o escalonamento das chegadas e evitar esperas.

A pedido da hospedeira, instalada na caixa, o consumidor toma conhecimento do *menu* exposto, cujo preço é de 11 francos e que é constituído por :

- 1 prato guarnecido escolhido entre os 3 propostos, queijo ou sobremesa,
- Pão à descrição — bebida e serviço incluídos.

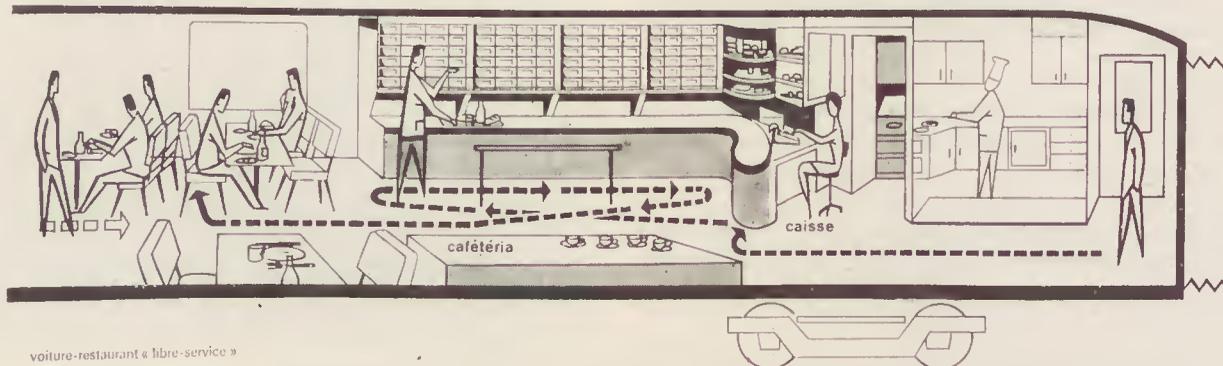
Munido do seu prato, apresenta-se então no balcão *self-service* e pega no seu talher, copo e guardanapo, escolhendo o queijo ou sobremesa, a bebida, o pão, etc.

No *guichet* da cozinha recebe o seu prato quente que sai, à temperatura desejada. Os pratos foram escolhidos em faiança grossa, para conservar o calor mais tempo.

Além do prato da ementa, pode tomar o seu aperitivo, um digestivo em garrafinhas individuais, cigarros, etc. ...

Satisfaz o preço total recebendo uma nota que lhe é fornecida pela caixa registadora e ocupa, em seguida, o seu lugar, numa das mesas da sala de restaurante.

Depois de terminada a refeição, deixa o seu prato sobre a mesa e, se desejar tomar um café, serve-se a si próprio no bar (secção «cafeteria») pelo preço de 1 franco.



voiture-restaurant « libre-service »

Esquema das novas carruagens-restaurantes francesas de *self-service*



Locomotiva alemã, policorrente, para o tráfego internacional

*N*ESTA infeliz época de conflitos, ódios e ambições, de crises multiformes que avassalam o Mundo, é consolador apontar o notável exemplo, desapassionado e sereno, que o Caminho de Ferro europeu a todos faculta com a sua vasta mas perfeita e unida organização de transportes, cujo funcionamento metódico, uniforme e regular se opera como se de uma única e extensíssima rede se tratasse.

Deve-se esse resultado, ao elevado espírito de entendimento, de solidariedade, de concurso prático, dos técnicos ferroviários de todos os países europeus, que abstraindo nacionalismos de qualquer espécie, trabalham com a preocupação primacial de servir a comunidade — qualquer que ela seja. Esse extraordinário espírito de união, de labor de equipa, de acção coordenadora, tem valido aos caminhos de ferro o lisonjeiro epíteto de «Pioneiros da Unidade Europeia».

Neste importantíssimo capítulo de cooperação e de unidade continental ferroviária, um novo caso, destinado a largas repercussões internacionais, vem adicionar-se, surgindo como corolário directo da electrificação europeia e dos ramos TEE: a construção na Alemanha, segundo a técnica mais avançada, de locomotivas eléctricas policorrentes, susceptíveis de rebocar comboios, sem qualquer transbordo ou sequer mudança de outra máquina, no rumo célere das grandes cidades dos principais países europeus.

Para além de tudo o mais — que represente plena continuidade e desenvolvimento do caminho de ferro — esta iniciativa alemã abre um novo e mais amplo capítulo de cooperação ferroviária na vida da Europa, pela conjugação cada vez mais só-

lida e íntima, dos interesses e responsabilidades das diferentes Redes. É bem mais um triunfo do caminho de ferro ao serviço dum Continente.

Os seus promotores, como todos os que lhes prestaram colaboração, são credores de reconhecimento e merecem largamente as homenagens e referências que lhes têm sido tributadas.

A primeira locomotiva eléctrica construída na Alemanha para o tráfego internacional, foi apresentada a público, em Essen, a 25 de Outubro último. No decurso de uma cerimónia oficial, o dr. Alfred Krupp von Bohlen und Halbach e o dr. Hans Bühler, presidente do Conselho de Administração da AEG, fizeram entrega dessa primeira locomotiva eléctrica europeia — a E 410 001 — ao presidente dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, prof. dr. Heinz Maria Oefsting. A locomotiva, com uma potência de 4300 CV, é destinada, em primeiro lugar ao rápido tráfego internacional entre Colónia e a Bélgica e Países Baixos e atinge uma velocidade máxima de 150 km/hora. Pode circular em todas as grandes linhas electrificadas de via normal do Continente, independentemente da existência eléctrica dos quatro sistemas de corrente utilizados na Europa. A locomotiva entregue aos «D. B.» é a primeira da série E 410, da qual foi construído um modelo pelas firmas Krupp e AEG e um outro modelo pelas firmas Krupp e BBC, em colaboração com a sede dos Caminhos de Ferro Federais Alemães em Munique.

Rapidez, rentabilidade e segurança são, hoje em dia, as bases primárias de qualquer sistema de transporte. Nos caminhos de ferro estes fundamentos conduziram, antes do mais, à electrificação crescente das redes. E em consequência das transformações constantes e diversificadas das redes eléctricas na Europa, encontram-se os quatro sistemas de corrente eléctrica em numerosas fronteiras. Na

Alemanha, na Áustria e na Suíça assim como nos Países Baixos, Suécia e Noruega, a electrificação das linhas é operada em corrente alterna, monofásica, de 15 000 V. e 16 $\frac{2}{3}$ Hz. A Bélgica escolheu, para a electrificação das



Locomotiva policorrente alemã — a E 410 002 — ao serviço da unidade europeia

suas linhas, a corrente contínua de 3000 V., assim como a Itália, a Polónia e a Checoslováquia. Os Países Baixos introduziram igualmente a corrente contínua mas com tensão superior de 1500 V., que é utilizada também pela S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) na rede de sudoeste. A Alemanha está igualmente em ligação nas suas fronteiras ocidentais com o quarto sistema de correntes: alternada, monofásica, 50 Hz, 25 000 V. A França optou, há já quinze anos, por este sistema, cuja importância aumenta gradualmente. Mais tarde seguiu-se-lhe a União Soviética. Por seu turno a Hungria utiliza o sistema de 50 Hz há já dezenas de anos.

EM face da diferente solução dos países vizinhos, os Caminhos de Ferro Federais Alemães tomaram a iniciativa de contribuir para a melhoria do tráfego europeu encarregando as firmas Krupp, AEG e BBC do projecto de construção de locomotivas para os quatro sistemas, a fim de serem utilizadas em todas as grandes linhas europeias electrificadas, de vias normais.

A locomotiva policorrente E 410 001, que faz parte

da primeira unidade de um grupo de três fabricadas pela técnica germânica distingue-se por um novo equipamento eléctrico concebido pela AEG.

Para a circulação nas redes de corrente alterna a locomotiva funciona com transformador e rectificador incluindo semicondutores de células de silício comandadas, chamadas «tiristores», que alimentam os motores com uma tensão contínua, regulável de maneira contínua. A corrente contínua absorvida à linha de contacto, no caso de exploração de corrente contínua, é primeiramente transformada em corrente alternada por um conversor que inclui células de semicondutores comandadas, e depois enviada ao transformador. O percurso da corrente após sair do transformador é o mesmo que na exploração em corrente alternada.

Esta nova técnica oferece ao mesmo tempo a possibilidade de pôr em serviço locomotivas sem conversor, assim como locomotivas de duas frequências, que podem ser transformadas ulteriormente, se necessário, por meios simples, em locomotivas para os quatro sistemas. Uma série de quatro unidades de tais máquinas, com a designação de tipo E 310, está actualmente a ser construída pela Krupp e pela AEG.

Um outro modelo interessante desta nova série é constituído por locomotivas para os quatro sistemas E 410 011/012. O seu equipamento eléctrico foi concebido e construído pela BBC. Para a exploração em corrente alternada os motores de tracção são alimentados por rectificadores a «tiristores» com uma tensão contínua regulável sem escalão. Para a marcha numa rede de corrente contínua, existe um comando por reóstato com regulação sensível. Estas locomotivas são igualmente equipadas com freio eléctrico.

Os construtores da Krupp incumbidos da concepção do chassis, foram constrangidos a esgotar as possibilidades duma construção leve para limitar o peso total da locomotiva a 84 toneladas, limite este em função do peso máximo admissível por eixos. Em comparação com as outras locomotivas desta classe, fica muito menos peso disponível para o chassis em virtude do pesado equipamento eléctrico a instalar para os quatro sistemas. Procurou-se por outro lado, evitar pontos de desgaste na parte mecânica e eléctrica e criar uma construção que não necessite praticamente de cuidados de manutenção.

O exemplo deste trabalho de construção de locomotivas para os quatro sistemas de corrente electrificada, da série E 410, demonstra como os grandes problemas técnicos da nossa época podem, muitas vezes, ser resolvidos por várias firmas em cooperação. As empresas fundadas pelos pioneiros da técnica alemã associaram-se para melhorar e dilatar as grandes e inesgotáveis possibilidades do tráfego internacional de Caminhos de Ferro.



TEMAS TÉCNICOS



Até onde poderá chegar a velocidade dos comboios ?

A velocidade tornou-se, nos nossos dias, um argumento essencial da propaganda dos meios de transporte. Na estrada, carros de série atingem hoje os 180 km/hora e já se anuncia, como iminente, a época em que aviões de transporte atingirão o dobro da velocidade do som !

O próprio caminho de ferro não deixou de se sacrificar a esta deusa dos modernos tempos que é a velocidade: os 160 km/hora tendem a tornar-se cada vez mais frequentes na Europa, com 200 km/hora em «ponta» cada vez mais próximos.

Para os japoneses os 250 km/hora estão à vista, ao mesmo tempo que os americanos e canadianos nos prometem, ainda para o corrente ano, 200 km/hora.

Deixando aos outros meios de transporte o encargo de vencer as suas próprias dificuldades no domínio do aumento da velocidade e voltando ao nosso próprio problema, poderemos pôr a questão seguinte :

«até onde podemos ir?»

A esta pergunta vai responder-nos o técnico Tadashi Matsudana, doutor em engenharia, director do Instituto Técnico de Pesquisas dos Caminhos de Ferro do Estado Japonês.

O elevado sucesso dos comboios rápidos, verifica-se, cada vez mais, por todo o mundo. Uma pergunta vem, muito naturalmente, à nossa mente: a velocidade poderá ainda aumentar, no presente e no futuro? Que obstáculos encontrará no seu caminho? Que medidas adoptará para os ultrapassar? Que tipos de material serão necessários?

Examinemos estas questões do ponto de vista técnico.

Primeiro obstáculo: a formação de comboios de ondas

Em geral, se um corpo se desloca num certo meio, a propagação de uma série de ondas nesse meio impõe um limite à velocidade do corpo. A velocidade do som, no ar, constitui uma barreira para os aviões e o mesmo se aplica ao caminho de ferro.

A propulsão a uma velocidade que ultrapasse a do som necessita de uma potência extraordinária. É verdade que um avião a jacto pode voar a velocidades supersónicas, mas, bem vistas as coisas, a barreira do som pode ser considerada como praticamente inultrapassável para o comboio. Nesta hipótese, já encontramos um limite: a

própria velocidade do som ou sejam, aproximadamente, 1220 km/hora.

Examinemos agora uma roda rolando sobre o carril. Este deforma-se sob a carga da roda e a deformação propaga-se com o avanço do veículo. Quando aumenta a velocidade do veículo e se aproxima da velocidade de propagação da onda no metal do carril, produz-se-á uma resistência enorme, como no caso da barreira do som, no ar. A roda será acompanhada por ondas estacionárias de grande amplitude que podem ir até ao ponto de provocar a destruição do próprio carril.

Felizmente, com o material usado na linha do To-



Experiências feitas na linha do Tokaido, no Japão, lograram obter velocidades da ordem dos 400 km/h

kaído, as nossas pesquisas levaram-nos a fixar esta velocidade limite em 1800 km/hora. Não temos, pois, que procurar, neste domínio, nenhuma solução prática!

Fenômenos semelhantes existem entre o arco do pantógrafo e a catenária, em que o arco causa, no ponto de contacto, uma ligeira deformação do condutor. Quando a velocidade de translação da deformação se aproximar da velocidade de propagação da onda transversal do fio, as coisas começam a correr mal. Se a velocidade própria do pantógrafo viesse a ultrapassar esta velocidade de propagação, o aumento rápido da amplitude destruiria a catenária e o seu sistema de suspensão.

A velocidade crítica que determinámos e verificámos por meio de experiências feitas na linha do Tokaido é de cerca de 400 km/hora. Uma velocidade 20 % inferior — ou seja de 320 km/hora — pode, com segurança completa, ser tomada como velocidade limite.

Seria possível elevá-la aumentando a tensão do fio de contacto ou escolhendo um metal condutor mais leve, mas sem obter melhorias realmente dignas de nota.

O problema da aderência

A bordo de uma locomotiva ou numa automotora eléctrica clássica, as rodas são accionadas por uma fonte de energia qualquer e o esforço de tracção provém da reacção do carril, derivada da aderência roda-carril.

Infelizmente esta aderência decresce em função do aumento de velocidade e é bem sabido que, pelo contrário, a resistência ao avanço aumenta com a velocidade.

Teóricamente, pois, o limite de 300 km/hora poderia ser elevado aumentando a aderência e diminuindo a resistência ao avanço e inventando sistemas de tracção que não dependessem da aderência: motor linear de indução, propulsão por hélice ou reactor, etc.

As vibrações

Por muito geomêtricamente rectilíneo que um carril possa ser, um veículo ferroviário que o utilize é gerador de auto-vibrações, fenómeno inerente ao próprio veículo, a que se chama «galope» e que constitui também obstáculo ao aumento espectacular da velocidade.

Estudos aprofundados permitiram, contudo, reduzir o «galope» e, embora ainda seja difícil assegurar o seu domínio, já não é considerado como constituindo uma barreira inultrapassável ao aumento da velocidade.

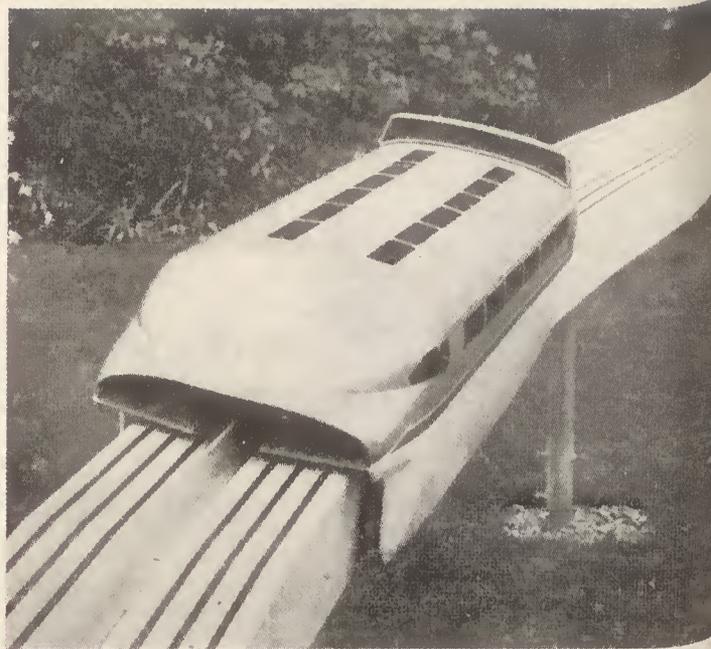
Uma outra fonte de vibrações reside nas irregularidades da via: por muito perfeita que possa ser a conservação desta, a roda desloca-se sempre acompanhada das vibrações produzidas pelas inevitáveis imperfeições da superfície de rolamento.

Têm sido empregados todos os esforços necessários no sentido de melhorar a suspensão das caixas dos veículos e impedir que as vibrações se comuniquem das rodas à própria caixa. Bem entendido, a própria frequência dessas vibrações também aumenta com a velocidade. Actualmente, os 230 km/hora parecem ao mesmo tempo compatíveis com a segurança e conforto dos passageiros, o tipo de *bogie* usado na linha do Tokaido e a conservação da via. Mas, um tratamento mais cuidadoso, um arranjo ainda melhor da via, a adopção de uma suspensão pneumática, tornam teóricamente possível uma velocidade de 350 km/hora ou mesmo mais.

Existe, é certo, uma solução revolucionária: a que faz circular o comboio por cima da via, ou sejam as almo-fadas do ar.

O problema das curvas

Para compensar o efeito da força centrífuga, todo o ferroviário sabe que se dá determinada inclinação à via,



Ensaio, na Alemanha, com motores lineares, para generalização a comboios suspensos

isto é, que se eleva a mesma do lado exterior da curva em relação ao seu lado exterior.

Esta inclinação aumenta com as velocidades máximas previstas, mas não pode ser aumentada indefinidamente: um comboio que parasse numa curva cuja inclinação fosse exagerada, daria aos passageiros um sentimento de insegurança e, em caso de vento violento poderia ser mesmo arremessado para fora da via, o que poderia acontecer, por exemplo, no Japão, país de tufões de violência extrema. Eis porque na linha do Tokaido os 200 milímetros foram adoptados como medida de inclinação máxima.

Para uma curva com um raio de 2500 metros e uma elevação de 180 milímetros de altura do carril exterior, é perfeitamente admissível e praticável uma velocidade de 200 km/hora. Para além desta velocidade, os passageiros passam a sentir uma sensação de desconforto, visto que a força centrífuga não é compensada e começa a sentir-se uma aceleração lateral, paralelamente ao chão da carruagem.

Experiências feitas mostraram que mesmo a uma velocidade inferior a 100 km/hora, uma aceleração de 0,09 graus incomoda 5 em cada 100 passageiros. O número de 0,05 graus, perfeitamente suportável, foi pois adoptado nas curvas da linha do Tokaido, o que permite atingir a velocidade de 240 km/hora como limite da travessia desta linha.

O remédio para este obstáculo é, por um lado, o aumento do raio das curvas ou a adopção de veículos de suspensão pendular, tal como o veículo estudado pela S. N. C. F., ou ainda o controlo automático da inclinação por sistema hidráulico, experimentado por uma Companhia particular japonesa de caminho de ferro.

O problema das curvas deve ser encarado não sómente do ponto de vista do conforto mas também no plano da segurança, porque, em curva, se regista o desequilíbrio da repartição do peso, ficando um carril mais sobrecarregado do que o outro, o que requiere medidas especiais quanto à conservação da via.

Em resumo, o problema das curvas não é um factor predominante do não aumento da velocidade, mas está, contudo, na origem de muitas dificuldades de ordem prá-

tica. É por essa razão que, no traçado de uma linha nova, se deve tentar, tanto quanto possível, eliminar as curvas.

E quanto ao futuro ?

O autor até aqui só falou de restrições da velocidade limite consideradas sob o ângulo da dinâmica dos corpos sólidos. Bem entendido, além dos obstáculos devidos à resistência do ar, existem muitos outros, mecânicos ou eléctricos: resistência dos eixos, desgaste dos aros das rodas, lubrificação e comportamento das caixas de eixos, desgaste dos aros dos pantógrafos e do fio de contacto aéreo, etc.. Mas nenhum deles parece dever constituir obstáculo fundamental ao aumento da velocidade.

Por agora, podemos pensar que com um caminho de ferro de tipo convencional, tal como o da nova linha do Tokaïdo, a velocidade limite prática se situa entre 250 e 280 km/hora, embora se possam encarar facilmente ensaios a velocidades superiores.

No caso de emprego dum sistema de tracção que não recorra ao princípio de aderência — caso do motor linear — e que pode ser ligado a uma via larga (superior à largura *standard* de 1,435 m), poderá encarar-se, para um caminho de ferro de tipo ortodoxo, um limite de velocidade de aproximadamente 350 km/hora.

Para além disso, é necessário fazer «flutuar» o veículo, o que, com material do tipo do da linha do Tokaïdo, circulando sobre almofadas de ar, a 20 milímetros acima da superfície de rolamento, permitiria alcançar a velocidade de 300 km/hora.

O sistema combinado «motor linear-almofada de ar» poderia também contribuir, num futuro próximo, para a obtenção de velocidades da ordem de 400 km/hora. Para além dessa velocidade, o aumento do volume do motor coloca o mesmo em posição desfavorável relativamente ao emprego do turbo-propulsor ou do turbo-reactor.

Assim, pouco a pouco, poder-se-á atingir, no transporte sobre terra firme a fatídica barreira do som... Mas, poder-se-á continuar a chamar «comboio» a semelhante veículo, correndo a 1200 km/hora e, sob reserva da aerodinâmica e dos limites que ela implica, num meio denso como é o ar e ao nível do solo ?

(De *La Vie du Rail*)

F. N. A. T. — TURISMO SOCIAL

Grandiosas excursões à Suíça

Em condições excepcionais de preço, transporte e instalações, conceituada Agência de Viagens e importante Companhia de Aviação, organizaram duas interessantes excursões à Suíça, com a duração de oito dias e partidas a 4 e 11 de Maio, 8 e 15 de Junho, e 7 e 14 de Setembro.

Durante a permanência, quer em Montreux quer em Brunnen, visitar-se-ão locais turísticos do maior interesse, tanto nas montanhas como na região dos grandes lagos.

Considerando os atractivos de que se reveste esta iniciativa, a F. N. A. T. acedeu a colaborar, pelo que os associados da F. N. A. T., C. A. T., C. R. P., Casas do Povo, Casas dos Pescadores e Sindicatos Nacionais, bem como os respectivos familiares, poderão fazer as suas inscrições na sede deste Organismo — Calçada de Santana, 180 em Lisboa.



ABONOS POR CHEFIA A FUNCIONÁRIOS SUPERIORES

O Conselho de Administração, em sessão de 26 de Janeiro findo, resolveu que nos órgãos superiores da Empresa, em que não haja subchefia, quando o respectivo chefe, por não estar a exercer as suas funções, der origem a ser substituído com carácter de continuidade, o substituto terá direito, a partir do 7.º mês de substituição, inclusivé, a receber um abono correspondente ao vencimento de exercício do chefe que está substituindo, não podendo, contudo, ultrapassar o vencimento total do substituído.

Entende-se por órgãos superiores da Empresa a Direcção-Geral, a Direcção da Exploração, as Regiões, os Departamentos, os Serviços e os Grupos de Material e Oficinas, e por vencimento de exercício um sexto do vencimento total.

Esta disposição contempla os casos em curso, entrando em vigor, para efeito de concessão de abonos, a partir do dia 1 de Janeiro p.º p.º.

DESCONTOS NAS FÉRIAS

(CLÁUSULA 40.ª DO A. C. T.)

Em aditamento à carta-circular n.º 63 814/40.ª da Direcção-Geral, de 13 de Fevereiro último, é comunicado ter sido superiormente autorizado que o desconto nas férias do ano corrente, por faltas verificadas em 1966, se faça de harmonia com as disposições do § 4.º da cláusula 40.ª do actual Acordo Colectivo de Trabalho, do Decreto-Lei n.º 47 032 e Decreto-Regulamentar n.º 47 472.

Assim, deve-se descontar um dia de férias — até ao máximo de um terço das mesmas, ou sejam, seis dias — por cada três faltas ao serviço dadas no ano findo, desprezando-se as faltas que não atinjam o número de três ou que excedam o total múltiplo de três.

Lisboa, 21 de Março de 1967.

ENCERRAMENTO DAS COMEMORAÇÕES

FERROVIÁRIAS REALIZADAS NO PORTO

Uma conferência sobre «A evolução de estruturas no caminho de ferro»

pelo prof. Filipe de Paiva Brandão

PARA encerramento das comemorações ferroviárias a que o Porto assistiu nos últimos quatro meses do ano passado, aquando da inauguração da electrificação da linha do Norte e do cinquentenário da estação de S. Bento, o sr. prof. eng. Filipe de Paiva Leite Brandão, catedrático da cadeira de Caminhos de Ferro da Faculdade de Engenharia, proferiu na noite de 7 de Março pretérito, no salão nobre da União de Grémios dos Comerciantes do Porto uma brilhante e oportuna conferência subordinada ao título «Evolução de Estruturas no Caminho de Ferro». E no fim da qual foram distribuídos os prémios do concurso de montras «O Porto e os Caminhos de Ferro», organizado por aquele prestimoso organismo corporativo.

Distribuídos os prémios do concurso de montras da cidade, entre os quais a taça «Caminhos de Ferro Portugueses», oferta da Administração da C. P.

Funcionários superiores da Companhia e muitas individualidades ligadas aos caminhos de ferro, à causa rotária e a outras actividades culturais e económicas portuenses assistiram à conferência, aguardada com justificado interesse. Presidiu o sr. dr. José Rebelo Cotta, delegado no Porto do Instituto Nacional do Trabalho, ladeado pelo vereador do Município do Porto, sr. Armando Madureira; eng. António Canavezes Júnior, chefe da Região Norte, em representação da C. P.; Telmo de Carvalho, presidente da União de Grémios e eng. Lopes Pereira, conhecido rotário do Porto que apresentou o conferencista, traçando a sua biografia de mestre ilustre e estudioso a quem os caminhos de ferro já muito devem.

Ao iniciar a sua conferência, o prof. Filipe de Paiva Brandão, lembrou as origens da Universidade do Porto que remontam à Aula de Náutica, fundada em 1762 a pedido dos mercantes do Porto, razão por que não podia deixar de acorrer ao convite dos seus actuais representantes para lhes falar do momentoso problema dos caminhos de ferro.

Depois de referir as recentes comemorações ferroviárias a que a cidade assistiu, com a inauguração da electrificação da linha do Norte e o cinquentenário da estação de S. Bento, parecia-lhe, de facto, oportuno, nesta hora que é de actividade intensa para o sector ferroviário, «traçar a trajectória do caminho de ferro, definir a sua vocação específica, descortinar as linhas mestras do seu futuro e, se for caso disso, repensá-lo em suas estruturas, em ordem à sua maior eficiência».



A mesa de honra, no salão nobre da União de Grémios dos Comerciantes do Porto. Entre as qualificadas individualidades presentes, o representante da Companhia, eng. António Canavezes Júnior, chefe da Região Norte. No uso da palavra, o conhecido rotário do Porto, eng. Lopes Pereira, apresenta o conferencista



O prof. eng. Filipe Brandão, num momento da sua brilhante e oportuna exposição, analisa alguns gráficos da C. P.

Em seguida, desenvolveu o assunto da sua conferência, focando os seguintes pontos :

1. Evolução técnica do caminho de ferro ;
2. O caminho de ferro e a concorrência ;
3. O caminho de ferro na hora actual — espírito e organização ;
4. A renovação do caminho de ferro — conceitos e estruturas ;
5. A modernização da rede portuguesa.

Por meio de estatísticas e de gráficos mostrou as tendências mundiais dos transportes ferroviários de passageiros e de mercadorias, e no caso do nosso País. Com base, ainda, nas últimas estatísticas publicadas pela C. P. mostrou as vantagens da substituição da tracção a vapor pelos sistemas de tracção Diesel e eléctrica. Referiu-se às enormes vantagens que advêm do emprego do transporte ferroviário nas ligações urbanas, suburbanas e interurbanas, devido ao congestionamento do trânsito provocado pelos outros meios de superfície, citando a propósito a linha do Tokaido, entre Tóquio e Osaka, que, com a velocidade comercial de 162 km/h, pode servir de modelo para as últimas ligações.

Passando em revista algumas características do caminho de ferro — guiamento, automatismo na exploração, organização à escala continental, espírito de classe peculiar — relacionou essas qualidades com aquelas que outros meios de transporte procuram desenvolver e adaptar, e citou a propósito o pensamento do eng. Louis Armand, quando referia a «coincidência fundamental entre as necessidades do Mundo futuro e as características essenciais do transporte ferroviário». Não era, pois, de admirar que o caminho de ferro tivesse entrado

num período de renovação, que alguns já denominam de «redescoberta» ou de «segunda juventude».

Depois de citar alguns princípios que presidem a essa renovação, tais como a normalização de contas, a reconversão da exploração ferroviária, a coordenação de transportes e a coordenação de investimentos, o prof. Filipe Brandão fez referência à modernização da rede portuguesa, lembrando que com as últimas electrificações ferroviárias se gastou verba superior a 1, 6 milhões de contos, estando agora previsto um plano de investimentos de 4 milhões de contos para execução em 10 anos. Quanto a projectos futuros focou, ainda, as principais medidas preconizadas no estudo do «Nó ferroviário da região do Porto», de que se encarregou o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres do Ministério das Comunicações.

A concluir a sua conferência emitiu o voto de que, na fase de execução, os planos de beneficiação do caminho de ferro pudessem ser largamente excedidos, como o foram outras estimativas anteriormente feitas, pois isso representaria um belo índice de prosperidade geral, de expansão interna e, até, de paz e harmonia entre as Nações.

Ao concluir o seu valioso trabalho, o conferencista foi muito aplaudido.

*
* * *

Seguiu-se a distribuição dos prémios do concurso organizado, entre 22 e 31 de Outubro passado pela União de Grémios «O Porto e os Caminhos de



O ilustre presidente da União de Grémios dos Comerciantes do Porto, Telmo de Carvalho, felicita o gerente da Papelaria Inovação, sr. Leal, pelo prémio que ganhou : Taça de prata «C. Caminhos de Ferro Portugueses», oferta da Administração da C. P.

Ferro», com o fim de colaborar, com o *Boletim da C. P.*, nos festejos comemorativos do 50.º aniversário da inauguração da estação de S. Bento. O júri — do qual faziam parte por designação da C. P. os srs. dr. Élio Cardoso e Armando Ginestal Machado — resolveu não atribuir o 1.º e 2.º prémios. O 3.º (Taça «C.ª Caminhos de Ferro Portugueses») — valiosa taça de prata oferecida pela Administração da C. P. — e 2000\$00, foi atribuído à firma Lage, Leal & C.ª; o 4.º (Taça «União de Grémios dos Industriais de Hotelaria») à firma Mariani & Madureira e o 5.º (Taça «União de Grémios dos Comerciantes do Porto») à Sociedade de Tecidos Confiança.

Encerrou-se assim, com elevação e prestígio para o caminho de ferro, um ciclo de festejos e comemorações ferroviárias, levadas a efeito com tanto êxito na capital nortenha, mercê da colaboração e boa vontade espontâneas e inequívocas de inúmeras entidades públicas e privadas, do Porto — e também, é óbvio, do notório interesse do público pelos assuntos que respeitam à via férrea. Tudo, porque o caminho de ferro nacional, hoje sob o signo das grandes e progressivas transformações, dentro de uma política certa numa senda certa, é uma realidade que dignifica a Nação.



● Realizou-se em Paris, no dia 7 de Março findo, a 85.ª Sessão do Comité de Gerência da U. I. C. em que participou, como representante da C. P., o director-geral da Companhia, sr. eng. Espregueira Mendes.

● Para um curso de Tecnologia das Ligas de Cobre, promovido pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial, a Administração, sob proposta da Direcção-Geral, inscreveu o sr. eng. João Carlos Marques Bela, do 3.º Grupo do Material e Oficinas.

● Aos dois novos barcos em construção, para utilização da C. P. no seu serviço fluvial Lisboa-Barreiro, foram dados os nomes de Minho e Trás-os-Montes.

● O Clube Ferroviário de Portugal apresentou, em 1 do corrente, um espectáculo de variedades musicais denominado «Grande Noite da Primavera de 1967», o qual incluiu a eleição da «Rainha dos Ferroviários» deste ano. Foi eleita a candidata apresentada pelo centro ferroviário de Lisboa, a menina Maria Alice Bastos. O espectáculo teve a presença do administrador, sr. eng. Costa Macedo e de diversos funcionários superiores da Companhia. A rainha eleita foram oferecidos vários prémios entre os quais um do *Boletim da C. P.*: um artístico objecto de faiança, com motivos ferroviários.

● À semelhança do ano anterior e no prosseguimento da campanha de formação e produtividade do pessoal que está sendo promovida pela Administração da Companhia,

REORGANIZAÇÃO DE SERVIÇOS

Dr. Élio Cardoso

ENCARREGADO DAS RELAÇÕES PÚBLICAS DA COMPANHIA

Por resolução do Conselho de Administração, tomada em sessão de 2 de Março último, foi criado, dentro da nova orgânica da Empresa e dependente directamente da Comissão Executiva, o lugar de Encarregado das Relações Públicas da Companhia. Para o seu preenchimento foi escolhido o economista principal do Serviço Comercial e do Tráfego, sr. dr. Élio Augusto Coujol Cardoso.

Este funcionário superior, que concluiu a sua licenciatura em Ciências Económicas e Financeiras com alta classificação, tem desempenhado com a maior distinção, inteligência e entusiasmo pelos progressos da Empresa, várias funções dentro da Companhia — como bem o revelam os louvores e citações que lhe têm sido outorgados. Entre essas funções, é de destacar, além das que se referiam especificamente ao sector das Relações Públicas, as que vem exercendo, desde há largos anos, de editor do *Boletim da C. P.* e a de delegado da Companhia em vários congressos internacionais do pessoal.

A nomeação para o cargo agora criado, de elevada responsabilidade, revela o prestígio do empossado, granjeado no exercício de funções anteriores, e ao longo de uma carreira de dedicado serviço, que o impuseram assim ao apreço e à confiança das mais altas instâncias da Companhia.

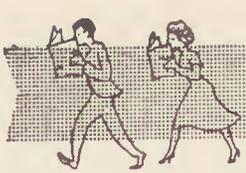
ANDRÉ NAVARRO

realizou-se, em colaboração com o Instituto Nacional de Investigação Industrial mais um Curso de Formação sobre Organização Administrativa. Frequentaram-no, vinte chefes de escritório pertencentes ao sector administrativo da Companhia. O curso teve início em 20 de Março pretérito.

● A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» distribuiu mais uma casa a um seu associado: o sr. Tarquínio Solano Onofre Marques, escriturário de 1.ª classe do Departamento de Material e Oficinas, de Lisboa-Santa Apolónia, sócio do 5.º escalão. A casa situa-se na Quinta da Ónia, na Azambuja.

● O administrador sr. eng. Costa Macedo foi o representante da Companhia na Assembleia Geral da «Prevenção Rodoviária Portuguesa», de que a C. P. é associada, e que se realizou em 14 de Março findo.

● O Conselho de Administração reconduziu nos mandatos regulamentares de vogais suplentes, como representantes da Companhia no Conselho Superior de Transportes Terrestres, os srs. eng. Júlio dos Santos e dr. Carlos Albuquerque.



Contos & Novelas

UM DRAMA

POR JÚLIO DANTAS

Os melhores romances são, evidentemente, aqueles que nunca se chegam a escrever.

Ontem, recolhi mais cedo a casa. Abri, ao acaso, um livro de Vaschide e Vurpas sobre a *Lógica Mórvida*, aborreci-me vinte vezes, vi outras vinte vezes o relógio, atirei-me sobre o meu velho *Récamier* de mogno e bronze doirado onde é tradição que dormia a sesta Junot — e ia, por fatalidade histórica, a adormecer também, quando bateram as sete horas. Devia estar às sete e meia na Avenida Palace. Este inevitável jantar do Paço

de Sousa, com o seu *bric-a-brac* e as suas aventuras de Londres, oprimia-me como uma trovoadá próxima. Vesti a casaca, fatigado, sonolento, amarrotei nas mãos um execrável par de luvas novas, embrulhei-me no meu quimono inglês, e ia a acender o cigarro para sair, quando o criado entrou com uma carta.

— Está o portador à espera.

— De quem é?

— Não disse, senhor doutor.

Vi o sobrescrito: letra de mulher. Voltei-o: havia sobre o lacre doirado, vestígios de um sinete de armas. *Pattes de mouche* rápidas, nervosas, convulsas. O perfume pareceu-me conhecido. Pus-me a adivinhar a proveniência. Não atinei. Era uma carta de mulher. Abri.

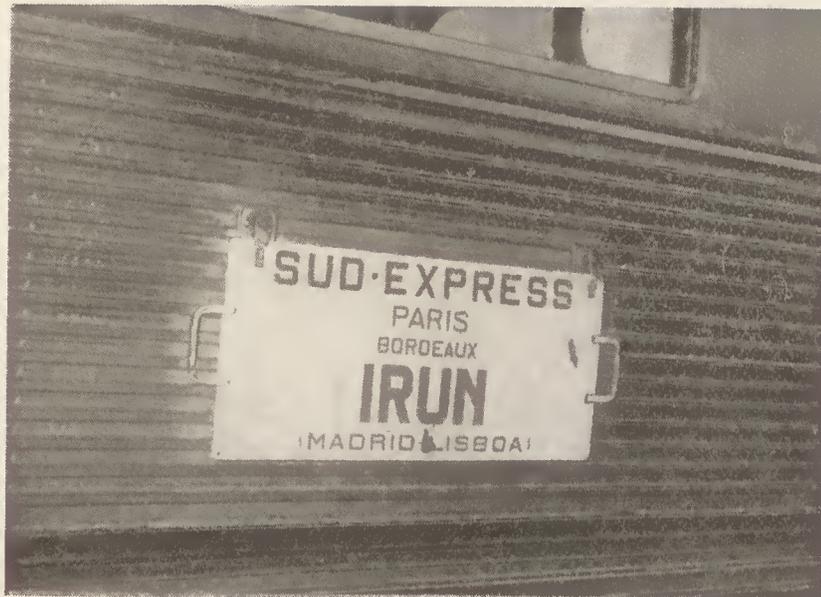
«*Meu amigo* — Hesitei muito antes de me resolver a escrever-lhe esta carta. Parto hoje para Bruxelas, inesperadamente. Não, meu amigo, não queira saber porquê. Escrevo-lhe com os olhos vermelhos de chorar e tão turvos de lágrimas, que mal vejo as pobres letras que lhe mando. Há-de ouvir falar muito de mim. Não-de dizer-lhe da sua pobre amiga todas as ignomínias e todas as torpezas. Acredite-os. Deve ser tudo verdade. Eu nem já tenho o direito de exigir que me respeitem. Esqueci tudo, perdi tudo—abdiquei de tudo. Aqui me tem, com as minhas pobres mãos nas suas, a dizer-lhe adeus e a pedir-lhe o que só a um grande amigo pediria. Deixo-lhe, confiando à sua guarda, um pouco da minha alma e da minha vida. De todas as afeições que me restam, fiéis nos bons e nos maus momentos, escolhi-o a si. Perdoo-me. Disse-me um dia, brincando, que queria ser o padrinho dele. A ninguém melhor o poderia confiar, neste doloroso e delicioso



O António, os olhos inflamados de chorar, surgiu à porta

Actualidades ferroviárias

No próximo horário de Verão dos comboios de passageiros, que entra em vigor em 27 de Maio próximo, determinados comboios rápidos da S. N. C. F. subirão sensivelmente as suas velocidades. Além dos rápidos Paris-Lille e do «Capitole» (Paris-Toulouse) — este a estabelecer a média de 137 km/h em vez dos 123 actuais, com velocidades nalguns troços, da ordem dos 200 km/h — a S. N. C. F. incluiu na sua programação de melhorias, o «Sud-Express», que como se sabe liga Lisboa a Paris. No troço Paris-



-Bordeus, o ramo francês do «Sud» fará os 581 km em 4 horas e 28 minutos em vez de 4 horas e 43 minutos, elevando assim a sua média de marcha de 123 para 130 km/h.

instante em que deixo Lisboa — talvez para sempre. Entrego-o ao seu coração, à sua bondade, à sua ternura. Trate-o bem. Seja amigo dele. Leva ainda, nas mãozitas brancas, os meus últimos beijos e as minhas últimas lágrimas. Quanto me custou a deixá-lo, pobre amor! Aí o tem. É seu. Quis ainda que ele fosse comigo — mas era impossível. Como havia de fazer esta longa viagem até Bruxelas — impertinente e doentinho como está! E depois, que será amanhã a minha vida — que serei eu própria, amanhã? Não me esqueci de nada. Vão com ele os seus brinquedos predilectos. O portador, que é o meu velho criado António, leva ordem de lhe entregar tudo. Receba-o e fale-lhe. Que atracção que nós outras, mulheres, temos para o abismo — e como eu me sinto, neste instante em que lhe escrevo, horrivelmente feliz e deliciosamente desgraçada! Adeus. Beijo as suas mãos amigas. Dê-lhe, ao pobre querido, o meu último beijo. A cabeça escalda-me, sinto vertigens. É a hora do «Sud». Uma vez ainda — adeus. Sua amiga — *Lúisa*.

— Está aí o portador da carta? — perguntei eu ao criado.

— Está, sim, senhor doutor.

— Mandê entrar.

O António, tipo de escudeiro de casa nobre provinciana, vestido de preto, os olhos inflamados de chorar, surgiu à porta. Trazia nos braços uma espécie de berço de verga, acolchoado e coberto com um açafrate. Aproximei-me, inquieto — e abri.

Era um gato francês, branco e desdenhoso, soberbo e indiferente, que me olhou com estranheza e se espreguiçou, ronronando, entre uma grande bola de celuloide e uma cabeça vermelha de Polichinelo.

(De *Novos Contos Alegres Portugueses*)

AGRADECIMENTO

Manuel Gonçalves Magalhães, contramestre de 1.ª classe em Campolide, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* apresentar o seu penhorado agradecimento ao sr. dr. João Jaurés Ramos Dias, ilustre director do Hospital do Trabalho, em reconhecimento pelas atenções recebidas durante o período do seu internamento naquela Casa de Saúde, onde foi submetido a uma melindrosa intervenção cirúrgica, que decorreu com o maior êxito, devido à comprovada competência de tão ilustre cirurgião.

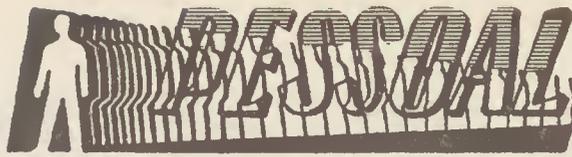
Os seus agradecimentos vão igualmente para o pessoal de enfermagem em serviço naquele Hospital, em especial para a enfermeira dos quartos particulares.

D. MARIA IRENE LOPES

Passou à situação de reforma em 1 de Fevereiro último, a escriturária de 1.ª classe D. Maria Irene Simões de Faria Lopes, do Serviço da Previdência Ferroviária.

Pelo seu fino e agradável trato, aquela distinta funcionária foi sempre muito considerada por superiores e colegas. Daí a amizade e simpatia que conquistou no decurso dos 39 anos da sua carreira ferroviária.

Por ocasião da sua passagem à reforma, foi D. Maria Irene Lopes alvo de uma homenagem dos seus colegas, que com ela se reuniram num almoço de confraternização, a que assistiram também, os srs. dr. César Teixeira e Santos Paiva, respectivamente chefe e subchefe do Serviço da Previdência Ferroviária, Salgueiro de Vasconcelos e Baptista de Carvalho, seus antigos chefes de Serviço. Aos brindes falaram os srs. dr. César Teixeira, o chefe de escritório Waldemar Quesma e o chefe de secção Mário Parreira, que desejaram feliz reforma à homenageada, a quem foram entregues lembranças.



ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Garcia da Silva Maria, José Florêncio Cabrita, João António Dâmaso, José Modesto José, José João Cortes e Manuel José da Silva Rodrigues*, eventuais (via) — gratificados pelo interesse, esforço despendido e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos do descarrilamento do comboio n.º 8081, ao Km 267,965-Sul.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel de Oliveira*, chefe de distrito, *Joaquim Barbosa Alves, António Luís Maria, Américo Martins, Serafim Teixeira da Mota e Manuel Pinto Soares*, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, aos Kms 61,700 e 62,650 - Guimarães.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Albino dos Reis*, subchefe de distrito, *Américo de Castro Vieira, Eduardo Pereira Pires, Manuel Peixoto, Alvaro Ventura e Joaquim Rodrigues dos Santos*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, aos Kms 61,700 e 62,650 - Guimarães.

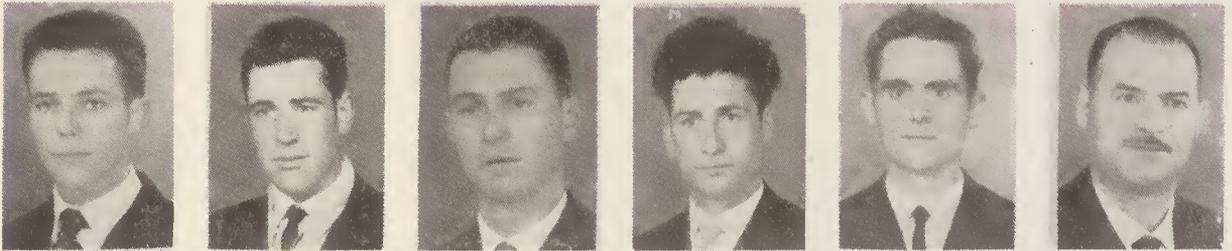


DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Martins Forte, Firmino dos Santos Pereira, José Mesquita São João, Manuel da Rocha Pinheiro, Manuel Atilano e Paulino Pacheco*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, aos Kms 61,700 e 62,650 - Guimarães.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Jacinto Guerreiro*, chefe de lanço de 1.^a classe, *António da Costa Moreira*, *Manuel Ferreira*, *Artur São Pedro Ramalheite*, *António de Magalhães* e *António de Freitas*, chefes de distrito — elogiados, respectivamente, pelo interesse e dedicação demonstrada na orientação e na execução dos trabalhos de desobstrução da via, aos Kms 61,700 e 62,650 — Guimarães.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Lourenço dos Santos*, assentador de 1.^a classe, *António da Costa Nunes*, *Américo Pereira Alves*, *Joaquim da Cruz Ferrão* e *Abel de Oliveira Santos*, assentadores de 2.^a classe e *José Ferrão das Neves*, servente de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de consolidação da via, ao Km 91,200 — Beira Alta, quando se encontravam de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Martinho da Silva Pinto*, chefe de lanço principal, *Júlio António*, chefe de distrito, *José Filipe Correia*, subchefe de distrito, *Carlos Maria Belo*, *Faustino da Encarnação Abelho* e *José Ferreira Semedo*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada, respectivamente, na orientação e execução dos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 209,700 — Leste.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Pereira*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelas providências tomadas, interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de um carril partido, ao Km 288,409 — Norte, não obstante estar de folga; *João Valério Crespo* e *Samuel de Matos Rodrigues*, assentadores de 2.^a classe e *Maria Foito Baptista*, guarda de P. N. de 1.^a classe — elogiados, respectivamente, pelo interesse, dedicação demonstrada e providências tomadas, no sentido de desobstruir a via ao Km 209,700 — Leste; *António Ribeiro Maciel*, guarda de P. N. — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada ao fazer substituir-se na P. N. por sua mulher, a fim de se apresentar espontaneamente nos trabalhos de desobstrução da via, aos Kms 61,700 e 62,650 — Guimarães; e *Carlos Carvalho da Silva*, servente de 3.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de consolidação da via, ao Km 91,200 — Beira Alta, estando no gozo de folga.