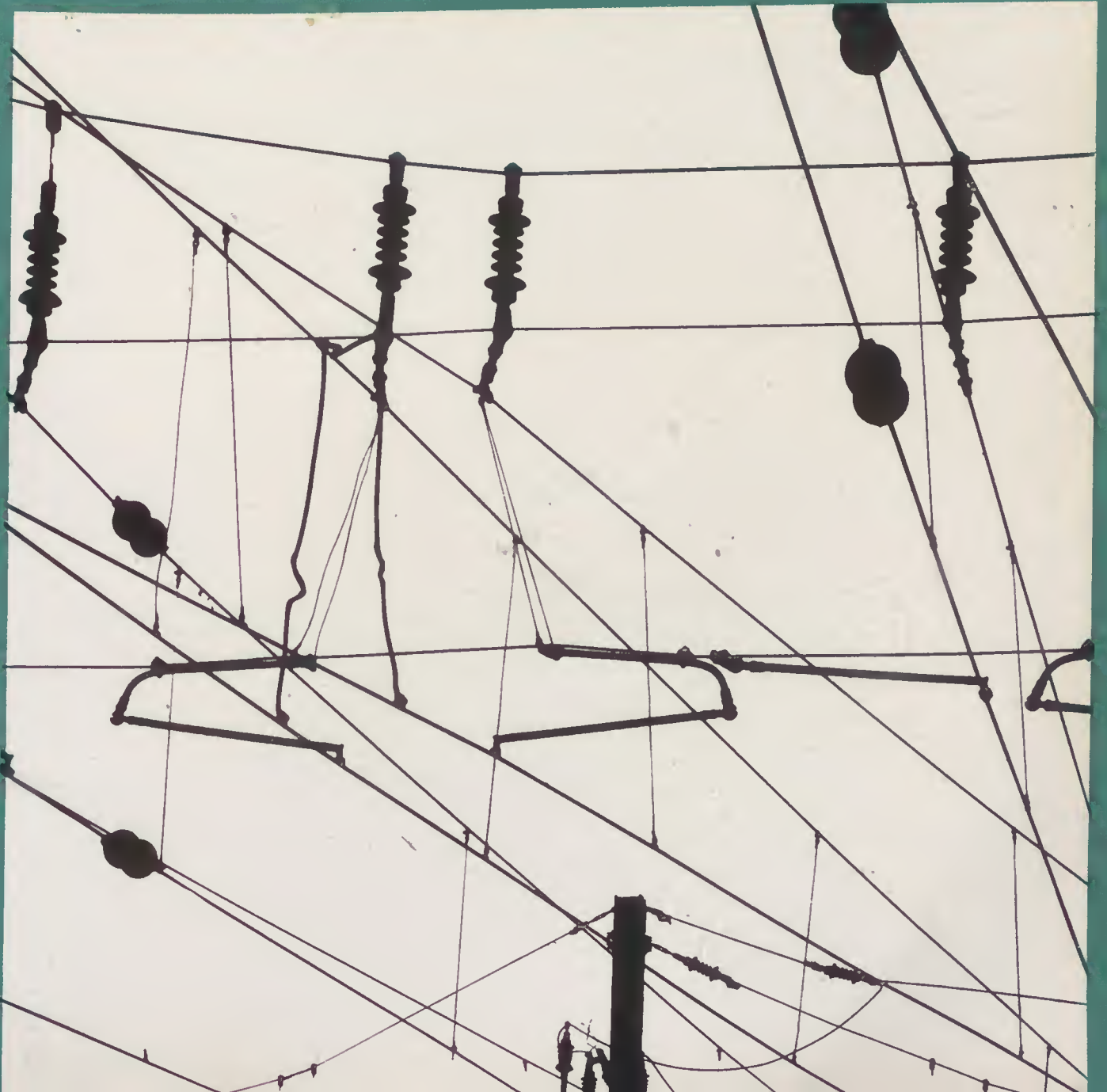


# BOLETIM

N.º 521

NOVEMBRO/72



**FUNDADOR :**  
ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

**DIRECTOR :**  
ENG.º JOSÉ ALFREDO GARCIA

**EDITOR :**  
DR. ÉLIO CARDOSO

N.º 521 - Novembro de 1972 - ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

## Sumário

Nota de abertura — De quem será o futuro ? ... ..	2
Jornada ferroviária no VI Congresso da Federação das Agências de Viagens realizado em Lisboa ... ..	3
O Chefe do Estado galardoou as entidades que o têm acompanhado nas suas viagens pelo País ... ..	11
Lar do Ferroviário Reformado ... ..	13
O cartaz turístico e o caminho de ferro — <i>pelo dr. Fausto Gianni</i> ... ..	14
Retalhos . . . . .	16
Linhas ultramarinas — O Caminho de Ferro do Limpopo, a mais extensa linha do sistema sul da rede ferroviária de Moçambique — <i>por Vasco Callixto</i> ... ..	17
Noticiário .. . . . .	18

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Sede: Calçada do Duque, 20—Lisboa - Composto e impresso nas oficinas gráficas da Sociedade Comercial de Papelarias Rabelo da Beira Douro, Limitada

# NOTA DE ABERTURA

## DE QUEM SERÁ O FUTURO ?

De um curioso artigo que lemos, sobre o transporte rodoviário, extraímos as seguintes linhas :

«...O essencial dos transportes far-se-á necessariamente pela via rodoviária em virtude das vantagens consideráveis do porta-a-porta. Haverá, sem dúvida, grandes camiões que irão até às estações rodoviárias instaladas no exterior das cidades e daí as mercadorias serão «disparadas» para o interior das grandes urbes no bojo de camiões de menor tonelagem...»

Estranho porta-a-porta, na verdade, do qual nós não vislumbramos a tal considerável vantagem.

Mas como não aceitar, de facto, a segunda parte do que se propõe: os sistemas rodoviários não poderão continuar indefinidamente a asfixiar o coração das cidades e a bloquear a circulação arterial desse frágil tecido; o futuro será, portanto, o das estações rodoviárias, tal como já se começaram a construir, as quais serão estabelecidas na periferia das grandes cidades, como a maior parte das estações ferroviárias, quando foram criadas. Estações rodoviárias nas quais se depositará, trasbordará, reexpedirá, tudo como nas estações de caminhos de ferro. Em suma, acaba-se com tudo para recomeçar de novo!

Mas então que será do famoso porta-a-porta rodoviário? Quem pode pretender que ele seja ainda assegurado? Quem nos fará acreditar que é mais fácil trasbordar do semi-reboque para o camião do que do vagão para o camião ou vice-versa? Do mesmo modo, o primeiro termo deste pseudo-argumento parece-nos um tanto ultrapassado: o verdadeiro problema sem dúvida que já não está num porta-a-porta que o Caminho de Ferro pode, muitas vezes, assegurar fora dos ramais particulares pelo jogo das técnicas combinadas, no que há muita vantagem para o serviço.

Duas conferências de imprensa, realizadas em Paris, nestes últimos dias, uma pelos dirigentes da National Freight Corporation britânica, a outra pelo Presidente da Illinois Central americana, trazem-nos a confirmação disso.

Os primeiros — que realizam 10 % do tráfego de mercadorias na Grã-Bretanha — aparecem no mercado dos transportes europeus para oferecer aos exportadores continentais um serviço completo, que se prolonga até à gestão dos «stocks» e aos estudos de mercado.

Quanto a transporte, será ferroviário ou rodoviário, conforme for mais apropriado e, na maior parte das vezes, comum aos dois meios graças aos contentores.

O segundo, porta-voz de um aglomerado cujas actividades diversificadas compreendem nomeadamente a exploração de uma rede ferroviária de 26.000 km., quiseram expor, perante jornalistas de assuntos financeiros, porque razão o Caminho de Ferro continua a ser uma actividade essencial do seu grupo: com mais de 40 % da tonelagem quilométrica (\*) o Caminho de Ferro é ainda — e de longe — o primeiro transportador americano de mercadorias, e até 1980 o seu tráfego, segundo as estimativas do DOT, aumentará 30 %. Ainda mesmo com um acréscimo do tráfego rodoviário que poderia atingir 50 %, os caminhos de ferro conservarão ainda esse lugar... se, pelo menos, as companhias fizerem os seus esforços em prol da qualidade de um serviço a oferecer — que deve ser total.

Em resumo, o futuro, mais do que deste ou daquele meio, parece ser do transporte dito — combinado — ou intermodal, a cargo do transportador que conheça ou possa, ao mesmo tempo, explorar o melhor possível as diversas técnicas e oferecer o melhor serviço. Nesse domínio, o exemplo norte-americano prova que o caminho de ferro não é necessariamente, e contrariamente a muitas opiniões já expressas, o menos apto...

(\*) Ou seja, mais do que a estrada, a via aquática e a aviação juntas.

# Jornada ferroviária no VI Congresso da Federação das agências de viagens realizado em Lisboa

De 13 a 19 de Novembro teve lugar em Lisboa o VI Congresso da Federação das Agências de Viagens (F. U. A. A. V.), que reuniu cerca de 1200 participantes em representação de quase todos os países do Mundo, e em que foram debatidos temas da maior importância respeitantes não só às Agências de Viagens propriamente ditas como às suas relações com as companhias aéreas, tráfego ferroviário e hotelaria.

«O Caminho de Ferro na Era da Informática» e «Linhas Férreas de Grande Velocidade no Japão» foram as teses de duas importantes comunicações que ocuparam integralmente o segundo dia de trabalhos, consagrado inteiramente ao Caminho de Ferro, em que o prestígio da ferrovia saiu indubitavelmente reforçado. Esta sessão teve a presença do secretário-geral da U. I. C., eng.º Bernard de Fontgalland.

No uso da palavra, o ilustre secretário-geral da U. I. C. referiu-se ao cinquentenário da União Internacional dos Caminhos de Ferro e ao papel cada vez mais activo da via férrea no contexto geral dos transportes e na sua crescente adaptação às condições de exploração que lhe cabem vocacionalmente.

Referindo-se aos E. U. A. e ao Japão, países privilegiados para o caminho de ferro (grandes cidades a médias e curtas distâncias com 2 ou 3 milhões de habitantes) o eng.º Fontgalland descreveu, pormenorizadamente, o êxito dos comboios inter-cidades, das viagens a grandes distâncias com o conforto dos comboios nocturnos, dos transportes de automóveis (a 2000 ou 3000 Km), dos grupos Eurailpass, etc.

Salientando os esforços de renovação de algumas redes, o orador afirmou que a tecnologia ferroviária pode alterar muita coisa — mas não pode modificar as condições geográficas, por vezes assaz desvantajosas onde essas redes existem.

A terminar, referiu que é desejo intenso da U. I. C. melhorar os transportes inter-cidades com a colaboração dos outros meios de transporte, numa coordenação de esforços em uníssono. Os caminhos de ferro — disse, a culminar — desejam cooperar com os outros sistemas de comunicações para melhorar a cadeia de transportes dum país.

Seguiu-se no uso da palavra o eng.º E. Chassy, chefe do Departamento de Vendas (Passageiros) da

Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) e presidente da comissão mista FUA AV-UIC, que proferiu a seguinte comunicação:

«Num dos seus numerosos ensaios ferroviários Louis Armand escrevia:

“A cibernetização não interessa ao caminho de ferro apenas pelas aplicações de que possa beneficiar no âmbito da sua função essencial: circular. Ela estende-se, igualmente, ao aparelho administrativo, comercial e financeiro em que se apoia a sua exploração...”

Foi a partir de 1955 que começou o estudo da cibernetização dos trabalhos administrativos, apesar do termo “informática” não ter então entrado ainda em uso. Com efeito, só a partir dessa época puderam ser utilizadas na Europa informações suficientemente completas sobre os computadores construídos nos Estados Unidos.

Os aparelhos então utilizados, por maravilhosos que fossem, ofereciam ainda possibilidades muito limitadas, com os seus circuitos internos constituídos por uma infinidade de frágeis tubos electrónicos, quilómetros de fios soldados e memórias intrincadas e onerosas. Agora, os transistores, os micromódulos, os circuitos integrados e as memórias de acesso rápido aumentaram consideravelmente as possibilidades dos computadores, diminuindo a sua complexidade e reduzindo o seu preço de fabrico.

Por outro lado, os progressos realizados nos circuitos telefónicos, a concepção de moduladores-demoduladores e de concentradores-difusores, permitiram conceber verdadeiras redes de transmissão de dados.

Mas tais sistemas necessitam, como é óbvio, de apurados estudos e de um conhecimento profundo e detalhado, resultante da análise exaustiva do problema. Os modos de tratamento de dados têm de ser repensados para se tirar o melhor partido das possibilidades actuais dos computadores.

As primeiras aplicações da electrónica no Caminho de Ferro, limitaram-se, como é natural, às instalações técnicas: instalações fixas, material de tracção e comando centralizado de circulações e de tráfego. Mas depressa se tornou evidente que a “injecção da electrónica no aparelho comercial” (1)

(1) A expressão é de Louis Armand.

O acto inaugural do Congresso FUAUV. Ao lado do Chefe do Estado, no uso da palavra o secretário de estado da Informação e Turismo, dr. César Moreira Baptista

O presidente do Congresso, o britânico Sutherland, impõe o emblema do congresso ao sr. Almirante Américo Thomaz

Um aspecto da assistência a uma das sessões do congresso ►

abria vastos horizontes para maior facilidade na previsão de vendas e para difusão mais acentuada das viagens em caminho de ferro.

Presentemente, várias redes europeias, os FS (Caminhos de Ferro Italianos), a DB (Caminho de Ferro Federal Alemão), a RENFE (Caminho de Ferro Espanhol) e os CFF (Caminhos de Ferro Suíços) abordaram e resolveram já o problema da reserva electrónica de lugares, para a aplicação de sistemas que, no seu conjunto, se revelam absolutamente satisfatórios.

Por seu lado, a SNCF (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses), depois de ter procedido em 1966 a experiências no percurso Paris-Lille, tem vindo a empreender estudos aturados com vistas à realização de um sistema que assegurará simultaneamente as operações de reserva electrónica e a distribuição do título ou títulos de transporte correspondentes. Esses estudos demonstraram já, com efeito, que esta distribuição simultânea de bilhetes se revelava altamente rentável. O sistema está concebido para equipar 800 a 1000 comboios diários, para um período de reservas antecipadas de lugares, com a antecedência de 6 meses. 50 milhões de lugares poderão, assim, ser permanentemente oferecidos a um ritmo de 25000 reservas por hora, em períodos de ponta, não excedendo 7 segundos o tempo de resposta. Os terminais que serão utilizados nas estações e as correspondentes emissoras de bilhetes, foram já apresentados aos agentes de viagem, em funcionamento simulado, em Maio do ano corrente. O sistema começará definitivamente a ser aplicado nas composições com partida e chegada à estação de Saint Lazare, em Paris, em fins de 1973. Um alargamento geográfico progressivo permite encarar a sua aplicação, em fins de 1974, à totalidade da rede nacional francesa.

Entretanto, como era de prever pelos motivos já apontados, os trabalhos de programação e análise iniciados em 1968, fizeram ressaltar a complexidade — excessiva para um tratamento racional por computador — de algumas das nossas disposições tarifárias. Meteu-se ombros, pois, ao estudo da simplificação do tarifário, tanto no tráfego nacional como internacional. Estamos a trabalhar para que o conjunto electrónico de reserva de lugares esteja em

condições de fornecer os respectivos bilhetes no momento em que puder ser aplicado a todo o conjunto da rede nacional, isto é, em fins de 1974.

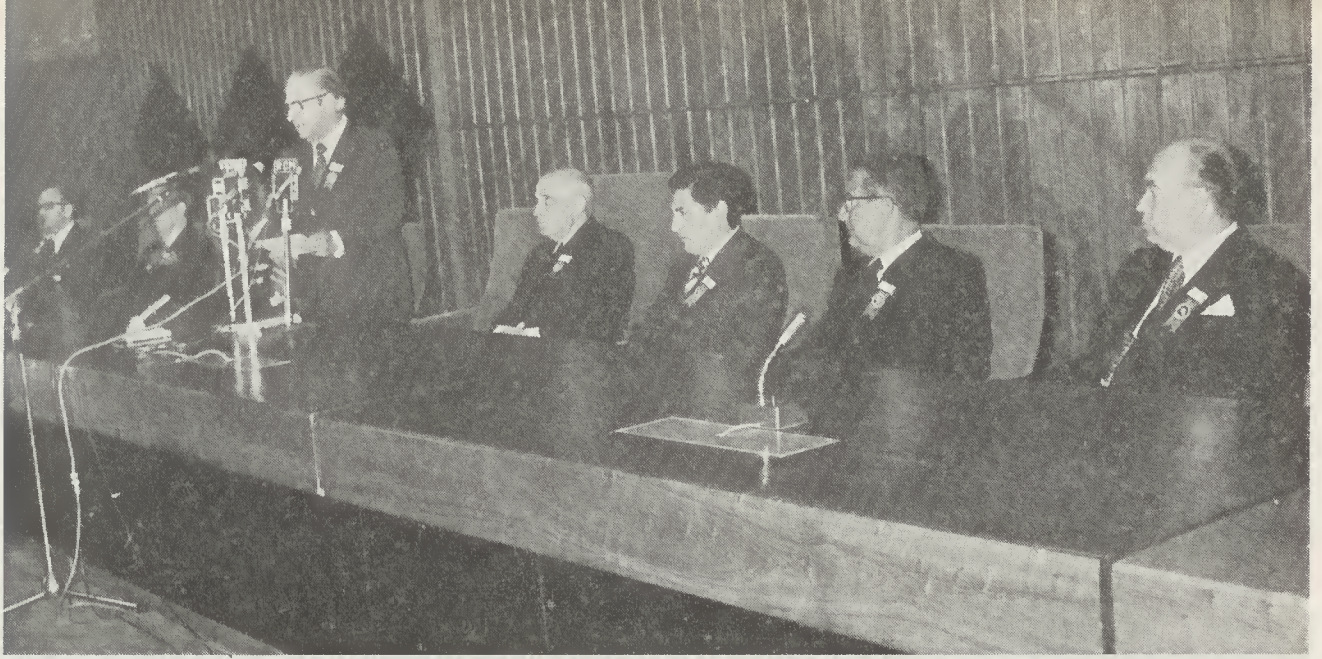
No plano internacional, criou-se no seio da UIC, uma comissão permanente de Informática cuja presidência foi confiada à SNCF. Grupos de trabalho debruçam-se sobre os problemas conjuntos da reserva e distribuição de bilhetes. Nesses grupos, especialistas de todas as redes confrontam ideias e experiências, a fim de definir regras internacionais a que cada uma das diversas Administrações deverá submeter-se para a introdução do seu sistema particular. Por outro lado, há um grupo especialmente encarregado de solucionar os problemas decorrentes da interconexão dos diferentes sistemas.

Assim, num futuro relativamente próximo, será possível, de Paris, de Roma, de Madrid, de Utreque, de Viena, de Francfort ou de Zurique, ou mesmo de uma estação de muito menor importância, ou ainda de um terminal de Agência de Viagens, reservar um lugar num rápido ou expresso circulando em qualquer das redes europeias, da Espanha à Suécia, sem esquecer a Grã-Bretanha, a Itália e a Jugoslávia, e obter, ao mesmo tempo, o respectivo bilhete, no espaço de escassos minutos ou mesmo segundos.

O bilhete será, na maioria dos casos, emitido como acção consequente do próprio pedido de reserva, sem qualquer esforço complementar para a transmissão desse pedido, e, de uma maneira geral, o conjunto da operação durará menos tempo para uma Agência da província, do que, actualmente, o tempo material da comunicação telefónica com a estação central de reservas.

Então, o vendedor, liberto do telefone, dos seus impedimentos e das suas esperas, desembaraçado de uma grande parte das tarefas materiais relacionadas com a emissão do bilhete, aliviado na contabilização das receitas ferroviárias, logo que disponha de um terminal electrónico, poderá consagrar-se inteiramente à sua verdadeira função de prospector e promotor de turismo.

Deste modo, a marcação electrónica traduzir-se-á por uma simplificação tarifária, diminuição de tarefas e, principalmente, por melhor qualidade do serviço oferecido.



## Facilitação das vendas

Passemos rapidamente em revista alguns dos estudos em curso no sentido de facilitar as vendas e activar a introdução definitiva ao serviço, da respectiva máquina electrónica:

A taxação electrónica dos bilhetes internacionais será um dos meios susceptíveis de melhorar a rentabilidade das emissões. Esta técnica requer a colocação em memória das estruturas tarifárias de cada uma das redes interessadas. Para facilitar esta operação, as diferentes redes esforçaram-se por simplificar as tarifas internacionais, mas cedo se compreendeu que tal simplificação se tornava difícil, dada a maneira como são taxados actualmente os bilhetes internacionais (mescla das tarifas dos diferentes países). Com efeito, fossem quais fossem as simplificações que pudessem ainda ser conseguidas, a emissão de bilhetes TCV só poderia mecanizar-se através de uma acumulação exagerada de memórias, tanto mais que os preços do TCV sofrem flutuações nacionais e são submetidos a numerosas modificações.

Importava, pois, para realizar a taxação electrónica dos bilhetes, adaptar, por meio de modificações profundas, os tarifários existentes, ou criar novas tarifas baseadas em fórmulas matemáticas simples. Vários estudos começaram a ser empreendidos nesse sentido, estando alguns em vias de produzir resultados satisfatórios.

### 1. Tarifa Europeia

Este estudo, levado actualmente a efeito, sob a égide da UIC, por sete redes da Europa ocidental, tem por objectivo criar uma tabela dita "europeia", que permitiria taxar de uma só vez os bilhetes relativos a todas as ligações ferroviárias entre os países participantes desta fórmula tarifária (Podemos admitir que numa primeira fase esses países seriam os seguintes: Holanda, Bélgica, Luxemburgo, França, Alemanha Federal, Suíça e Itália).

Tendo em conta a disparidade que existe actualmente nas tabelas internas das redes interessadas, está previsto que cada uma delas publicará, no que lhe diz respeito, um quadro comboios/distâncias, no qual figurarão as distâncias convencionais que resultarão da aplicação de determinado coeficiente sobre

as distâncias reais. A determinação desse coeficiente será, igualmente, objecto de estudo.

Evidentemente que, para as ligações com as redes não participantes, permitir-se-ia a justaposição da tabela europeia com as tabelas dessas redes. A emissão de bilhetes, quer manual quer electrónica, será de qualquer modo facilitada, graças à redução do número total de tabelas.

O estudo desta nova tarifa europeia, perfeitamente concebida para o tratamento electrónico, prossegue activamente e é razoável esperar-se que, logo que se obtenham condições de aplicação uniforme, possa entrar em funcionamento num futuro próximo (dentro de dois ou três anos, aproximadamente).

### 2. Tarifa TEE

Esta tarifa interessa às redes onde circulam comboios TEE, bem como às que estão habilitadas à venda de suplementos para esses comboios.

Tal como para a tarifa europeia, o objectivo a atingir é o encontro de uma fórmula matemática que permita calcular de maneira racional, o montante dos suplementos nacionais e internacionais.

Um dos projectos, aliás apresentado pela SNCF, permitiria calcular os suplementos segundo uma fórmula muito simples que prevê uma parte fixa à qual se juntaria uma parte variável que seria o produto dum preço quilométrico constante, pela distância total.

Com uma tal estrutura, compreendendo um número reduzido de elementos de base, as vendas poderiam ser facilmente mecanizadas.

### 3. Lugares de cama

Até 28 de Maio do ano corrente, os suplementos Wagons-Lits eram calculados de acordo com a distância, e cada uma das redes adoptava, para o seu percurso, uma taxa particular. Os suplementos internacionais eram, deste modo, formados pela justaposição dos montantes referentes a cada um dos percursos nacionais percorridos, o que tinha por consequência a publicação de tabelas de preços diferentes para cada uma das diferentes ligações. Foi pois decidido que, na situação futura, os suplementos seriam calculados "por noite", sendo a



Na sessão dedicada ao caminho de ferro, a mesa da presidência no momento em que falava o secretário-geral da U.I.C., eng.º Bernard de Fontgalland

O director do centro de publicidade da U.I.C. o italiano dr. Fausto Gianni na cerimónia inaugural da exposição de cartazes ferroviários, saúda os congressistas; a seu lado o administrador da C.P., eng.º Brito e Cunha e o chefe do Serviço de Relações Públicas, dr. Élio Cardoso

relação entre as categorias "Turista", "Duplo" e "Simples" fixada em 2/3/6.

Sendo, em certos casos, muito apreciáveis as diferenças entre a situação antiga e a futura, estão previstas várias fases sucessivas, para atingir progressivamente o fim almejado.

Não estão ainda unificados, mas têm já em conta a citada relatividade entre categorias, os montantes dos suplementos praticados durante a fase que começou em 1 de Novembro corrente.

É muito natural que, após mais duas fases, a unificação possa ser total, não trazendo então, a

aplicação de um programa para a venda de lugares por processos electrónicos, qualquer problema.

#### Contabilidade das Agências de Viagens

Bem entendido que, ao nível da Agência de Viagens, ficaria por realizar a ligação entre a contabilidade das emissões ferroviárias e a sua própria contabilidade interna, principalmente o acerto da conta de clientes na qual entram as emissões por conta de outros transportadores e certos serviços anexos ao transporte.



O eng.º Fontgalland, secretário-geral da U.I.C. e numerosos outros convidados, no acto inaugural da exposição de cartazes ferroviários, no Palácio Foz

Um aspecto da exposição de cartazes do caminho de ferro promovida, no âmbito do Congresso da FUA AV pelo Serviço de Relações Públicas da C.P.

Outro aspecto da exposição de cartazes, no Palácio Foz, que registou elevada frequência de visitantes

É nesse aspecto que a Informática e o desenvolvimento de computadores de menor potência, cujos preços de fabrico diminuem constantemente, podem trazer uma solução.

Para as Agências que disponham de um posto terminal de reserva electrónica de lugares, a solução ideal consistiria em tratar as operações comerciais não ferroviárias num mini-computador, a que seriam fornecidos — para a conta dos clientes — os dados contabilísticos ferroviários provenientes da reserva electrónica, tais como os bilhetes e os talões da própria reserva. Conviria, nesse caso, que as Agências de Viagens interessadas examinassem, de colaboração com a rede ferroviária de contacto, a possibilidade de equipar o terminal de reserva electrónica com um perfurador de banda, em que as respectivas bandas fossem completadas, por meio de uma chave de terminal, com os elementos correspondentes às necessidades da Agência (número do talão de encomenda, número da conta do cliente, etc.). Com este material, poder-se-ia mesmo encarar a emissão de bilhetes não dependentes do processo electrónico de reserva.

Poderia, assim, conseguir-se um tratamento, perfeitamente integrado, do conjunto dos problemas de emissão, de contabilização e de facturação que, normalmente, se põem às Agências de Viagens.

É evidente que se trata de uma solução para o futuro, mas os progressos crescentes da técnica e a diminuição constante dos preços de aluguer do material electrónico conjugam-se para que esse futuro não esteja longe.

\*

Chegámos pois a um ponto em que podemos já descortinar uma solução moderna para os problemas que se põem à reserva de lugares, venda de bilhetes e sua contabilização. Esta solução era aguardada com legítima impaciência pelos nossos colaboradores, os agentes de viagens. Penso que os seus dirigentes estão conscientes de que só a complexidade dos problemas a resolver pelas redes ferroviárias — complexidade muito maior do que a dos outros transportadores — não tem permitido uma resolução mais rápida. Estou no entanto convencido de que os resultados serão proporcionais à dimensão da espera.

## A caminho das grandes velocidades

Retomando a citação de Louis Armand, do princípio desta exposição, eu desejaria, para terminar, sublinhar que a Informática vai igualmente encontrar a sua plena expressão na aplicação às novas técnicas do caminho de ferro moderno de grande velocidade.

Nesse sentido, as redes ferroviárias europeias utilizam já em larga escala:

- os recursos da cibernética, para a sinalização, automatização de circulações, acréscimo de segurança e aumento de capacidade das linhas;
- os progressos da técnica, para aumentar as velocidades comerciais e melhorar o conforto;
- as possibilidades da electrónica, para acelerar as rotações do material, a transmissão de dados, e para melhorar a rentabilidade em todos os domínios da sua gestão.

Mas, no que se refere mais especialmente ao aumento de velocidades na via férrea, trata-se mais de um problema de infra-estruturas do que de potência motriz dos veículos de tracção. Esta a razão pela qual as redes europeias, tirando partido de todas as potencialidades técnicas do sistema roda/carril, elaboraram — para preparar um caminho de ferro do futuro, apto a fazer face a uma procura de transporte e a uma exigência de qualidade crescentes — um importante programa de construção de novas infra-estruturas e de melhoria do traçado das linhas existentes.

Várias realizações foram já conseguidas, e o conjunto de linhas novas para a prática de altas velocidades (250 a 300 Km/h) susceptíveis de serem obtidas até 1985, totalizará perto de 3000 Km. Entre as novas infra-estruturas projectadas ou em fase de construção, citaremos a linha Roma-Florença, as linhas Paris-Lião, Paris-Calais-Londres (através do túnel sob a Mancha) com derivações para Bruxelas e Amesterdão por um lado, e para a Alemanha, por outro, e finalmente na própria Alemanha, as linhas que constituirão o "Schnellverkehrstreckennetz".

Trabalhos para a travessia de braços de mar ou de maciços montanhosos estão igualmente previstos até 1985, designadamente: o túnel sob a



Mancha, a linha "aérea" entre a Alemanha, a Dinamarca e a Suécia, a ponte de Messina, entre a península italiana e a Sicília, o túnel de base do Brenner, a linha de base do Gothard e finalmente, em Paris, a junção subterrânea entre as estações do Norte e de Lião.

Estes projectos devem permitir aumentar a capacidade do transporte ferroviário em ligações de tráfego muito intenso, tendo ainda a característica comum de proporcionar a compatibilidade técnica com a via existente, a qual será beneficiada com novas linhas e obras de arte, o que quer dizer que o material circulante convencional poderá, de qualquer maneira, nelas circular.

Enfim, e ao mesmo tempo, está-se também a proceder a um importante programa de aumento de velocidades entre 140 e 200 Km/h, nas linhas já existentes.

A UIC avaliou qual poderia ser, de agora até 1980, ou seja, num futuro próximo, a influência sobre o tráfego europeu inter-cidades, dos estudos empreendidos e das realizações concretas de novas ligações de altas velocidades, e a transposição de obstáculos naturais por novas linhas de interesse supra-nacional. Em 276 ligações inter-cidades, nacionais ou internacionais, 150 poderiam ser asseguradas a uma velocidade média de 120 a 150 Km/h, 46 a uma velocidade média entre 150 e 200 Km/h, e, finalmente, 3 a velocidades médias superiores a 200 Km/h.

A título de exemplo: os trajectos Paris-Lião efectuar-se-ão em duas horas, Paris-Marselha em 4,30 h., Paris-Genebra em 3,19 h., Paris-Bruxelas em 1,29 h., Bruxelas-Lião em 3,30 h., Paris-Londres em 2,32 h., Bruxelas-Londres em 2,12 h., Lião-Londres e Bruxelas-Genebra em 4,40 h., Londres-Genebra em pouco menos de 6 h., Milão-Roma em 3,20 h. e Munique-Milão em 4,20 h.

Foi com plena confiança nos recursos da sua técnica e no seu próprio futuro, que o Caminho de Ferro europeu se lançou em planos tão ousados e ambiciosos. O êxito espectacular alcançado pelo Caminho de Ferro Nacional do Japão, o primeiro a construir novas infra-estruturas para nelas fazer circular rápidos e moderníssimos comboios inter-cidades, tal como o famoso «Tokaido», demonstra sobejamente a justificada confiança em tais pro-

jectos. O sr. Umehara, que representa aqui a rede pioneira das altas velocidades, membro da nossa União Internacional dos Caminhos de Ferro, teve a gentileza de aceder ao convite da vossa Federação, o que profundamente lhe agradeço. Ele vai proporcionar-nos o prazer de nos dar uma resenha das recentes realizações do Japão neste domínio. É, pois, com prazer que lhe passo a palavra.»

Seguidamente, o sr. Umehara, em representação do caminho de ferro não europeu, expôs o tema «Linhas Ferroviárias de Grande Velocidade no Japão», no qual foram igualmente debatidos problemas da maior actualidade para o caminho de ferro e sua implicação na conjuntura dos transportes ao serviço do Turismo.

Após a leitura deste trabalho, houve generalizado debate após o que foi projectado o filme «U. I. C. 22/72» comemorativo do Cinquentenário do importante organismo internacional.

A todos os participantes à sessão ferroviária o Serviço de Relações Públicas da C. P., com a colaboração das redes europeias, entregou valiosos presentes sob o tema do comboio.

Integrada ainda no Congresso e inaugurada no mesmo dia consagrado ao caminho de ferro, realizou-se no Palácio Foz, uma Exposição de Cartazes Ferroviários, provenientes das diferentes Redes europeias, com a participação especial dos Caminhos de Ferro Italianos, através de um vistoso «stand» luminoso. No acto inaugural desta exposição — que esteve patente ao público até 19 de Novembro — estiveram presentes o dr. Caetano de Carvalho, director-geral da Cultura e Espectáculos; o eng.º de Fontgalland, secretário-geral da U. I. C.; o administrador da C. P., eng.º Brito e Cunha; o presidente da FUA AV, Mr. Sutherland; o director do Centro de Publicidade da U. I. C., dr. Fausto Gianni — que salientou a importante contribuição do Caminho de Ferro no campo da publicidade turística — os eng.ºs Faria Areias e Simões do Rosário, drs. Cândido dos Reis e Élio Cardoso e Américo Ramalho; centenas de congressistas, etc.

A realização da jornada ferroviária deste importante Congresso esteve a cargo do Serviço de Relações Públicas da C. P.

# Pessoal

**MARINHEIRO DE 2.ª CLASSE**  
— José Joaquim Bolinhas.

**OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE** — Vítor Manuel Araújo Nunes de Assunção e Frederico Mendes dos Santos.

**PRATICANTES DE FACTOR** — Alexandre Manuel Oliveira Caetano, José da Cruz Martins, Manuel Pinto Pereira, Francisco Miranda Pinto, Sebastião Soares Gonçalves da Rocha, Alberto Oliveira da Silva, Vítor Manuel Vieira da Silva, José Cunha de Sousa, Manuel Cardoso de Sousa, Francisco Amadeu Teixeira e José Costa Teixeira.

**SERVENTES DE 2.ª CLASSE** — António Carlos Caixinha Gomes, José de Jesus Maria, Jorge Freitas Paixão, Casimiro Dias Rosa, Manuel da Conceição António, António Manuel da Silva Costa, Manuel Estêvão Lázaro, Joaquim Maria Pedro, João Maria Velez Gonçalves, António Duarte Correia, Francisco da Cruz Botão, Joaquim José Guedelha Cardoso, Manuel Diogo Ribeiro dos Santos, José Joaquim Mendes Mesquita, Ilísio Duarte Gonçalves, Francisco dos Santos Pinto, José de Matos Fernandes, José Luís dos Santos Barreto, Joaquim Manuel Charro Orvalho, Amândio Marreiros Pacheco, Aníbal Dias Teixeira e Manuel João Quadrado.

**APRENDIZES** — José Celso de Carvalho Moreira, Hamilton de Figueiredo Costa, Fernando da Silveira dos Santos Coutinho, Aníbal dos Santos, João Filipe Miranda Alves, José Martinho Sardo Belchior, Carlos Manuel da Silva Cabrita, José Alberto da Costa Cabrita, Jorge Manuel de Jesus Caldeira, José Barata Carvalho, João Manuel Carmo Cercas, Francisco José Manzaca Corêxo, António Marques Dias, Carlos Manuel Abreu Dias, Alfredo Manuel Barros Gomes Ferreira, João Manuel Rodrigues Figueiredo, Estêvão Francisco Gameiro Galhoz, Francisco José Martins Gomes, Joaquim António Vidigal Grenha, João Manuel Alves Martinho, Mário Alberto da Silva Medeiros, José Francisco Valente Mestre, João Luís Gonçalves Miranda, Tíeres Manuel Gonçalves das Neves, José Francisco dos Santos Rodrigues, Fernando Manuel dos Santos Roque, Florival José Serrabulho, José Manuel Lopes de Sousa, César Augusto Marrafa Ferreira, Joaquim Claudino Carvalho Pato, José Manuel da Costa Silva, Carlos Manuel Matoso da Silva, José Agostinho Rolo Vaz, Jonas Ferreira da Silva, João Manuel Rodrigues da Silva, Domingos Nogueira Alves, José António Pinto Azevedo, Manuel da Silva Azevedo, António dos Santos Barata, Adão da Silva Chaves, António de Castro Correia, António Jorge Carvalho da Costa, José Manuel Martins Fernandes, Francisco Guedes Pinto Ildefonso, Domingos da Rocha Lopes, Joaquim Ramada Macedo, Joaquim Afonso Machado, Jorge Fernando Santos Morais, Joaquim Queirós da Mota, José Carlos Correia de Oliveira, Ma-

nuel Domingos de Oliveira, Serafim José Caldeira Oliveira, José Guilherme Lúcio Paulo, António Augusto Pinto Pereira, Jaime Manuel de Castro Pereira, Manuel Nunes Pereira, António Armando de Oliveira Pinheiro, António João Mesquita Pinheiro, Álvaro dos Santos Pinto, Joaquim Jorge do Amaral Pinto, José Dias Rosa, António Loureiro da Silva e José de Sousa Mota.

## NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

### A contar de Abril do corrente ano

**A TELEFONISTA PRINCIPAL** — as Telefonistas de 1.ª classe, Maria Isabel da Fonseca Gama da Silva, Maria Amélia de Jesus Freitas Mendes, Maria Teresa F. Farinha dos Anjos e Arminda da Conceição Amaral.

**A TELEFONISTA DE 1.ª CLASSE** — as Telefonistas de 2.ª classe, Maria da Assunção Pinheiro Arruda Pinto, Deolinda Fernandes da Costa Silva e Maria do Rosário Marques.

**A CONTÍNUO PRINCIPAL** — os Contínuos de 1.ª classe, Narciso Joaquim, Quintino da Silva Antunes, José de Almeida, Joaquim das Neves, José Agostinho, Luís Gonzaga Clemente, Manuel Pereira, José da Conceição Viegas, Justino Rodrigues, Severino Serrano, Joaquim de Jesus Zacarias, Manuel Ribeiro Rodrigues, Francisco Pereira de Figueiredo, António Lopes e Abel Louro.

**A CONTÍNUO DE 1.ª CLASSE** — os Contínuos de 2.ª classe, Manuel Maria de Sousa, Carlos Martins das Neves, António Salgueiro Serrano, Manuel Francisco Ferreira e António de Sousa.

### A contar de Junho do corrente ano

**A INSPECTOR DE ELECTROTECNIA PRINCIPAL** — o Inspector de electrotecnia de 1.ª classe, Francisco Sanches Lopes.

**A CONTABILISTA PRATICANTE** — o Escriturário de 1.ª classe, José Anastácio Alberto.

**A DESENHADOR DE 3.ª CLASSE** — o Operário de 3.ª classe, Manuel Fernandes Parelho.

**A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.ª CLASSE** — o Operário de 1.ª classe, Pedro Augusto Durão.

### A contar de Julho do corrente ano

**A ADIDO TÉCNICO AJUDANTE** — o Fiscal do pessoal de trens e revisão de bilhetes, Artur Máximo.

## ADMISSÕES

### No mês de Agosto do corrente ano

**PRATICANTE DE ESCRITÓRIO**  
— Fernando Manuel Alves Morgado da Silva.

### No mês de Setembro do corrente ano

**TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE I**  
— **CARREIRA A** (contratado) — Eng.º António Diogo Pinto.

**PRATICANTES DE FACTOR** — José Manuel Pimenta Balão, José Luís Bicas, Alfredo Patrício de Brito, Manuel José Alambre Gonçalves e Jerónimo António Canas Mousinho.

**SERVENTES DE 2.ª CLASSE** — Tibério Jacinto da Costa, Flaminio José Pausinho, Isidro Gregório Picanço Jeremias, Francisco João Martins, José Augusto Gomes Domingos e Henrique Cordeiro Marugeiro.

### No mês de Outubro findo

**TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V**  
— **CARREIRA A** (contratado) — Eng.º Joaquim Vieira da Silva.

**TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI**  
— **CARREIRA A** (contratado) — Eng.º José Carlos Borges Pimentel.

**AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE** — Joaquim Almeida Moreira Barbosa.

**CONTABILISTA PRATICANTE**  
— José Vieira dos Reis.

**PRATICANTE DE ESCRITÓRIO**  
— Maria Fernanda Pimentel Ferreira dos Santos Sequeira Ventura.

**MOTORISTA DE AUTOCARROS DE 2.ª CLASSE** — Manuel Pereira Rodrigues.

**A ESCRITURÁRIO DE 3.ª CLASSE** — a Praticante de escritório, Albertina Maria Amaral Romão.

**A ELECTRICISTA DE 1.ª CLASSE** — os Electricistas de 2.ª classe, Edgar Fernandes Pingocho, José Vieira Coelho, Joaquim Manuel Guerreiro e José António Correia.

**A REVISOR DE BILHETES DE 1.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, António Martins Soares Cardoso, António Fatela Baltazar, José Cabrita, Manuel Garrido Veloso, António Branco, Joaquim Matoso Jerónimo, Guilherme Faria Marques, José Pereira, Manuel Isidoro Barreto e Manuel Mestre Jacinto.

**A REVISOR DE BILHETES DE 2.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, Alberto Pedro Coelho, Joaquim da Silva Rodrigues, José Quintino, Germano de Matos, Edmundo Custódio Lagartixo, Pulquério Pereira Dias, Francisco José Belchior, Urbino Santos B. Vagarinho, Manuel Nunes Coelho, António José Rodrigues, Aníbal Lúcio Alferes e Joaquim Manuel Galo.

**A REVISOR DE BILHETES DE 3.ª CLASSE** — os Guarda-freios de 1.ª classe, Jorge Dionísio Ribeiro Roque e António Eduardo Prazeres; e o Guarda-freios de 2.ª classe, Inocêncio Manuel Gervásio.

## A contar de Agosto do corrente ano

**A CONTABILISTA PRATICANTE** — o Escriturário de 3.ª classe, Áurea Maria Faria Gonçalves.

**A INSPECTOR DE TRACÇÃO DE 2.ª CLASSE** — os Maquinistas de 1.ª classe, Joaquim José Marques e Francisco Nunes Dias.

**A MAQUINISTA PRINCIPAL** — o Maquinista de 1.ª classe, Jorge José Cerqueira.

**A MAQUINISTA DE 1.ª CLASSE** — os Maquinistas de 2.ª classe, Joaquim António Balsinha, José da Silva Caetano Nascimento e José Augusto de Matos.

**A MAQUINISTA DE 2.ª CLASSE** — os Maquinistas de 3.ª classe, Luís António Boleto, Edmundo Cabrita Coelho, Américo da Silva Dâmaso, Ezequiel de Almeida Francês, José Cavacas Ramalho e Manuel Bernardo Miranda.

**A ESCRITURÁRIO DE 3.ª CLASSE** — a Praticante de escritório, Ana Maria de Lemos Boavida.

**A REVISOR DE BILHETES DE 1.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, Custódio Luís Coelho e José Bartolomeu Romão.

**A REVISOR DE BILHETES DE 2.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, Manuel José Moita Gauchinho, Manuel Guerreiro Gonçalves e António Guerreiro Rafael.

**A OPERÁRIO DE 3.ª CLASSE** — o Subchefe de distrito, António Maurício.

## A contar de Setembro do corrente ano

**A REVISOR DE BILHETES DE 1.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, Joaquim Manuel F. P. Maduro, Damião Henriques Borralho, Joaquim António Augusto, José Pimentel Ferraz e João Augusto Barão.

**A REVISOR DE BILHETES DE 2.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, António Filipe Tapadas, Francisco Marcos A. Trindade e José António da Silva.

**A TELEFONISTA DE 1.ª CLASSE** — a Telefonista de 2.ª classe, Maria Simões Fonseca de Matos.

**A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.ª CLASSE** — os Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe, João Nunes e Manuel Ventura Serrano de Oliveira.

**A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.ª CLASSE** — o Electricista de telecomunicações de 3.ª classe, Carlos Caldeira Feixeira.

**A ELECTRICISTA DE 2.ª CLASSE** — os Electricistas de 3.ª classe, António Pires de Almeida, Teotónio Rodrigues das Neves, José António Nunes Estêvão, Mário Pires Nunes, Arménio Manuel da Silva Ferreira, Alfredo Manuel da Silva Rocha, Herlander Jerónimo de Jesus Simões, José Luís Guerreiro Marques, António Manuel Godinho Vaz, Armando José Ferreira Pinto, Joaquim Santos Valente, Ezequiel Joaquim Soares da Silva, João António Lino Canudo, Fernando José Gregório da Silva, Manuel Francisco Correia da Praça, Silvestre Jacinto Fialho, Dionísio Gonçalves Vieira, Marcelino António S. Merendeira, Desidério Rodrigues Hilário Duarte, Manuel José Valério Felício e Afonso Anastácio Oliveira Águas.

**A OPERÁRIO DE 2.ª CLASSE** — o Operário de 3.ª classe, Francisco Manuel Simões Martins.

**A SERVENTE DE 1.ª CLASSE** — o Servente de 2.ª classe, Joaquim Félix Penedo.

## A contar de Outubro findo

**A INSPECTOR REGIONAL DE MOVIMENTO** — o Inspector de movimento principal, Ricardo Júlio de Almeida.

**A INSPECTOR DE MOVIMENTO PRINCIPAL** — os Inspectores de movimento de 1.ª classe, Alberto Machado Barbosa e Alberto Justino Soares.

**A CHEFE DE ESCRITÓRIO** — o Subchefe de escritório, Raul da Conceição Gonçalves.

**A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 3.ª CLASSE** — o Monitor de formação ajudante, José António Martins.

**A ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE** — o Escriturário de 2.ª classe, Maria Luciana Quintino I. Soares.

**A ENFERMEIRO DE 2.ª CLASSE** — o Factor de 1.ª classe, Vitorino Alves da Rocha.

**A CONTRAMESTRE PRINCIPAL** — o Contramestre de 1.ª classe, João de Jesus Manito.

**A CONTRAMESTRE DE 1.ª CLASSE** — os Contramestres de 2.ª classe, João Bagina Miranda, João Semedo do Rosário, Amaro da Silva Balsa Alfaro e Manuel de Oliveira Lúcio.

**A CHEFE DE BRIGADA PRINCIPAL** — os Chefes de brigada de 1.ª classe, José Ferreira, Matias Alves e Joaquim Duarte.

**A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL** — os Chefes de electricistas de 1.ª classe, Evaristo Marques Farias e Carlos Correia Fernandes.

**A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 2.ª CLASSE** — os Operários qualificados de 3.ª classe, Carlos Tagarra Feliciano, José Maria Lopes Ferreira, Eusébio Joaquim de Oliveira Braz, João da Silva Oliveira, António Jesus Dias e Adriano dos Santos.

**A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 2.ª CLASSE** — os Electricistas qualificados de 3.ª classe, Octávio Rodrigues C. Oliveira, Virgílio Fernandes Machado da Silva e Carlos Gonçalves Tomaz.

**A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.ª CLASSE** — o Operário de 1.ª classe, Josué Brito da Silva e o Operário de 2.ª classe, João Francisco Alves.

**A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.ª CLASSE** — o Electricista de 2.ª classe, Manuel Joaquim Palma Coelho.

**A OPERÁRIO DE 1.ª CLASSE** — os Operários de 2.ª classe, Américo Lopes Rodrigues, Joaquim Ferreira da S. Brogueira, Luís Teodoro Joaquim Antunes, Luís Gonçalves Neves, Bernardino Duarte Alves Elias, Fernando Alves Graha e Carlos Dinis.

**A ELECTRICISTA DE 1.ª CLASSE** — os Electricistas de 2.ª classe, Valter Ferreira Ramalho, José Rodrigues Cordeiro, Fernando Carvalho Rodrigues, Frederico João Lopes, José Lima Serrano, Auriliano Beirão de Almeida,

Francisco Mendes Gonçalves Coentro, Luís Belo Carvalho, Manuel António J. R. Margalho, Joaquim Fernandes S. Marques, Manuel Simões Freire Domingues e João da Conceição Belo Cané.

**A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.ª CLASSE** — o Electricista de telecomunicações de 3.ª classe, António Alberto Carmo Lima Pinto.

**A OPERÁRIO DE 2.ª CLASSE** — os Operários de 3.ª classe, Joaquim Fernandes Miranda, Amândio Pires Ferreira, António Diogo Faustino Rosa, José Baptista da Silva, José da Cruz Vilela, Gregório Joaquim Eduardo, Alvaro Leal Cupido, José do Rosário Carvalho, Xavier de Almeida Dias, Júlio Pinto Marques, Emídio Heitor, Agostinho Jacinto Réquio, António Silvério Ratinho, Álvaro Maia Nunes, António Hilário de Abreu, Joaquim Faria Rodrigues, João Dinis César Júnior, Manuel da Silva Almeida, Francisco Inácio Vicente, Diamantino Rodrigues Vitorino, Manuel da Ponte, João do Carmo Vaz, Manuel Gonçalves Ferreirinha, Agostinho Figueiredo da Graça Justino, José Lourenço Dias, Manuel Gorjão, José Francisco Raposo e Carlos Alberto Marques da Cunha.

**A ELECTRICISTA DE 2.ª CLASSE** — os Electricistas de 3.ª classe, Artur Neves Ferreira, António Salvado Alves dos Santos, Manuel Elísio Louro, António Cabral Lopes, António Duarte Simão da Costa, José Manuel Gaspar da Cunha, Manuel Subtil da Silva, Casimiro Benvindo Esteves Dinis, Carlos Manuel da Silva Irra, Francisco Januário L. Palmeiro, Edmundo Inês Ferrão, António Gomes Oliveira Rosado, Manuel da Ponte Domingues, Sérgio Fernando Pinto de Sousa, Joaquim Vitorino Surrêcio da Costa, Carlos Manuel dos Santos Silva, Manuel Jorge Santa Gramacho, Raimundo José da Silva Dias, Carlos Alberto de Jesus Isidro, Francisco Alberto Lopes Filipo e Manuel António Loureiro Sousa.

**A GUARDA-FIOS DE 1.ª CLASSE** — os Guarda-fios de 2.ª classe, Amadeu Augusto Clérigo, José Augusto Gomes Mendes e David Martins Galocha; e os Operários de 3.ª classe, António de Freitas, Valdemar Antunes Cerqueira, Fernando José de Abreu, Martinho Luís Monteiro e Adelino Dias da Costa.

**A CAIXEIRO DE 3.ª CLASSE** — o Servente de 1.ª classe, Manuel Pereira.

**A SERVENTE DE 1.ª CLASSE** — o Servente de 2.ª classe, Francisco Pinto da Silva Alho.

## LOUVOR



Ao abrigo do n.º 1 do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Região Norte elogiou o operário de 2.ª classe, José Moreira de Moura, da Inspeção de Sinalização.

O louvor foi consignado porque quando o agente procedia à vistoria dos cadeados «Bouré», no apeadeiro de Mirão, notou que a lança da agulha da filà baixa não se encontrava em boas condições de funcionamento — em virtude de lhe ter caído a cavilha do esquadro — e, consciente do perigo que essa circunstância representava para a circulação, tomou imediatas e acertadas medidas, graças às quais foi possível fazer parar o comboio n.º 6013, evitando assim um possível acidente.

## 50 ANOS DE SERVIÇO



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

Trata-se do operário de 1.ª classe Jerónimo Lopes, do 2.º Grupo do Material e Oficinas, o qual foi admitido em 23 de Outubro de 1922.

Este ferroviário ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobremaneira, a sua extrema dedicação pelo caminho de ferro e pela Companhia.

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

TO ANOS  
DE SERVIÇO



— César da Silva Lemos  
Inspector de electrotecnicia  
principal



— Joaquim Chaves Mota  
Chefe de escritório



— António Martins  
Encarregado de obras de  
1.ª classe



— Manuel Ferreira  
Chefe de estação de 1.ª classe



— Vitorino Gaspar Vieira  
Chefe de secção



— Benjamim Marques  
Chefe de lanço principal



— José Rodrigues de Sá  
Escriturário de 1.ª classe



— Cândido Martins Gonçal-  
ves  
Chefe de lanço de 1.ª classe



— David Augusto  
Maquinista de 2.ª classe



— António Domingues An-  
tunes  
Electricista de telecomunica-  
ções de 1.ª classe



— Abel de Almeida  
Operário de 1.ª classe



— Augusto Pinto  
Operário de 1.ª classe



— Carlos de Sousa  
Factor de 2.ª classe



— Manuel Francisco  
Chefe de distrito



— Joaquim António  
Chefe de distrito



— António Fernandes Alves  
Chefe de distrito



— António Lúcio  
Chefe de distrito



— António de Queirós  
Chefo de distrito



— Manuel Joaquim Gonçal-  
ves Lopes  
Chefe de distrito



— Manuel Nunes da Cruz  
Subchefe de distrito



— António Teixeira da Sil-  
veira  
Assentador de 1.ª classe



— Adelino Mendes  
Servente de 1.ª classe



— Miguel de Oliveira Mor-  
gado  
Servente de 1.ª classe



— Florência de Jesus Silva  
Guarda de passagem de nível  
de 2.ª classe

# O Chefe do Estado galardoou as entidades que o têm acompanhado nas suas viagens pelo País



Numa cerimónia, que se revestiu de particular significado, e a que compareceram membros do Governo e outras altas individualidades, o Chefe do Estado impôs, em 23 de Outubro findo, no Palácio de Belém, as insígnias de vários graus da Ordem do Infante D. Henrique a elementos da Força Aérea, da Guarda Nacional Republicana, da Polícia de Segurança Pública, da Direcção Geral de Segurança e da C. P., com que decidiu agraciá-los pela forma como se desempenharam do serviço que lhes foi atribuído em frequentes visitas presidenciais no

País, durante o segundo mandato do sr. Almirante Américo Thomaz na suprema magistratura da Nação.

O acto teve a presença do ministro do Interior e secretário de Estado da Aeronáutica; do comandante da 1.ª Região Aérea, general Ivo Ferreira; do comandante-geral da P. S. P., general Tristão Carvalhais; do director-geral de Segurança, major Silva Pais; do segundo-comandante da G. N. R., brigadeiro Pinto Bessa; do comandante da Brigada de Trânsito, coronel Giacomino Ferrari; e do presidente do Conselho de Admi-

nistração da C. P., dr. Neto de Carvalho — que estava acompanhado do administrador, brigadeiro Almeida Fernandes e do director de Produção e Equipamento, eng.º Almeida e Castro — além dos componentes das Casas Civil e Militar da Presidência da República.

A preceder a entrega das insígnias, o sr. Presidente da República proferiu breves palavras justificativas da cerimónia, dizendo da satisfação com que galardoava tão devotados servidores, na presença dos membros do Governo e demais entidades. Sublinhou



que, tal como sucedera no final do seu primeiro mandato presidencial, decidira distinguir uma série de pessoas em reconhecimento da sua acção durante o seu segundo septénio na chefia do Estado. Era-lhe particularmente grato — e fazia-o com o maior gosto — galardoar a colaboração dada e a assistência prestada, desse modo agradecendo e lembrando todos os que tornaram mais fácil a missão do Presidente. E formulou os melhores votos de prosperidades pessoais dos agraciados, acentuando estar convicto de que continuarão a servir com a mesma dedicação e eficiência.

#### **Ferroviários agraciados**

O sr. Almirante Américo Thomaz procedeu, então, à imposição das mercês aos dezoito elementos da Força Aérea, das forças da ordem e da C. P., a todos abraçando muito afectuosamente.

Entre os agraciados contavam-se os ferroviários, inspector regional do movimento, Aires da Silva Branco e o maquinista principal, Manuel Dias Bicho, ambos galardoados com o grau de cavaleiro da Ordem do Infante D. Henrique.

#### **Palavras de agradecimento do coronel Santos Júnior**

Em nome dos agraciados o coronel Santos Júnior, comandante da P. S. P. do Porto, pro-

nunciou, no final, palavras de agradecimento pela alta distinção que o Chefe do Estado conferira, a qual ficará para sempre a lembrar um dia grande no humilde mas digno historial de serviço, marcando inesquecível página de são e justificado orgulho. «Não seria preciso — afirmou — para continuarmos a trilhar o caminho do dever, indeclinável obrigação que todos sentimos e vivemos, de servir entranhadamente a Pátria que nos foi berço, que V. Ex.<sup>a</sup>, sr. Presidente, em nome dela, se lembrasse de, neste dia, nos atribuir o galardão que simultaneamente nos confunde e nos alegra. Mas não resta dúvida de que nos sentimos nesta hora da nossa carreira mais confortados e mais robustecidos para podermos continuar».

O comandante da P. S. P. do Porto após exprimir os seus sentimentos pessoais pela alta venera recebida como prémio pelos serviços que tem prestado ao País, que dedicada e lealmente serve há longos anos, reafirmou ao sr. Presidente Américo Thomaz os sentimentos de gratidão de todos os condecorados, vincando que o País, tão dignamente representado pelo Chefe do Estado, pode «continuar a esperar de nós a firmeza de atitudes, a constância dos mais puros ideais e o servirmos até ao sacrifício das nossas comodidades e dos nossos interesses pessoais». E, a concluir, dirigiu ao supremo magistrado votos de felicidades, para

que «possa continuar, como até aqui, a dirigir com rumo seguro os destinos deste País que tanto merece que o sirvamos na continuidade do exemplo dos nossos maiores, que dele fizeram o que foi, o que é e o que há-de ser sempre — um grande País, em honra e glória». ■

# LAR DO FERROVIÁRIO REFORMADO

Pensar na reforma é para a maior parte dos funcionários aquele dia em que se deixa o convívio amigo dos colegas de trabalho e em que, quase sempre, nos afastamos dolorosamente de uma actividade a que nos dedicámos durante muitos anos.

Mas a reforma — por tudo isso — é ainda muito mais. É o momento da nossa vida, em que se torna necessário criar outros centros de interesse, quando não é mesmo a altura de enfrentar dificuldades nem sempre fáceis de vencer.

Assim, uma simpática iniciativa está em curso, dentro dum programa social traçado e que tem sido gradualmente posto em execução. Trata-se de um movimento no sentido de se instalar um Lar dos Ferroviários Reformados, destinado a acolher os que, por dificuldades familiares e outras, careçam desse apoio. Como é sabido, cada vez mais se apresentam necessárias iniciativas desta natureza, face aos crescentes problemas sociais respeitantes às idades avançadas.

Encontra-se, para o efeito, constituída uma Comissão, que, tendo iniciado os seus trabalhos, registou já a possibilidade de a C. P. ceder um terreno, para a construção do Lar, no Entroncamento, localidade escolhida dado o seu ambiente caracterizadamente ferroviário. Outras adesões de vulto se averbaram também.

A Comissão atrás referida tem a seguinte constituição :

## Presidente

— Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral Honorário da Companhia.

## Vogais

— Dr. Carlos Simões de Albuquerque, antigo Director do Departamento Comercial, na situação de reforma.

- Eng.º António Canavezes, antigo Chefe da Região Norte, na situação de reformado.
- Dr. Carlos Madeira da Silva, Chefe dos Serviços da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários.
- Prof. André Navarro, Chefe do Serviço Social Ferroviário.
- Manuel Mota, Chefe de Serviço do Sector de Assistência e Cultura do mesmo Serviço.
- Ana Bela Assis Ferreira, Assistente Social Chefe.
- Eugénio Poitout, Chefe Administrativo do Centro de Formação do Pessoal e Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento.
- Nicolau Borges, Presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais).
- Calisto de Carvalho, Presidente do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste. ■

# O CARTAZ TURISTICO E O CAMINHO DE FERRO

Criada com o fim de dar um mais vigoroso impulso à cooperação das diferentes Redes ferroviárias no âmbito internacional — cooperação aliás já iniciada na 2.ª metade do século passado, e tornada mesmo institucional, com o estabelecimento de certos organismos interferroviários com fins e tarefas definidos — a União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), comemora agora os seus primeiros cinquenta anos de existência, que assistiram à realização de importantes objectivos comuns, quer no plano técnico quer no da exploração comercial, sobretudo no que se refere aos serviços internacionais de passageiros e mercadorias.

Bastará recordar a este propósito a unificação e a codificação de numerosas disposições de diversa ordem, tendentes a facilitar o tráfego ferroviário internacional, a criação de um Centro comum de pesquisas e experiências (ORE), de um «pool» de material circulante para a permuta de vagões de mercadorias (EUROP), e de uma Sociedade para o financiamento de material ferroviário (EUROFIMA), a realização da rede dos «Trans-Europ-Express» (TEE), e, finalmente, a concepção e adopção de um sistema comum de engatagem automática, que será aplicado no decorrer dos próximos anos.

Nos últimos tempos, a UIC tem-se ocupado, de uma maneira particular, do estudo de todas as possibilidades de aplicação da cibernética nas actividades da ferrovia, quer na administração, quer no campo técnico, quer na exploração. Tem igualmente dispensado a maior atenção à pesquisa prospectiva, fixando as directrizes de uma nova política ferroviária e da evolução futura dos caminhos de ferro, tais como o aumento de velocidades até 160 e mesmo 200 Km/hora nas principais linhas de traçado clássico, e a criação de novas linhas capazes de velocidades da ordem de 260 a 300 Km/hora, que entrarão em exploração, num total de cerca de 3.000 Km, até 1985.

Podemos pois afirmar que os cinquenta anos da UIC representam cinquenta anos de progresso, pois as diferentes Redes, pelo intercâmbio das suas experiências e resultados pessoais e pela união de esforços tendentes à resolução dos seus problemas comuns, atingiram objectivos que ja-

mais poderia alcançar ou que alcançariam ao preço de um incomparavelmente maior dispêndio de tempo, de meios financeiros e de energia de todos os géneros, se cada uma delas tivesse pretendido fazê-lo sozinha.

É justamente por isso que, no decorrer do presente ano, foram dedicadas à celebração do cinquentenário diversas manifestações, a que se acrescenta agora esta Exposição de cartazes ferroviários, integrada no 6.º Congresso Mundial das Agências de Viagem (FUAHV), que se está realizando em Lisboa. Na verdade, para comunicar com os homens que vivem no mundo do turismo, como são os agentes de viagem, não teria sido possível escolher uma linguagem mais apropriada que a do cartaz publicitário; com efeito, foi o caminho de ferro que criou a publicidade turística, suscitando e cultivando nos homens o gosto de viajar, e dando assim lugar ao nascimento do fenómeno do turismo nos seus aspectos modernos.

A actividade publicitária dos caminhos de ferro que, a princípio, se serviu quase exclusivamente do cartaz, remonta aos últimos decénios do século passado, na altura em que a passagem da tracção animal à tracção ferroviária fez aumentar em 100 vezes a capacidade do veículo transportador, e quando, em consequência, se pôs o problema de aliciar um volume de clientela adequado.

Foi então que o comboio entrou no domínio da publicidade onde triunfalmente se manteve. De resto, ele era já o motivo inspirador de inumeráveis quadros, começando pelo de Turner, e posto em Londres em 1880, no qual se vê uma locomotiva atravessando uma ponte. Parece que foi esta a primeira obra de arte dedicada ao comboio que, depois de ter tentado um temperamento inquieto como Daumier, se instalou definitivamente na pintura com os impressionistas, sobretudo com Monet, e com os pós-impressionistas como Van Gogh, que dele fizeram o motivo principal ou que o inseriram em paisagens inundadas de luz.

Ainda hoje, apesar da existência de tantos meios de transporte, o comboio permanece um tema privilegiado da pintura, e o seu nome encontra-se ligado para sempre ao de numerosos

artistas célebres da nossa época ou de passado recente, tais como Léger e Boccioni. Pode mesmo dizer-se que, com o comboio, a pintura realizou um dos casamentos mais difíceis de obter: o da indústria com a arte.

A própria publicidade de produtos que nada têm a ver com as viagens por caminho de ferro, reconheceu a marcada aptidão do comboio para símbolo das qualidades do produto de que se pretende fazer a propaganda. O Centro de Publicidade e o Centro de Relações Públicas da UIC organizam, há já alguns anos, um concurso anual para premiar os anúncios deste género publicados na imprensa da Europa ocidental e, de cada vez, têm a grata satisfação de constatar que eles se contam por centenas.

O comboio é, se assim se pode dizer, fotogénico, e é absolutamente natural que a sua vocação publicitária se manifeste sobretudo nos cartazes consagrados ao turismo ferroviário. Estes, como em geral todos os cartazes turísticos, revestem-se de um valor estético notável, de tal modo que os publicitários do caminho de ferro estão convencidos que o bom gosto e o encanto estético da visão constituem o meio mais adequado para provocar o desejo de ir ao encontro dos diferentes lugares que o cartaz ferroviário evoca, deixando a outros meios publicitários o encargo de fornecer informações detalhadas sobre as condições comerciais da viagem.

No cartaz ferroviário, mesmo quando ligado a fins específicos, estão presentes todas as tendências do grafismo publicitário, da tendência objectiva representada pelo cartaz fotográfico à tendência artística baseada em imagens pictóricas; e ainda que nele domine, como é natural, a tendência figurativa, lá se encontram frequentemente exemplos preciosos da elaboração do motivo num sentido puramente abstracto.

A alta qualidade dos cartazes ferroviários é, aliás, confirmada pelas provas oficiais de consideração de que têm sido objecto no decorrer de várias manifestações internacionais dedicadas ao cartaz turístico, e ainda pelo facto de constituírem um género de publicidade que tem tentado artistas do

mais alto renome, como Bernard Buffet ou Salvador Dalí.

Naturalmente, a linguagem dos cartazes ferroviários mudou consideravelmente com o tempo. Um dos primeiros, por exemplo, editado em 1880 pela Sociedade Adriática, tinha por motivo o comboio que, de Londres a Brindisi, percorria o trajecto terrestre da famosa linha Indian-Mail; apresentava vistas das principais localidades do percurso ferroviário e marítimo de toda a linha, e constituía, só por si, uma espécie de pequeno atlas geográfico. No ritmo acelerado dos nossos dias, as pessoas não concedem senão escassos momentos à contemplação de um cartaz. Este deve pois comunicar-lhe a sua mensagem da maneira mais simples, isto é, por uma forma de expressão extremamente sintética.

Satisfazendo estas exigências, o cartaz é, presentemente, um veículo essencial para o turismo e em particular para o caminho de ferro. Com efeito, num mundo em que a linguagem das imagens tende a substituir cada vez mais a linguagem das palavras, o cartaz, com a sua carga de sugestão imediata, surge como o meio de atracção mais eficaz de convite às viagens, alargando o «espírito turístico» a camadas de público, assaz numerosas, não tocadas ainda por esse espírito.

É com este público que o Caminho de Ferro conta para aumentar o número dos seus utentes. É a ele que dirige as mensagens expressas nos cartazes, quer utilizando a actividade desenvolvida por cada Rede no seu próprio domínio, quer por intermédio da actividade desenvolvida em comum pelo Centro de Publicidade da UIC no campo internacional. Desta maneira, os caminhos de ferro contribuem consideravelmente para um amplo alargamento do irreversível movimento turístico, que é uma das características principais, e porventura das mais nobres, do mundo moderno.

Pelo dr. Fausto Gianni

Director do Centro de Publicidade da U. I. C.

# O CARTAZ TURISTICO E O CAMINHO DE FERRO

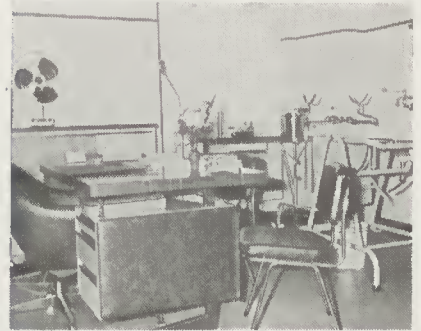
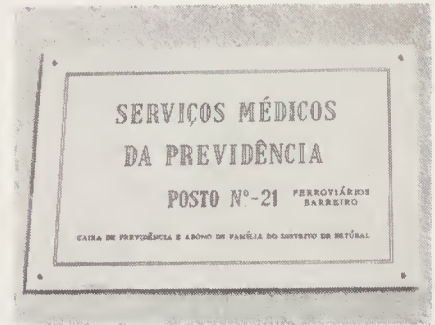
## A C. P. NA EXPOSIÇÃO DA FILOTEL



Com início em 25 de Novembro corrente teve lugar no recinto da Feira Internacional de Lisboa, um certame dedicado ao equipamento turístico nacional e às estruturas dos transportes.

A C. P., através do seu Serviço de Relações Públicas, participou na exposição com um excelente «stand», dedicado à reconversão ferroviária, visitado por numeroso público e que mereceu a honrosa visita do Chefe do Estado, no acto inaugural.

## Posto clínico no Barreiro



No dia 20 de Outubro último teve lugar uma visita ao posto clínico n.º 21, da Caixa de Previdência e Abono de Família do Distrito de Setúbal, que funciona no Barreiro e se destina exclusivamente a ferroviários, desde que residam naquela vila ou em Alhos Vedros, Moita e Pinhal Novo.

Em representação da Administração da Companhia encontrava-se o administrador cor. Ferreira Valença, que era acompanhado pelo dr. Maris Graça, presidente da direcção da Caixa de Previdência dos Ferroviários, eng.º Duarte Neves e dr. Alfredo Franco, respectivamente, chefe da Região Sul e chefe dos Serviços Médicos da C. P., assim como por dirigentes da União e dos Sindicatos dos ferroviários.

Os visitantes percorreram demoradamente as excelentes instalações daquele posto clínico, que se encontra montado em edifício da Companhia e foi inaugurado no corrente ano.

# LINHAS ULTRAMARINAS

## O caminho de ferro do Limpopo a mais extensa linha do sistema sul da rede ferroviária de Moçambique

Por Vasco Callixto

O vale do Limpopo, que se desenvolve através do distrito de Gaza, na região meridional de Moçambique, é actualmente uma zona de povoamento e colonização, com uma vastíssima área aberta nos últimos anos ao progresso económico daquele Estado ultramarino, onde o caminho de ferro está presente. A «Linha do Limpopo» acompanha o curso do grande rio moçambicano e liga-se na fronteira à rede ferroviária rodesiana e, através dela, aos caminhos de ferro dos países limítrofes, nomeadamente à Zâmbia, ao Botsuana e ao Katanga, no sudeste do Congo.

Dividindo ao meio as históricas terras de Gaza, a Linha do Limpopo é formada por cinco troços construídos em diferentes épocas. Com 528 quilómetros, é a mais extensa linha do Sistema Sul da rede ferroviária de Moçambique. Liga Lourenço Marques a Malvéria, na fronteira da Rodésia.

O primeiro troço deste caminho de ferro faz parte da linha Lourenço Marques-Ressano Garcia-Pretória, sendo, portanto, comum àquela linha internacional até Moamba. Data de 1886; extensão, 53 quilómetros.

O segundo troço, para cuja construção muito contribuiu o governador Freire de Andrade, foi inaugurado em 5 de Outubro de 1914. Foi um prolongamento de 75 quilómetros — em direcção ao Limpopo — até Ungubana, cujo projecto esteve estreitamente ligado ao plano de desenvolvimento agrícola da região de Xinavane e, muito em especial, à exploração açucareira da «Incomati Estates», que mais tarde se transformaria na Sociedade Agrícola do Incomati.

Com a construção deste troço, ficou aberto o caminho para o lançamento da via férrea através do vale do Limpopo. O projecto tornado público previa o prolongamento da linha para além do Incomati, alcançando o rio Limpopo e acompanhando-o até Mapai.

Pretendia-se então alargar a zona de colonização europeia no vale do Gujá, como mais tarde viria a verificar-se. Formada em 1929 uma «brigada de estudos» para o estudo da nova linha, o projecto definitivo foi aprovado em Novembro de 1932 e os trabalhos iniciaram-se em 1 de Maio de 1935. Dois anos após a linha chegou ao Gujá. Fora um novo acréscimo de 85 quilómetros.

Em meados da década de vinte já se pensara em levar esta linha até à fronteira rodesiana, como bem defendera publicamente o eng.º Trigo de Moraes, baseado em razões de ordem política e económica, sendo secundado pelo ministro das Obras Públicas da Rodésia. No entanto, só em 1949, por ocasião duma Conferência de Transportes realizada em Lisboa, o problema voltou a ser ventilado.

Trabalhando em estreita cooperação, os Governos português e britânico assentaram na construção da nova linha internacional. O custo da obra foi avaliado em 37 milhões de dólares, dos quais 16 milhões ficaram à responsabilidade do Governo português. E em 13 de Maio de 1952 iniciaram-se os trabalhos de prolongamento do caminho de ferro para além do Gujá, numa extensão de 24 quilómetros, até à área central do plano de fomento e povoamento do vale do Limpopo.

Por fim, em 1953 deu-se começo à arrancada final do notável empreendimento ferroviário, que constituiu um triunfo para os técnicos portugueses. A linha passou, sobre a barragem, para a margem esquerda do Limpopo, alcançou a confluência com o Nuanetzi e desviou-se para o interior, para entrar na Rodésia entre as bacias daquele rio e do Lundi, totalizando este troço final 321 quilómetros. Na sua extensão total, o caminho de ferro do Limpopo ficou com 528 quilómetros.

A brigada portuguesa de trabalhos alcançou a fronteira rodesiana em 20 de Março de 1954, com o extraordinário avanço de cerca de um ano sobre a data prevista, e para evitar atrasos, acordou-se que aquela brigada prosseguisse o assentamento da via em território da Rodésia. Os trabalhos decorreram em ritmo tão acelerado, que se assentaram três quilómetros e meio de via num dia, o que constituiu um «record» mundial.

Compreendeu este derradeiro projecto a construção de seis estações e apeadeiros, 341 casas para o pessoal, 5 instalações completas de abastecimento de água e 119 pontões e aquedutos, além das instalações para o Serviço de Tracção. Só o volume das terras movimentadas, deve ter atingido cerca de 2 milhões de metros cúbicos, e na obra trabalharam 500 europeus e 5000 moçambicanos.

O primeiro comboio de mercadorias para a Rodésia saiu de Lourenço Marques às 19 horas e 5 minutos de 31 de Julho de 1955 e chegou à fronteira às 16 horas e 35 minutos do dia seguinte. No tráfego deste caminho de ferro destacam-se, no sentido ascendente, automóveis, adubos químicos, madeiras e carga em geral e, no sentido descendente, cobre, minérios, milho e outros produtos de exportação dos países vizinhos de Moçambique.

## PRÉMIO INTERNACIONAL PARA O MELHOR ANÚNCIO DE TEMÁTICA FERROVIÁRIA

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) atribui anualmente um valioso prémio ao anúncio publicitário de qualquer empresa não ferroviária que evidencie características favoráveis do transporte por caminho de ferro, ao valorizar as vantagens e qualidades dos seus próprios produtos ou serviços, tanto de carácter industrial como comercial.

O prémio referente a 1972 foi recentemente concedido à firma British Leyland Belgium que na publicidade das suas viaturas associou a velocidade e o conforto do comboio à do automóvel.

A cerimónia da entrega do prémio de 5000 francos suíços (cerca de 30 mil escudos) e de um troféu e diploma alusivos, decorreu junto de um automóvel da marca distinguida e de uma composição do «Trans-Europ-Express» que serviu de suporte ao anúncio.

Para o concurso de 1973 poderão candidatar-se os anúncios publicados na imprensa no período de 1 de Abril de 1972 a 31 de Março de 1973.

Em Portugal, deve a reprodução desses anúncios ser remetida ao Serviço de Relações Públicas da C. P., Calçada do Duque, 20 — Lisboa, com a indicação do nome e endereço do anunciante (e se possível da agência publicitária, embora o prémio caiba unicamente ao anunciante), e ainda o nome do jornal ou jornais em que foi publicado e respectiva data da publicação, até aos primeiros dias de Abril de 1973.

Um júri internacional classificará em Paris, os trabalhos concorrentes.

## CONFERÊNCIA CULTURAL



Dentro do plano de actividades culturais da Companhia, proferiu o dr. Manuel Caetano, do Departamento do Pessoal, perante largo auditório, uma conferência subordinada ao título «A Formação e as suas repercussões no desenvolvimento económico da Empresa».

Na gravura, o orador num momento da sua intervenção.

## REALIDADES SOCIAIS INTERNAMENTO DE CRIANÇAS ÓRFÃS DE FERROVIÁRIOS

Com a aprovação do Conselho de Administração e por iniciativa do Serviço Social Ferroviário, foi estabelecido um acordo entre o Orfanato dos Ferroviários da C. P. e o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, em que ficou decidido processar-se numa só instituição — para o efeito, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste — o internamento das crianças órfãs de ferroviários.

Em resultado do referido acordo, ingressaram já naquele estabelecimento assistencial algumas crianças provindas do Orfanato da C.P., para as quais a Companhia cedeu não só camas como artigos de vestuário.

## CORRESPONDENTE

Desejo corresponder-me com amadores e simpatizantes do Caminho de Ferro para troca de fotografias de comboios e locomotivas.

Miguel San Giovanni Ambrósio  
Rua Ivinheima, 110  
03020 — São Paulo (Brasil)

A correspondência pode ser escrita nos seguintes idiomas: português, espanhol, francês, inglês ou italiano.