



# BOLETIM DA CP.

NÚMERO 401

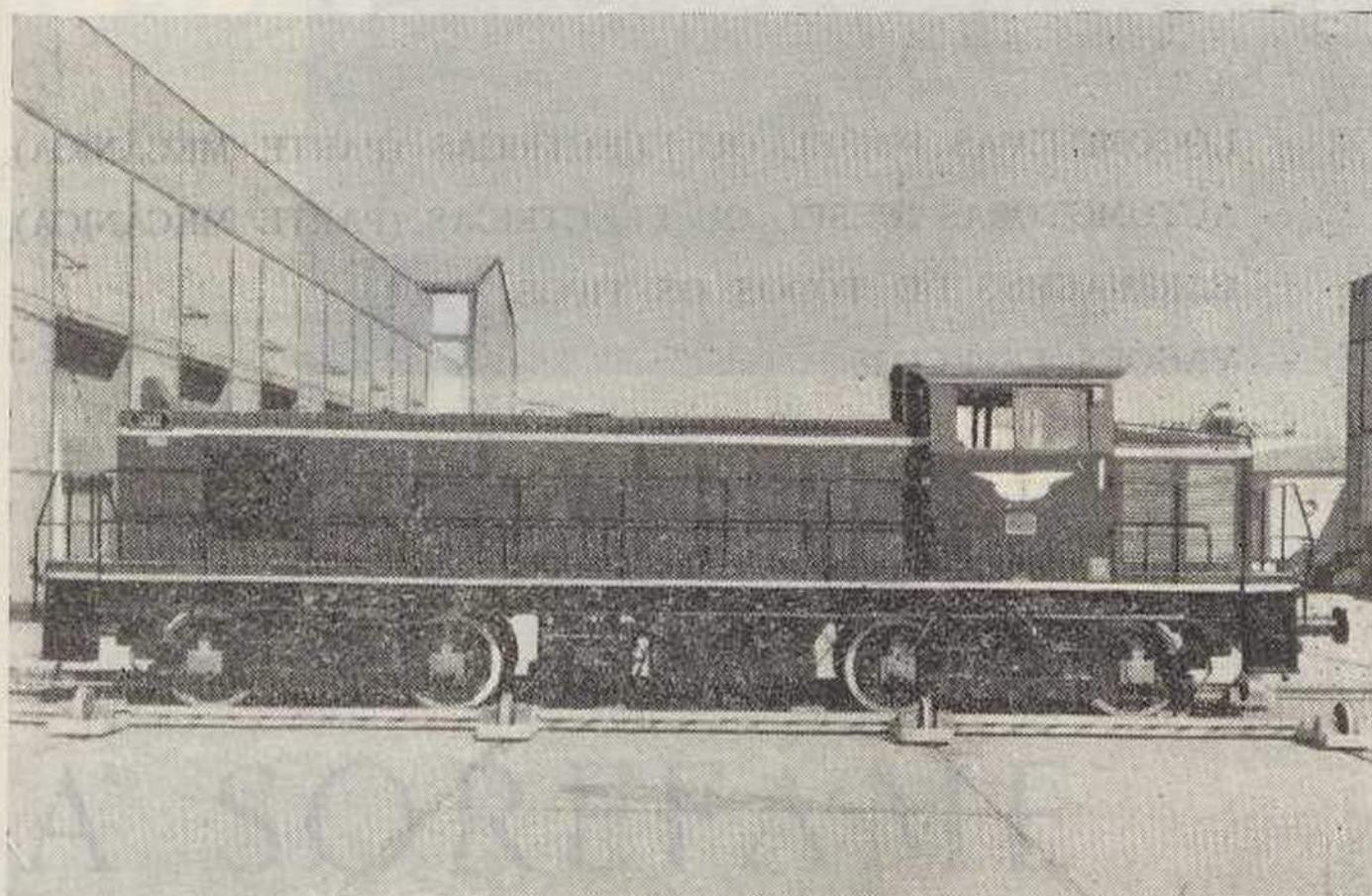
NOVEMBRO DE 1962

# SOREFAME

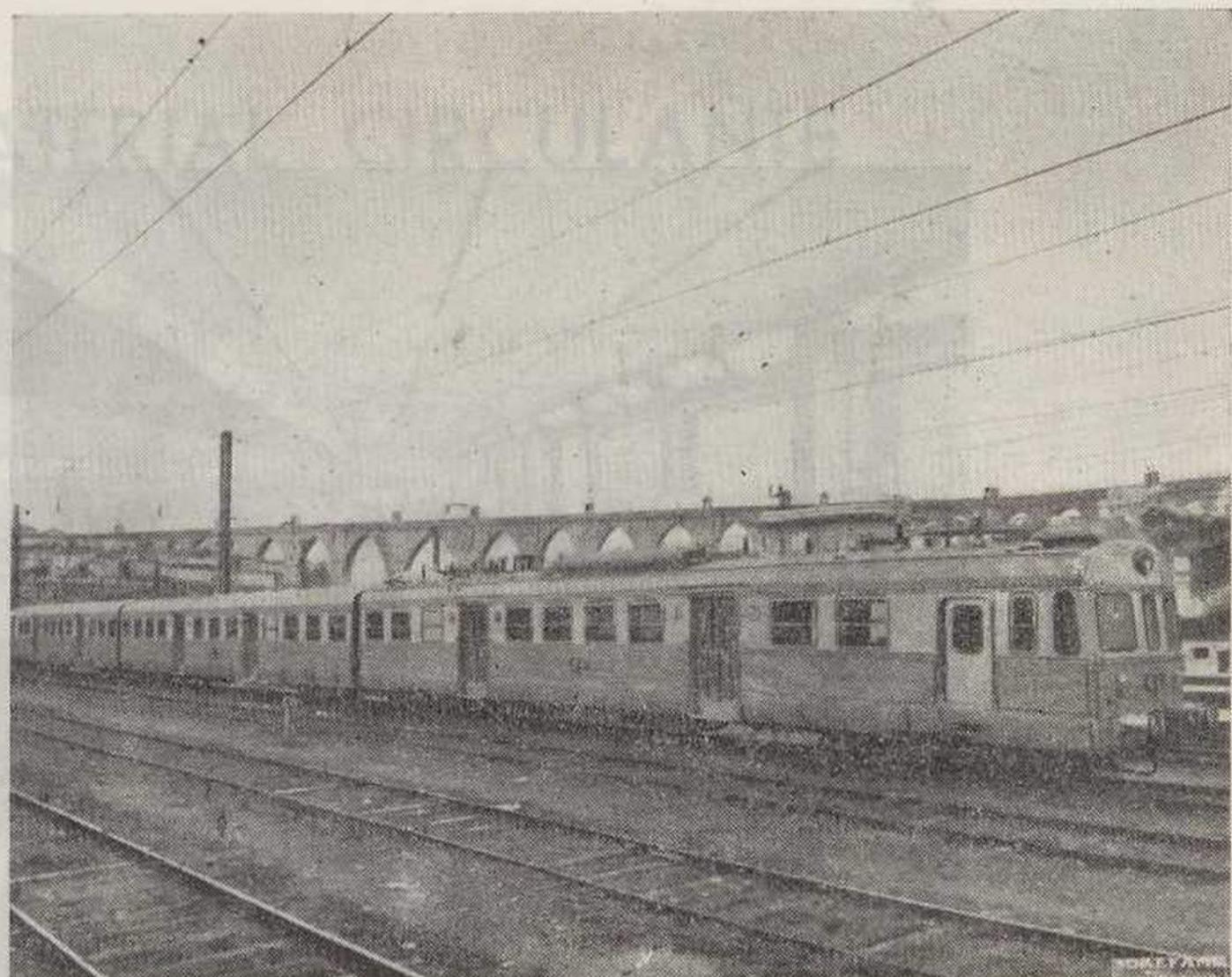
UMA INDÚSTRIA AO SERVIÇO DA NAÇÃO

FORNECEDORA DE:

C. P.  
SOC. ESTORIL  
C. F. ANGOLA  
C. F. MOÇAMBIQUE  
METROPOLITANO DE LISBOA  
ETC.



LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉC-  
TRICAS FABRICADAS NA  
SOREFAME PARA A C. P., POR  
INTERMÉDIO DA EUROFIMA



UNIDADES AUTOMOTORAS  
TRIPLAS ELÉCTRICAS FABRI-  
CADAS PELA SOREFAME  
PARA A C. P., POR INTERMÉ-  
DIO DA EUROFIMA

SOREFAME — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L. — AMADORA — LOBITO — PORTUGAL

# A SOREFAME

UNA INDÚSTRIA AO SERVICO DA NAÇÃO

PROJECTA MATERIAL CIRCULAN

METROPOLITANO DE LISBOA

RUA DOS BACALHOEIROS, 123

TELEF. 32 5972

LOCOMOTIVAS DIESEL OU ELÉCTRICAS (PARTE MECÂNICA)  
AUTOMOTORAS DIESEL OU ELÉCTRICAS (PARTE MECÂNICA)  
CARRUAGENS DE TODOS OS TIPOS  
VAGÕES ESPECIAIS  
ETC.



# A SOREFAME

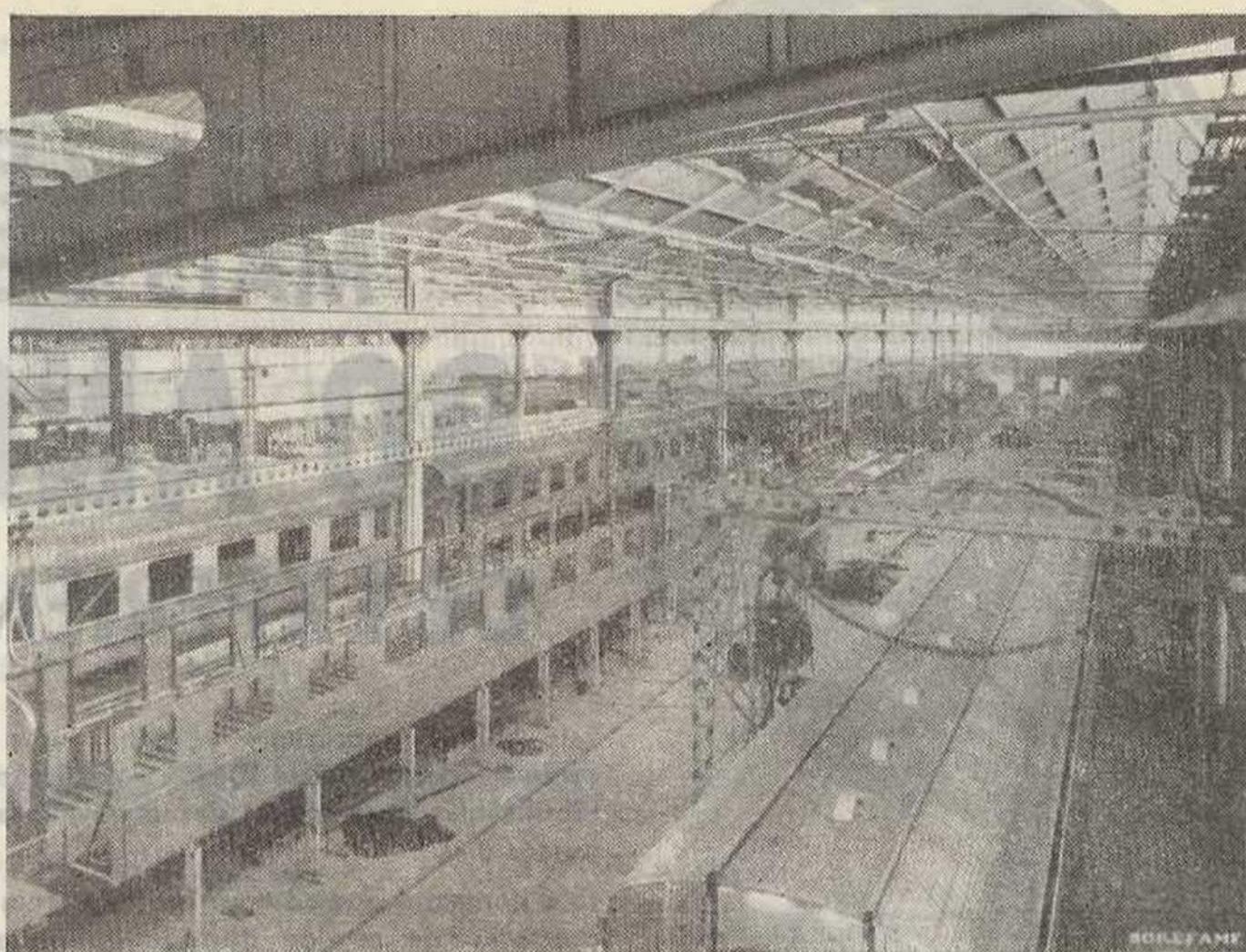
UNA INDÚSTRIA AO SERVICO DA NACAO

PROJECTA MATERIAL CIRCULAN

TELEF. 32 5972  
RUA DOS BACALHOEROS, 123

LOCOMOTIVAS DIESEL OU ELÉCTRICAS (PARTE MECÂNICA)  
AUTOMOTORAS DIESEL OU ELÉCTRICAS (PARTE MECÂNICA)  
CARRUAGENS DE TODOS OS TIPOS  
VAGÕES ESPECIAIS  
ETC.





## A SOREFAME

### FABRICA MATERIAL CIRCULANTE

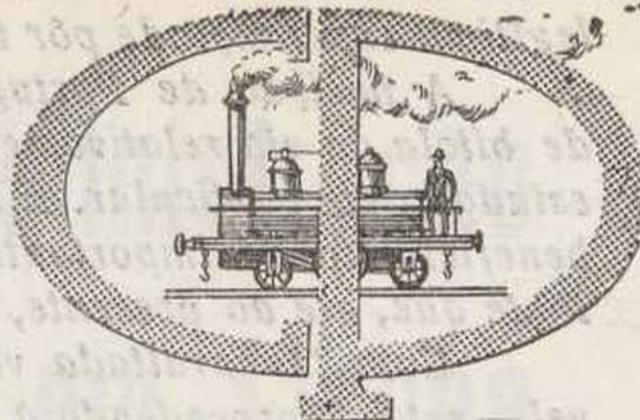
PROJECTADO NO SEU GABINETE DE ESTUDOS  
OU COM A COLABORAÇÃO DE OUTRAS EMPRESAS



SOREFAME — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L. — AMADORA — LOBITO — PORTUGAL

O MAIOR SERVICO MUNDIAL DE LUBRIFICACAO

# Boletim da



N.º 401 • NOVEMBRO 1962 • ANO XXXIV • PREÇO 250

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

## Nota de Abertura

**R**EALIZOU-SE recentemente em Lisboa, por convite da Companhia, a reunião anual do Conselho de Administração da Eurofima — Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário — que tratou de programações para futuros investimentos e do estudo de mercados financeiros para recolha e aplicação de capitais.

Já por diversas vezes o «Boletim da C. P.» se tem referido — e sempre com o merecido interesse — a esta importante organização financeira e económica que, tanto pela sua composição como pelo seu objectivo, apresenta um interesse público e um carácter internacional muito peculiares.

Criada em Berne, em Outubro de 1955, sob a generosa inspiração dos Ministros dos Transportes de catorze países da O. E. C. E., entre os quais Portugal, a Eurofima constitui mais um exemplo frizante de cooperação europeia a juntar a tantas outras iniciativas firmadas em comum, no domínio da via férrea, comprovativas do espírito de união, do labor de equipa, da acção coordenadora dos ferroviários do Velho Continente.

Com os seus concretizados objectivos — o estabelecimento de créditos e a normalização do material tractor e circulante, segundo tipo previamente estudado, conducente à implícita baixa dos custos de produção — a Sociedade vem contribuindo para o caminho de ferro melhor desempenhar a sua missão na economia geral dos seus países — renovando-se e modernizando-se como convém a um organismo em permanente evolução — e, ao mesmo tempo, vem promovendo o aceleramento dos esforços dos países de vanguarda técnica tendentes à integração progressiva da via férrea no plano europeu, acompanhando-se

assim a nova ordem continental de unificação que a Europa tenta adoptar, na legítima esperança de pôr termo aos conflitos seculares que a dividem.

A posição de Portugal, como aliás a da Espanha (por existir diferença de bitola de via relativamente à dos restantes países da Europa Ocidental) foi estudada em particular. E não obstante tal circunstância, a nossa Rede está já beneficiando de importante influxo de capitais daquela Sociedade, num montante que, até ao presente, ronda pelos 200 mil contos.

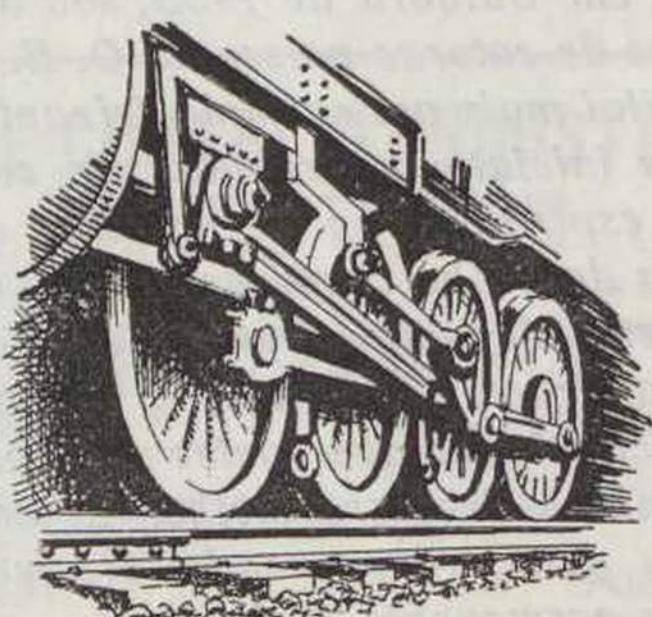
Com tão avultada verba — reembolsável a longo prazo e a juro razoável — está-se procedendo à construção de 17 locomotivas diesel eléctricas (nove já executadas), 6 unidades triplas eléctricas (duas já construídas) e 13 automotoras diesel com respectivos atrelados, dando-se preferência, nessa construção, à indústria nacional.

Todo este material — acrescido ao previsto nos Planos de Fomento Económico e àqueles que os recursos próprios da Companhia permitem adquirir — vai valorizar e renovar o nosso parque, impelindo a Empresa para a senda de recuperação que lhe é indispensável para alcançar o nível técnico da maioria das nações do Continente — e bem servir o público, como é seu lema e razão fundamental de existência.

Nesta reunião do Conselho de Administração da Eurofima, participaram administradores, conselheiros, directores e economistas de nove países, numa luzida representação dos mais qualificados dirigentes ferroviários da Europa. Figuras prestigiosas como Marcel de Vos, H. Geitmann, Philippe Dargeou, H. Gschwind, J. Koster, P. Musquar, E. Hasler e tantos outros — num número total de vinte e um — deram-nos o grato prazer das suas presenças.

Tudo decorreu ao contento geral. Os próprios programas sociais — que é hábito estabelecer à margem dos trabalhos, em honra dos convidados e senhoras que os acompanham — integraram-se num plano turístico que honrou o país, deixando em todos agradáveis e saborosas recordações.

O que dá, porém, significado especial à realização desta reunião em Lisboa foi menos o serviço prestado ao turismo nacional que o testemunho, concreto e indesmentível, do prestígio de Portugal e da sua Administração ferroviária. Mais ainda — a deliberada associação do nosso Caminho de Ferro a estas actividades internacionais atesta a ânsia de progresso a que se consagra a Empresa, no preciso momento em que a economia portuguesa, num esforço de transformação essencial, procura ordenar-se e intensificar-se em novos ritmos, sob o vigoroso signo da industrialização.





# Reunião da Administração da EUROFIMA em Lisboa

**S**OB a presidência do Sr. Engº Marcel de Vos – Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas – realizou-se em Lisboa, de 11 a 13 de Setembro findo, a reunião anual do Conselho de Administração da Eurofima.

A' sessão, que teve lugar numa das salas da sede do Secretariado Nacional da Informação, no Palácio Foz, obsequiosamente cedida para o efeito, estiveram presentes, além do

Dr. Günther Krausse, Conselheiro dos Caminhos de Ferro Alemães; A. Alström, Director do Serviço de Material Circulante e Tracção dos Caminhos de Ferro Suecos; A. Benard, Secretário-Geral Adjunto dos Caminhos de Ferro Franceses; E. Desorgher, Director Honorário dos Caminhos de Ferro Belgas; M. Fanelli, Director Honorário do Serviço do Material e Tracção dos Caminhos de Ferro Italianos; D'Arbela Alfredo, Conselheiro da Administra-

O Sr. Engº Espregueira Mendes, antes da sessão de trabalhos, sauda os Administradores da Eurofima



Sr. Engº Marcel de Vos, o Sr. Philippe Dargeou, Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e Vice-Presidente da Eurofima, e os Administradores daquela Sociedade Internacional Srs.: H. Geitmann, Presidente do Caminho de Ferro Federal Alemão; H. Gschwind, Presidente da Direção-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços; D. Jovanovic, Director da Divisão de Finanças dos Caminhos de Ferro Jugoslavos; V. Kosovak, Director do Serviço de Aprovisionamentos dos Caminhos de Ferro Jugoslavos;

ção dos Caminhos de Ferro Italianos; De Lespinois, Conselheiro Financeiro da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses; J. P. Koster, Director-Geral dos Caminhos de Ferro Holandeses; J. P. Musquar, Director dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses; G. Thorn, Chefe do Serviço do Contencioso dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses; R. Joosen, Secretário da Administração dos Caminhos de Ferro Belgas; E. Hasler, Director da Eurofima; A. R. Loiseau e J. Pfennings, Directores-Adjuntos da Eurofima e Mário Fraschina, Secretário da

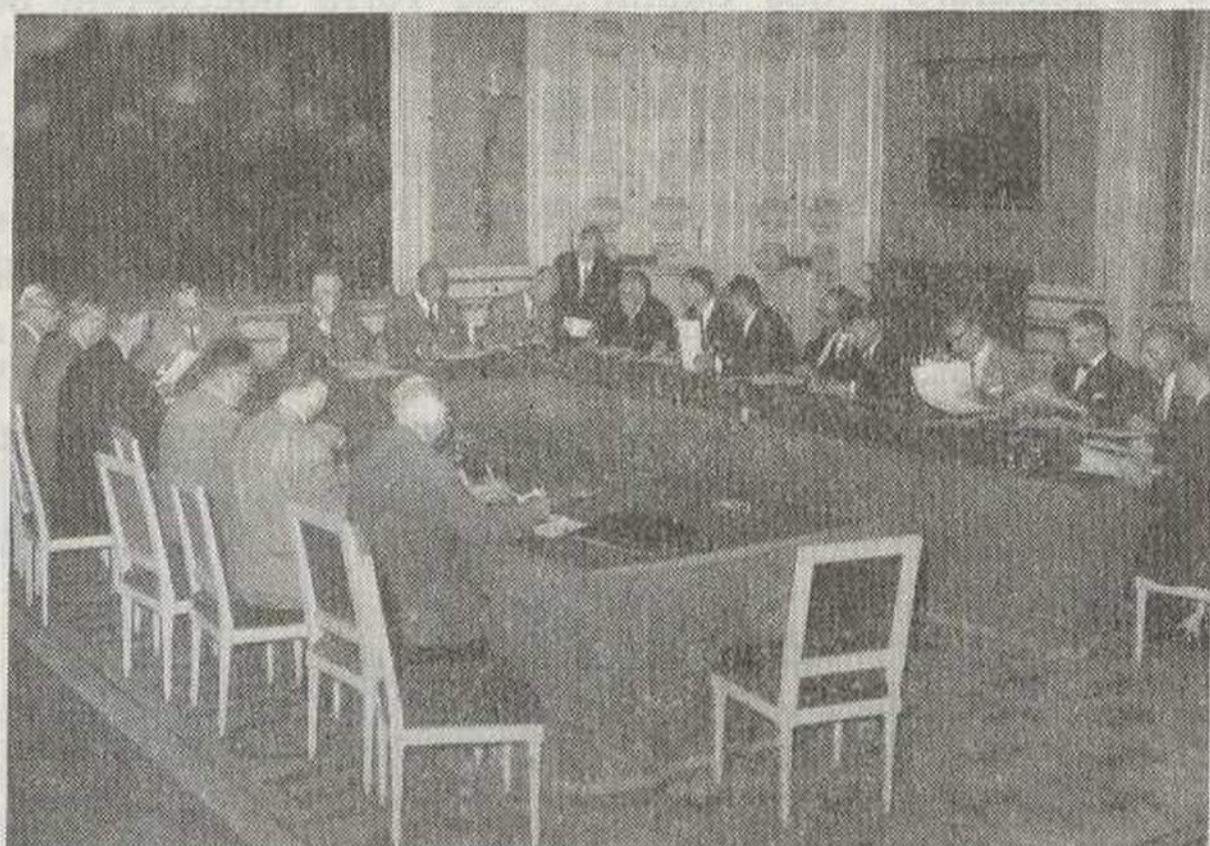
Direcção da Eurofima – ao todo vinte e um participantes.

A C. P., associada embora da Eurofima, e tomando parte, consequentemente, em Assembleias gerais, não faz parte do seu Conselho de Administração. Deste participam sómente redes possuidoras de um mínimo de 2% do capital Social, montante que, presentemente, é de 100 milhões de francos suíços, ou seja, em conversão portuguesa, cerca de 670 mil contos.

\* \* \*

Para a abertura da sessão dos trabalhos, efectuada às 10 horas do dia 11, os membros do Conselho de Administração da Eurofima

A' tarde, com início às 17 e 45, os Administradores da Eurofima e suas famílias efectuaram uma digressão por Sintra, Cascais e Estoril, tomando parte num jantar, no Palácio Hotel do Estoril, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses lhes ofereceu. Presidiu o titular da Pasta das Comunicações, Sr. Eng.º Carlos da Silva Ribeiro, e estavam presentes, além dos Administradores da Eurofima e suas esposas, o Director de Exploração e Material dos Transportes Terrestres, o Presidente do Conselho de Administração e Directores da Sociedade «Estoril», o Representante Geral da «Wagons-Lits» em Portugal, o Vice-Presidente e Directores da C. P. e alguns funcionários superiores da Companhia.



Um aspecto da reunião, no SNI, do Conselho de Administração da Eurofima

\*\*

foram acompanhados, até ao S. N. I., pelos Srs. Eng.ºs Espregueira Mendes e Branco Cabral.

Antes de se retirar, o Sr. Engenheiro Espregueira Mendes proferiu uma breve alocução em francês, confessando o seu agrado pela realização da reunião em Lisboa e augurando o maior êxito ao resultado dos trabalhos.

Efectuou-se em seguida a reunião, de carácter reservado, que agrupou sómente os componentes do Conselho de Administração da Eurofima – sessão que durou cerca de três horas e na qual se passaram em revista os problemas inerentes à actividade daquela Sociedade Internacional.

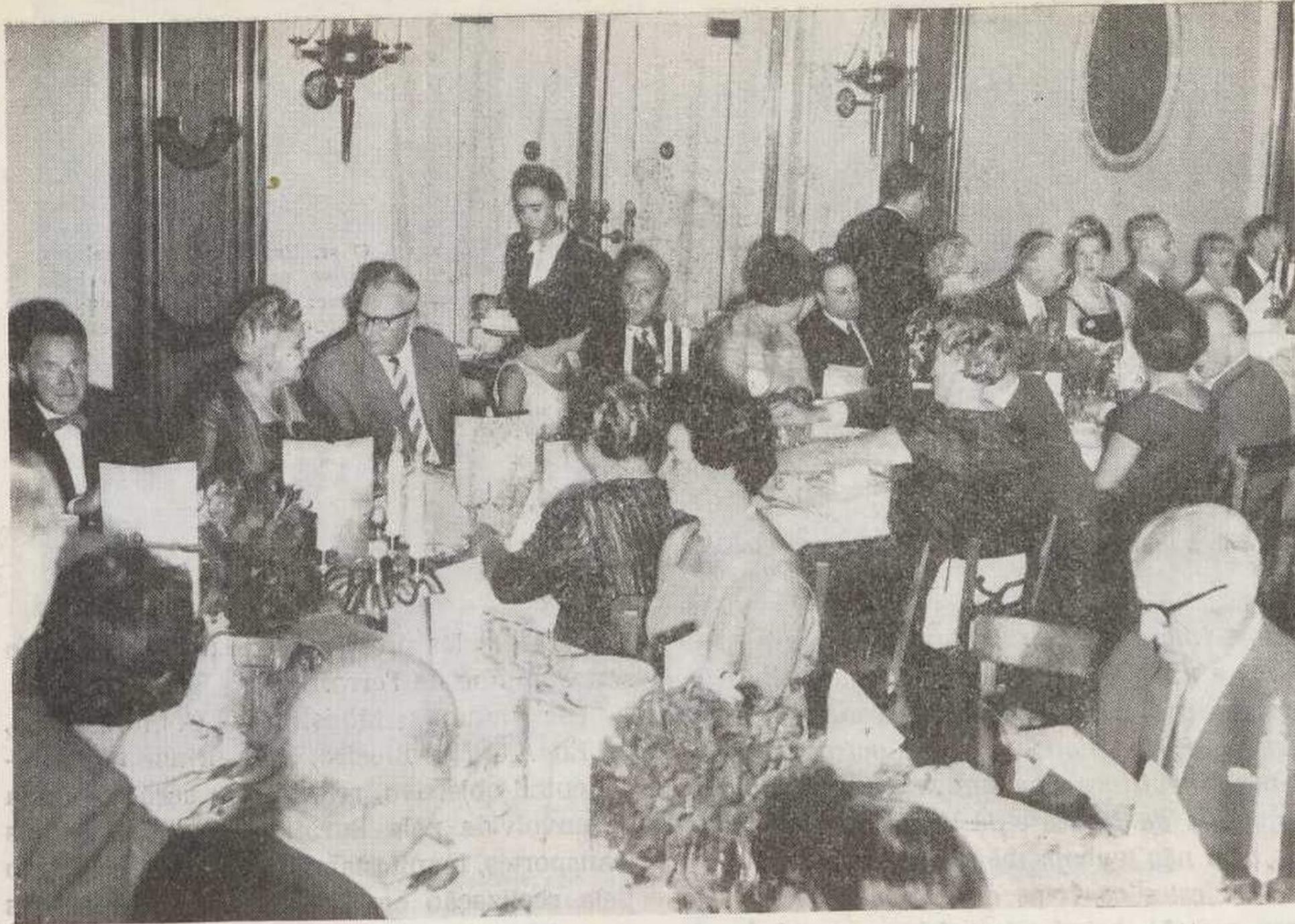
Enquanto durava a sessão as senhoras dos participantes deram um passeio turístico pela capital, visitando os locais de maior interesse.

Abriu a curta série de brindes, em representação do Presidente do Conselho de Administração da C. P., o Sr. Dr. Malheiro Reymão Nogueira, Vice-Presidente da Companhia que disse, em francês:

«É um privilégio, direi mesmo um prazer, saudar V. Ex.ºs, nesta noite, em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que neste momento represento.

Desejo a todos V. Ex.ºs as mais cordiais boas-vindas e faço votos para que guardem uma grata recordação desta estadia em Portugal.

Puderam V. Ex.ºs apreciar a simplicidade e cordealidade de todos aqueles que vos receberam e a deliberada firmeza, dos dirigentes ferroviários portugueses, em prosseguir na valorização da sua Rede e em colaborar na construção de



Durante o jantar oferecido pelos Caminhos de Ferro Portugueses, no Hotel Palácio do Estoril.  
Na presidência da mesa, o Ministro das Comunicações, Sr. Engº Carlos Ribeiro

uma Europa nova onde os povos – todos os seus povos – possam finalmente viver numa paz justa, sem a qual o progresso material é improvável e o aperfeiçoamento das almas impossível.

A presença de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações, aqui neste jantar, recorda-nos ter a Eurofima nascido da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (C. E. M. T.) e garant-nos a certeza de que o propósito do Governo Português é o de consolidar a cooperação que está na base de todos os transportes – como igualmente está sempre presente nos organismos internacionais coordenadores das diligências comuns feitas para garantir a liberdade de circulação de pessoas e mercadorias no espaço que se mantém livre na Europa – nesta Europa que constitui o nosso legítimo orgulho e nos dá motivos constantes da mais forte esperança.

Agradeço a V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. De Vos, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração da Eurofima, o ter-se dignado aceitar o convite para se realizar em Portugal a sessão anual do vosso Conselho – acontecimento que estamos

festejando esta noite. V. Ex.<sup>a</sup> sabe, melhor que ninguém, que este convite não teve outro objectivo que não fosse o de vos dar a oportunidade de avaliarem por vós próprios, os esforços feitos pelos nossos técnicos para melhorar a Rede Nacional, e bem assim, igualmente, poderem examinar a qualidade do trabalho executado pela mão d'obra portuguesa – que tão bem tem merecido o apoio financeiro da Eurofima.

O nosso convite obedeceu a um preceito cristão de cortesia e à necessidade natural de troca de impressões, para desta forma se poder prosseguir nas tarefas comuns que nos competem; nos conhecermos melhor e melhor fortalecermos a nossa colaboração.

E' nesse mesmo espírito de boa vontade que eu quero saudar, particularmente, entre os nossos amigos de sempre, os ilustres representantes da Jugoslávia, cujo orgulho do seu povo nos é muito conhecido.

A nossa presença – Senhores Jugoslavos – concedem-nos legítimas razões de esperança: um dia virá, em que todos nós – filhos desta



4

\*

O sr. Eng.<sup>o</sup> Branco Cabral, fez-se ouvir com inefável prazer dos convidados, durante o almoço oferecido pela C. P. na Nazaré

\*

Europa martirizada mas que conserva a sabedoria e a experiência da sua enorme velhice, — havemos de nos compreender com amor fraterno e cristão, dando, uns aos outros, as mãos para construirmos uma Europa na escala humana — que é a da Justiça e da Verdade, onde o medo e o ódio não tenham mais lugar.

São estes os votos que formulo, de todo o meu coração, brindando pelas prosperidades de todos os presentes e de suas famílias.

*Obrigado, Senhores, por terem vindo!»*

Respondeu o Sr. Marcel de Vos, num brilhante improviso, com palavras de admiração pelo nosso País. Em traços de fino recorte literário, referiu-se ao panorama actual do caminho de ferro e saudou o esforço, sem reservas, de todos os seus componentes. Terminou por manifestar o seu agrado pela recepção amistosa de que foi alvo, bem como os seus colegas de trabalho e senhoras acompanhantes.

Fez votos pelas prosperidades de Portugal e do seu Caminho de Ferro.

Por último, o Ministro das Comunicações, Sr. Eng.<sup>o</sup> Carlos Ribeiro, num brinde tão natural como objectivo, referiu-se à acção fecunda desenvolvida pela Eurofima no domínio dos transportes, manifestando o seu contentamento pela realização em Lisboa desta reunião dos seus Administradores. Confiou na acção futura daquela Sociedade Internacional e saudou calorosamente os países dos Administradores presentes.

No dia seguinte os participantes da reunião realizaram uma visita a Tomar, Batalha e Alcobaça, com almoço na Nazaré. A viagem de Lisboa ao Entroncamento foi efectuada numa composição tripla eléctrica, construída na Sorefame e financiada pela Eurofima.

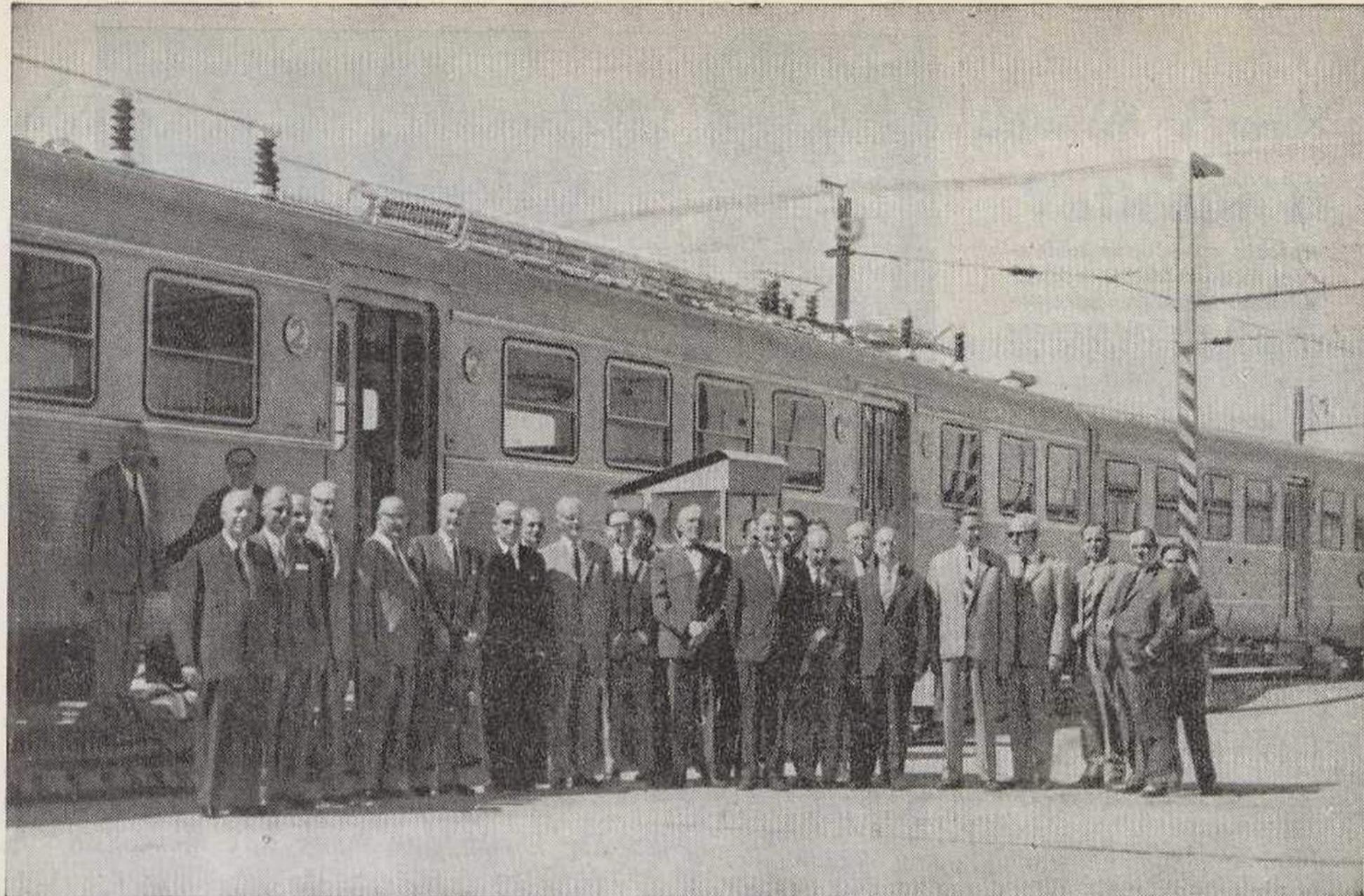
O almoço efectuou-se no terraço do Hotel da Nazaré, sobranceiro à praia. Durante a

\*

A exibição do Rancho Infantil dos Pescadores da Nazaré, actuando com o maior agrado dos convivas

\*





Os Administradores da Eurofima, com os dirigentes e técnicos da C. P. e da Sorefame, durante a visita às instalações da Amadora

refeição actuou, com o maior agrado dos assistentes, o Rancho Infantil dos Pescadores da Nazaré.

O Director-Geral da C. P. disse algumas palavras sobre a acção da Eurofima: «*Não é certamente este o lugar e a ocasião indicada para fazer o elogio da Eurofima* — acentuou o Sr. Eng.º Espregueira Mendes — mas permitam-me que diga, simplesmente, que esta instituição foi criada em hora própria mostrando-se logo, desde o seu início, de extraordinária utilidade para todos os Caminhos de Ferro». Mais adiante, o ilustre Director-Geral da Companhia, referindo-se à acção da Eurofima na nossa Rede, declarou: «*No que respeita aos Caminhos de Ferro Portugueses, o vosso auxílio tem-nos sido muito precioso, não sómente do ponto de vista material como igualmente pela manifesta boa vontade com que foram estudados e compreendidos os nossos problemas, o que constitui mais uma nova e eloquente prova de fraternidade que liga todos os ferroviários. Estou certo que esse auxílio continuará a ser-nos mantido, e da melhor forma, no porvir. Da nossa parte, podeis estar certos de toda a colaboração de que formos capazes!*»

Falou em seguida o Sr. Eng.º Branco Cabral que, como quase sempre faz, falou de improviso. Palavras claras e ideias concisas, como lhe é peculiar. Traçou em pinceladas de bom estilo literário o esboço histórico da vida da Nazaré, e humoristicamente estabeleceu paralelo entre o milagre local de D. Fuas e a acção da Eurofima.

Respondendo, o Sr. Marcel de Vos, disse do seu agrado e dos seus colegas pela boa recepção que a C. P. lhes proporcionou, agradecendo, em termos muito lisonjeiros, à Administração da Companhia a amabilidade do convite para a reunião da Eurofima se ter realizado em Portugal.

*Os Administradores da Eurofima — acentuou o ilustre Presidente de Vos — estão em Portugal como se estivessem nos seus países e todos se confessam encantados com as visitas proporcionadas. Só têm encontrado por toda a parte — acrescentou — simpatia e facilidades.*

À noite, na praça de touros do Can. Pequeno, os nossos convidados assistiram a uma tourada de gala.

Na quinta-feira seguinte, dia 13, acompanhados pelo Director e Subdirector da C. P.,

\*

Durante a visita às instalações da Sorefame, O sr. Eng.<sup>o</sup> Eduardo Magalhães apresentando os principais esquemas de fabrico da construção nacional de material ferroviário

\*



os convidados visitaram as instalações da Sorefame, na Amadora, onde estão a ser construídas unidades triplas eléctricas [U. T. E.], automotoras diesel eléctricas e locomotivas diesel de 825 C. V., financiadas pela Eurofima, com destino à nossa Rede.

Os visitantes foram recebidos pelos Srs. Dr. Dominique Rousseau, Administrador, Eng.<sup>o</sup> Eduardo Magalhães, Director e demais técnicos daquela unidade fabril e ainda por representantes do «Groupement d'Étude et Electrification des Chemins de Fer en Monophasé, 50 HZ».

Enquanto os técnicos percorriam demoradamente as instalações da Sorefame, sob os esclarecimentos prontos dos Srs. Dr. Rousseau e Eng.<sup>o</sup> Eduardo Magalhães, observando as diversas fases do fabrico e montagem de locomotivas e carruagens, as senhoras que os acompanhavam encaminharam-se para Queluz, onde visitaram as dependências e jardins do Palácio Nacional.

NO restaurante «Cozinha Velha», de Queluz, realizou-se depois um almoço oferecido pela Sorefame e que teve a participação numerosa de técnicos da C. P. e daquele centro fabril.

Trocaram-se amistosas saudações entre os Srs. Dr. Dominique Rousseau, e Marcel de Vos.

O ilustre Presidente da Sorefame, em dada altura do seu discurso, afirmou:

«Como V. Ex.<sup>as</sup> puderam verificar, não fizemos, creio, mau uso da vossa excelente cooperação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Foi por V. Ex.<sup>as</sup> possível, igualmente, verificar que essa cooperação não só beneficiou largamente o equipamento ferroviário de Portugal, como também o desenvolvimento de uma indústria e a plena utilização de equipamentos modernos, cuja contribuição é preciosa para a economia nacional». E a terminar: «Para lá das preocupações puramente comerciais, V. Ex.<sup>as</sup> cumprim um notabilíssimo dever humano — que é também um dever de europeus — uma vez que a



No almoço oferecido pela Sorefame, no restaurante «Cozinha Velha», de Queluz, o presidente sr. Marcel de Vos, no uso da palavra

\*

\*

claramen



Chefiando a delegação especial do Governo à abertura do Concílio Ecuménico Vaticano II, partiu no «Sud Express» do passado dia 3 de Outubro para Roma, via Paris, o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente da Assembleia Nacional e Presidente do Conselho de Administração da C. P.. Na gravura vemos o ilustre Presidente com algumas das individualidades que lhe apresentaram cumprimentos de despedida, entre os quais, da C. P., os srs. General Frederico Vilar e Engs. Espregueira Mendes, Branco Cabral e Pedro Brion.

vossa Companhia tomou para si própria a palavra Europa!»

O Sr. Marcel de Vos, em resposta declarou-se intensamente satisfeito com a sua estadia em Lisboa.

«Tive oportunidade — disse — de me inteirar da vossa actividade e dos manifestos propósitos de fazerem mais e melhor. Foi uma jornada que passou fugazmente — como passa, infelizmente, tudo o que é bom e agradável!»

Terminou assim — e da melhor forma — a reunião de 1962 da Administração da Eurofima.

Analisaram-se alguns problemas — incontestavelmente prementes — que interessam ao caminho de ferro nacional, com particular incidência, as programações da electrificação. E pronunciaram-se discursos, como quase sempre acontece em confraternizações desta natureza. As afirmações feitas, longe de serem meramente protocolares, tiveram um carácter informativo importante e revestiram-se de uma cordialidade digna de relevo.

Que da reunião resultem alguns benefícios — é o que todos esperamos e desejamos.

# Fabricação Nacional de Material Circulante do Caminho de Ferro

Pelo Eng.<sup>o</sup> EDUARDO ABRANCHES DE MAGALHÃES

Director da Divisão de Material Circulante da SOREFAME

**D**O parecer do Ex.<sup>mo</sup> Senhor Engenheiro Ferreira Dias, exarado no diário das sessões da Câmara Corporativa de 21 de Novembro de 1952, consta o seguinte sobre a fabricação de material circulante de caminho de ferro:

*«Ao falar na aquisição de material circulante não se pode passar em silêncio um aspecto de fomento industrial que lhe diz respeito. Tem sido regra que todo o material circulante (motor e rebocado) dos caminhos de ferro do continente e províncias ultramarinas se compra no estrangeiro. Nada há a dizer quanto a locomotivas, porque é muito cedo para pensar em as obter de fabricação nacional: mas nas carruagens e vagões dar-se-á uma prova de desinteresse pelo fomento da indústria se o grande volume de material que se projecta comprar não for a base do estabelecimento dessa nova actividade entre nós.*

*«Não quer isso dizer que se deva seguir o caminho de autorizar este fabrico a todas as pequenas oficinas, mas, como é ideia que anda há muito tempo no espírito de algumas pessoas, é necessário seleccionar um industrial que tenha pensado no assunto (mal nos atrevemos a admitir dois), estimular o seu acordo com uma casa especializada estrangeira de primeiro plano e contratar a construção de todo o equipamento que se prevê adquirir nestes seis anos para o continente ou ultramar.*

*«Este volume de construções, a executar em prazos convenientemente*

*escalonados, seria um forte elemento de consolidação da nova indústria.»*

E quando se diz «*como é ideia que anda há muito no espírito de algumas pessoas*», o Sr. Eng. Ferreira Dias tinha certamente em espírito o Eng. Angelo Fortes, fundador e animador da SOREFAME, o qual já há anos acarinhava a ideia e lhe deu corpo, dando assim ao País esta nova indústria.

Porém, fabricar não é apenas o que interessa: conceber e projectar, ou seja, criar técnica e técnicos próprios, essa é função essencial para valorização da Economia da Nação.

E assim, desde a primeira hora, se traçou o ambicioso projecto de não só se fabricar mas, desde logo, conceber e projectar. E, pouco a pouco, se foi formando, com gente jovem, um gabinete de estudos.

Procurou-se apoiar essa juventude e inexperiência em técnica estrangeira evoluída e o conselho dos *Etablissements Soulé de Bagnères de Bigorre*, e da *BUDD Co. de Filadélfia* (USA), da qual a SOREFAME é licenciada desde 1953, juntamente com a colaboração íntima e total dos técnicos da C. P., permitiram que rapidamente se atingisse, na concepção e no fabrico, nível técnico que em nada desmerece quando comparado com o que existe lá por fora.

E se alguns contratemplos houve — e nem sempre resultantes de simples inexperiência — isso é um preço que qualquer Indústria, Cliente ou País, têm de suportar para atingir a maioridade industrial a que se aspira.

Diga-se desde já que tanto a C. P. como a SOREFAME os suportaram estóicamente.

Desde 1953 até hoje, em 9 anos incompletos desta nova actividade, estudaram-se

cerca de 40 tipos de veículos para cinco Caminhos de Ferro diferentes (Metrópole e Ultramar) e que alguns dos problemas técnicos resolvidos se situam entre os mais complexos da modalidade.

Só a actividade de Material Circulante ocupa hoje, na SOREFAME:

- 15 Engenheiros
- 20 Agentes Técnicos
- 75 Desenhadores e preparamadores de trabalho
- 800 Operários

ou seja num total aproximado de 900 pessoas.

A capacidade de produção baseada nos conhecimentos das necessidades do mercado português é de 4 a 8 veículos por mês, dependendo do tipo de veículo, e a ocupação contínua das linhas de montagem constitui nossa preocupação permanente.

O gráfico de produção mostra a irregularidade inicial do preenchimento dessa capacidade.

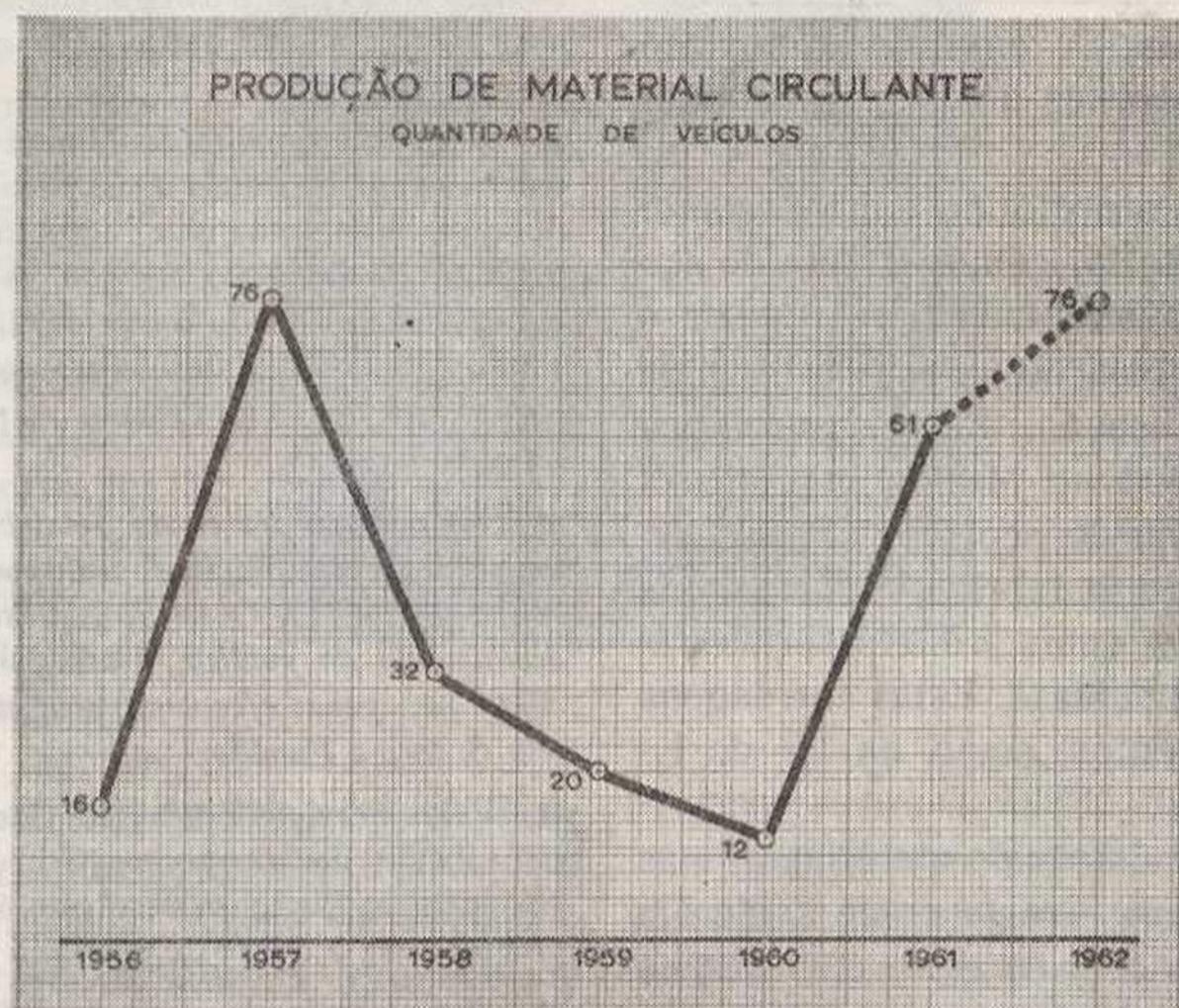
recursos financeiros — decisões técnicas dos Clientes — estudos — aquisições de materiais — fabricação propriamente dita.

É esta a cadeia da produção e quando qualquer elo se alonga, o programa é comprometido, o que é muito grave, pois os prejuízos que desse facto resultam para a exploração quer dos Clientes, quer da Empresa, são por vezes avultados.

Os Planos de Fomento e a EUROTIMA têm contribuído para a formação do primeiro elo; a crescente colaboração e compreensão entre a C. P. e a SOREFAME são garantia de que o necessário será feito, em tempo, para que não existam soluções de continuidade na sequência dos programas de fabrico, o que não só para ambas mas também para a Nação é de primordial importância evitar.

Quanto às probabilidades de exportação, o apoio financeiro que tal facto implica traz problemas complexos que não cabe analisar aqui.

Fez-se um pouco de história. Olhemos agora para o que está para vir.



Dado porém que esta actividade representa necessidades reais da Nação, a ela não faltarão a compreensão e a materialização dessa condição elementar da rentabilidade industrial — manter o nível da produção.

Essa necessidade de manter o nível da produção impõe uma programação integral de

A SOREFAME está em plena fabricação de 24 Unidades Triplas Eléctricas do tipo das da linha de Sintra, mas muito melhoradas no que diz respeito a acabamentos interiores e ainda ao tipo de portas de acesso — portas de harmónio com abertura e fecho automático — além de melhoria de ordem estrutural. Foi já entregue a primeira destas unidades, assim

# Perguntas e Respostas

## **Divisão da Exploração**

### **Serviço da Fiscalização das Receitas**

**Pergunta n.º 2244/Cons. n.º 416-F** — Sucede, por vezes, haver falta de lugares sentados e seguirem crianças com menos de 4 anos, conduzidas em alcofias, que ocupam um lugar.

Peço informar qual a cobrança a efectuar nestes casos.

**Resposta** — Deve ser efectuada a cobrança de um bilhete meio nos termos do n.º 2 do Art.º 4.º da Tarifa Geral de Transportes, sem qualquer recargo, a partir do ponto em que seja feita a notificação.

///

**Pergunta n.º 2245/Cons. n.º 417-F** — Peço ser elucidado que redução deve ser indicada nos bilhetes oitavos.

**Resposta** — A redução a indicar nos bilhetes brancos vendidos como oitavos é a de 75%, conforme está claramente esclarecido nas Instruções Complementares do Livro E. 11, página 6, visto aquela redução ser feita sobre o preço de bilhetes meios que os portadores dos cartões de identidade adquiririam se não tivessem direito a qualquer redução.

como 6 automotoras. À data de publicação deste artigo já a segunda unidade deve estar ao serviço.

Está em fabrico o protótipo duma locomotiva eléctrica tipo BoBo, com estrutura de aço inoxidável, solução adoptada para reduzir o peso por eixo em relação às locomotivas da 1.ª fase da electrificação. Parece ser a primeira locomotiva que no Mundo se constrói com estrutura tubular de aço inoxidável.

Estão já em início de fabrico 18 carruagens de grande linha, das quais 7 mistas primeira-segunda e 11 de 2.ª classe. Estas carruagens são de compartimentos como as 22 de 1.ª classe já fornecidas.

Os estudos e aquisição de matérias primas para as 3 carruagens — restaurante estão em fase adiantada e o fabrico deve começar no princípio do próximo ano.

Estão em início de fabrico 10 locomotivas Diesel Brissonneau et Lotz, em tudo iguais às 15 já fornecidas.

Seguir-se-á a série de 19 locomotivas eléctricas BoBo, das quais se está a executar o protótipo, e que devem começar a circular em fins de 1963, princípio de 1964.

E esperemos que, em breve, se registem novas encomendas de material.



■ *O Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P., na qualidade de Presidente da Assembleia Nacional foi designado pelo Governo para chefiar a delegação portuguesa à abertura solene do Concílio Ecuménico, que teve lugar no passado dia 11 de Outubro, no estado papal do Vaticano.*

■ *Tomou parte na reunião do Comité de Gerência da U. I. C. realizada em Paris, em 25 de Setembro último, o Director-Geral da Companhia, Sr. Eng.º Espregueira Mendes.*

■ *A reunião do «Grupo de Trabalhos» da U. I. C., efectuada em Paris, de 16 a 18 de Outubro findo, esteve presente o Sr. Eng.º Lourenço Vaz de Almada, Chefe do Serviço de Abastecimentos.*

■ *A C. P. inscreveu-se como sócio activo do Instituto Português da Embalagem.*

■ *Os serviços ferroviários entre Lisboa e Santiago de Compostela, via Porto e Vigo, foram melhorados desde 7 de Outubro findo, data de entrada do horário de Inverno. A C. P. e a Renfe acordaram em intensificar os serviços através da fronteira Valença-Tuy e a estabelecer uma ligação diária Porto-Vigo e Lisboa-Santiago de Compostela.*

■ *A C. P. a convite do Ministério de Saúde e Assistência, vai activar mais a sua participação na campanha de angariação de sangue recentemente promovida pelo Instituto Nacional do Sangue. A Companhia, que há muito vem prestando a sua colaboração ao I. N. S., irá estabelecer, no seu devido tempo, a necessária organização para dar cumprimento ao pedido daquele Ministério.*

■ *No passado dia 10 de Setembro, a C. P. inaugurou um novo serviço diário de transportes rápidos entre Lisboa e a Covilhã. O serviço, que tem merecido o melhor acolhimento do público, é assegurado com automotoras Allan que apenas efectuam paragens nas estações de Castelo Branco e Fundão.*

■ *Pelos Serviços Sociais da Companhia foi concedido um subsídio de 5 000\$00 ao Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, destinado à aquisição de equipamentos para a classe de ginástica do 3.º Grupo Oficial.*

■ *Por portaria n.º 19 058, de 3 de Setembro findo, e de harmonia com o disposto no art.º 3.º do decreto-lei n.º 44198, de 20 de Fevereiro do ano em curso, foi declarada obrigatória a vacinação anti-tetânica, de cinco em cinco anos, ao pessoal, entre outros, de via e obras de quaisquer entidades e, em geral, a todo aquele cujo trabalho exija contacto com o solo. Na C. P., por decisão dos Serviços Médicos, irá iniciar-se um serviço de vacinação, que abrangerá 8 515 ferroviários. E de futuro passará a ser exigido para todo o pessoal a admitir em qualquer dos trabalhos a que se refere o decreto-lei citado, um certificado de vacina anti-tetânica.*

# Joaquim Lourenço de Moura

## Presidente da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários

Faleceu no Porto, no passado dia 30 de Setembro, sucumbindo a dolorosa doença que o retinha no leito desde Abril, o Sr. Joaquim Lourenço de Moura, Presidente da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários.

Ferroviário distinto, Lourenço de Moura possuía uma personalidade que se insinuava no espírito de todos — superiores, colegas e subordinados — pela simpatia irradiante da sua presença e pela lealdade e lhanzeza do seu trato.

Era um excelente camarada e a sua morte causou, por isso, grande consternação na classe ferroviária — de quem foi lídimo porta-voz.

Contava 55 anos de idade. Natural de Vale de Mendiz, concelho de Alijó, fez a sua educação na Escola de Mouzinho da Silveira, no Porto. Ingressou na C. P., em Julho de 1928, como praticante de escritório do Serviço de Fiscalização de Receitas, afí ascendendo, sucessivamente, às diferentes categorias do quadro do pessoal de escritórios. Foi promovido, em 1949, a Chefe de secção e em Janeiro do corrente ano, a Subchefe de escritório da 1.ª Zona de Exploração (Campanhã).

Durante muitos anos, e sempre com o maior entusiasmo, exerceu funções de responsabilidade em sindicatos ferroviários e em organismos ligados à previdência social. Assim, fez parte da direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Movimento, Tracção, Via e Obras e

Serviços Regionais) e organizou, dirigindo-a mais tarde, a Previdência do Ferroviário Reformado. Era, igualmente, procurador à Câmara Corporativa, representando ali o sector do trabalho ferroviário.

Escolhido — e com justo merecimento — para o cargo de Presidente da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, desenvolveu nesse lugar, desde 27 de Novembro de 1955, notável actividade em prol da classe. E foi exactamente no desempenho desse espinhoso cargo que Lourenço de Moura teve ocasião de melhor evidenciar as suas reais qualidades de funcionário probo, conhecedor, arguto e sagaz. A resolução de numerosos problemas pela Empresa, respeitantes aos ferroviários — alguns até de natureza particular — devem-se-lhe, em muito, mercê da sua esforçada actividade.

Redigindo muito bem e com extrema facilidade, os discursos que pronunciou, no desempenho do seu cargo sindical, caracterizavam-se por um estilo objectivo, atraente e acessível — o que bem constituía uma razão de orgulho para o pessoal ferroviário que condignamente representava.

\* \* \*

Foi um dos mais entusiásticos obreiros do actual Acordo Colectivo de Trabalho, firmado em 28 de Abril de 1961. Recordamos, no acto de assinatura desse diploma, o seguinte passo lapidar do seu notável discurso, diri-



# Um grupo de ferroviários voou num «Caravela»

Por amabilidade da Administração da TAP foi oferecida ao pessoal da C. P. a possibilidade de tomar parte num voo com um dos «Caravelas» recentemente adquiridos por aquela Empresa.

A atribuição dos convites teve de ser feita por sorteio visto os pretendentes serem naturalmente muitos e os convites serem apenas de 75.

O passeio que durou meia hora, efectuou-se sobre Lisboa e arredores (Estoril-Sintra-Guincho-Caparica-Setúbal), numa visão magnífica que a todos entusiasmou.

Os «Caravelas» que a TAP tem actualmente ao serviço nas relações de longo curso, são excelentes unidades de fabrico francês, construídas em obediência às mais recentes inovações técnicas — o que permite àquela Companhia oferecer ao seu público, nacional e estrangeiro, um serviço impecável, similar ao

facultado pelas mais antigas e conceituadas empresas de aeronavegação.

Os 75 ferroviários que participaram no inolvidável voo — acompanhados pelo seu Director Eng.º Espregueira Mendes — guardaram as melhores impressões da magnífica experiência e foram unâimes em apreciar a gentileza e simpatia dos funcionários da TAP que os receberam e acompanharam.



gido ao então Ministro das Corporações, dr. Veiga de Macedo: «Os ferroviários de Portugal, cónscios e orgulhosos da sua missão, de alma retemperada para todos os sacrifícios que à Pátria possam aproveitar, sentem prazer em albergar no seu espírito, entre as virtudes de que se ufanam, aquelas que neste momento e com muita propriedade põem em relevo: Disciplina e Gratidão».

Estudioso, de invulgar competência, foi um funcionário prestigioso que exerceu sempre, em todos os lugares que ocupou, uma acção útil e fecunda, o que lhe granjeou a maior consideração e apreço dos dirigentes da Companhia com quem constantemente contactava, no exercício do seu cargo. Colabo-

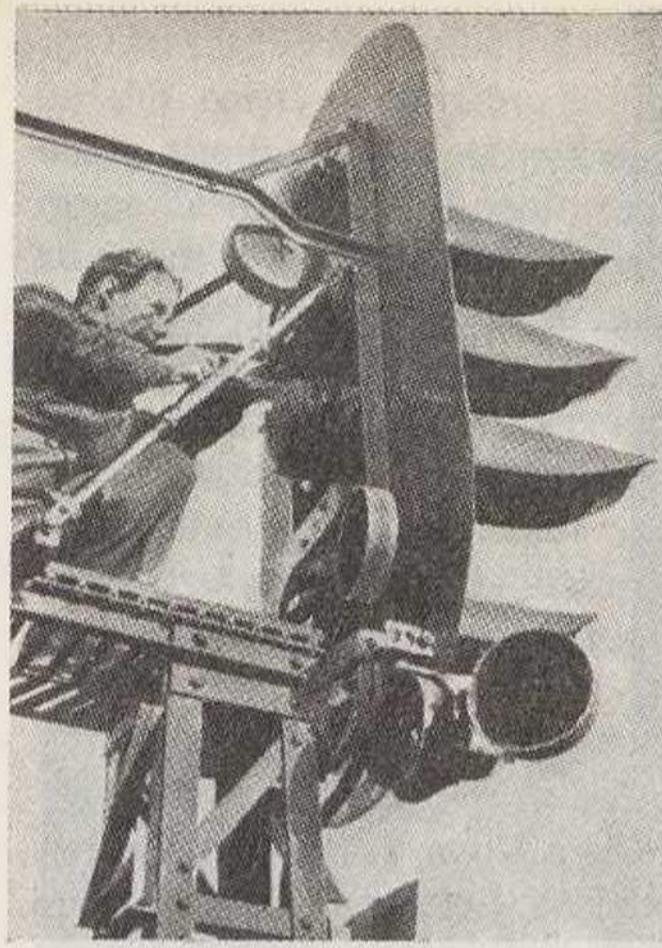
rou, por diversas vezes, no «Boletim da C. P.».

Com o desaparecimento de Lourenço de Moura perde a Companhia um leal e devotado colaborador, que serviu a Empresa, de forma exemplar, com dedicação, com honestidade e com brilho.

\* \* \*

No seu funeral — que constituiu uma grande manifestação de sentimento — encorparam-se centenas de ferroviários.

À família enlutada e à União dos Sindicatos dos Ferroviários apresentamos a expressão do nosso sentido pesar.



# Qual será o futuro dos transportes em Caminho de Ferro ?

*A revista «Productivité», da Organização Económica de Cooperação e Desenvolvimento, publicou, há alguns meses, um artigo de André Janet, engenheiro*

*consultor, delegado geral da Associação Internacional dos Construtores de Material Circulante. Pareceu-nos interessante reproduzir dele o essencial, a título de informação.*

*Não é banal ver o problema do Caminho de Ferro tratado de maneira tão feliz numa revista que não é ferroviária.*

## **Diversidade do problema**

**A** missão de profeta nunca foi fácil. No domínio ferroviário, ela é particularmente arriscada. Com efeito, a evolução dos caminhos de ferro difere muito, conforme o país que se considera.

Um país tal como a U. R. S. S., em via de grande desenvolvimento – particularmente no que se refere à sua indústria pesada – e que, devido à sua estrutura geográfica, pouco tráfego de cabotagem possui e poucas vias de navegação interior; que não possui uma rede rodoviária muito desenvolvida, nem um número elevado de viaturas automóveis, em relação ao número de habitantes, oferece ao Caminho de Ferro, para o transporte das mercadorias, um futuro considerável.

Desde já, certas secções do «Transiberiano» esgotam, sem dúvida, o tráfego de mercadorias mais importante que há no mundo.

Para os passageiros a situação é já diferente, e é provável que o avião assegure, cada vez mais, uma parte muito notável do tráfego a longa distância, que será, ele próprio, cada vez mais importante.

Esta situação não tem comparação com a

dos Estados Unidos, que dispõem do parque de automóveis, por habitante, mais elevado do mundo, de uma rede de auto-estradas em pleno crescimento, de uma rede aérea muito desenvolvida, de uma cabotagem muito activa – principalmente nos Grandes Lagos, no Saint-Laurent, no Canal do Panamá – de uma rede de oleodutos muito extensa, enfim, onde os caminhos de ferro são explorados por numerosíssimas companhias particulares, que, por vezes, concorrem entre si. Assiste-se, então, a uma evasão contínua de tráfego de passageiros (baixa de 3,9% de passageiros-Km., de 1959/60) e a uma manutenção difícil do tráfego de mercadorias (baixa de 0,8% de Tons-Km., de 1959/60). A situação dos caminhos de ferro é particularmente séria no leste do país, onde as distâncias de transporte são mais pequenas que no oeste, de maneira que o Caminho de Ferro pôde ser qualificado como o «homem doente da economia».

Na Europa ocidental, a situação é caracterizada – muito grosseiramente – por uma estagnação do tráfego de passageiros, devida à concorrência da estrada e do avião (portanto, muito menos activa que nos Estados Unidos). Quanto ao tráfego de mercadorias, sob a con-



Transporte suburbano de passageiros — um dos êxitos do transporte ferroviário

corrência da estrada e da navegação interior, o seu acréscimo anual é muito limitado, apesar do notável desenvolvimento industrial desta parte do Mundo. A menor recessão traduz-se por uma baixa de receitas que compromete a situação financeira normalmente difícil das redes.

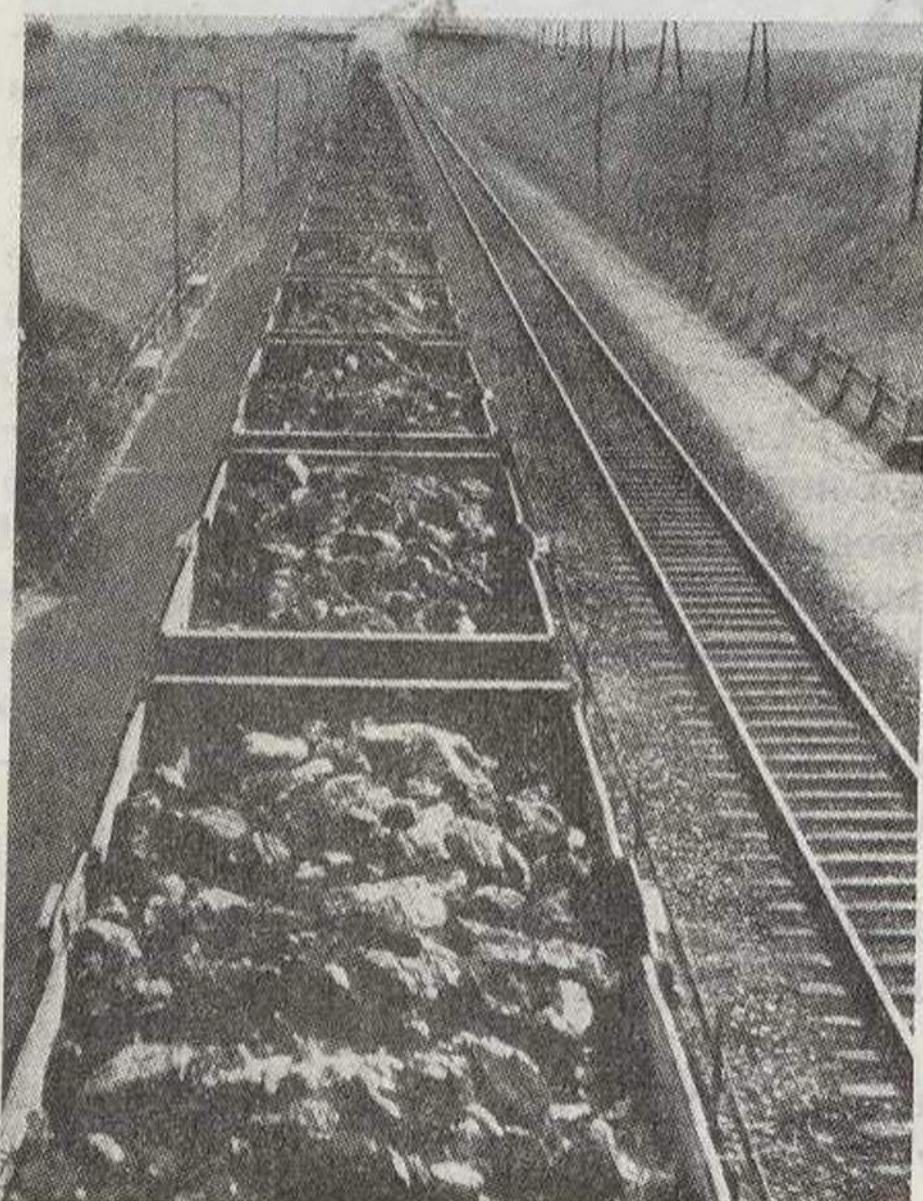
Isto equivale a dizer que um artigo sobre o futuro dos caminhos de ferro não se pode aplicar a todos os países do mundo. Nós teremos particularmente em vista, no que se segue, os países da Europa ocidental mais próximos de nós e sobre os quais dispomos da mais desenvolvida documentação.

Por outro lado, é necessário evitar transportar-se brutalmente das estatísticas da U.R.S.S. ou dos Estados Unidos para a situação europeia e deduzir, por exemplo, que a situação do Caminho de Ferro na Europa ocidental será, dentro de cinco ou dez anos, análoga à situação nos Estados Unidos.

## O Caminho de Ferro e os outros meios de transporte

Não se pode negar que a posição predominante do Caminho de Ferro no quadro geral dos transportes foi rudemente atacada pelo desenvolvimento considerável da aviação e do automóvel e que a construção empreendida ou encarada de numerosos oleodutos constitui, também, para o Caminho de Ferro, uma séria ameaça. O avião, cujos primeiros transportes públicos remontam a 1919, pode em 40 anos aumentar a velocidade e o conforto por uma revolução técnica que está longe de chegar a seu termo. Os primeiros aviões de correio a longa distância, de pistões, atravessavam o

Atlântico, de Paris a Nova York, em 20 horas; os aviões de reacção, hoje, realizam o trajecto, sem escala, em 8 horas; os aviões supersónicos, cuja entrada em serviço se encara para 1970, baixarão a duração do trajecto para 2 horas. Desde 1958, têm-se transportado mais passageiros por avião do que por barco, sobre o Atlântico Norte e o aumento do tráfego aéreo é notável. Sabe-se, no entanto, que as antecipações muito fogosas têm conduzido, ultimamente, a uma má aplicação dos aviões neste percurso.



«Grandes cargas a grandes distâncias» — prática em que o comboio é soberano insubstituível

Durante este período de 40 anos, o preço de um carro de turismo diminuiu 30% ou mais, enquanto que as possibilidades, a segurança de marcha e o conforto do carro actual não tem comparação com os dos seus antecessores. O número de automóveis no Mundo deve ter sido, no mesmo período, multiplicado por cinquenta... Mas este considerável crescimento arrisca-se a traduzir-se por um congestionamento sem remédio dos centros de tráfego automóvel, visto que, na maior parte dos países da Europa ocidental, a produção dos automó-

realizados na indústria dos tubos, tem originado a multiplicação dos projectos de oleodutos europeus. Ora se, à saída das refinarias, geralmente situadas à beira-mar, a parte do Caminho de Ferro nos transportes de petróleo e seus derivados não é muito importante, estes transportes não deixam de constituir, no entanto, até à entrega ao consumidor um elemento apreciável das receitas do Caminho de Ferro. Bastará mencionar que uma única sociedade, a «Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH», dispõe de um parque de



No amplo espaço de uma carruagem, poltronas ajustáveis, iluminação eficiente, ar condicionado, insonorização e janelas rasgadas — técnicas em uso que contribuem para o conforto das viagens em comboio

veis está adiantada em relação ao equipamento das estradas destinadas a permitir a sua circulação.

A via aquática, que sempre tem feito concorrência ao Caminho de Ferro em certos itinerários, continua a desenvolver as suas possibilidades, tanto pela generalização de barcos automotores cada vez mais económicos, como pela introdução do «impelir» em substituição do «rebocar» e pelo melhoramento das condições de navegabilidade oferecidas pelas vias aquáticas (supressão de barragens, de eclusas, etc.).

Enfim, o desenvolvimento do consumo dos produtos petrolíferos, bem como os progressos

14 000 vagões-cisternas, que, naturalmente, não são todos destinados ao transporte dos produtos do petróleo. O desenvolvimento futuro dos oleodutos é, portanto, para os dirigentes de certos caminhos de ferro, objecto de legítima preocupação.

Em face do afastamento da sua posição privilegiada, o Caminho de Ferro reagiu vigorosamente. Os progressos técnicos realizados são inumeráveis; basta citar os principais:

a) Supressão da locomotiva a vapor, de que já quase se não constroem exemplares. Após uma longa supremacia, ela cedeu o passo à locomotiva eléctrica ou Diesel, que oferece



A refeição em viagem, na carruagem restaurante, é, sem dúvida, um dos maiores prazeres que o caminho de ferro oferece

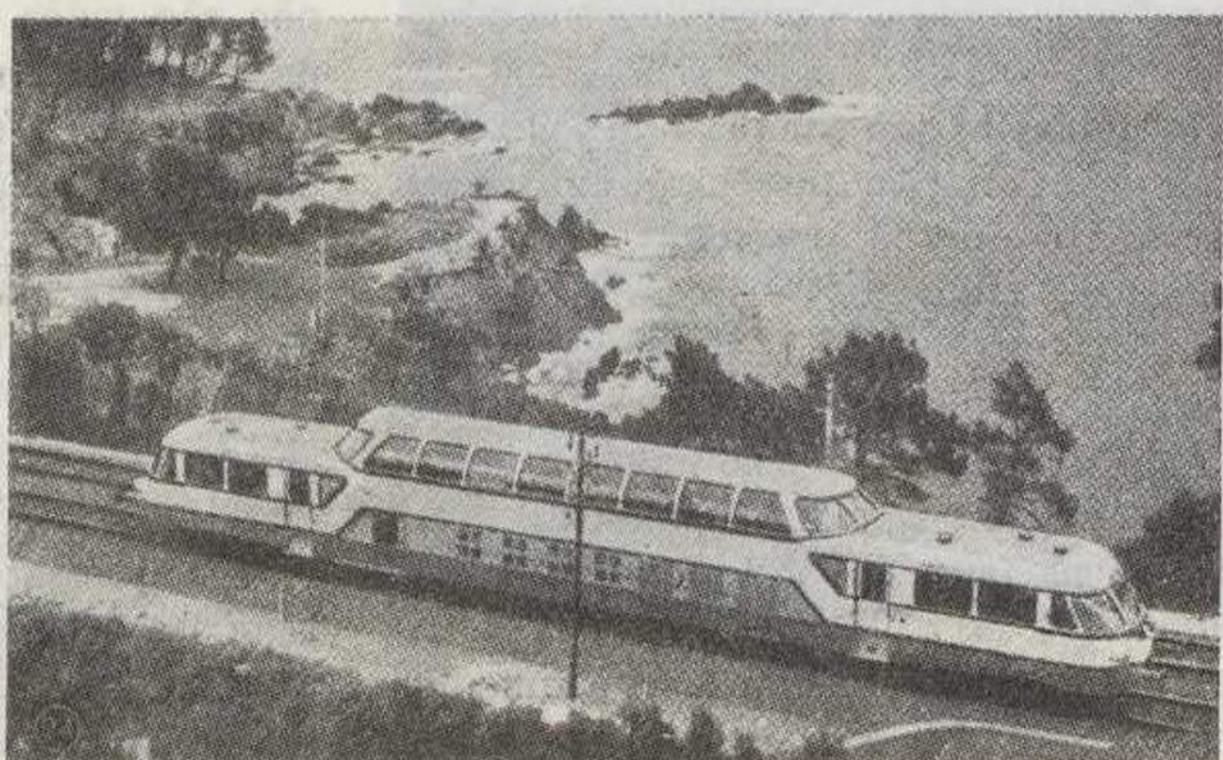
possibilidades económicas e técnicas muito superiores.

b) Desenvolvimento das automotoras ou dos comboios automotores Diesel ou eléctricos nos serviços suburbanos e no serviço não só dos comboios secundários de passageiros mas também no dos rápidos especiais. A rede «Trans-Europ-Express» (T. E. E.) de comboios Diesel muito rápidos, com reduzido número de lugares, oferece um serviço duma qualidade comparável à do das linhas aéreas;

c) Desenvolvimento de engenhos preparados para o transporte carril-estrada;

\*

Automotoras panorâmicas —  
apreciado material ao serviço  
do turismo



d) Comboios de noite assegurando o transporte simultâneo dos automóveis particulares e dos seus usuários, oferecendo-lhes lugares deitados.

e) Aumento do conforto pelo melhoramento da suspensão das carruagens, a luta contra o ruído, a introdução de longas barras soldadas suprimindo as juntas da via;

f) Aumento da velocidade dos comboios, tanto no domínio dos comboios de passageiros como no dos de mercadorias. Em 1930, o comboio Paris-Roma, cujo percurso estava já parcialmente electrificado, fazia os 1 450 kms. em 26 h. e 30 m. O mesmo comboio realiza hoje o dito percurso em 17 h. e 22 m. ou seja com uma redução de tempo de mais de um terço. Aumentos de velocidade mais sensíveis foram ainda conseguidos na velocidade dos comboios de mercadorias, com a rede «Trans-Europ-Express Marchandises» (T. E. E. M.). É assim, por exemplo, que a duração do percurso Narbonne-Viena acaba de ser reduzida de 73 horas para 37 ou seja um ganho de tempo de 50%.

g) Aumento da segurança pela robustez do material circulante, o aperfeiçoamento dos postos de manobra das agulhas, a sinalização automática, a paragem automática dos comboios em caso de sinal fechado. É principalmente no domínio da segurança que o Caminho de Ferro oferece aos passageiros, relativamente aos seus concorrentes, vantagens consideráveis, que nem sempre são apreciadas no seu valor real, se bem que o aumento dos acidentes na estrada comece a impressionar a opinião pública.

Todos estes progressos se traduziram por

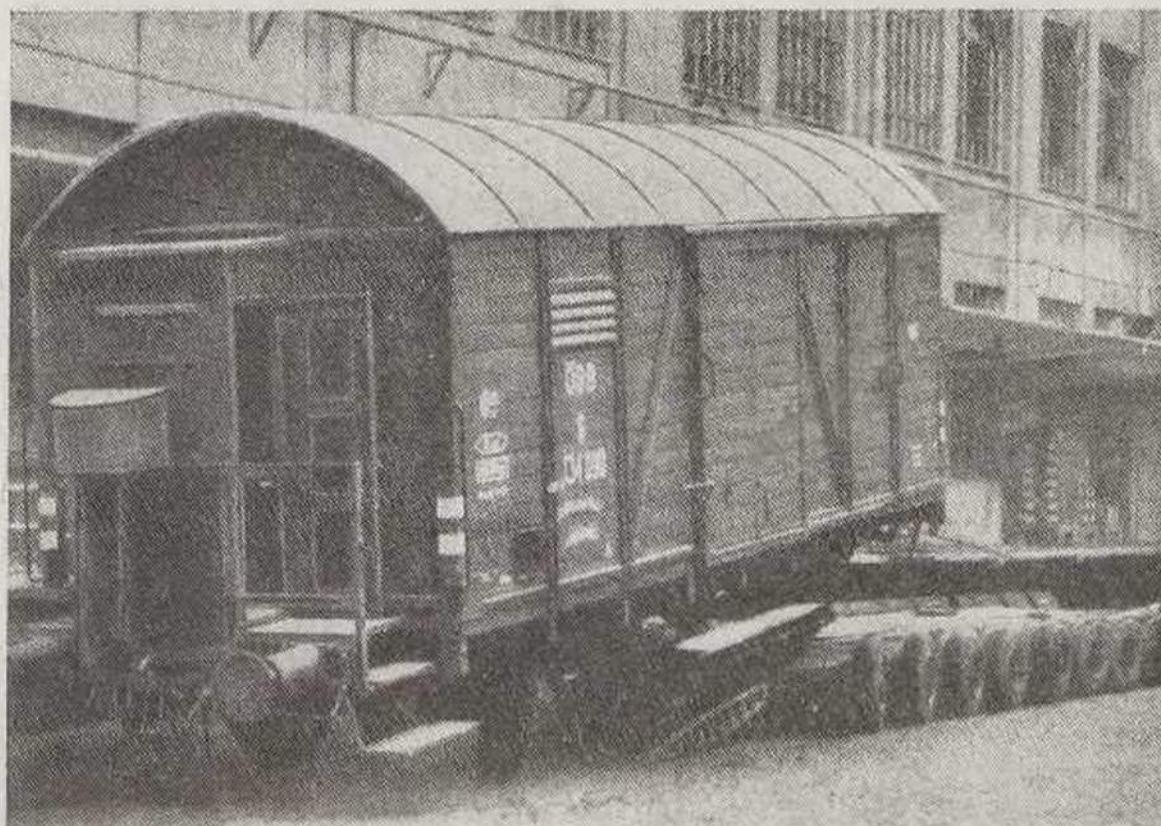
resultados espectaculares na produtividade do Caminho de Ferro.

O crescimento contínuo da produtividade é, por outro lado, para o Caminho de Ferro, um rigoroso imperativo, para lhe permitir compensar a importante parte de salários nos preços de produção do transporte e o custo crescente dos equipamentos cada vez mais aperfeiçoados, que lhe são necessários.

des cidades – mal adaptadas ao serviço que asseguram.

O problema financeiro influencia fortemente o futuro dos caminhos de ferro e a sua modernização. Ele acaba de ser objecto de um notável relatório apresentado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Este relatório expõe, com uma grande cla-



«Rail-route» – outra eficiente modalidade que o transporte ferroviário facilita

### **Necessidade de uma política geral englobando todos os meios de transporte**

Infelizmente, nesta evolução, o Caminho de Ferro é muitas vezes entravado pelas obrigações impostas pelas autoridades de tutela governamental, em nome da execução do serviço público.

O Caminho de Ferro sofre também da excessiva duração de instalações e de material custoso, que não é possível amortizar nos prazos praticados pelo automóvel ou a aviação. Um avião está antiquado e cessa geralmente de ser produzido num prazo de 5 anos; um automóvel num prazo de 10 anos. Uma locomotiva, uma carruagem, um vagão de mercadorias são construídos para durar 30 anos pelo menos e, de facto, duram por vezes, bem mais. Estão antiquados muito antes de serem reformados. As instalações das estações, apesar dos seus canteiros floridos, ficam na maior parte dos casos austeras, inconfortáveis ou – o que é pior, mais frequentemente nas gran-

reza, as adaptações que devem permitir aos caminhos de ferro:

- a) Financiar e realizar os investimentos importantes requeridos pela sua modernização;
- b) Obter sob a fiscalização das autoridades governamentais «a liberdade de acção duma verdadeira empresa industrial».

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

Isto não significa que seja necessário que o utente conserve à sua disposição um número superabundante, portanto, ruinoso para a colectividade, de meios de transporte.



Transporte de automóveis e seus acompanhantes, a preço reduzido, fórmula revolucionária da colaboração ferro e rodoviária

## O futuro do Caminho de Ferro

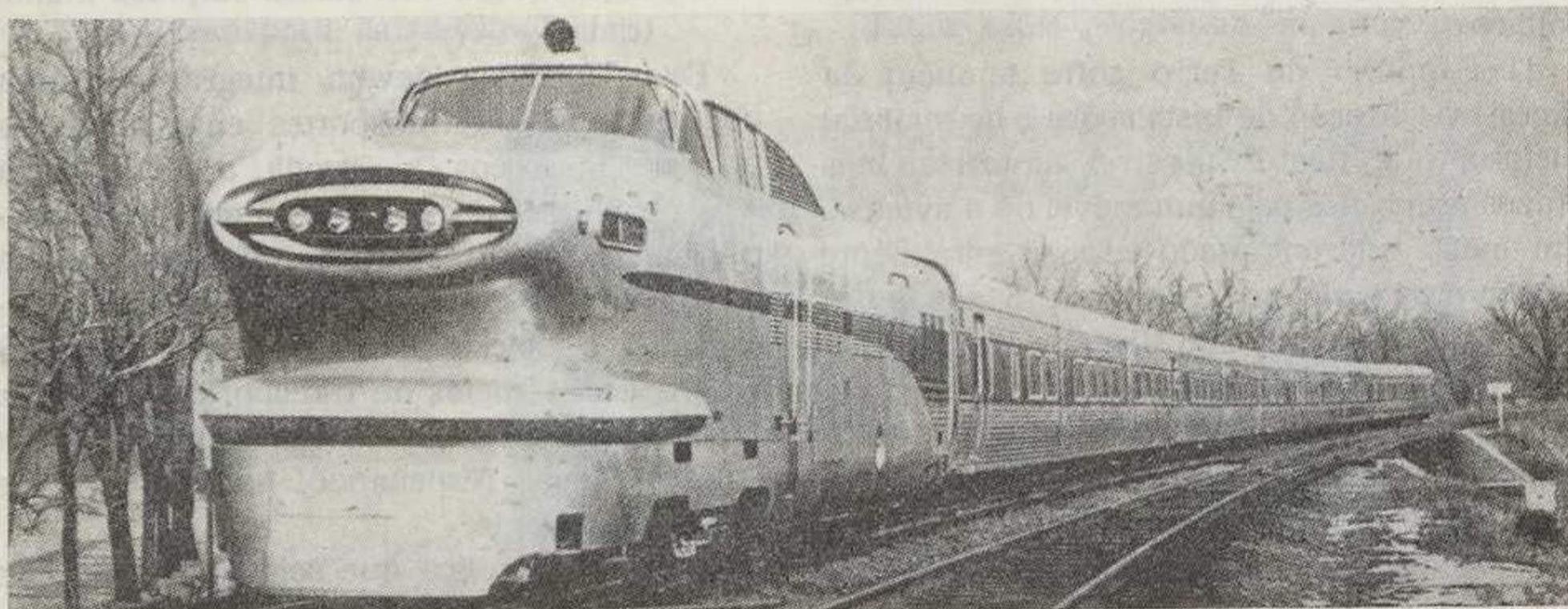
Numa política geral assim definida, o Caminho de Ferro tem o seu importante lugar. Convém desembaraçá-lo dos transportes nas linhas secundárias, que são uma sequela do período do monopólio ferroviário, visto que, de facto, não existia então qualquer transporte importante, por estrada. Da mesma maneira, ele deve renunciar a disputar ao avião os passageiros que efectuem percursos superiores a 800 km. ou que comportem, para mais pequenas distâncias, uma travessia marítima.

Este limite, por outro lado, quase nada se modificará com a velocidade dos aviões, se bem que ela deva crescer de futuro, em valor relativo mais do que a dos comboios, porque, numa distância inferior a 800 km., uma grande parte do tempo de transporte por avião se passa, de facto, em terra e, porque a demora no acesso aos aeródromos, tal como as das

formalidades e a espera nos aeroportos, não poderão senão aumentar com o congestionamento das cidades e o desenvolvimento do tráfego aéreo.

Para um tráfego concentrado em linhas convenientemente equipadas, o Caminho de Ferro dispõe, sobre os seus concorrentes, de qualidades preciosas. Sob o ponto de vista económico o seu preço de produção diminui quando a utilização aumenta e o custo do transporte não é batido senão pelas grandes vias aquáticas naturais e os grandes oleodutos. Do ponto de vista técnico, oferece sobre a via aquática a vantagem duma maior velocidade e esta vantagem também ele possui sobre a estrada, no transporte de passageiros. Sobre todos os seus concorrentes, salvo o oleoduto, ele oferece as vantagens da pontualidade, da segurança e da insensibilidade quase total às condições atmosféricas.

Se bem que não se entrevejam nos trans-



Entre os vários tipos de comboios rápidos de passageiros, os de baixo centro de gravidade, como este em uso na rede estadunidense, são os previstos para o futuro

## VIAGEM PRESIDENCIAL AO PORTO



*Cumprindo o ceremonial da praxe, o chefe da estação de Lisboa-Santa Apolónia, Fernando Matoso P. de Albuquerque, despede-se do Chefe do Estado, na presença do Director-Geral da Companhia, antes de dar a partida do comboio que levou o sr. Almirante Américo Tomás à cidade do Porto, no passado dia 17 de Outubro, onde presidiu à sessão solene de abertura das aulas da Universidade Técnica daquela cidade.*

portes ferroviários do porvir progressos técnicos tão espectaculares como os que se podem esperar do avião, não está excluído prever, para o futuro, comboios de comando inteiramente automático, circulando a velocidades médias da ordem dos 200 km. Estas velocidades são já encaradas no Japão e são objecto de estudos da parte de certas redes europeias. Estes comboios oferecerão aos passageiros um conforto aumentado pelo condicionamento do ar, uma melhor suspensão e uma melhor insonorização. Tendo assegurada uma boa frequência da parte da clientela dos negociantes, que procura mais a velocidade e o conforto do que o baixo preço, estes comboios constituirão uma fonte de rendimento e não de «deficit».

As mercadorias serão transportadas a velocidades superiores a 100 km./hora, em vagões

especialmente estudados para o tráfego a assegurar. Os comboios já não perderão tempo nas triagens, graças à engatagem automática. E os progressos dos transportes combinados assegurarão a entrega, por estrada, ao destinatário, nas melhores condições.

Tal é o futuro que se pode, sem presunção, encarar para o Caminho de Ferro, se os governos a quem incumbe uma coordenação dos transportes, que é do seu interesse, quiserem promover – sem consideração por fórmulas ultrapassadas, que muitíssimas têm tendido a fazer do Caminho de Ferro um organismo administrativo ou um agente eleitoral – uma política geral de transportes baseada na baixa do custo médio, com o consequente aumento da riqueza nacional e a elevação do nível de vida.

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

## Excursão à Itália

**R**EGRESSARAM a Portugal, no dia 1 de Outubro, no Ibéria-Expresso, os 35 participantes da nossa excursão à Itália.

Foi-nos agradável constatar que todos exteriorizavam o maior entusiasmo por tudo quanto lhes tinha sido proporcionado visitar neste país tão belo e tão rico em obras de arte.

Muito contribuiu para o êxito desta viagem a amável recepção do «Dopolavoro Ferroviário» italiano, sempre exacto e meticoloso na execução do programa estabelecido.

Maria Eduarda Chaves de Aguiar Sequeira e Brito, Joaquina Maria Rodrigues Consolado, Cecília Baptista Consolado, Cristina Ribeiro Gaspar, Noémia Rodrigues Nunes Solleiro, bem como os Srs. Manuel Francisco Baptista Morgado (da Sociedade Estoril), João Lopes Matias, Jorge Mario Elder Sá-Chaves, Augusto de Miranda Mendes de Carvalho, José Gil de Assunção e Jose António Pereira de Almeida.

Os excursionistas foram acompanhados, por parte da Delegação Turística, pelo Sr. Alberto da Silva Viana.

Esperamos poder dar no próximo número algumas impressões desta agradável viagem.



Os participantes da excursão à Itália quando da sua digressão pela Ilha de Capri

Deram-nos ainda um apoio especial o Secretariado Geral da ATC Francesa, no que se refere às visitas complementares de Biarritz e «Côte d'Azur», e os nossos prezados colegas de S. Sebastian quando, já de regresso, o grupo ai fez uma pequena pausa.

Registamos, com prazer, o nome das pessoas que se dignaram participar nesta excursão:

Srs. Américo Pereira da Costa, Augusto Victor Antunes das Neves, Artur Ferreira, Manuel de Azevedo Pereira, Mário de Almeida Gil, Júlio Rodrigues, Raúl de Matos Torres, António Constantino do Carmo Franco e Octávio Severino Pronto, que se fizeram acompanhar de suas esposas. Participaram ainda isoladamente as Sras. Donas Olívia de Amorim Cunha, Maria Cândida Palma, Maria Manuela Damásio Barata, Maria Helena Fernandes Antunes da Costa, Elvira Duarte Anahory,

## Ferroviários estrangeiros em Portugal

ATC Francesa — Secretariado Geral

Acompanhado por Monsieur Lelievre, visitou o nosso país, no mês de Setembro, um grupo de ferroviários franceses, o último dos nossos colegas da França no corrente ano.

Beneficiados por um tempo magnífico, os excursionistas permaneceram uma semana em Portugal, repetindo o programa realizado no passado mês de Julho por um grupo da mesma nacionalidade.

Este programa, elaborado expressamente para a época balnear, dedicou, como é natural, especial atenção às nossas praias e aos panoramas da costa portuguesa, um dos principais atractivos do turismo nacional.

Como nota interessante há a registar o apreço com



«La Pietá», obra-prima de Miguel Ângelo, na Basílica de S. Pedro, em Roma

que, mais uma vez, ferroviários estrangeiros assistiram a uma manifestação folclórica em Salvaterra de Magos.

#### ATC Alemã

A clássica viagem de Setembro do «Sozialwerk der Deutschen Bundesbahn» registou, como nos anos precedentes, grande afluência de inscritos.

Formou-se assim um grupo de mais de 30 parti-

antes que, acompanhado pelo Sr. Knoll Johann, chegou ao nosso país a 19 desse mês.

Constituindo as praias portuguesas motivo de grande interesse para os ferroviários alemães, foi dado o devido relevo ao nosso litoral, fazendo-se numerosas visitas a estâncias balneares com uma mais larga permanência na Figueira da Foz.

#### ATC Italiana

O movimento turístico de 1962 terminou em Outubro com a visita dos colegas italianos.

A realização da viagem esteve, este ano, a cargo do departamento de Bolonha do «Dopolavoro Ferroviário» que nos enviou o elevado número de 70 excursionistas.

Tivemos o prazer de receber, como chefe do grupo, o Sr. Lucatti, que vinha a Portugal pela 2.ª vez, e era coadjuvado, nesta missão de acompanhante, pelo Sr. Magli.

A estadia em Portugal foi forçosamente breve, devido a esta viagem abranger Portugal, Espanha e França.

Nos poucos dias passados no nosso país, houve ensejo de proporcionar interessantes visitas a Fátima, Batalha, Nazaré e Alcobaça, bem como a Lisboa e seus arredores.

Os excursionistas seguiram para Madrid com as mais agradáveis impressões de todos os pontos turísticos visitados e com a promessa de serem mais numerosos no próximo ano.

#### Concentração internacional na Grécia

Dado o interesse suscitado por esta concentração turística, está a ser estudado o melhor encaminhamento dos participantes portugueses, tendo em vista a longa distância a percorrer e a resolução de certas dificuldades de ordem prática que oferecem as ligações ferroviárias entre Portugal e a Grécia.

As numerosas pessoas que nos têm escrito sobre este assunto, daremos em breve os devidos esclarecimentos.



A Fonte de Trevi, na cidade eterna, onde os excursionistas lançam as suas moedas exprimindo os seus mais instantes desejos



Por J. MATOS SERRAS

### Exposições

Realiza-se este mês, em Viena de Áustria, a II Exposição Internacional dos Filatelistas Ferroviários.

A nossa inscrição e do colega António Nascimento Pinto tiveram de ser anuladas, devido a dificuldades surgidas no que se refere ao transporte das respectivas participações.

### Bloco da «EUROPEX»

Reproduzimos a folha-bloco editada em Março último, aquando duma Exposição, em Nova York, do tema EUROPA. Vêem-se os 4 desenhos premiados num concurso sobre motivos da ideia europeia, dedicado a estudantes dos 12 aos 14 anos. Um dos desenhos, da autoria do luxemburguês Emile Roulling, é inteiramente ferroviário (linhas ferreas e um semáforo). Esta peça, posto que não catalogada, tem ainda uma sobrecarga apostada no primeiro dia da circulação das séries EUROPA do corrente ano.



### Para a nossa temática

Selo emitido pela Coreia do Norte, no qual aparece em primeiro plano um comboio formado por uma moderna composição.



A República Democrática Alemã pôs a circular um selo alusivo a transportes, onde aparece uma locomotiva Diesel, vista de frente.



Também a Rússia emitiu, recentemente, um selo dedicado a transportes, incluindo neles o que se processa através do carril de ferro.



### Marcofilia

Reproduzimos dois carimbos há pouco tempo apostos na Jugoslávia.

Um refere-se ao Centenário da linha férrea Sisak-Zagreb-Zidani Most.



No outro encontra-se uma carruagem-ambulância e comemora o Centenário do serviço postal através do Caminho de Ferro.



De 9 a 12 de Novembro corrente, realiza-se, em Viena de Áustria, a II Exposição Europeia dos Filatelistas Ferroviários.



# Madrid

Por ARMINDA GONÇALVES

**N**ÃO, decididamente, para mim, Madrid não tem o encanto, a atracção das grandes capitais como Paris, Londres, Roma, Viena...

Falta-lhe a ancianidade, a glória de muitos séculos de existência, o orgulho de milénios de história. Faltalhe a graça esquisita, a maravilhosa e lendária transmutação de idades, os perturbantes encontros de civilização

Desde a grandeza insólita do belo Palácio no Oriente (o Palácio Real), que é uma imensa mole de estilo barroco, construído no século XVIII e é um repositório de inumeráveis e fantásticas riquezas, até à Praça de Espanha com o monumento a Cervantes e com as figuras eternas por ele criadas (Dom Quixote ereto no seu Rocinante, de braço erguido e lança ao alto, seguido por Sancho Pança



A célebre Puerta del Sol,  
coração de Madrid

disparas que tornaram possível a sedução de Toledo, berço da Espanha de todos os tempos.

A fisionomia de Madrid tem qualquer coisa de artificial, qualquer coisa feita propositadamente grande para mostrar grandeza, essa grandeza do grande país que é a Espanha.

Talvez a sua alma agitada e veemente, entusiástica e mística ao mesmo tempo, tenha encontrado o verdadeiro rumo na alegria contagiosa, na vivacidade dos seus habitantes, no rumor confuso que distingue uma urbe alta, movimentada e particularmente castiça.

montado no asno) ao qual serve de fundo um arranha-céus de mais de vinte andares; desde a Praça de Cibele, onde na fonte do mesmo nome a deusa da Terra e dos animais está sentada no seu carro soberbo puxado por dois leões e onde, na fonte de Neptuno, o deus do Mar, de pé no seu carro puxado por dois cavalos marinhos, ergue o tridente — e os edifícios grandiosos que o circundam —, até à famosa Puerta del Sol, de dimensões menores do que o nosso Rossio mas estuante de animação e, também como o Rossio lisboeta, coração da



A Praça de Cibele e a Rua de Alcalá

\*

urbe, vai todo um traçado irregular ou regular de ruas estreitas ou largas, de avenidas, praças (há sempre uma Plaza Mayor nas cidades de Espanha), jardins, parques e muitas igrejas, palácios...

Foi no tempo da Casa da Áustria, quando os reis espanhóis estendiam o seu poder por grande parte da Europa e ainda para além dos mares, quando chegavam da América os tesouros incontáveis que iam enriquecer o património real e não o património do povo que servia os reis; foi nesse tempo que Madrid teve extraordinário desenvolvimento. Filipe II (a partir da segunda metade do século XVI) decidiu que a cidade se tornasse a capital da Espanha.

Ela estava, portanto, nessa época, no auge da política desse rei despótico e sinistro e atingiu também o seu auge cultural e económico com os tesouros fabulosos vindos dos confins da terra através dos mares devassa-

dos. Com a anexação de Portugal, não só a Península lhe estava toda submetida como também as terras descobertas pelos portugueses.

Muitas construções religiosas e civis ficaram a atestar os extraordinários recursos dum século sem igual.

Ergueram-se conventos e igrejas, sobre tudo. E palácios também.

A Câmara Municipal, a Casa e a Torre dos Lujanes são mais modernas: datam do século XVII.

Muitos desses velhos palácios são hoje museus ou foram transformados em Ministérios.

O barroco é o estilo dominante em quase todas as construções — todas com aspecto grandioso — embora o neo clássico fosse o escolhido para numerosos edifícios.

Madrid é uma cidade monumental e espetacular que não consegue emocionar-me, todavia.

Praça de Espanha. O monumento a Cervantes com D. Quixote e Sancho Pança

\*



\*

O Parque do Retiro com seu grande lago, seus contrastes de luz e sombra, seu denso arvoredo, é um oásis de verdura no meio duma cidade de cerca de dois milhões de habitantes, que tem, além desse, outros parques magníficos, como o do Oeste e o da Casa do Campo. A estes parques juntam-se os belos Passeios do Prado, da Castellana e de Recoletos e muitos jardins.

O seu clima, se bem que saudável e agradável na Primavera e no Outono, é muito frio no Inverno e quentíssimo no Verão. Madrid é uma cidade plana. Está situada nas vizinhanças da Serra do Guadarrama, cujas cristas geladas distam apenas poucos quilómetros e tem a atravessá-la o Manzanares, rio estreito em cujo leito pouca água corre.

Das suas três portas, a celeberrima de Alcalá, a de Ferro e a de Toledo (esta última é de estilo barroco e reflecte a influência de Pedro de Ribera ao qual se devem edifícios religiosos e construções civis importantes), passamos aos seus museus numerosos: o do

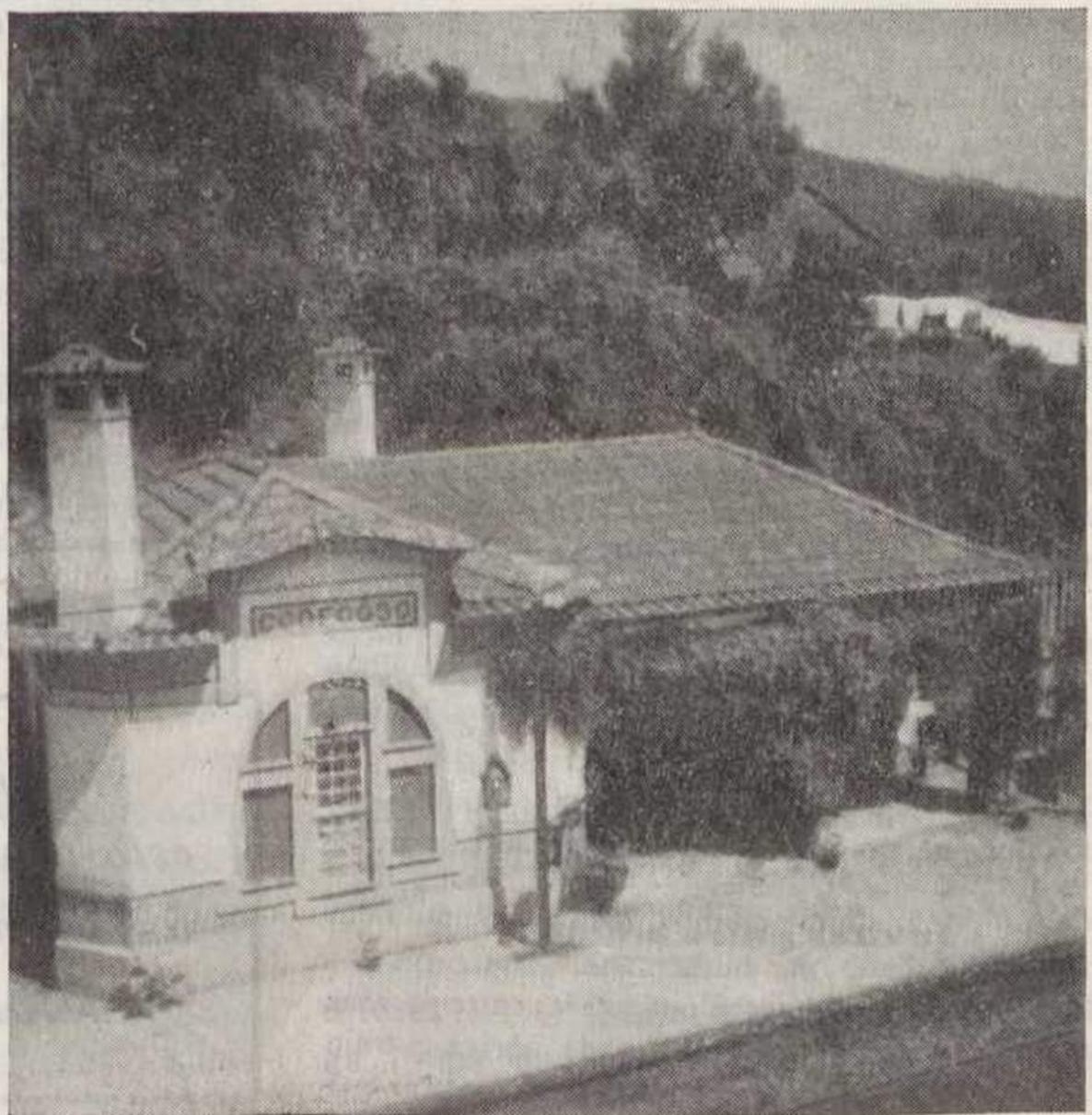
Prado, o da Academia de S. Fernando, o de Arte Moderna, o Romântico, o de Sorolla, o da Casa de Alba, o da América, etc. O do Prado é, sem dúvida, uma das mais valiosas Pinacotecas do Mundo. Possui magníficas colecções de quadros da escola veneziana, flamenga e espanhola.

Mas a maioria das obras expostas deve-se ao génio dos pintores espanhóis: salas inteiras mostram-nos a arte estranha, forte e irreverente de Goya, a suavidade religiosa de Murillo, a pintura originalíssima e estranhamente colorida de Velasquez, o realismo místico de El Greco. Os Zurbaran, os Ribera e tantos, tantos outros fazem-lhes companhia.

A Espanha viu nascer grandes pintores, para sua glória e glória deles também.

Lembremo-nos de que o mais discutido e célebre pintor da actualidade, Picasso, é espanhol, embora tenha escolhido para sua segunda pátria a França acolhedora.

Se Madrid não me encanta, a Espanha tem muitos motivos de sedução.



Um aspecto da estação de  
Codeçoso, na linha  
do Tâmega

# Apontamentos FEMININOS

## notas & modas



Por CAROLINA ALVES

### A Adolescência

**N**A época que decorre, em que abundam as exóticas «flausinas», as pretensas «B. B.», «Sofias» e «Lolas» ostentando toda a sua futilidade, num exibicionismo espantoso, não é tarefa fácil, para as mães ou educadoras, edificar espíritos sãos e modelares.

A adolescência atravessa um período perigoso, a idade ingrata em que o «Eu» desperta e ela comece a surpreender-se, procurando avidamente libertar-se do mundo infantil em que viveu, para contactar directamente com a vida a sério.

Outras preocupações começam a absorvê-la totalmente.

Ela já sabe qual o penteado que melhor lhe fica, o vestido que mais faz realçar os contornos airoso do seu corpo, o sorriso que mais seduz, o olhar que mais atrai a atenção do homem e o andar estudado que a torna mulher.

Cabe a uma mãe a grave responsabilidade, portanto, de emendar, orientar — numa palavra — educar. E não é preciso ser severa para bem cumprir a sua missão; mas sim, inteligente, para estudar a melhor forma de proceder e adaptar à maneira de ser de sua filha para conseguir o fim em vista.

A adolescente é flor a desabrochar em plena Primavera, ansiosa de cor, de brilho e de vida. Para ela o mundo é uma charada que procura decifrar, um livro que deseja ler, ou um aroma que a sua inexperiência julga aspirar num hausto.

É principalmente nesta idade que a sua alma mais necessita dos conselhos, do amparo e carinho duma mãe. Não a abandoneis!

Dize-lhe que na vida é muito importante saber pensar e aproveitar o tempo.

Se tua filha tiver talento, faz o possível para que o cultive. Faz-lhe ver que a vaidade, o olhar sobranceiro, o sorriso irônico, descarado, são filhos do despeito, da inveja e da falta de educação, e que é indispensável a caridade e delicadeza para com o seu semelhante. Incute-lhe no espírito a dedicação pela criança, o respeito pela velhice, a fraternidade para com o próximo e o amor à pobreza.

Eis, pois, o segredo importante para tranquilizar os espíritos dos que têm a espinhosa missão de educar.

### Convites entre amigos

Nos convites para almoços ou jantares entre pessoas amigas, sem qualquer protocolo, nada obriga a trajo especial. Em todo o caso o convidado deve mostrar que



Conjunto de vestido de lã e casaco curto, do mesmo tecido, prático e original

considera as pessoas que o recebem; no trajo está, em grande parte, a exteriorização do apreço pelo convite.

Um casal convida sempre, em nome dos dois. Quando o convite é feito a um casal, deve este ser endereçado ao marido e mulher. A resposta dada pela mulher, é dirigida à dona de casa. Num convite verbal é à dona da casa que compete fazê-lo e, claro, dirigido à mulher.

Marido e mulher são sempre convidados, embora não se conheça pessoalmente um deles. Só em casos muito especiais se admite o convite a um só. Não sendo assim tratar-se-ia duma falta grande. Se há filhos mesmo em idade de acompanharem os pais, admite-se que não sejam convidados.

*Se um cliente nos procura,  
está a prestar-nos um favor, a  
ajudar a Empresa.*

**Atende-o com extrema correção.**

# “O Parque das Ilusões” em Santa Apolónia

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.ª classe de Lisboa-P

**N**A primeira semana de Outubro uma equipa de cineastas marcou «rendez-vous» em Santa Apolónia. Gente grada da nossa cinematografia — produtores, directores, assistentes, artistas — andou numa roda-viva sobre os cais (a *linha 5* foi a seleccionada para o objectivo das filmagens), criando as imagens que hão-de dar vida e colorido a uma nova película portuguesa.

A fita, de que Perdigão Queiroga é director-realizador, tem um bonito nome a dourar-lhe a fachada, sugestivo, atraente: «O Parque das Ilusões». Assim corresponda o resto.

**A** deduzir pelo que observámos, as filmagens não decorreram num «mar de rosas». Por um lado, a fauna de mirones que, atraída pela novidade do acontecimento, invadiu sem-cerimónia os ângulos fixados para o local das cenas não propiciou aquela serenidade indispensável para a execução de um trabalho descontraído; por outro, também as exigências da acção e, comprehensivelmente, as do realizador não foram de molde a facilitar a captação rápida das imagens. Perdigão Queiroga mandou repetir várias vezes todos os planos, quer neles entrasse a experiente e conceituada Laura Alves, quer a intervenção pertencesse ao prometedor Américo Coimbra, o galã da fita.

Tarefa portanto demorada, vagarosa, a requerer carradas de paciência. Mas é assim que se faz cinema.

**A** propósito, feriu a nossa atenção a estranheza provocada entre parte da «assistência» por mor dessas repetições a que os artistas estiveram sujeitos.

«Mas eles não sabem como hão-de representar?...» — comentavam uns. «Se calhar

não estudaram os papéis...» — adiantavam outros. «Nem a excelente Laura Alves forma uma excepção...» — murmurava uma senhora admiradora da grande actriz.

Cabe aqui um parêntesis para informarmos que o incansável Vasco Morgado (desta vez como actor e como empresário) é, também, juntamente com a esposa, um dos figurantes da película.

Mas voltando à estranheza da «assistência», ela não reflecte mais do que a falta de produção cinematográfica em Portugal. Se houvesse um mínimo de «convívio» — o cinema é essencialmente gizado no palco da rua —, tudo o que ocorreu em torno desta ambientação de filmagens não causaria o menor esgar de admiração. Porque mesmo os «super-génios», os «deuses» da sétima-arte vêem-se obrigados, as mais das vezes, a extenuantes repetições. Os realizadores chegam a ser acusados de impiedosos.

De resto, em todas as manifestações da arte de representar o panorama é idêntico. O caminho da perfeição — é um caminho tão árduo que nem os eleitos conseguem palmilhá-lo sem se exporem aos mais angustiosos sacrifícios.

A glória tem um preço muito caro.

**I**NSISTAMOS, porém, nos planos escolhidos para o *Parque das Ilusões* no que concerne ao âmbito da nossa Empresa: a estação de Santa Apolónia e o Comboio.

Trata-se, sem sombra de favor, de mais uma afirmação da grandeza e perenidade do Caminho de Ferro. Poderia essa face do enredo do filme escusar-se à presença da Locomotiva, tramando a *chegada* por via diferente. O fundo, no entanto, não reuniria as tintas de um realismo que só o Comboio

## I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 350 de 1-9-962 — Viagens nas automotoras da Beira-Baixa.

Ordem do Dia n.º 4620 de 28-9-962 — Mudança da hora legal.

## II — Divisão da Exploração

### A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1871 de 1-8-962 ao n.º 1916 de 30-8-962.

Ordem de Serviço da Série M de n.º 1917 de 5-9-962 ao n.º 1947 de 27-9-962.

Instrução n.º 2787 de 6-8-962 — Sinalização da estação de Rede.

Instrução n.º 2788 de 21-9-962 — Sinalização provisória da estação de Formoselha.

Instrução n.º 2789 de 21-9-962 — Sinalização provisória da estação de Taveiro.

3.º Aditamento à Instrução n.º 2197 de 15-9-962 — Sinalização da estação de Coimbra-B.

5.º e 6.º Aditamentos à Instrução n.º 2236 de 1-9-962 — Sinalização da estação de Porto-S. Bento e de Campanhã (lado Sul).

4.º Aditamento à Instrução n.º 2298 de 4-9-962 — Sinalização da estação de Ermesinde.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2340 de 4-9-962 — Sinalização da estação de Rio Tinto.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2537 de 1-9-962 — Sinalização da estação de Porto-Trindade (adaptação ao Novo «Código de Sinais»).

1.º Aditamento à Instrução n.º 2575 de 4-9-962 — Sinalização da estação de Lousado e regras de circulação

de comboios entre Trofa, Lousado, Famalicão e Santo Tirso.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2583 de 1-9-962 — Circulação de comboios entre Porto (Trindade) e Senhora da Hora.

3.º Aditamento à Instrução n.º 2743 de 6-8-962 — Sinalização da estação de Entroncamento. (lado Norte).

4.º Aditamento à Instrução n.º 2743 de 21-9-962 — Sinalização da estação de Entroncamento.

Circular n.º 1146 de 27-8-962 — Anúncios de Comboios de serviço.

### B) — Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1145 de 27-8-962 — Central de Marcação de Lugares.

Circular n.º 1147 de 22-9-962 — Unificação da Tarifa Comum Internacional (T.C.V.) e criação de novo tipo de bilhetes internacionais.

Comunicação-Circular n.º 119 de 10-8-962 — Passes de 3.ª classe para viagens de cabos e soldados da Guarda Fiscal.

### C) — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Públíco B. n.º 332 de 30-8-962 — Supressão do serviço combinado entre a estação de Viseu e Penela da Beira.

Circular n.º 1148 de 26-9-962 — Transporte de arroz com casca.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem — Alterações e ampliações de 1 a 31 de Agosto de 1962.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem de 1 a 30-9-962.

lhe consegue transmitir: o resfolegar da locomotiva; o silvo agudo que ela atira para o espaço, modulado conforme os matizes da paisagem, eufórico ou angustiante; o seu alheamento ao drama das intempéries, vencendo com uma afoiteza inexorável a negridão da noite.

Nisto o Comboio não tem paralelo. E o Cinema reconhece-o. Recorde-se, por exemplo, essa obra prima que imortalizou Gary Cooper: — *O comboio apitou três vezes*. Colossal! Só a locomotiva conseguia insuflar na película os pontos mais altos da sua intensidade dramática. Um quadro de «suspense» como poucos se criaram até hoje.

Parque das Ilusões não conterá a vida fascinante do Caminho de Ferro. Aproveita-lhe apenas um simples recorte paisagístico para assegurar maior cunho de verdade à historieta, cujo fulcro — antevê-se — não conseguirá libertar-se dos tons atribulada-

mente comerciais que pesam, como um castigo, sobre o nosso cinema.

Mas é pena. É pena (e nisto não se condensa a mais ténue desconsideração para a película que Perdigão Queiroga dirige) que não surja entre nós um homem arrojado e talentoso com capacidade para transplantar para a tela o inesgotável assunto desse mundo trepidante, belo, misterioso, projectado em redor da locomotiva. Mas não povoar esse mundo de fantasmas nem de fantoches. Há nele tanto conteúdo humano, histórias de tão viril realismo, que bastaria a sinceridade do narrador para criar páginas de rara envergadura para o cinema.

A nós escasseia-nos engenho. Contudo, contagiados pela «arquitectura» pomposa deste Parque das Ilusões, ainda nos incumbíramos de dar uma ideia para o título de uma fita, que seria, ou poderia ser, mais ou menos este: *O Comboio chegou ao amanhecer...*

# ANIVERSÁRIO

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — *Jose Gonçalves*, adido técnico de 2.ª cl.; *Alberto Simões*, subchefe de depósito; *Francisco José Marques*, contramestre de 1.ª cl.; *Manuel da Costa*, chefe de maquinistas; *José Manuel Vasques* e *Manuel Mendes de Brito*, chefes de brigada.



Da esquerda para a direita: — *António Veríssimo Magalhães*, maquinista principal; *Jerónimo Ferreira*, fiscal da revisão de material; *José Simões* e *Alberto de Matos*, maquinistas de 2.ª cl.; *Agostinho da Fonseca Santos* e *José Francisco Paredes*, operários de 1.ª cl..



Da esquerda para a direita: — *Fernando Acácio Gomes*, *José João Capela Bolina*, *João da Cruz Celola*, *Joaquim Lindinho do Amaral* e *Manuel Alcobia da Silva*, operários de 1.ª cl.; *José Alves de Moura*, operário de 2.ª cl..



Da esquerda para a direita: — *António Marques* e *Joaquim Gonçalves*, operários de 2.ª cl.; *Joaquim Alves*, operário de 3.ª cl.; *Manuel Diogo*, fogueiro de 2.ª cl.; *António Simões* e *José Augusto Azevedo*, serventes de 1.ª cl..