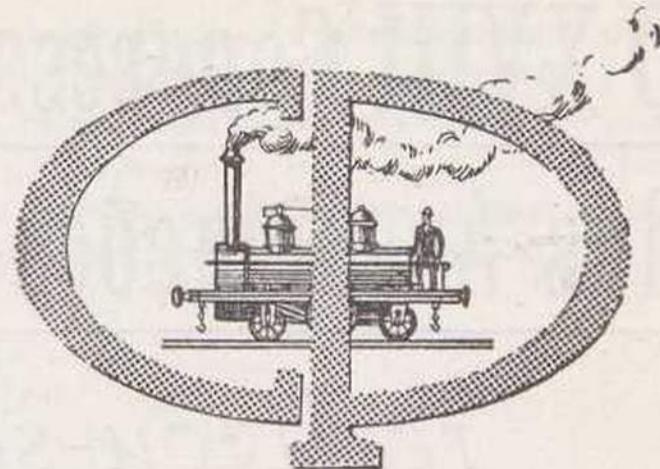


Bulletin da C.P.

NÚMERO 421

JULHO DE 1964

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 421 • JULHO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA

LISBOA

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

Nota de Abertura

COM a publicação do presente número assinala-se — singelamente, como singela é esta nossa revista — mais um aniversário do Boletim da C. P.: o 36.º da sua fundação.

Criado em Julho de 1928, pela figura prestigiosa do então Director-Geral da Companhia, Engenheiro Lima Henriques — felizmente ainda no número dos vivos e a quem reiteramos aqui o nosso respeito e a nossa admiração — tinha por finalidade, de grande alcance social, facultar a todo o pessoal ferroviário, como elemento utilíssimo de divulgação, conhecimentos técnicos que contribuissem para melhorar o seu grau de instrução e outros que lhe recreassem o espírito.

Tão importante iniciativa, revestiu-se ainda de maior relevância, por o aparecimento do Boletim lhe dar foros de pioneiro no género, uma vez que se antecipou à grande maioria de publicações similares hoje existentes e editadas em grande número de empresas evoluídas, por imperativo incontestável da vida hodierna — a informação. Nasceu destarte uma publicação de carácter ferroviário, exclusivamente dedicada à classe e sem pretensões literárias, mas tendente a consolidar os elos de ligação entre todos os servidores da Companhia e bem assim a congraçar, sem exceção, dirigentes e dirigidos, dentro do espírito de corpo — felizmente conseguido — imprescindível à unidade e ao progresso de qualquer instituição, e como corolário do interesse pela profissão de todos os seus elementos de boa-vontade.

Hoje como ontem — ao longo de 36 anos de uma faina nunca interrompida — o Boletim encontra-se absolutamente à disposição dos ferroviários que nele queiram colaborar, oferecendo-lhes, assim, e sem que seja preciso formular convites, um meio de exprimir opiniões, de ajudar até a Empresa com as suas sugestões ou críticas construtivas.

Longe de pertencer a dois ou três nomes que encimam o seu cabeçalho — ninguém pode mandar só, se houver de mandar como convém, disse o Padre António Vieira — o Boletim pertence a todos e por isso é de todos! Será portanto, em última análise, aquilo que os ferroviários quiserem que ele seja; e pela contribuição que lhe derem.

Daqui apelamos, uma vez mais, tanto para a colaboração literária daqueles que participam, ao serviço da Companhia, em numerosas conferências, simpósios ou congressos internacionais e que bem poderiam transmitir-nos as conclusões positivas desses importantes eventos ou o resultado profícuo das suas brilhantes intervenções — como igualmente para todos os outros, sem fronteira de categorias, autores possíveis de artigos, banais que sejam, mas reveladores de esforço, trabalho ou sólido boa-vontade.

Ao invés de muitas publicações de empresas progressivas que contratam jornalistas e escritores para a sua feitura e orientação, sempre o Boletim se serviu da «prata da casa», da colaboração efectiva ou esporádica daqueles cuja actividade ao serviço da Companhia os absorve grandemente e que só nos intervalos da sua vida profissional podem dar-lhe trabalho próprio e entusiasmo criador. Isso confere à nossa revista, em inúmeros aspectos, uma característica de amadorismo, a que se não pode fugir.

Todavia, cumpre-se, como se sabe e pode, uma missão: continuar, dando progressão viva a uma grandiosa ideia que nasceu há 36 anos e que ninguém, certamente, desejaría ver falecida, uma obra cujos fins, se não estão totalmente atingidos, poderão ainda vir a sê-lo — e isso, ficar-se-á a dever, menos àqueles que por obrigação de cargo ao Boletim estão ligados, por amor à Empresa e à profissão que servem, do que aos muitos outros, funcionários dedicados e valiosos da Companhia, que pelos seus elevados conhecimentos profissionais e altos predicados da sua viva inteligência melhor podem emprestar-lhe a valia literária precisa para o erguer ao nível a que foi criado e assim cumprir a missão que lhe compete. Isso o impõe, de resto, o respeito pelo seu fundador e a consideração pelo que tem sido seu continuador.

Por nós, faremos todo o possível para o conseguir!

ÉLIO CARDOSO

O XVIII Congresso da Federacão Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários

realizou-se este ano em Salzburgo

— O valor simbólico e material das viagens turísticas dos ferroviários é incontestável! É por isso que os Caminhos de Ferro Federais Austríacos sustentam e animam, no âmbito máximo das suas possibilidades, a actividade e os esforços da organização turística dos ferroviários—afirmou o Director-Geral dos OBB, dr. Maximilian Schantl.

COM a presença de mais de uma centena de delegados representando dezanove Administrações ferroviárias europeias, reuniu-se em Salzburgo (Áustria), de 25 a 30 de Maio último, o XVIII Congresso da FIATC.

As sessões de trabalhos que decorreram no magnífico edifício do «Kongresshaus» da poética cidade natal de Mozart e que se repartiram por duas comissões de estudo — técnica e administrativa — abriram com uma plenária solene a que assistiram o Burgomestre de Salzburgo, o Director-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Aus-

desconhecidas estão hoje exploradas e descritas e mesmo as paisagens mais selvagens possuem já a marca inconfundível da civilização. Nos nossos dias, os meios de transporte rápidos e cómodos — os caminhos de ferro, os automóveis, os barcos e os aviões — cobrem as distâncias mais longas no mais curto espaço de tempo. O Homem auxiliado pela Técnica ligou os continentes e em breve atingirá os astros!

As viagens deixaram assim de ser privilégio de pessoas a elas ligadas por necessidade ou das favorecidas de meios. Cada ano o Turismo Social permite a milhões de pessoas concretizar as suas aspirações com as suas férias. Nós, os viajantes do século XX, não deveremos todavia aceitar simplesmente as possibilidades perfeitas e quase incomensuráveis que nos são facultadas como a coisa mais natural desta vida e viajar assim, sem reflectir e sem preparação...

Uma viagem não deve ser sómente um meio de recreação — mas incitar o indivíduo a coordenar ideias so-



A mesa da presidência na sessão solene de abertura do XVIII Congresso da FIATC. Na primeira fila da assistência, à esquerda, o dr. Maximilian Schantl, Director-Geral dos Caminhos de Ferro Austríacos

tríacos — Conselheiro dr. Maximilian Schantl — e o Secretário-Geral do Sindicato dos Ferroviários da Áustria e Presidente do Comité de Turismo da Associação Desportiva dos Ferroviários Austríacos, além de muitos outros funcionários superiores dos OBB — que directamente patrocinaram o Congresso.

Numa mensagem de saudação, o dr. Maximilian Schantl escreveu:

«Desde há muito que as viagens perderam o seu carácter original — que era a descoberta! As terras outrora

bre os factores humanos, a natureza, a história, as artes e obter assim uma grande e larga experiência pessoal.

O valor simbólico e material das viagens turísticas dos ferroviários é incontestável! É por isso que os Caminhos de Ferro Austríacos sustentam a animam, no âmbito máximo das suas possibilidades, a actividade e os esforços da organização turística dos ferroviários.

Que os membros deste Congresso reconheçam todos os esforços benéficos que têm sido empregados para organizar as viagens turísticas dos ferroviários e extraiam das

suas deliberações o maior proveito possível para o seu trabalho futuro!

É neste propósito que auguro o mais vivo sucesso ao XVIII Congresso da FIATC, como a todos os participantes desejo uma estada agradável em Salzburgo e em Viena.»

sárias ao ferroviário, incumbido, pela sua árdua profissão, de um serviço difícil e de grande responsabilidade!

É com a maior satisfação que vejo reunida tão grande participação neste Congresso. Isso não é sómente prova eloquente do interesse que a reunião provoca relativamente à existência e desenvolvimento da FIATC — mas



Por seu turno o sr. Josef Matejcek, também dirigiu aos congressistas as seguintes palavras:

«O XVIII Congresso da FIATC dará — como os anteriores — aos seus participantes, uma imagem impressionante da capacidade e do considerável incremento do tu-

também a afirmação incontestável, absoluta, da existência de uma íntima e compreensiva colaboração entre ferroviários!

Como Presidente do Comité de Turismo da Associação Desportiva dos Ferroviários Austríacos e como Secre-

Um coral de setenta e cinco componentes do Orfeão de Salzburg actuou, com muito agrado, na abertura solene do Congresso



rismo internacional ferroviário e bem assim dos seus problemas.

Nesta assembleia internacional do Turismo Social dos ferroviários europeus, os representantes das associações filiadas vão deliberar e tomar decisões para tornar as futuras viagens turísticas dos ferroviários ainda mais interessantes, mais belas e mais recreativas! Todos desejam que elas se transformem numa verdadeira fonte de juventude onde se busquem as forças físicas e psíquicas neces-

tário-Geral do Sindicato dos Ferroviários da Áustria formulou os meus mais ardentes votos pelo maior sucesso do Congresso. E igualmente saúdo todos os seus participantes!»

*
* *

Como já tivemos ocasião de referir em números anteriores, as Associações Turísticas dos Ferroviários—ATC—

criadas por exclusiva iniciativa do pessoal, no seio das suas próprias Administrações e dirigidas por funcionários subalternos do caminho de ferro — que, por estarem em mais directo contacto com os interesses e hábitos do ferroviário, melhor representam as suas aspirações — propõem-se promover e intensificar a realização de viagens turísticas, dentro e fora de cada país. O objectivo é, evi-



A delegação ferroviária portuguesa ao Congresso FIATC:
srs. Luís Andrade Gil, Alberto da Silva Viana
e dr. Élio Cardoso

dentemente, facultar aos menos favorecidos economicamente ou àqueles que preferem viajar em excursões organizadas, a possibilidade de participarem em viagens de preço o mais reduzido possível, sem prejuízo, da indispensável comodidade e conforto. Para tal, contam-se com as facilidades de transporte de que os ferroviários e seus familiares usufruem e com o apoio das organizações públicas e privadas do turismo, ligadas à via férrea.

Destarte, paralelamente com a faceta social, muito louvável, que é o proporcionar melhores férias ao trabalhador dentro do salutar princípio da «alegria no trabalho» — não esqueçamos que férias bem passadas traduzem mais forte ânimo do trabalhador para os misteres que lhe competem e reflexivamente uma melhor produtividade para a Empresa — pretende-se, por igual, elevar o nível cultural e artístico do ferroviário, abrindo-o para os valores espirituais, com o manifesto propósito de aperfeiçoamento dos seus conhecimentos profissionais. Simultaneamente, criando-se e estimulando-se o convívio entre os agentes europeus da via férrea — numa época, como a hodierna, em que tal aproximação mais importa a todos — estabelecem-se e reforçam-se amizades gradas, base fundamental para se manter a continuidade de uma união e solidariedade ferroviárias, existentes desde há muito entre todos os países do Velho Continente.

A nossa participação nestes Congressos — que se verifica agora pela segunda vez — além de facilitar mais estreito contacto com os colegas estrangeiros, num clima propício a troca de impressões frutuosas, permite ampliar e reforçar o intercâmbio turístico ferroviário nacional, através de programas mais coordenados e sistemáticos. Do resultado já alcançado são suficientemente eloquentes os

seguintes números: em 1963 receberam-se 24 grupos de colegas estrangeiros, num total de 768. Este ano, estão previstos visitarem-nos 32 grupos, abrangendo um total de mais de 1200 ferroviários !

*
* *

O tema principal deste Congresso foi: «A acção das Administrações ferroviárias na concessão de férias aos seus agentes, particularmente no domínio do Turismo Social. Suas repercussões na melhoria da produtividade do pessoal». Dentro da análise deste tema, debatido com a participação activa de todas as delegações, referiu-se que à sombra das ATCC, se organizaram, no ano último, 1944 viagens internas agrupando 113 827 participantes e 1561 ao estrangeiro, com 35 585 excursionistas, números estes que comparados com os dos anos anteriores, patenteiam o acréscimo acentuadíssimo dos utentes destas viagens, organizadas pelos ferroviários para proveito exclusivo de ferroviários.

Mas independentemente de viagens colectivas, as ATCC pretendem estimular e amparar as viagens individuais para o que, certas Administrações, possuem casas mobiladas nos pontos mais turísticos dos seus países, pensões e hotéis sob recomendação para utilização de ferroviários e também parques de campismo, acessíveis, como aos ferroviários, igualmente aos seus filhos menores de ambos os sexos, nacionais e estrangeiros. Alguns exemplos ao acaso: a ATC francesa, em 1963, recebeu 4192 ferroviários em *bungalows* edificados na Côte d'Azur, praias do Atlântico, Alpes e Pirinéus; a ATC alemã construiu um conjunto de *chalets* na montanha, utilizados, no



No decurso do trabalho: o delegado espanhol e nosso querido amigo D. Lopez Marcus

ano findo, por 1582 ferroviários; a ATC sueca dispõe de cinco centros de vilaigatura e de desportos de inverno para os ferroviários nacionais e estrangeiros; o mesmo se verifica, em escala variável, com a Espanha, Itália, Noruega, Finlândia, Suíça e Jugoslávia.

Outro aspecto simpático das organizações ATCC é o

estabelecimento de viagens reservadas exclusivamente aos filhos menores dos ferroviários — prática que infelizmente ainda não foi possível criar-se em Portugal, supomos que, por falta de iniciativa.

O exame dos relatórios das diferentes ATCC nacionais permite concluir que a evolução das suas actividades

europeus e os seus colegas do Continente Negro. Igual proposta foi apresentada, para abranger outros países como o Canadá, E. U. A., Turquia, Irão, Pérsia, Egito, Israel e Síria.

Ficou igualmente decidido que o próximo Congresso se realizará em 1964, na Polónia, em Zakopane, Cracóvia

*

A delegação da C. P. com alguns dos ferroviários que a acompanharam: srs. Pais André, dr. Élio Cardoso, Silva Viana, sr.^a de João Leiria, Andrade Gil e João Carlos Leiria

*



são cada vez mais consideráveis. As suas participações na FIATC, através dos estímulos, ensinamentos e experiências que recebem, têm permitido aos seus aderentes não só viajar mais e melhor como acolher, por seu turno, um número cada vez mais crescente de ferroviários estrangeiros nos seus territórios — com todos os benefícios que daí resultem para a economia dos países e para o prestígio dos próprios caminhos de ferro.



A delegação da Polónia constituída pelos srs. Garczynski e Waszak e em cujo país se realizará, em 1965, o próximo Congresso

Uma sugestão expressa no Congresso, dado o êxito verificado com as ATCC nacionais: tornar extensível aos países do ultramar, designadamente ao Norte de África (Argélia, Tunísia e Marrocos), a Angola, a Moçambique e à África do Sul a ideia da criação de ATCC locais com vista a possíveis e úteis intercâmbios entre os ferroviários

e Varsóvia, e o de 1965, em Lisboa — na data áurea em que a FIATC comemorará o seu vigésimo aniversário.

* * *

Como é de norma nestas reuniões, a ATC austríaca estabeleceu à margem dos trabalhos, um excelente programa festivo em homenagem aos delegados presentes. Incluíram-se visitas à cidade de Salzburgo, *soirées* folclóricas, recepção pelo *maire* da cidade — tudo isso culminado por uma vasta e bem organizada programação de visitas e recepções — uma delas presidida pelo próprio Ministro dos Transportes — na linda capital austríaca.

Em todos estes contactos, em todas estas confraternizações da grande família ferroviária, fosse através dos brindes, mais ou menos formais, fosse através das amistosas conversações estabelecidas entre os delegados, sem considerações de influências ou cores políticas, uma verdade ficou bem testemunhada: para além das realidades de uma cooperação válida, verificada em torno dos interesses vivos e actuais dos ferroviários representados — o caloroso entendimento e a boa-vontade dos participantes, plenamente enquadrados na tradição, já secular, de amizade e camaradagem que estreitam e irmanam, como se sabe, todos os ferroviários do velho continente — facto ainda mais expressivamente evidenciado, desta feita, através do cordial espírito da «*Gemütlichkeit*» austríaca sob cuja égide tão bem decorreu este Congresso que em todos os delegados deixou o mais grato e perdurable eco.

E. C.



Reencontro com Salzburgo

POR ARMINDA GONÇALVES

QUANDO há quatro anos voltei a Salzburgo, a cidade estava em festa. Inaugurava-se com muito brilho, muita solenidade e também com numerosa assistência o novo Teatro dos Festivais. Um edifício moderno e grandioso. As maiores celebridades do mundo musical, todos os melómanos que a sorte favorece se encontravam ali. Grupos de alegres festeiros enchiam as ruas e praças, e bandeiras de todas as nações tremulavam ao vento frio que, em Julho, descia dos altos píncaros nevados das montanhas alpinas. O céu enevoado cobria de cinza fina a cidade maravilhosa, confinava os horizontes, entristecia a paisagem que é tão bela, tão aliciante e poética.

Era nesse cinzento ténue de céu que se recortavam altivas ou graciosas as torres da Universidade, as torres das igrejas e os telhados dos palácios que trouxeram até ao nosso tempo a austerdade e o misticismo do Gótico, a graça e a subtileza da Renascença e o esplendor do Barroco.

Ainda, desenhando-se no céu brumoso, a velha Fortaleza de Hohensalzburgo lá estava, sobre o a cidade que lhe fica aos pés. Lá estavam também dentro das suas muralhas, as salas, as difíceis escadas, os sombrios corredores — as medonhas masmorras e as salas de torturas onde em tempos recuados suplicavam os condenados. Em tempos recuados... Como se ao longo dos séculos até à actualidade os homens não tenham inventado sempre novos suplícios para infligirem aos outros homens!

O Salzach, de águas pardacentas, rolava mansamente entre os cais das margens...

Com razão o sábio naturalista e explorador alemão Alexandre de Humboldt considerava Salzburgo um dos três lugares mais belos do globo.

Rever um lugar de sortilégio, cuja lembrança se me fixara na memória, tinha algo de emocionante.

Pensara eu que alguma vez tornaria aos jardins de Mirabell e aos concertos no Palácio? Que atravessaria a Ponte Mozart para encontrar defronte, na praça que tem o seu nome, a estátua do músico genial? Que retornaria à casa onde ele nasceu e ao

largo fronteiro onde havia anos, tirara tantas fotografias? Que ali passaria surda ao rumor das multidões, presa de fascinação da alada melodia que vinha de um silêncio só por mim reencontrado e que na minha alma se insinuava?

Oh, conventos e abadias penumbrosas, igrejas



A velha fortaleza de Hohensalzburgo lá está sobre o dorso da colina arborizada, como que a auscultar a cidade que lhe fica aos pés

e capelas magnificentes, vetustas portas de Klausen e de Gstätten erguidas a caminho da Fortaleza; oh, Casa de Paracelsa, Teatro provincial, Teatro

ao ar livre, Casinha da Flauta Mágica, Mozarteum, Jardim dos anões, pitorescas casas antigas ao longo dos cais, ruazinhas estreitas e pequenas praças, tanques de pedra onde os cavalos dos príncipes arcebispos se banhavam, largos horizontes e montanhas distantes... e, sobretudo, aquele ar impregnado

aos cimos cobertos de neve eterna, candidamente brancos, terrivelmente abismais, sugestivamente solenes.

Outro roteiro leva-nos à formosa região dos lagos e a povoações tão pitorescas que não se cansam os nossos olhos de as ver. É St. Gilgen com a



O Salzach de águas pardacentas, rola mansamente entre os cais das margens...



de fascínio e de exultação — quanto me alegrei de vos tornar a ver!

Lembro-me. Foi como se houvesse, novamente, encontrado alguma coisa muito querida, que por mim passara com a rapidez de um meteoro e me cativara deixando-me na memória uma saudosa lembrança.

Por isso não admira o meu redobrado prazer nesse reencontro, nesse dia frígido de Julho, dia cinzento mas acolhedor.

casa onde nasceu a mãe de Mozart, St. Wolfgang e a sua estalagem do Cavalo Branco, Bad Ischl onde residiu, no seu palácio de Verão, o imperador Francisco José e onde viveu Franz Lehár, Hellbrunn, mansão paradisíaca dos príncipes arcebispos, com seus jogos de água. E muitas outras povoações características, verdadeiras jóias de arquitectura local.

Sim, eu ainda retornaria a Salzburgo com uma alegria que talvez transcendesse as alegrias dos pri-



Salzburgo é ponto de partida para surpreendentes passeios pelas estradas das montanhas entre florestas espessas, estradas que nos conduzem

Conventos e abadias penumbrosas, igrejas e capelas magnificentes, largos horizontes e montanhas distantes, num ar impregnado de fascínio e exultação



meiros contactos com a bela cidade onde é possível conversarmos com a nossa alma numa paz repousante.



POR J. MATOS SERRAS

Exposições

Para assinalar a passagem do seu 44.^º aniversário, o Grupo Desportivo do Jornal «O Século» promoveu, no passado mês de Maio, a I Exposição Filatélica da Imprensa de Lisboa.

A nossa colecção alusiva a Caminhos de Ferro participou neste certame e alcançou o 2.^º prémio da classe temática, cabendo-nos a taça «F. N. A. T.» e uma meda-lha de prata.

Na classe de países estrangeiros apresentámos parte de uma colecção de Espanha, alcançando igualmente outro 2.^º prémio e também idênticas recompensas.

Apontamento

Inaugurada em 1 de Maio de 1865, a estação de Lisboa-Santa Apolónia completará no próximo ano um século ao serviço do público.

Tratando-se da principal gare da capital do país e, como certamente, o seu centenário não vai passar esquecido por parte da Companhia, daqui sugerimos que os nossos C. T. T. emitam um selo comemorativo desta data festiva, talvez reproduzindo a fachada do vetusto edifício, a exemplo do que tem sucedido noutros países.

A nossa temática

Selos recentemente emitidos e respeitantes ao tema ferroviário:

ALEMANHA OCIDENTAL — Ferry-boat utilizado na ligação Kiel — Norte da Europa.

COREIA DO NORTE — Ferroviários e locomotiva eléctrica.



Marcofilia

SUÉCIA — 5/4/1964 — Inauguração de um novo troço do Metropolitano de Estocolmo.

ALEMANHA OCIDENTAL — 26/4/1964 — Dia do Caminho de Ferro.



Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves

NOVO DOUTOR EM ENGENHARIA



Prestou recentemente provas no Instituto Superior Técnico para obtenção do grau académico de doutor, apresentando uma dissertação subordinada ao título *A potência de transporte como elemento fundamental na moderna planificação ferroviária*, o sr. eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, que presentemente exerce as funções de Chefe da 2.^a Zona de Via e Obras, em Lisboa-P. Foram seus arguentes os srs. profs. engs. Leite Pinto e Edgar Cardoso, sobre dois pontos de natureza intrínsecamente ferroviária: *Sistemas de encravamento para a circulação ferroviária* e *Cálculo de uma grande ponte ferroviária*, respectivamente.

Este facto, honroso para a Empresa, pela distinção que confere a um seu funcionário de carreira, merece ser assinalado, ainda que em breve nota, neste Boletim, sobretudo para que se torne bem público o regozijo com que tal notícia foi recebida pelos seus colegas e amigos da C. P. — que muitos são.

Encarregado de Regência das cadeiras de Caminhos de Ferro e de Mecânica Racional e ainda Assistente da cadeira de Cálculo Infinitesimal daquele estabelecimento de ensino superior, o eng. Eduardo F. Gonçalves — filho de um distinto e estimado ferroviário, o sr. eng. António Ferrugento Gonçalves, Subchefe da Divisão de Via e Obras, o que mais justifica o seu apego e devoção à profissão que escolheu — contando apenas 35 anos de idade, tem dedicado grande parte da sua atenção, desde estudante, aos assuntos do ensino e sobretudo do caminho de ferro, quer através de palestras divulgadas entre os seus alunos, quer por intermédio de diversos artigos, igualmente do maior merecimento, concernentes a temática ferroviária, inseridos em algumas publicações técnicas, designadamente na *Revista de Engenharia dos Alunos do I. S. T.*, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e ainda neste próprio Boletim — de que tem sido dedicado e valioso colaborador.

O novo doutor em Engenharia — o segundo a ser assim distinguido pelo I. S. T., em Engenharia Civil — é um funcionário sabedor da sua profissão, de excelente formação moral e qualidades de trabalho, predicados que justamente o colocam, no presente, na primeira linha dos dirigentes ferroviários da Empresa.

Ao eng. Eduardo F. Gonçalves, nosso prezado amigo, apresentamos as mais cordiais felicitações.



Breve apontamento sobre a Oficina de Encerados e Cordas

POR MANUEL DA FONSECA VAZ

Agente técnico de engenharia da Divisão de Exploração

FAZ este mês 31 anos que ardeu a primitiva oficina de encerados e cordas que se encontrava situada junto do edifício principal de Alcântara-Terra. O incêndio verificou-se em 11 de Julho de 1933, devido a um curto-circuito, tendo ficado totalmente destruídos os maquinismos, as ferramentas e os materiais.

Por este motivo fez-se a sua transferência para o edifício onde hoje se encontra instalado o armazém de compras e recepção e ali permaneceu até ao dia 10 de Março de 1944, data em que foi entregue um edifício apropriado à Divisão de Exploração e que se encontra localizado junto à entrada do túnel da estação de Alcântara-Terra.

A referida oficina existe desde longa data mas poucos conhecem a sua actividade.

Como ides ver ela não se ocupa sómente da reparação de lonas impermeabilizadas para resguardo de mercadorias carregadas em vagões abertos, mas também de outros trabalhos de não menos interesse para os Caminhos de Ferro.

O parque de encerados necessário para o serviço público cifra-se actualmente em 3200. A este número há que acrescentar 335 para proteger o adubo depositado nas estações, 124 afectos ao transporte de cal e ainda 907 de 4×3 m. Estes últimos são em regra retirados dos abatidos à circulação geral e servem para resguardar as remessas colocadas nas plataformas das estações.

Para este efeito aproveitam-se os centros dos encerados por ser a região menos afectada. De facto a lona dos encerados mais susceptível de avaria é a que coincide com os bordos dos vagões onde o constante roçar, conjugado com o peso da água das chuvas que se acumula no centro, provoca um maior desgaste.

Vejamos agora as diferentes operações que se executam na oficina.

Ao entrar na oficina o encerado é registado e em seguida desdobrado a fim de o contramestre o examinar e marcar as reparações de que carece⁽¹⁾.

Logo duas operárias procedem às reparações

indicadas, após o que se vulcanizam os sítios reparados. Depois, seguem para as máquinas de coser as bainhas ficando assim concluída a reparação.



Operárias procedendo à vulcanização de encerados

Se for necessário avivam-se os números e substituem-se as cordas por outras já falcaçadas, após o que se dobram e se colocam em locais apropriados onde aguardam novo destino.

Além da reparação dos encerados executam-se ainda outros trabalhos como :

- Confecção e reparação de fatos de oleado
- Confecção e reparação de sacos e bolsas de lona

⁽¹⁾ Se o encerado estiver molhado é primeiramente colocado em secadoiros apropriados.



★
Reparação lateral de encerados
à máquina

- Confecção e reparação de bandeiras nacionais
- Confecção de bandeiras de sinais
- Confecção de lençóis
- Confecção e reparação de encerados de 4×3 m
- Reparação de cordas
- Fabricação de porta-rótulos

A oficina dispõe de poucos maquinismos e ferramentas mas em contrapartida o número de materiais empregados ascende a 54.

Presentemente a reparação de utensílios e execução de outros trabalhos é feita por 21 auxiliares femininas e 10 eventuais, dirigidas por um mestre que tem como auxiliar um operário de 2.^a classe. Um chefe de secção fiscaliza, faz a contabilidade e no fim de cada ano procede ao balanço da oficina e ao inventário dos encerados e das cordas.

Durante o ano que passou repararam-se 7200 encerados e 668 cordas.

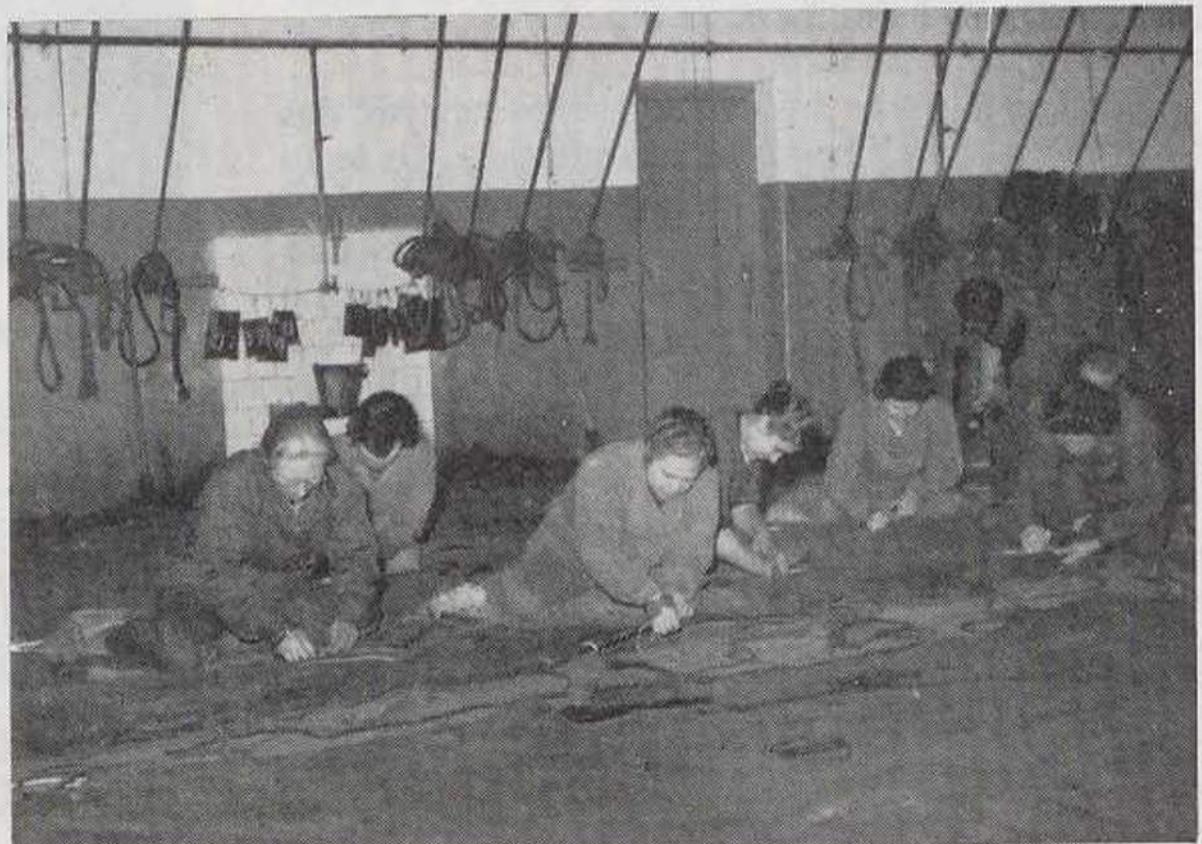
Fabricaram-se 450 000 porta-rótulos e confecionaram-se :

244 encerados de 4×3 m
235 bolsas e sacos de lona
696 lençóis de pano cru
2286 bandeiras de sinais
6 bandeiras nacionais
60 fatos de oleado

Nestes últimos 4 anos foram adquiridos 2600 encerados, seja 650 em média por ano, o que representa um encargo anual da ordem dos 1200 contos, encargo que deve ser compensado com a receita proveniente da taxa de utilização de encerados.

Supondo que esta receita era nula, vejamos quais as economias resultantes da conservação das lonas.

★
Conserto manual
de encerados



Sabemos que os encerados duram, em média, 4 anos mercê, muitas vezes, da reparação a que são sujeitos. Ora se esta se não fizesse a sua duração

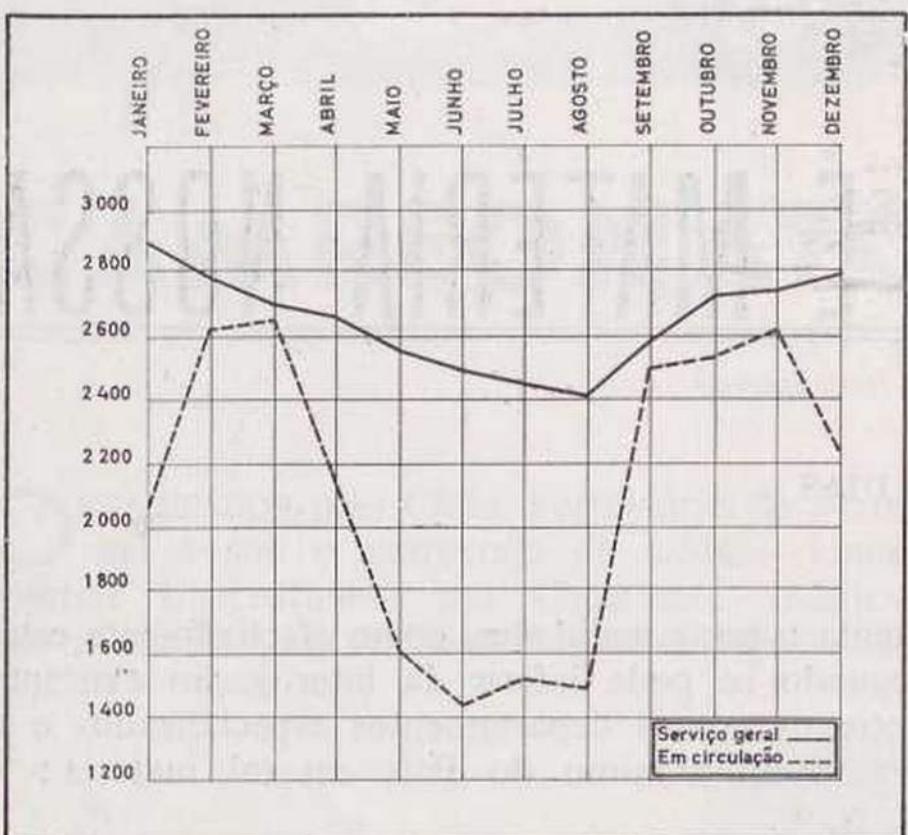


Gráfico representativo do movimento de encerados

seria de metade, isto é, precisar-se-ia gastar outro tanto por ano para manter o parque de que carecemos.

Se a esta verba subtraímos 350 contos, que é a verba normalmente despendida com a conservação, obteríamos uma economia de 850 contos que acrescida de :

- 100 contos por outros trabalhos executados na oficina
- 200 contos pela obtenção de encerados de 4×3 m extraídos dos encerados abatidos

se traduz em 1150 contos anuais.

Isto revela cabalmente que a Oficina de Ence-

rados e Cordas não constitui um encargo para a Companhia.

Os encerados que temos vindo a empregar são de lona de algodão indutada e pesam em média 60 quilos.

Verifica-se actualmente uma certa tendência para a utilização de encerados à base de fibras artificiais como o *terylene* e o *nylon*, que têm a vantagem de serem mais resistentes e terem menos peso.

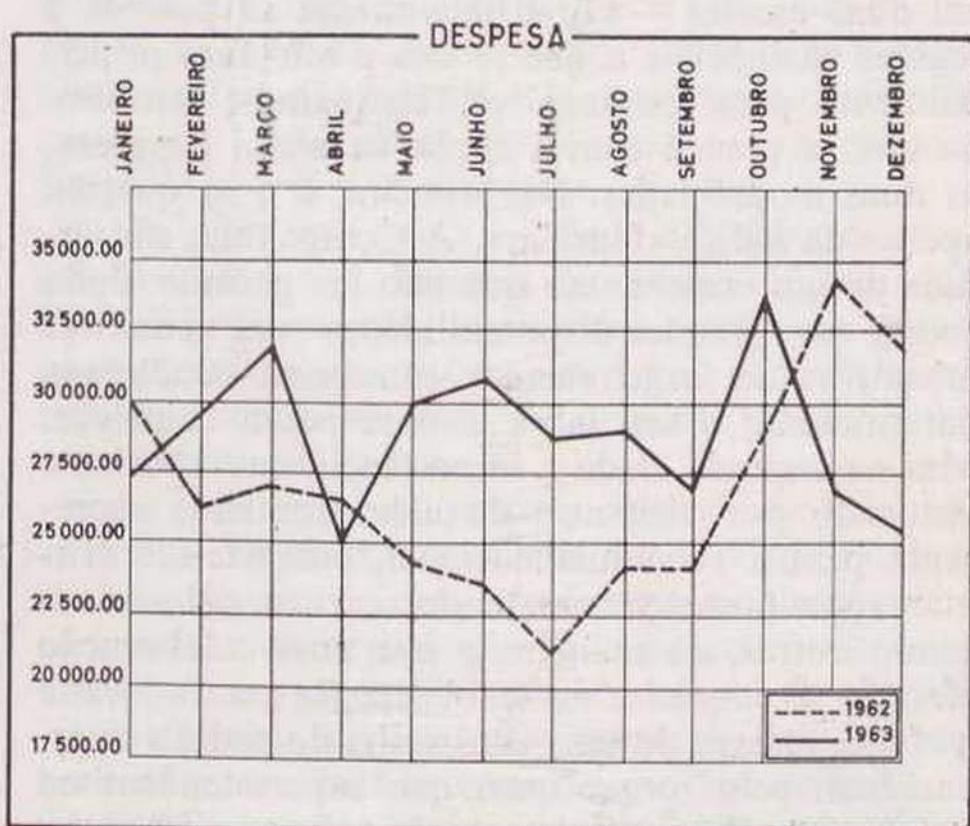
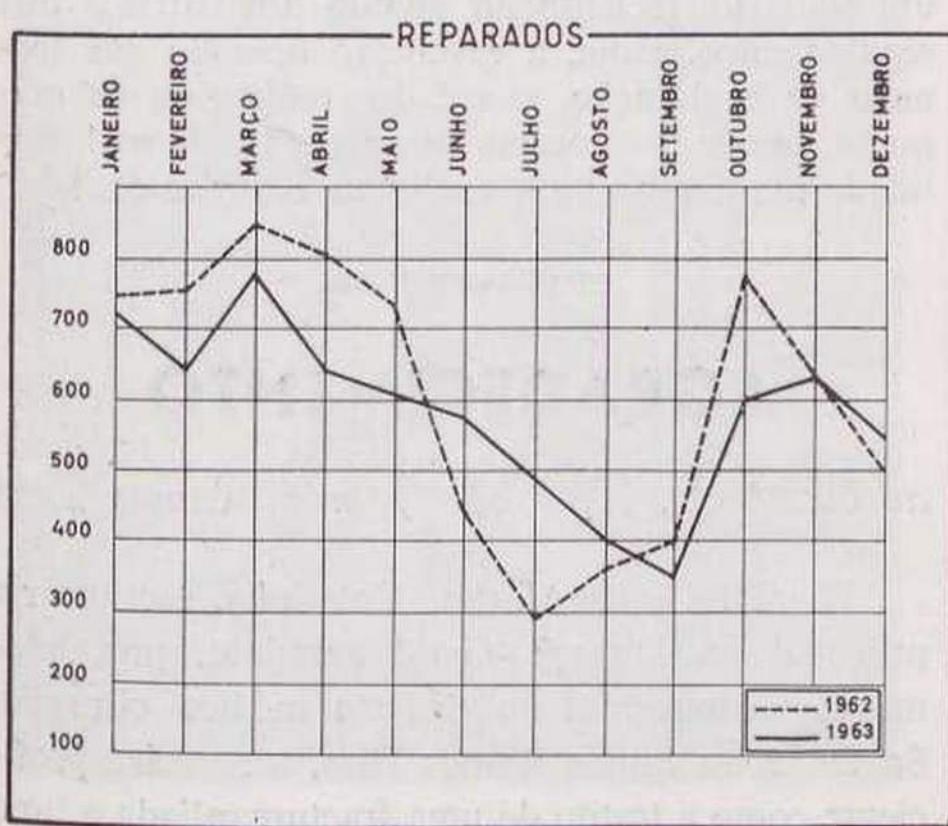
Por este motivo o ano passado foram adquiridos 240 encerados de *terylene* com o peso de 34 quilos por unidade, mas por enquanto ainda é cedo para nos pronunciarmos sobre eles.

Poder-se-á aumentar a média de duração dos encerados ?

Julgo que sim. Mas para tanto é indispensável :

- 1.º — Substituirem-se os encerados de plástico por *terylene* ou *nylon* ;
- 2.º — Construirem-se na oficina três ordens de prateleiras para colocar nelas os encerados em depósito ;
- 3.º — Que todos os agentes das estações usem das maiores cautelas na sua manipulação e os coloquem em locais abrigados depois de serem retirados dos vagões ;
- 4.º — Que as estações onde os vagões tem longa permanência e nos períodos chuvosos, encarreguem um agente de retirar a água acumulada nos encerados que cobrem o material.

Embora estas últimas recomendações já se encontrem difundidas em várias Instruções de Serviço, parece não ser demais chamar a atenção de todo o pessoal para a necessidade de cuidar com o maior interesse da conservação dos bens da Companhia.



Gráficos representativos da reparação de encerados e da despesa corretiva

O TURISMO TAMBÉM É MATERIA NOSSA

POR ANTÓNIO DIAS

O assunto que hoje apresentamos não será tecnicamente um assunto de raiz profissional, pois não constitui, por enquanto, entre a nossa Empresa, matéria obrigatória de estudo para o pessoal afecto às relações públicas e de estação. Mas não pode, de modo algum, mesmo à margem dos regulamentos, deixar de merecer atenção especial por parte de todos os agentes que, dada a função que desempenham, em contacto directo com o público, têm um vasto campo de influência na propaganda do «comboio», como meio de transporte constantemente renovado, rápido, confortável e seguro.

Sem mais delongas — e para sossegar o nosso pessoal que, assoberbado com uma permanente actualização de conhecimentos, imposta pelo avanço das técnicas, possa recear que lhe queiram impingir nova ciência nos domínios da profissão — diremos que nos vamos referir à indústria do turismo, no aspecto em que esta é susceptível de receber o impulso de um caminho de ferro ajustado às suas realidades. Tema simples, portanto, fácil de assimilação e de irrecusável actualidade em face das modernas correntes de vida abraçadas pelos povos de todas as latitudes.

Claro que a indústria do turismo se processa em duas escalas — a que movimenta só pessoas e regiões nacionais e a que se cria e estrutura principalmente para estrangeiros. Definamos, também, no que se prende com a acção da nossa Empresa, as duas modalidades. Na primeira, é uma questão apenas de índice «familiar». A Companhia, em virtude de um crescimento que não lhe permite ainda contar com grandes disponibilidades para promover iniciativas de largo alcance comercial, condiciona naturalmente o seu labor a uma pauta cautelosa. Mas na segunda, dada a importância que o turismo praticado por visitantes de além-fronteiras representa para a economia nacional, compete-lhe afirmar a sua presença, montando serviços e desenvolvendo outros, de maneira a que uma colaboração efectiva se enquadre na «mobilização geral» levada a efeito, através de uma campanha de padrão internacional, pelos organismos que superintendem na ordenação e desenvolvimento do turismo português.

De uma forma ou de outra, a C. P. tem de estar

atenta a estas realidades, como efectivamente está, segundo se pode inferir da interligação existente entre os nossos departamentos especializados e o organismo máximo do País em tal matéria: o S. N. I..

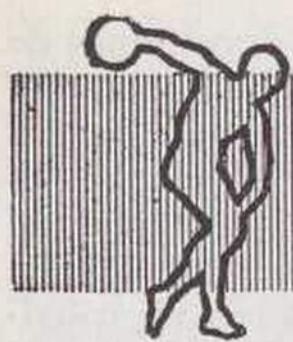
Mas, regressando ao nosso tema — e só nos espraiámos em considerações que não são da órbita de quem alinhava estas linhas, por uma necessidade de profundar e basear ideias —, é inquestionável que o assunto que expomos merece ser considerado com o devido carinho pela classe de relações públicas e de estação. Todos nós temos de saber — uma cultura que, afinal, não é nada difícil — qual a dimensão turística de Portugal, as suas belas paisagens, as suas praias sem paralelo, os seus monumentos e castelos que ficaram a simbolizar a ousadia e raça de um povo heróico, o seu folclore tão bonito e diverso, enfim, tudo quanto essa prodigiosa artista denominada Natureza criou e modelou na nossa terra com a sua genial paleta, e a que o homem deu o sopro da sua inteligência.

Complicado? Não, amigos. Desde que o interesse não escasseie, basta um pouco de aplicação e estudo. Pois já lá vai o tempo em que o empregado de caminho de ferro era, por assim dizer, um solitário, fechado no mundo dos carris e dos regulamentos. Hoje, a revolução operada nas técnicas de exploração, mercê dos progressos da máquina, impõe-lhe normas de conduta e de maleabilidade muitíssimo mais evoluídas e dinâmicas!

AGRADECIMENTO

ao Ex."mo Sr. Dr. João Jaurés Ramos Dias

Palmira Nunes Martins Colarinha, escriturária principal na Direcção-Geral agradece, profundamente reconhecida, ao distinto médico cirurgião Sr. Dr. João Jaurés Ramos Dias, a maneira proficiente como a tratou de uma fratura, aliada a uma inexcedível competência e inigualável bondade.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

CAMPEONATOS NACIONAIS

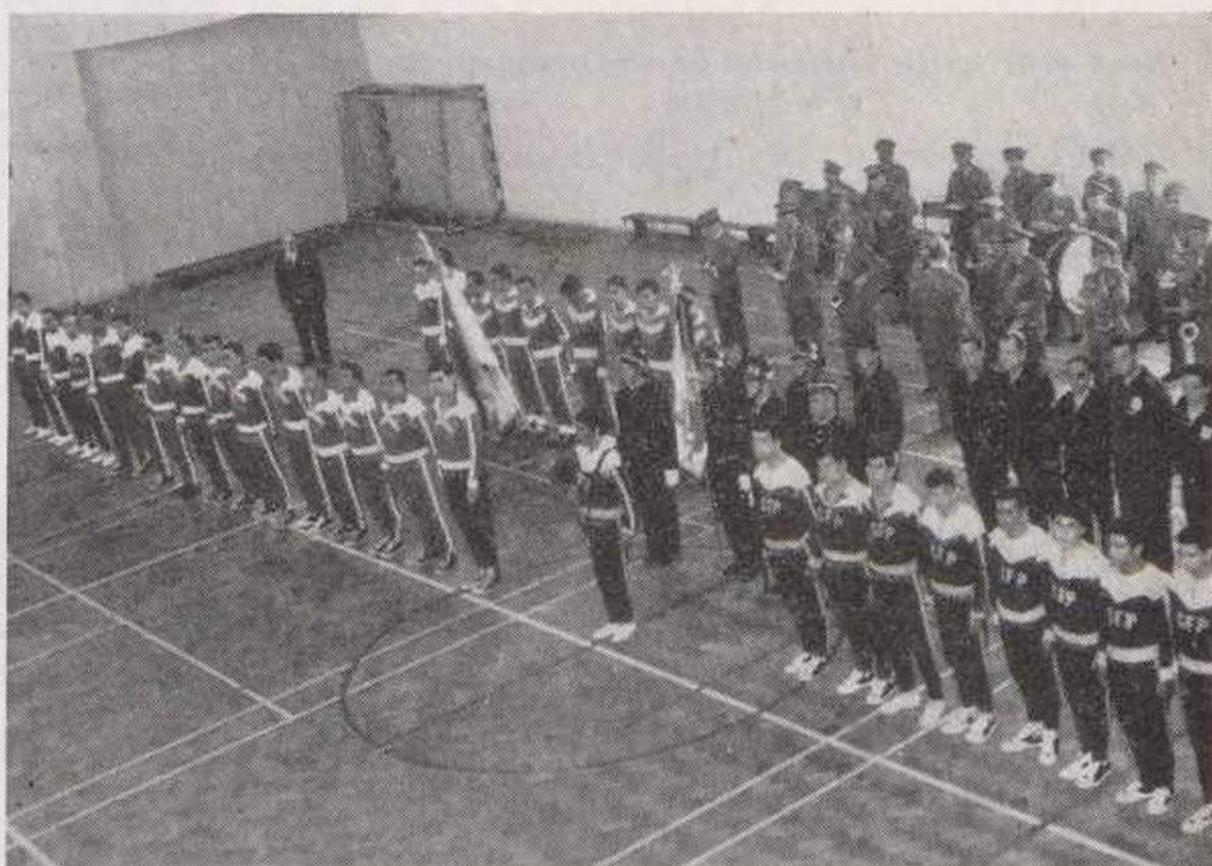
REPORTAGEM DE PEDRO ROCHA

ORGANIZADOS pelo Clube Ferroviário de Portugal e sob o patrocínio da USIC—Union Sportive Internationale des Cheminots—realizaram-se este ano, em ambiente de grande expectativa,

na capital, os habituais campeonatos desportivos ferroviários, que tiveram a representação dos vários clubes da nossa rede.

Antes de referir, em pormenor, o que foram

A apresentação das equipas participantes no torneio



essas competições, cumpre-nos destacar, muito justamente, a excelente organização das sãs jornadas de confraternização de ferroviários que, num exemplo só de enaltecer, tanto contribuiram para o êxito absoluto que alcançaram tais campeonatos, dignificando os estandartes representados e a própria Empresa em que se integram.

Os jogos trouxeram à cidade alfacinha os atletas de Campanhã, Sernada do Vouga, Figueira da Foz, Entroncamento e Barreiro, para em plena comunhão de ideais competirem e confraternizarem conjuntamente com os desportistas do clube organizador de Lisboa.

As competições proporcionaram despiques emocionantes com a participação de algumas figuras consagradas do desporto ferroviário, juntamente com outros elementos que se impuseram sobremaneira pelo seu desportivismo, bem digno de citação.

No ginásio do Instituto Superior Técnico, com o recinto emoldurado com a bandeira nacional, a da USIC e a dos clubes concorrentes, presidiu o sr. Eng. Horta e Costa, delegado em Portugal do



A tribuna da presidência aos jogos desportivos ferroviários no ginásio do Instituto Superior Técnico

organismo internacional do desporto ferroviário que representava também o Director-Geral da Companhia, ausente no estrangeiro — ladeado pelos srs. Dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C.P.*



Uma fase do jogo de basquetebol entre as equipas de Lisboa e do Barreiro

e Albano Lopes Fernandes, presidente da Federação Portuguesa de Basquetebol.

Depois do desfile das equipas concorrentes, no qual actuou a banda de música do Clube Ferroviário de Portugal, iniciaram-se as provas.

A cerimónia pelo brilho que se revestiu, correspondeu, amplamente, ao intento desejado e os elogios que se lhe possam atribuir não serão demais para definir o espectáculo notável que a jornada proporcionou, porquanto, em todos, foi manifesto o interesse de bem corresponder.

Nos cinco dias em que as equipas de basquete-

O despike travado entre as quatro turmas de basquetebol pode classificar-se de empolgante, sem olvidar-se as restantes, procurando cada qual alçar-se a plano cimeiro. De notar, a boa preparação atlética-técnica evidenciada ao longo dos torneios. Por exemplo, no remo, se os lisboetas alcançaram brilhante triunfo, para tal circunstância contribuiram imenso os figueirenses e os barreirenses, que só à beira da linha de chegada soçobraram.

Surpreendeu talvez o desfecho da prova de basquetebol, porém o conjunto de Campanhã mais avançado na média de idades soube tirar bom partido da sua experiência e da apatia dos adversários, cotados de melhor valia.

Já no ténis de mesa se antevia a supremacia dos rapazes de Lisboa; a confirmação algo contrariada (Entroncamento em evidência) acabou por surgir.

Se, como era desejo dos responsáveis, tivessem vindo até nós as formações ferroviárias das províncias do ultramar, muito mais lucrativa teria sido por certo a competição desportiva dos homens da via férrea. A ideia não é vã e cremos sinceramente que tudo venha a processar-se para o efeito da deslocação ora malograda.

Já o demos a entender, contudo achamos não ser ocioso pôr em relevo o labor dos dirigentes do Clube Ferroviário de Portugal que atingiu o nível esperado, o que significa que nos próximos jogos, que também lhes serão confiados, o êxito prosseguirá.

Expressão fiel do interesse da nossa Companhia pelo certame, foi a presença ininterrupta e amiga do sr. Eng. Horta e Costa em todos os actos dos Jogos Desportivos Ferroviários Portugueses e a do ilustre Vice-presidente do Conselho de Admi-



No cenário magnífico do Tejo, a final da regata de «Yolles» de 4 remos

bol, de ténis de mesa e de remo competiram e para além das marcas finais dessas pugnas, fica a perdurar, a óptima camaradagem verificada.

Era óbvio, são ferroviários!

nistração, sr. Dr. Malheiro Reymão, que num intento muito honroso, presidiu à festa de encerramento do torneio.

Ainda no ginásio do Técnico, houve um des-



A tripulação do Clube Ferroviário de Portugal (Lisboa) vencedora da prova de remo

file final em que participaram todos os atletas e uma deputação dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste com estandarte, bem como a banda de música igualmente constituída por elementos da C. P.. Ali, procedeu-se à distribuição dos prémios conquistados pelos agrupamentos e à imposição de medalhas alusivas aos Jogos, a todos os atletas presentes, incumbência que esteve a cargo do representante do Governo Civil de Lisboa, sr. António Honrado, do presidente da Federação de Basquetebol, sr. Albano Lopes Fernandes, e do sr. Eng. Horta e Costa, além de outros funcionários superiores da Empresa e também de meninas do grupo cénico da colectividade de Santa Apolónia.

★

Equipas e classificações

BASQUETEBOL :

Campanhã :— Sande, Varela, Gouveia, Reinaldo, Abílio Pereira, Viseu, Barbosa, Carlos Fernando e Matos.

Barreiro :— Valente, Gonçalves, Landeiroto, Soares, Macedo, Camarão, Jorge, Marinho, Loureiro, Vilar, Correia e Zeferino.

Figueira da Foz :— Fausto, Galvão, Tarrafa, Domingos, Campos, Castelhano, Silva e Vítor.

Lisboa :— Avelino, Jorge, Raposo, Faria, Helder, Barragon, Gustavo e Rocha.

EQUIPAS	J.	V.	E.	D.	MARC.	P.
1.º Campanhã	3	3	—	—	137-114	9
2.º Barreiro	3	2	—	1	185-126	8
3.º Fig. da Foz ...	3	1	—	2	95-142	5
4.º Lisboa	3	—	—	3	107-142	3

Melhores marcadores :— José Valente (Barreiro), 82 pontos ; José Macedo (Barreiro), 51 ; José Avelino (Lisboa), 50 ; Henrique Domingos (F. Foz), 35 ; Vítor Costa (F. Foz), 34 ; Abílio Conceição, 32 ; José Varela, 31 ; Reinaldo Correia, 22 ; António Gouveia, 21 — todos de Campanhã.

★

TÉNIS DE MESA :

Lisboa :— Diogo F. Silva, Joaquim Frias, António Sousa, Albertino Coelho e Joaquim Barrento.

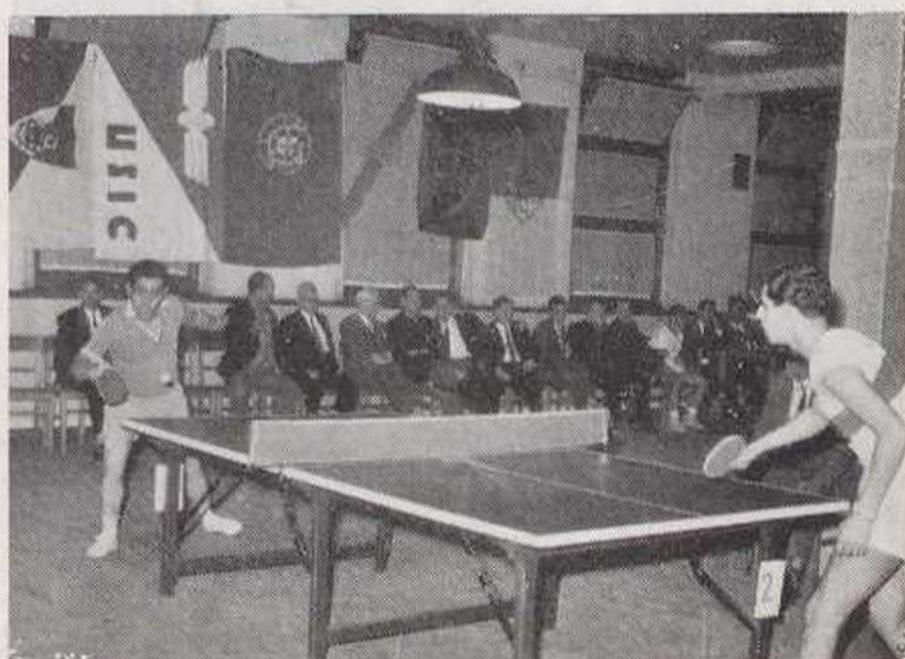
Entroncamento :— António Pedro, Lignelo Cardoso, Virgílio Ferreira e Diamantino Madeira.

Barreiro :— Francisco Sim-Sim, Godim de Almeida, Galego do Castelo e Redelo Parreira.

Campanhã :— José N. Vieira, José Araújo, José Cardoso e José Varela.

Sernada :— José Helder, Alfredo Oliveira, Fernando Gouveia e Serafim Santiago.

EQUIPAS	J.	V.	D.	MARC.	P.
1.º Lisboa	4	4	—	20-5	12
2.º Entroncamento	4	3	1	17-8	10
3.º Barreiro	4	2	2	14-15	8
4.º Campanhã	4	1	3	11-16	6
5.º Sernada	4	—	4	2-20	4



Um aspecto do jogo de ténis de mesa. Disputa entre Vieira (Campanhã) e Parreira (Barreiro)

REMO :

1.º *Lisboa* : — Acácio Ferreira (timoneiro), Espírito Santo, Alberto Monteiro, Fernando Matias e Aparício Martins.

2.º *Figueira da Foz* : — António Pina (timoneiro), Mário Monteiro, José Ferreira, António Ferreira e Ângelo Grilo.

3.º *Barreiro* : — José Damião (timoneiro), Manuel Bragadeste, Silvano Lagarto, Emílio Simões e Manuel Caixas.

★

PRÉMIOS ATRIBUÍDOS :

Basquetebol : Taça «Lisboa», 1.º classificado — Campanhã ; Taça «Cidade da Praia», 2.º classificado — Barreiro ; Taça «Dili», 3.º classificado — Figueira da Foz.

Ténis de mesa : — Taça «Luanda», 1.º classificado — Lisboa ; Taça «S. Tomé», 2.º classificado — Entroncamento ; Taça «Macau», 3.º classificado — Barreiro.

Remo : — Taça «Lourenço Marques», 1.º classificado — Lisboa ; Taça «Bissau», 2.º classificado — Figueira da Foz ; Taça «Pangim», 3.º classificado — Barreiro.



Durante a festa de confraternização ferroviária o sr. dr. Mário Malheiro Reimão, vice-presidente do Concelho de Administração da C. P., ladeado pelos srs. eng. Horta e Costa, chefe da Divisão do Material e Tracção e delegado da USIC em Portugal e Gonçalo Correia, presidente da Direcção do Clube Ferroviário de Portugal



O sr. eng. Horta e Costa felicita o brioso atleta ferroviário António Pedro que deu por finda a sua carreira desportiva

A terminar estas despretensiosas notas, não esquecemos que uma referência especial e justa é devida ao tenista do Entroncamento, António Pedro, atleta merecedor dos maiores elogios quer pela sua longa carreira, quer pelo seu carácter desportivo. Atleta de *élite*, ao finalizar agora a prática da modalidade do ténis de mesa deixa uma saudade e um lugar que não será fácil preencher.

Felicitações para António Pedro — um caso e um exemplo a seguir !

★

A PROPÓSITO DE UM REPARO

O «Lawn-Tennis»—uma modalidade a incluir no desporto ferroviário

S E os meus olhos não tivessem visto no Entroncamento aquele *court* de ténis, talvez fosse despropositado abordar este tema no nosso *Boletim*. Mas aconteceu, no verão passado, alguém — conhecedor do meu apego ao desporto — me ter informado haver no Entroncamento um *court* de ténis, dentro dos limites territoriais da Companhia. Exultei com a notícia e logo quis ir até lá convicto de que veria jogar ténis. Quedei-me surpreso, porém, quando, em vez disso, deparei sim com um campo esburacado, sujo e maltratado, cheio de pedras e ornado de ervas bravias... Isso significava, infelizmente, que os filhos

dos ferroviários da terra, preferiam antes o ambiente doente do «café» ao sadio desporto e daí o deserto e desconforto no lugar onde em tempos fora praticado, de certo com entusiasmo, o *lawn-tennis*.

Desafortunadamente o mal não é só do Entroncamento — terra já de si tradicional em bizarros fenómenos... — mas geral!

Conforme já tive ocasião de escrever em diversos artigos publicados no *Jornal do Barreiro*, o panorama tenístico em Portugal é pura e simplesmente confrangedor! Se o leitor, por acaso, for um domingo em passeio até ao maravilhoso vale do Jamor, encontrará lá, na área circundante do Estádio Nacional, treze (!) courts de ténis, com instalações verdadeiramente admiráveis. Mas poderá verificar, com assombro indubitável, que noventa por cento dos tenistas que ali jogam já ultrapassaram a casa dos quarenta anos de idade! E outro tanto poderá constatar, *verbi gratia*, nos magníficos courts do Clube de Ténis do



Fonseca Vaz — ex-aluno dos Pupilos do Exército a cuja classe especial de ginástica pertenceu — numa vigorosa actuação

Estoril e do Clube Internacional de Futebol — para sem intenções demasiado demolidoras — não citarmos outros mais...

Ora, sendo o ténis uma modalidade desportiva obviamente mais apropriada aos jovens do que aos velhos, é tristíssimo concluir que a juventude lusa se tem alheado, nestes últimos vinte anos, de uma prática como esta, tão atraente e tão salutar.

Apresentam-se diversas razões justificativas para tão lamentável facto mas, conforme tive já oportunidade de referir no citado jornal, não as tenho por razoáveis, tanto mais que na grande maioria dos países da Europa, das Américas e da Oceania, o ténis é um desporto bastante popular.

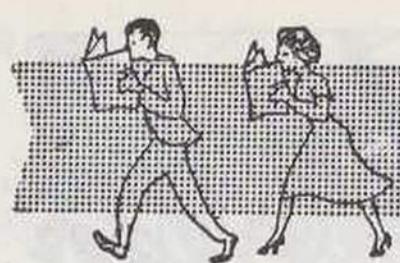
Dos clubes ferroviários portugueses unicamente os ultramarinos praticam o ténis. Impõe-se, pois, que os grupos desportivos da C. P. introduzam o *lawn-tennis* entre as suas modalidades desportivas, com vista a proporcionarem aos ferroviários e a suas famílias a prática de um desporto assaz emotivo, selecto e educativo. No dia em que tal suceder — e oxalá seja breve — os grupos desportivos da Companhia poderão contar com a minha despretensiosa colaboração e com o meu mais devotado entusiasmo.

MANUEL DA FONSECA VAZ
Agente Técnico de Engenharia

NOTICIA'RIO

diverso

- O sr. dr. Aníbal Viola, médico chefe dos Serviços Médicos, foi superiormente designado para representar o Ministério das Comunicações na Comissão Nacional de Vacinação, recentemente criada.
- Por proposta da Direcção-Geral, o Conselho de Administração autorizou o sr. eng. Valério Vicente, da Comissão de Electrificação, a visitar, no passado mês de Maio, de 24 a 31, a exposição, realizada em Paris, sob o patrocínio da S. N. C. F., «Equipamento de Transporte por Carril».
- O Ministro das Corporações, por despacho de Março último, abriu novo prazo para os agentes solicitarem a retroacção de inscrição na Caixa de Previdência dos Ferroviários, nas mesmas condições estabelecidas no despacho ministerial de 23 de Dezembro de 1960, de que trata a Ordem Geral do C. A. n.º 147.
- O sr. eng. Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia, deslocou-se a Lausana (Suíça) para assistir como representante da C. P. à Assembleia Geral ordinária da Eurofima (Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário), decorrida em 18 de Junho último, no Castelo de Ouchy, daquela cidade.
- Em harmonia com propostas da Direcção-Geral foram tomadas pelo Conselho de Administração as seguintes resoluções acerca dos Serviços Médicos :
 - nomeado médico especialista de urologia, em Lisboa, o sr. dr. Henrique Manuel de Seabra Roquette de Sousa Bastos, para a vaga aberta pela passagem à situação de reforma, a partir de 1 de Maio p.º passado, do sr. dr. João Manuel de Sousa Bastos;
 - nomeado médico de Posto Sanitário de 1.ª classe, o médico substituto sr. dr. João Francisco Lopes de Carvalho, para a vaga aberta pela passagem à situação de reforma, a partir de 1 de Maio p.º passado, do sr. dr. José Mário Fernandes Lopes;
 - nomeado médico substituto, em Lisboa, o sr. dr. Amândio Vale de Albuquerque Veiga, para a vaga aberta por motivo de nomeação do sr. dr. João Francisco Lopes de Carvalho para médico de Posto Sanitário de 1.ª classe.
- Realizou-se em 26 de Junho findo a Assembleia Geral ordinária dos accionistas da C. P.. Segundo o relatório de exercício apresentado, a Companhia obteve, em 1963, de receitas totais 914 033.604\$00 e de despesas de exploração 1 050 110 323\$00, ou seja um deficit de exploração da ordem dos 136 mil contos. O resultado final do exercício foi de 53 100 139\$00, negativo.
- Foi inaugurado em 1 do corrente o novo serviço de camas «turísticas» no Sud-Express, a cargo da Companhia dos «Wagons-Lits».
- A convite da Associação Desportiva do Fundão deslocou-se àquele concelho, no passado dia 28 de Junho, a equipa de basquetebol do Clube Ferroviário de Portugal. O grupo local, que é campeão distrital, perdeu com a nossa equipa por 45-23.
- O sr. eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves foi designado para ocupar o lugar de vogal do Conselho Superior de Obras Públicas, na sua qualidade de Encarregado de Regência da cadeira de Caminhos de Ferro do I. S. T.



A VIAGEM DO «FOGUETE»

POR ISILDA DE MATOS MENDES

NAQUELA manhã de Verão, a prometer um dia quente e luminoso, reinava na aldeia um ar de expectativa e contentamento que se transmitia de pessoa para pessoa, como labareda em campo de ervas ressequidas pelo calor do estio.

E o caso não era para menos: é que, exactamente nessa manhã, passaria à aldeia, pela primeira vez, o «Foguete», facto que por si só aguçava a curiosidade daquela simples e boa gente de Recovos, a verdejante povoação situada mesmo no coração do Douro.

À porta da venda do Ti' João Piscas, formara-se um grupo em torno de alguém. E esse alguém era o António Marçal, filho de lavrador, rapaz de teres e haveres e de muitas prosápias.

O Tóino era o único lá na aldeia que já vira o «Foguete». Por essa razão, assumira ares de herói, e toda a gente o assediava com perguntas.

A nossa narrativa vai exactamente encontrá-lo numa altura em que, pela milionésima vez, lhe formulavam a pergunta:

— Olha cá, ó Tóino: e o «Foguete» é assim grande? E anda muito depressa?

O António Marçal tomava ares de entendido e, olhando os circunstantes, explicava:

— O «Foguete» é grande, pois então! E quanto a andar... isso nem vocês queiram saber! Aquilo não é andar... é voar!

— Ó... ó Tóino, e diz-nos cá: o «Foguete» é assim meio enfarruscado, ou anda asseado por fora?

Aqui, o Tóino sorriu com desdém:

— Vocês são mesmo ignorantes! Pois se aquilo é só para gente fina, como queriam vocês que ele andasse? Enfarruscado? Ná, que ali andam só doutores e assim...

O Chico Fagulha, que vinha passando e se detivera um pouco, atalhara logo:

— Olha, olha! Só p'ra doutores, hein? Mas tu andaste lá, já se vê...

A rapaziada voltara-se logo contra o Chico:

— Cala-te aí, meu pasmado! Deixa ouvir o Tóino!

— Olha cá — insistia um dos do grupo — e de que cor é o «Foguete»?

— Já vos disse mais de trezentas vezes que é azul! Azul escuro, assim como o céu, quando vem chegando a noite...

O auditório estava maravilhado e fitava o Tóino com ar de respeito. Aquilo é que era um rapaz! O que ele vira e ouvira! Só era pena ser assim... assim um tanto vaidoso...

E a verdade é que o António Marçal apregoava fanfarronadas que estava bem longe de cometer. No que respeita ao sexo feminino, por exemplo, tinha ele a convicção de conseguir prender «pelo beiço» todas as moças das redondezas. Todavia, em boa verdade se diga, se muitas se deixavam encantar com as falas mansas do Tóino — ou com o grau da sua abastança — a maior parte não cedia aos seus pedidos de namoro, geralmente formulados em cartas com florzinhas douradas, e nos mais galantes termos.

Na altura em que ocorreu o caso que narramos, andava o Tóino enfeitiçado pelos belos olhos negros da Luisa do Abegão.

Sita do Abegão. A Luisita, porém, não gostava dele e repudiava o galanteio, até porque, em segredo, ela namorava o Chico Fagulha, havia pouco tempo.

O Chico ia nos dezassete anos. Era honesto e trabalhador como poucos, mas filho de pais pobres e com mais nove irmãos, além dele.

O Chico detestava o Tóino Marçal, principalmente desde que desconfiara das suas intenções, em relação à Luisita. É claro que a «sua» Luisa não era rapariga de lhe dar trela. No entanto, como estava em desvantagem, quanto a popularidade e abastança, em relação ao Tóino, ele receava a concorrência deste.

A passagem do «Foguete» estava prevista para o meio-dia. Todavia, pouco passava das onze horas da manhã quando os curiosos, em grupos, se foram disseminando pelos campos que ladeavam a via férrea. Os rapazes, em traje dominguero, assobiavam cantigas em voga no lugar, atirando, de vez em quando, gracejos intencionais às raparigas, muito vistas nos seus vestidos floridos e leves. Estas, por seu turno, cochichavam, em grupinhos, deitando de onde em onde um olhar mais terno para os eleitos do seu coração.

O Ti' Faustino também viera ver o «Foguete». O Ti' Faustino estava reformado havia cinco anos, e voltara à aldeia que o vira nascer, para ali gozar os santos ócios de uma reforma adquirida à custa de muitos anos de trabalho ao serviço dos Caminhos de Ferro.

— Ti' Faustino! Ti' Faustino! Venha aqui para o pé de mim! — acenou-lhe o Chico, vindo ao seu encontro.

A rapaziada estava um pouco despeitada com o velho ferroviário. Quando correu a novidade que o «Foguete» ia passar à aldeia, a caminho do Pocinho, onde levaria os «senhores do Governo», para a inauguração da barragem, o Ti' Faustino não lhes quisera dizer como era o «Foguete». Sorriu apenas, dizendo:

— Vocês depois vêm-no. Vocês logo verão como ele é...

Mas só o Ti' Faustino sabia porque procedia assim. Ao ouvir as fanfarronadas do Tóino, a dizer que o «Foguete» era azul, muito comprido, e também que já andara nele, o velho ferroviário entendera por bem que o gabarola havia de levar uma lição.

— Muito me hei-de rir, afinal... — dizia ele, de si para si.

Ora a título de explicação, cumpre-nos esclarecer que, naquela altura em que o «Foguete» percorreu a linha do Douro, transportando algumas das personalidades que iriam assistir à inauguração da Barragem do Picote, ainda não era azul, como é hoje, mas cinzento, como se fora de prata. Por isso, ao afirmar que já vira o «Foguete» e até que andara nele, o Tóino Marçal pregava uma enorme partida aos seus conterrâneos.

O Ti' Faustino bateu amigavelmente no ombro do Chico. Gostava do rapaz, porque o achava honrado e sincero.

— Então, não te juntas ao grupo? — e apontava o rapaz que rodeava o Tóino Marçal.

— Eu, Ti' Faustino?! — perguntou o rapaz, espinhado.

— Acha que eu sou pessoa para dar ouvidos àquele... galo do Índia? O idiota: que já andou no «Foguete», que já viu isto e aquilo, que namora esta e aquela...

— Ah, Chico ! Que tu tens ciúmes !

— Eu, Ti'Faustino ? Ciúmes daquilo ?

— Diz lá, olhando direito para mim, que não anda aí dentro remordidela no coração !

— Ná, Ti'Faustino. Não tenho ciúmes. Até porque ela não lhe liga nenhuma...

— Viste ? Apanhei-te ! Ora vês, como andas despeitado ? Deixa lá, rapaz ; não tenhas receio de que ela se encante com as falas dele ! Espera mais meia hora e... «perdigão perdeu a pena, não há mal que lhe não venha»...

— Que quer dizer, Ti'Faustino ?

— Nada, nada... Espera mais um pouco, e verás.

Os circunstantes exclamavam, em tom de sincera admiração :

— Ah ! Que bonito !

Na imponência das suas linhas clássicas, o «Foguete» passou, em andamento moderado, ante os aplausos daquela boa gente e o estralejar de foguetes que, para o efeito, ali tinham sido trazidos.

Passados os primeiros momentos de êxtase, todos se voltaram para o Tóino, interrogadores.

Este não estava menos surpreendido do que os demás. Então, afinal, não era azul ? ? Mas...

Assim que o «Foguete» se escondeu na curva do caminho, a rapaziada fez coro em volta do Tóino :



Com efeito, em andamento moderado, por causa da fragilidade da via, lá vinha o «Foguete» a refugir ao Sol, como caixinha de prata.

O Tóino descobriu a Luisita num grupo de raparigas que também tinham ido esperar o «Foguete», isto é, esperar a sua passagem.

Disfarçadamente, foi-se aproximando e meteu conversa com uma delas, só para ter pretexto para estar mais perto de Luisita.

Esta, ao vê-lo abeirar-se do grupo, calou-se logo e passou a observar a linha férrea, no ponto em que ela surgia à vista dos que aguardavam a vinda do comboio.

O Tóino tornara-se galanteador, não desistindo de dirigir-se à Luisita, que não lhe dava a menor atenção.

Do cimo de um cabeço, onde se sentara com o Ti'Faustino, o Chico espumava de raiva :

— A minha vontade era ir esmurrá-lo, Ti'Faustino !

— Deixa-o lá, homem ! Pois não vês que a pobre rapariga nem para ele olha ?

— A minha vontade...

Um súbito rumor, repercutindo-se no ar, pôs toda aquela gente em alvoroço.

— Lá vem ele ! Lá vem o «Foguete» !

E correram todos para a berma da linha, para mais de perto verem o «ídolo» por que há tanto esperavam.

O Tóino impava de orgulho. De uma vez que fora a Lisboa, vira o «Lusitânia-Expresso», que ele tomara pelo «Foguete». Mas nem andara nele. Pregara aquela peta aos seus conterrâneos, para se fazer superior. E gozava agora o prazer de se sentir ali figura de realce.

— Lá vem ele ! Lá vem ele !

Com efeito, em andamento moderado, por causa da fragilidade da via, lá vinha o «Foguete» a refugir ao Sol, como caixinha de prata.

— Com que então, ó Tónio, o «Foguete» é azul, hein ?

— E comprido, como uma enfiada de chouriços ! Ah ! Ah ! Ah !

— E tu que andaste nele, hein, ó Tónio ! Naturalmente foste a Lisboa, mas foi... nalgum mercadorias ! Ah ! Ah ! ...

E, impiedosos, os que antes o louvavam, faziam agora chacota, perdendo-se de riso.

O Ti'Faustino voltou-se para o Chico :

— Eu não te dizia, rapaz ? Atrás de tempo, tempo vem !

— O... Ti'Faustino sabia ?

— Pois não sabia, homem ? Não vi eu o «Foguete» tanta vez ? Boa te vai...

E ria, que era um gosto vê-lo.

Aos poucos, aquela gente ia debandando, enquanto comentava o caso, a seu modo. O Tóino sumira-se, enfiado.

O Ti'Faustino pôs a mão sobre o ombro do Chico.

— Vamos embora...

O rapaz, porém, nem o ouviu, distraído como estava, a fitar não sei que ponto do caminho.

O Ti'Faustino seguiu a trajectória do seu olhar e foi dar com os olhos na Luisita. Esta, embevecida, sorria para o Chico.

Tomaram o caminho de casa. E dentro em pouco juntavam-se ao grupinho formado pela Luisita e pelas suas amigas que, em sinal de cumplicidade, iam caminhando à frente, a rir com as graças do Ti'Faustino.

Retardados três metros, o Chico e a Luisita seguiam-nos, enlevados, enquanto as suas mãos se apertavam com ternura...

Secção

PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

ANÁLISE DE QUALIFICAÇÃO DE FUNÇÕES

Dificuldades de execução

EM números anteriores já tivemos ocasião de examinar os muitos e bons resultados que se podem obter através da ANÁLISE E QUALIFICAÇÃO DE FUNÇÕES. Mas, para tanto, torna-se absolutamente indispensável :

- obter, da parte dos dirigentes da Empresa, a decisão firme de instaurar e apoiar o programa de qualificação ; e, da parte do pessoal, a maior compreensão e colaboração em todas as fases do estudo a realizar ;
- manter o pessoal constantemente informado sobre marcha dos trabalhos ;
- determinar rigorosamente os objectivos primários e secundários da qualificação ;
- formular as regras ou normas de actuação e formar os analistas ;
- organizar minuciosamente o plano de trabalhos, de acordo com as necessidades e conveniências dos Serviços a que pertençam as funções a estudar.

Preenchidos estes requisitos e dispondo a Empresa de bons especialistas (ou recorrendo aos serviços de uma organização competente), não há razão alguma para que se registem fracassos na *análise e qualificação de funções*, ou se não colham daí os resultados desejáveis. Mas nem por isso deixam de pôr-se alguns problemas à realização de um programa de estudo do trabalho — problemas esses que dizem, em grande parte, respeito à actuação pessoal do Analista de Funções, e que podem sempre surgir qualquer que seja o método adoptado.

Vejamos, a traços largos, alguns aspectos e implicações éticas dessa actuação.

O estudo do trabalho, em virtude do seu carácter sistemático, faz ressaltar, um após outro, os casos em que se verificam exageradas perdas de tempo e de esforços.

Quando, em seguida, se procuram as causas dessas perdas, constata-se, geralmente, que resultam da falta de *planificação* ou de *organização*, de um controle insuficiente ou de uma *falta de formação de mão-de-obra*.

Dado que as funções de planificação, controle, etc., são da responsabilidade dos quadros da Empresa, nos seus diferentes níveis, poderá parecer que estes não exerceram de forma conveniente as funções que lhes estão confiadas.

O aumento de produtividade que resulta, habitualmente, destes estudos, mais parece vir acentuar essa aparente deficiência.

Este resultado aparente do estudo das funções é profundamente injusto. Com efeito, quer os quadros superiores, quer os restantes funcionários, aos seus diferentes níveis, são trabalhadores competentes e dedicados, com longa experiência e conhecimento prático do trabalho, e, certamente, não menos inteligentes que os Analistas de Funções.

É, exactamente, por não terem podido dispor do instrumento de trabalho poderoso que é a ANÁLISE DE FUNÇÕES, que não lhes foi possível pôr em execução um programa sistemático de melhoria da produtividade.

Este aspecto deve ser explicado, desde o princípio, a cada interessado. Se o analista de trabalho não toma esta precaução e lhe falta o bom-senso nas suas relações com os outros empregados da Empresa, qualquer que seja a sua posição na hierarquia, encontrará, certamente, enormes dificuldades na execução do seu trabalho.

Não deve, particularmente, esquecer que :

- cada chefe é o mais directo responsável pela boa ou má execução dos trabalhos que estão confiados ao seu departamento ;
- a ANÁLISE DE FUNÇÕES é um instrumento de trabalho, à disposição dos responsáveis pelos diferentes departamentos da Empresa, e é a estes que cabe obter, pela conveniente utilização destes métodos, uma melhor produtividade dos seus serviços ;
- o facto de o estudo das diferentes funções de um departamento ser efectuado, em geral, por estranhos ao mesmo, não traduz, de forma nenhuma, uma diminuição de atribuições do responsável por esse departamento.

É, portanto, essencial que o analista de funções se comporte rigorosamente de acordo com as regras seguintes :

- não deve NUNCA dar uma instrução a um funcionário. Todas as instruções necessárias devem ser dadas pelo superior hierárquico do funcionário em causa ;
- quando um funcionário pedir esclarecimentos exigindo uma resposta que não seja exclusivamente do domínio técnico da ANÁLISE DE FUNÇÕES, o analista deve SEMPRE aconselhar o interessado a dirigir-se ao superior hierárquico ;

- não deve NUNCA eximir, a um funcionário, uma opinião que possa ser considerada como uma crítica em relação ao respectivo superior hierárquico;
- não deve NUNCA consentir que os funcionários utilizem a sua posição para contrabalançar a autoridade ou tentar modificar as decisões do superior hierárquico;
- deve SEMPRE solicitar o parecer do responsável pelo departamento onde se situa a função a estudar, sobre todos os aspectos técnicos ligados com essa função;
- no início de cada estudo o analista deve ser apresentado aos titulares da função a estudar, PELO SUPERIOR HIERÁRQUICO dos mesmos;
- os funcionários de um Serviço não devem ter senão UM ÚNICO CHEFE, o seu, e tudo deve ser feito para reforçar a sua autoridade.

Também em relação aos titulares das diferentes funções a estudar, é necessário ter em conta que é natural e humana uma certa desconfiança em relação a métodos de análise, cujas finalidades desconhecem ou mal conhecem.

No entanto, se o estudo das funções for correctamente aplicado, os trabalhadores mantidos cuidadosamente ao corrente dos seus diferentes aspectos, e facilitada a consulta das folhas de análise, rapidamente se estabelece um são clima de confiança.

Por todas as razões expostas, o analista de funções deve:

- ser SINCERO E HONESTO, a fim de ganhar a confiança e o respeito daqueles com quem tem de lidar;
- ser ENTUSIASTA, isto é, estar convencido da grande importância do trabalho que lhe está confiado, a fim de comunicar esse entusiasmo aos que o rodeiam;
- ter INTERESSE HUMANO, a fim de ser capaz de se entender com pessoas situadas aos diferentes níveis da hierarquia social. Para se fazer entender por alguém é necessário ser capaz de se interessar pelos seus problemas e saber olhar as coisas do seu ponto de vista.
- ter BOM-SENSO e TACTO, a fim de evitar qualquer modo de agir que possa ferir ou magoar aqueles com quem terá que contactar no cumprimento da sua missão.

(Notas extraídas de um curso de Analistas de Funções).

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2284 / Consulta n.º 453-F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — Amadora — Sorefame para Aljustrel:

1 peça de ferro em obra ordinária	3 500 kg
10 peças de ferro em obra ordinária (peso uniforme)	6 500 »
	10 000 »

Carga e descarga pelos donos.

Distância : 283 quilómetros.

Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela 8

Transporte (200\$93 + $\frac{200\$93 \times 15}{100}$) × 3,5	808\$75
Transporte 200\$93 × 6,5	1 306\$05
Evolução e manobras 10\$00 × 10,0	100\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$20
Total.....	2 223\$00

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

Distância : 283 quilómetros.

Tarifa Especial n.º 1 — P. V.

Tabela 8 — Preço de detalhe aumentado de 15 % a 3500 kg

e Tabela 8 — Preço de detalhe (simples) a 6500 kg	
Preço de transporte (200\$93 + $\frac{200\$93 \times 15}{100}$) × 3,5	808\$75
Preço de transporte 200\$93 × 6,5	1 306\$05
Evolução e manobras 10\$00 × 3,5	35\$00
Evolução e manobras 8\$00 × 6,5	52\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$20
Total.....	2 210\$00

Pergunta n.º 2285 / Consulta n.º 454-P — Peço informar-me se os agentes transferidos a seu pedido para determinada estação, podem fazer novo pedido de transferência antes de decorridos os 2 anos que, obrigatoriamente, ali terão que permanecer.

Resposta — Os agentes transferidos a seu pedido só poderão formular novos pedidos de transferência depois de decorridos 2 anos.

Pergunta n.º 2286 / Consulta n.º 455-T — Agradeço ser informado do seguinte :

Havendo dois Revisores de material, um de 2.ª classe e outro de 3.ª classe, em serviço no mesmo turno, qual será o que deve estar na gare das estações à chegada dos comboios, a fim de interrogar os maquinistas sobre o estado do freio, bem como os condutores acerca de qualquer ocorrência que possa ter havido em trânsito ?

Resposta — Compete ao Revisor encarregado do turno passar a revisão aos comboios do lado direito, a fim de interrogar os maquinistas e os condutores, devendo o seu ajudante ocupar-se da revisão do lado esquerdo.

Pergunta n.º 2287 / Consulta n.º 456-F — Peço dizer-me se está certa a cobrança efectuada a um oficial do Exército que apresenta ao revisor do comboio n.º 4, requisição do Ministério do Exército, em 1.ª classe, de Campanhã a Espinho, onde se destina, sem ser válida para

comboio rápido e possui bilhete de identidade para 75 % de redução.

Campanhã a Espinho — 19 km	
19 km × \$54 ÷ 2 = 5\$50 c/ corrente	
20 % de 5\$50 = 1\$10 + \$40 (arredondamento) ...	1\$50
Complemento para 100 km :	
81 × \$54 ÷ 4	11\$00
Taxa de velocidade	12\$00
Total a cobrar.....	24\$50

Resposta — A taxa apresentada está certa.

Pergunta n.º 2288 / Consulta n.º 457-F — Peço informar-me que cobrança se deve efectuar a um portador de passe D 152, pelo transporte de uma mala com roupa, 40 kg, de Lisboa (Santa Apolónia) a Azambuja, em comboio tranvia.

Total a cobrar : 4\$00

(Cap. II da Tarifa n.º 1 – Passageiros)

ou	
Transporte	4\$00
Manutenção :	
(Parte do peso transportado gratuitamente)	
Carga e descarga	2\$00
(Parte excedente à transportada gratuitamente)	
Evolução e manobras	\$10
Carga e descarga (mínimo)	2\$00
Registo	5\$00
Total a cobrar.....	13\$10

Resposta — A importância a cobrar é de 4\$00, em conformidade com o disposto no Cap. II da Tarifa n.º 1 – Passageiros e a páginas 108 das Instruções Complementares ao Livro E 11.

Pergunta n.º 2289 / Consulta n.º 458-F — Peço ser informado se está certa a taxa a seguir indicada :

G. V. — Funcheira para Pegões

1 máquina agrícola 300 kg.

Não ocupa espaço superior a 2 metros cúbicos.

Distância : 176 quilómetros.

Tarifa Geral — Base 5.ª por 1000 kg :

Transporte 458\$40 × 1,0	458\$40
Manutenção 26\$00 × 1,0	26\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$10
Total.....	490\$50

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

Distância : 176 quilómetros.

Tarifa Geral — Base 5.ª com o aumento de 50 % :

Preço de transporte $(458\$40 + \frac{458\$40 \times 50}{100}) \times 0,30$	206\$28
Evolução e manobras 10\$00 × 0,30	3\$00
Carga e descarga 16\$00 × 0,30	4\$80
Registo	5\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$42
Total.....	220\$50

Esclarece-se o consultante que as máquinas agrícolas, desde que não ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos e não pesem mais de 350 kg, consideram-se, excepcionalmente, ao abrigo da alínea b) do Artigo 52.º da Tarifa Geral.

Pergunta n.º 2290 / Consulta n.º 459-F — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa :

P. V. — Cuba para Viseu

1 vagão com palha de centeio prensada, peso 10 450 kgs.

Carga e descarga pelos donos.

Requisitados dois encerados e um vagão de 13 toneladas.

Fornecido vagão de 15/17 T.

Distância : 411 quilómetros.

Tarifa Especial 1 – P. V. — Tabela 18 — B. 360

Transporte 152\$76 × 10,5	1 603\$98
Evolução e manobras 8\$00 × 10,5	84\$00
Trasbordo 10\$00 × 10,5	105\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Encerados 411 × \$30 × 2	246\$60
Arredondamento	\$42
Total.....	2 050\$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Discrimina-se como corresponde :

Tarifa Especial n.º 1 – P. V. — Tabela 18

(Aviso ao Público B. n.º 360)

Distância : 411 quilómetros.

Transporte 152\$76 × 13	1.985\$88
Evolução e manobras 8\$00 × 13	104\$00
Trasbordo 10\$00 × 13	130\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Encerados 411 × \$30 × 2	246\$60
Arredondamento	\$52
Total a cobrar.....	2 477\$00

Chama-se a atenção do consultante para as disposições da Carta n.º 16 304 – EFM., de 24/3/1964.

Considera-se, por conveniência da Companhia, o fornecimento de vagão de carga normal superior à tonelagem requisitada.

Pergunta n.º 2291 / Consulta n.º 460-S. C. P. — Peço informar-me as datas em que as guardas das P. N. estão dispensadas de usar as suas batas para efeito de lavagem das mesmas.

Resposta — Para efeitos de lavagem e arranjo do uniforme, as guardas são dispensadas de o envergar nos dias 1 e 15 de cada mês — ou nos dias 2 e 16 quando aqueles recaiam em domingo ou feriado, dias estes em que as guardas sempre estarão uniformizadas, em serviço.

Num domingo do Outono de 1887, o "Sud-Express"

chegou pela primeira vez a Lisboa

POR VASCO CALLIXTO

No longo historial do caminho de ferro em Portugal, o dia 23 de Outubro de 1887 ficou festivamente assinalado. Às 3 horas e 27 minutos desse domingo já tão remoto, o *Sud-Express* chegou pela primeira vez a Lisboa! É esse acontecimento de vulto, que alguns felizes ainda poderão recordar, que hoje se evoca nestas páginas. Recuemos, pois, mais de 70 anos e transportemo-nos à velha Santa Apolónia do tempo dos nossos avós, quando os *Americanos* e os *Ripper* conduziam os passageiros à primeira estação da capital.

Vivia-se o último quartel do século passado, sucedendo-se os grandes empreendimentos ferroviários, que levavam o comboio aos mais recônditos lugares do nosso país. Os *rápidos*, com carruagens-camas, começaram a circular entre Lisboa e Madrid em 1886 e logo após ter-se estabelecido ligação ferroviária entre as duas mais importantes cidades peninsulares, entabularam-se negociações para se alcançar a capital francesa.

Era já antigo o desejo de ligar Lisboa a Paris pelo caminho de ferro, tendo-se ocupado do assunto diversas individualidades dos dois países e de Espanha. Todavia, as negociações não haviam tido êxito até então. Mas uma vez alcançada a capital espanhola, as diligências frutificaram em pouco mais de um ano. E nos últimos meses de 1887, o luxuoso comboio, ao qual foi dado o nome de *Sud-Express*, estava pronto a partir de Paris a caminho de Lisboa.

Uma composição luxuosa, mobilada com esmero e sumptuosidade, assim era o primeiro *Sud* que o alfacinha conheceu. Mendonça e Costa, o esclarecido cronista ferroviário, chamava e com razão «Companhia das comodidades universais» à Companhia dos Wagons-Lits. As carruagens do novo comboio eram de quatro qualidades. Aquela que pomposamente se chamava *wagon-sleeping* pos-

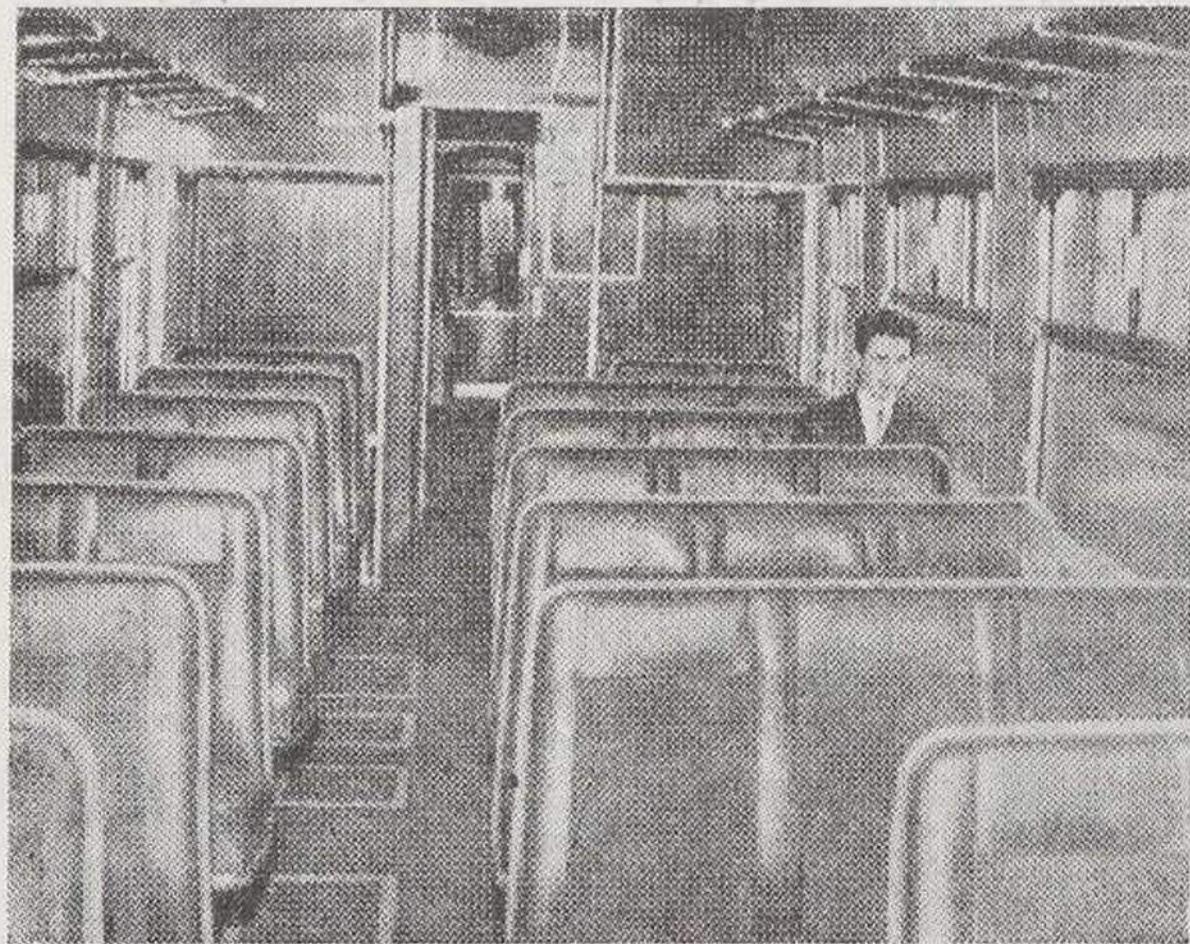
suiu dezassete metros de extensão, sendo assente sobre dois carretos providos de quatro rodas cada um. No interior dispunham essas carruagens de dezoito a vinte lugares, sendo preferível, para melhor apreciação, transcrever alguns passos da Imprensa da época. Vejamos: «A carruagem divide-se em um longo corredor, que dá serventia para os diferentes compartimentos, tendo nos extremos luxuosos gabinetes de *toilette*, um para homens e outro para senhoras, onde corre com abundância a água fria ou quente, à vontade do passageiro. O chão é coberto por uma grossa capa de cauchu e, sobre esta, por um belo tapete, o que abafa por completo o ruído dos passos e, ao mesmo tempo, o do rodar da carruagem». Como complemento da descrição do *wagon-sleeping*, acrescente-se que os leitos transformavam-se de dia em cômodos e amplos sofás, voltando à noite, com facilidade, à sua função de camas.

O *wagon-restaurant* constava de duas salas, uma maior e outra mais pequena, acomodando a primeira vinte e quatro passageiros e a segunda doze. O mobiliário escolhido era também de muito bom gosto e o luxo imperava de igual modo, pois não faltavam os belos espelhos e os vistosos reposeteiros que transformavam esta carruagem numa das mais aristocráticas de quantas circulavam na Europa.

A viagem inaugural do *Sud-Express* trouxe a Portugal as mais destacadas figuras ligadas às grandes empresas ferroviárias de vários países, contando-se entre os numerosos convidados muitos ministros estrangeiros e um número bastante apreciável de jornalistas.

O comboio chegou a Lisboa, como já referimos, às 3 horas e 27 minutos de 23 de Outubro de 1887. Era domingo e a família real não se encontrava na capital, por estar de visita ao Norte. Mas nem por

CURIOSIDADES



Arthur Rigby, de Fleetwood — que tem um filho chamado Freddie a estudar na Escola Superior de Kirkham, o qual diariamente se utilizava do caminho de ferro — não se resignou! Logo após o dr. Beeching ter mandado suprimir a linha local, o pai de Freddie, que pelos vistos deve ter muitas libras, resolveu alugar, todos os dias, um comboio para levar e trazer o seu filho da escola. Assim, cada manhã, os BR põem à sua disposição um comboio: uma locomotiva e três carruagens, com capacidade total para cento e trinta passageiros. Mas o único lugar ocupado, é o do jovem estudante — sempre com assento disponível ainda que seja numa «hora de ponta»...

isso a chegada do *Sud-Express* se revestiu de menor brilho. Os convidados foram acolhidos condignamente, proporcionando-se-lhes ocasião de levarem da nossa terra as mais gratas recordações.

A viagem de Paris a Lisboa durara quarenta e seis horas e após a entrada da composição na estação de Santa Apolónia, os passageiros foram acompanhados aos hotéis por individualidades portuguesas, nomeadamente pelos directores da Companhia Real. A receber os jornalistas estrangeiros, em nome da Imprensa da capital, estava Eduardo Coelho Júnior, da redacção do *Diário de Notícias*.

Nos dois dias seguintes, a chegada do primeiro *Sud-Express* a Lisboa foi festivamente comemorada. Na segunda-feira, 24 de Outubro, realizou-se um lauto e faustoso almoço a bordo do vapor *Athenian*, pertencente á Companhia Union e destinado às carreiras de África, as quais se sentiam bastante beneficiadas com o estabelecimento da li-

gação ferroviária entre a capital francesa e a capital portuguesa. À noite, nos vastos salões do Teatro da Trindade teve lugar um grandioso banquete.

Na terça-feira foi oferecido pela Companhia um almoço em Sintra, em honra dos passageiros do *Sud*, que percorreram uma linha férrea inaugurada havia então apenas seis meses. Na paladiana e acolhedora vila, o elemento oficial local e muito povo acolheram com entusiasmo os ilustres visitantes, que em catorze trens e um *Americano* percorreram as estradas de Monserrate, de Seteais e da Pena, indo almoçar ao Ramalhão e regressando a Paris nessa mesma noite.

O *Sud-Express*, que começou por ser semanal, fez a sua viagem inaugural para o público em 4 de Novembro. Não tardou que passasse a ser bimestral e no começo do século, considerando a grande afluência de passageiros, passou ao serviço diário.

COMBOIO PARA UM SÓ — Como é do conhecimento geral, o presidente da Comissão Britânica dos Transportes, dr. Richard Beeching, é autor de um revolucionário plano de remodelação dos caminhos de ferro britânicos, em execução, com o qual pretende anular o volumoso *déficit* actual da exploração ferroviária. Uma das suas drásticas medidas, consistiu em suprimir estações ou encerrar linhas que não dão rendimento e bastante desequilibram a balança dos resultados. Assim, longos troços de carreiras estão já quase cobertos de erva e alguns edifícios das estações servem para albergar famílias numerosas. Naturalmente que um tal programa restritivo produziu enorme mal-estar nos habitantes dos povoados que ficaram isolados, ao suprimir-se o que um dia se denominou o «símbolo da civilização» — quando a civilização não estava ainda dividida em oriental e ocidental... Pois o sr. Ar-

Apontamentos FEMININOS

notas e modas

POR ISILDA DE MATOS MENDES

RETALHOS DA VIDA

ENCONTRAMOS hoje a Mariana, aquela rapariguinha alegra e simples que conhecímos da aldeia, quando ali íamos passar as férias. Nessa altura, a Mariana era feliz, apesar de trabalhar, desde que o Sol rompia, até que, no fim da tarde, se ia esconder lá longe, por trás do outeiro.

Era Mariana quem nos lavava a roupa, durante os meses de férias. O seu ar gaiato, travesso e desenleado trazia presos «pelo beiço» muitos rapazes da aldeia e das vizinhanças. Mariana sabia-o, e tornava-se um pouco vaidosa.

Tinha namorado — o Zé, rapaz pacato e trabalhador — para quem a sua Marianinha era tudo, na vida.

Quase sempre, quando vinha trazer-nos a roupa, ela não se cansava de nos fazer perguntas: «Como é que as senhoras andam vestidas lá na cidade?», «Se lá também havia arraiais, e feiras, e festas» — enfim, tudo quanto lhe espicaçava a curiosidade, a graciosa rapariga nos perguntava, naquela intimidade respeitosa que adquirira connosco, pessoas da cidade e mais velhas do que ela.

Um dia, admirámo-nos com a sua afirmação:

— Ainda um dia hei-de ir para a cidade!

Fizemos-lhe então ver todos os perigos de ilusórias felicidades que os meios grandes oferecem, e aconselhámo-la a não pensar nisso. Casando com o Zé, ela seria, certamente, muito mais feliz, repartindo os seus cuidados pelo lar e pelos filhos que o Senhor lhe desse.

Afinal, ela não seguiu o nosso conselho.

Apenas hoje o verificámos, ao encontrá-la, tão diferente do que fora, como diferentes são a luz clara do Sol e o denso negrume da noite.

Mariana cortou as suas belas tranças de um castanho dourado. Hoje usa o cabelo em tufo alto, como boneca de bazar. Pinta os lábios de vermelho e sombreia os olhos de azul. Porém, debaixo de todo esse artifício, nota-se que perdeu a frescura que outrora teve.

Mariana não é feliz, íamos garantir-lo!

Ao aproximar-se de nós, para nos falar, quase a não reconhecemos. Até a sua voz tinha uma modulação diferente!

Perguntámos-lhe pelo Zé. Ela baixou os olhos e não respondeu.

— Deixou-te? — interrogámos, com admiração.

— Não, senhora. Eu é que abalei da terra, e vim para Lisboa...

— Porque não voltas para lá, Mariana? Talvez o Zé te perdoe. Talvez tudo se componha, ainda...

— Não. É impossível. Agora já é tarde e não há remédio...

Olhámos Mariana e o coração encheu-se-nos de mágoa. «Agora já é tarde», disse ela. E nós pensámos o mesmo. De facto, já deve ser tarde, para que Mariana volte à vida simples de outrora!

Pobre rapariga, que se deixou seduzir pelo falso brilho da cidade, onde as coisas atraentes não passam, muitas vezes, de perigosos abismos!

Quando se despediu de nós, levava lágrimas nos olhos.

Pobre Mariana, ovelhita transviada do rebanho do Senhor!

Oxalá encontre uma alma bondosa que se compadeça dela e a faça voltar, de novo, ao caminho de outrora...



Este «duas-peças», muito simples e gracioso, tanto pode ser confeccionado em fazenda leve, como em qualquer tecido de algodão, com finas riscas de cor. (Modelo «Corona Vienna»)



SEGREDOS DA VIDA CONJUGAL

A felicidade no matrimónio é um segredo que nem todas conseguem desvendar.

Há mulheres que parece terem um «filtro mágico» para se fazerem estimar, alcançando um grau de tranquilidade espiritual que a muitas outras espanta. No entanto, vendo bem, a felicidade no lar não está dependente de qualquer poder mágico, mas únicamente do comportamento dos cônjuges, entre si.

Uma das causas que, mais violentamente, impelem o casal à desunião são as discussões, sejam sérios ou insignificantes os motivos que lhes dêem origem. Entre marido e mulher nunca deverá haver uma troca de palavras amargas. Nós sabemos que nem sempre as opiniões são iguais, nem sempre ambos têm razão e, portanto, que às vezes há necessidade de uma conversa sobre este ou aquele assunto, para mútuo entendimento. Porém, é forçoso que essa conversa nunca degenera em discussão. Porquê? Porque marido e mulher devem ser apenas «um só», e nunca se viu uma pessoa... discutir consigo própria. Não é verdade?

Mas... — e aqui é que reside o fundamental da questão — a quem é que compete o lugar de submissão, de ternura, de obediência? A nós, mulheres, naturalmente...

O homem não gosta de ser mandado. Nada pior do que dizer-lhe: «Quero que faças assim!» ou «Isto faz-se desta forma, porque eu quero!». Na maioria das vezes o marido, mesmo que tenha vontade de concordar, vai logo fazer de maneira diferente, só para nos provar que, na verdade, «é ele quem manda». E nasce daí a discussão.

Os homens, apesar da sua superioridade física e psíquica, são uma espécie de... meninos grandes. E nada melhor para convencê-los do que a ternura. Experimente a

Actualidades ferroviárias

★

CONFERÊNCIA FHP — Realizou-se, na Figueira da Foz, de 12 a 14 de Maio, a reunião anual da Conferência Franco-Hispano-Portuguesa, que respeita a assuntos comerciais e de circulação ferroviária. Entre os temas mais importantes tratados, destacam-se o estabelecimento de comboios *auto-couchettes* e *auto-lits* Irun-Lisboa e Madrid-Lisboa; a introdução de carruagens-camas turísticas entre Madrid e Lisboa; a melhoria e intensificação das ligações directas Lisboa-Porto-Vigo-Corunha e ainda o aumento de carruagens no *Sud-Express*.

★



leitora pedir a seu marido duas coisas diferentes — uma com ternura e outra friamente — e verá se não difere a maneira de ele atender as suas pretensões.

Utilize o método da suavidade, estimada leitora. E, de cada vez que tiver uma enorme vontade de se zangar com seu marido, conte muito devagarinho, para si, até 20, só falando com ele, depois de ter terminado a contagem.

E depois diga-nos se deu resultado. Sim?

CONSELHOS E SUGESTÕES

Ao passar a ferro os fatos de seu marido, utilize um pano bem limpo e sem costuras, molhando uma das metades e deixando a outra enxuta. Dobre o pano ao meio. A seguir, coloque a parte molhada para cima e a seca para baixo, junto à fazenda. Acabaré assim, de uma vez para sempre, com o lustro, visto que, ao passar a ferro, este ficará na parte seca, e não nas calças.

- Os frascos com ácidos ou medicamentos, assim como as caixas de insecticidas e os detergentes, devem ser colocados numa prateleira ou armário bem altos, se a leitora tiver meninos pequenos. Com as crianças, todo o cuidado é pouco...

- A sua casa tem tomadas de corrente junto ao chão? Pois bem: se os seus filhos forem ainda pequeninos, há que ter a maior cautela com as referidas tomadas. Se não quer, ou não pode, mandar substituí-las, adopte esta medida: altere a posição dos móveis, de modo que eles encubram as tomadas, a fim de que os meninos não as vejam. Lá diz o ditado: quem não aparece... esquece.

Aociosidade é uma transgressão criminosa das leis da criação. A vida é a luta do homem com as fatalidades que o cercam no mundo; todo aquele que não contribuir com a sua parte de trabalho para vencer as inúmeras hostilidades que dificultam a existência, abdica da sua condição, converte-se numa das forças brutais da natureza e é um inimigo do género humano. — RAMALHO ORTIGÃO

PRATOS E PETISCOS

Salada de peixe

COZEM-SE batatas e ovos, estes na proporção de um para cada pessoa. Aparte, coze-se o peixe (de preferência pargo ou cherne) depois de ter estado em sal o tempo necessário. Numa travessa ou saladeira, dispõem-se as batatas, cortadas em rodelas, e sobre elas o peixe em pedaços, depois de se lhe ter tirado a pele, assim como as espinhas. Cortam-se os ovos em rodelas e dispõem-se, por cima das batatas e do peixe.

Em separado, faz-se um molho com tomate, vinagre, pimenta, sal, azeite, louro e cebola, o qual se leva ao lume a cozer, tendo o cuidado de não o deixar muito espesso, para que não se queime. Feito este molho, rega-se com ele a mistura que se encontra na travessa. Colocam-se azeitonas e alface, cortada miúdinha, sobre a travessa, servindo-se a seguir.

PROVERBIO

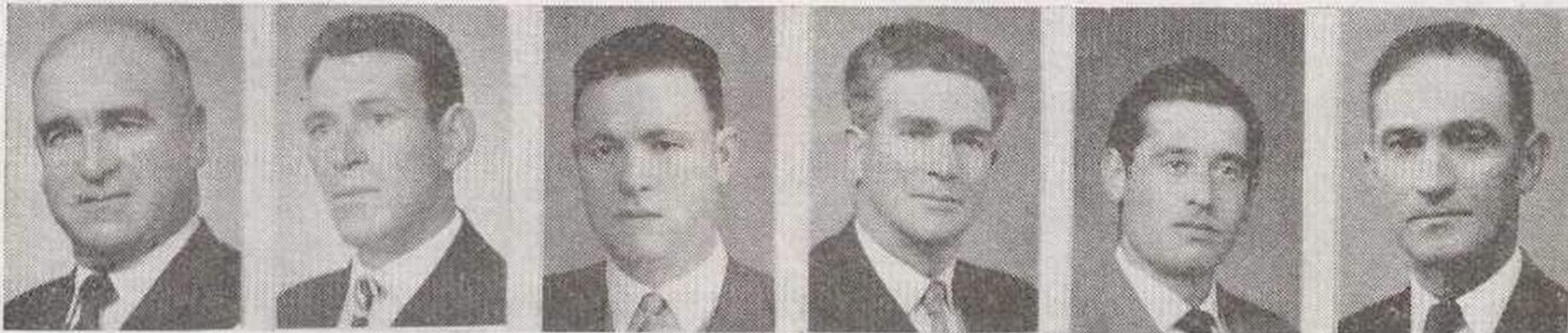
S E Deus nos deu dois ouvidos e uma só boca, bom será que digamos apenas metade daquilo que ouvimos.

PENSAMENTO

SE amaste, e mais tarde sentiste ódio, então tem a certeza de que não era amor o que sentiste, ou não é ódio o que sentes agora.

FERROVIAS SOCIAIS

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Júlio de Carvalho*, chefe de lanço de 2.^a cl. e *Alberto Ferreira da Costa*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 4,000 — Minho, quando se encontrava de folga ; *João Pires Mendes*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 55,600 — Beira Baixa, devido à queda de terras e pedras ; *Manuel de Oli-*

veira, subchefe de distrito e *António Ferreira*, assentador de 2.^a cl. — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos quando, encontrando-se de folga, se apresentaram pronta e espontaneamente ao serviço para desobstruírem a via ao Km 80,185 — Guimarães, para onde havia caído um muro que interrompera a circulação dos comboios ; e *Cândido Faria Couto*, porteiro — encontrou uma nota de 500\$00 junto a uma bilheteira da estação de Braga, de que prontamente fez entrega ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Carlos Bouçada Rodrigues*, assentador de 1.^a cl. e *José Martins Pinheiro*, assentador de 2.^a cl. — gratificados, respectivamente, pelas acertadas e prontas providências e empenho demonstrado e pela sua colaboração, no serviço levado a efeito em perigosas circunstâncias em virtude de no traçado telefônico da ponte do Cávado se encontrarem alguns fios partidos e outros enrolados nas guardas da ponte em risco de serem derrubados se ali passasse alguma circulação

Artur da Fonseca, subchefe de distrito, *Eduardo Carreira dos Santos*, assentador de 2.^a cl. e *Américo Nunes Monteiro*, eventual — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 246,885 — Beira Alta, quando se encontravam, o primeiro de licença e os restantes de folga ; e *José Guerreiro Apolónia Cavaco*, servente de 3.^a cl. — encontrou um relógio no valor de 500\$00, na estação de Boliqueime, que prontamente entregou ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Justino José da Vinya*, chefe de distrito, *António Guinaro de Matos*, *António Pereira de Carvalho* e *António Ribeiro*, assentadores de 1.^a cl., *Eurico Sequeira Videira* e *Norberto João Val-*

danta, assentadores de 2.^a cl. — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 21,620 — Sado.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António José Marques*, chefe de depósito ; *Armando Ribeiro*, contramestre de 1.ª cl. ; *Francisco Simões Ramos*, *Alexandre Pereira*,

José António Marques e Gilmano da Silva, contramestres de 2.ª cl.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Luis Francisco Negreira*, chefe de desenhistas ; *Luís Bento e Abel Lopes Rolo*, chefes de maquinistas ; *Custódio Rodrigues Duarte*,

contramestre de 2.ª cl. ; *José Gomes da Silva*, chefe de secção e *José Rodrigues Cavaco*, chefe de brigada.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Agostinho Teixeira*, chefe de brigada ; *António Maria Sénica*, *António Santos*

Sousa, José Henriques Correia, Francisco Inácio e Durval Barbosa dos Reis, operários de 1.ª cl.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Augusto de Sousa Marques, Américo Teixeira dos Santos, Carlos da Costa*.

Rafael dos Santos, Francisco António Gonçalves e José da Cunha, operários de 1.ª cl.