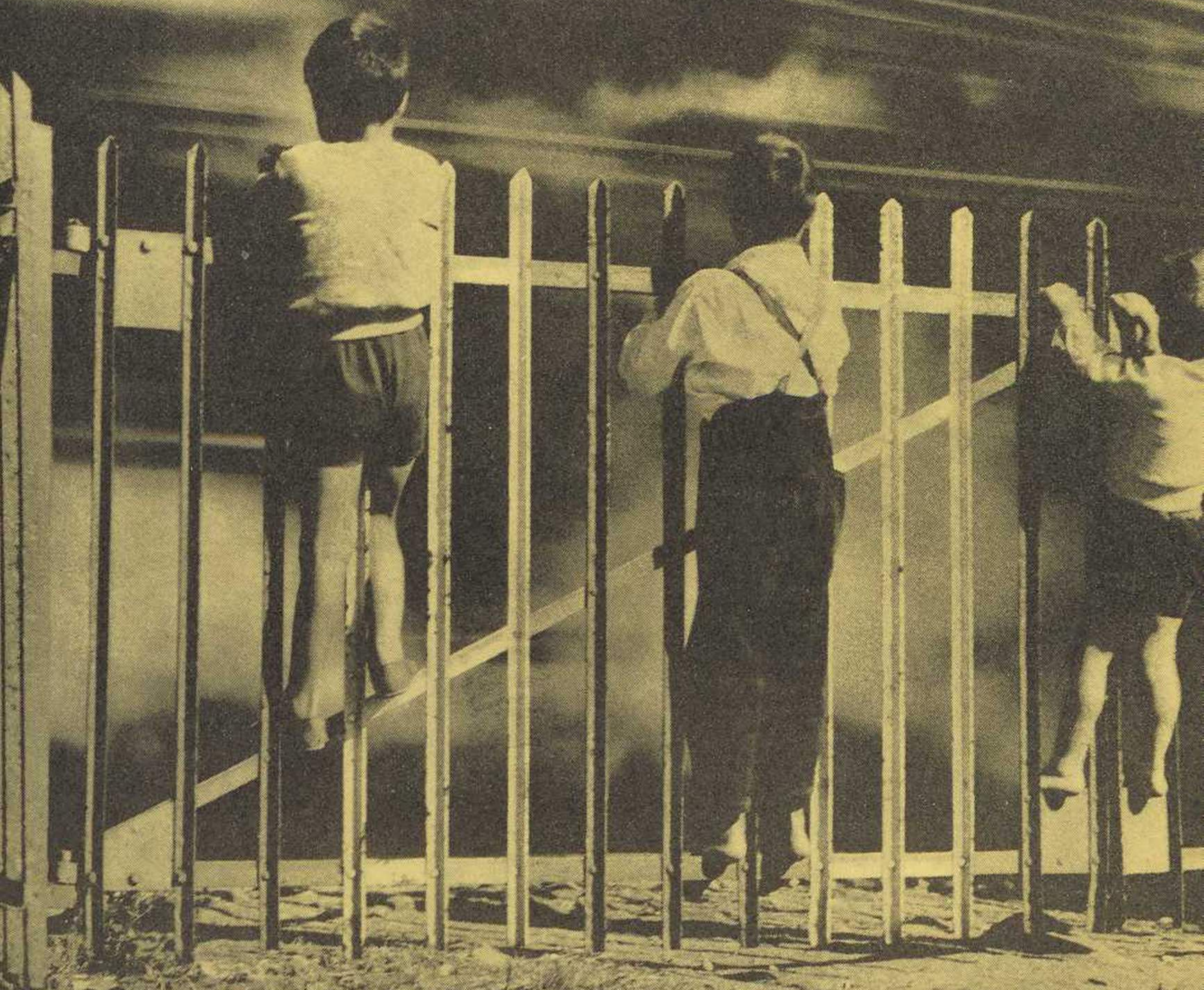


# Boletim da C. P.



Número 456

Junho de 1967



GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION  
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION  
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND  
DURCHFÜHRUNG VON  
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

ACEC  
AEG  
ALSTHOM  
BROWN BOVERI  
MTE  
OERLIKON  
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification  
Löwenstrasse 31, Case Postale 605  
CH 8021 ZÜRICH 1 (Suisse)

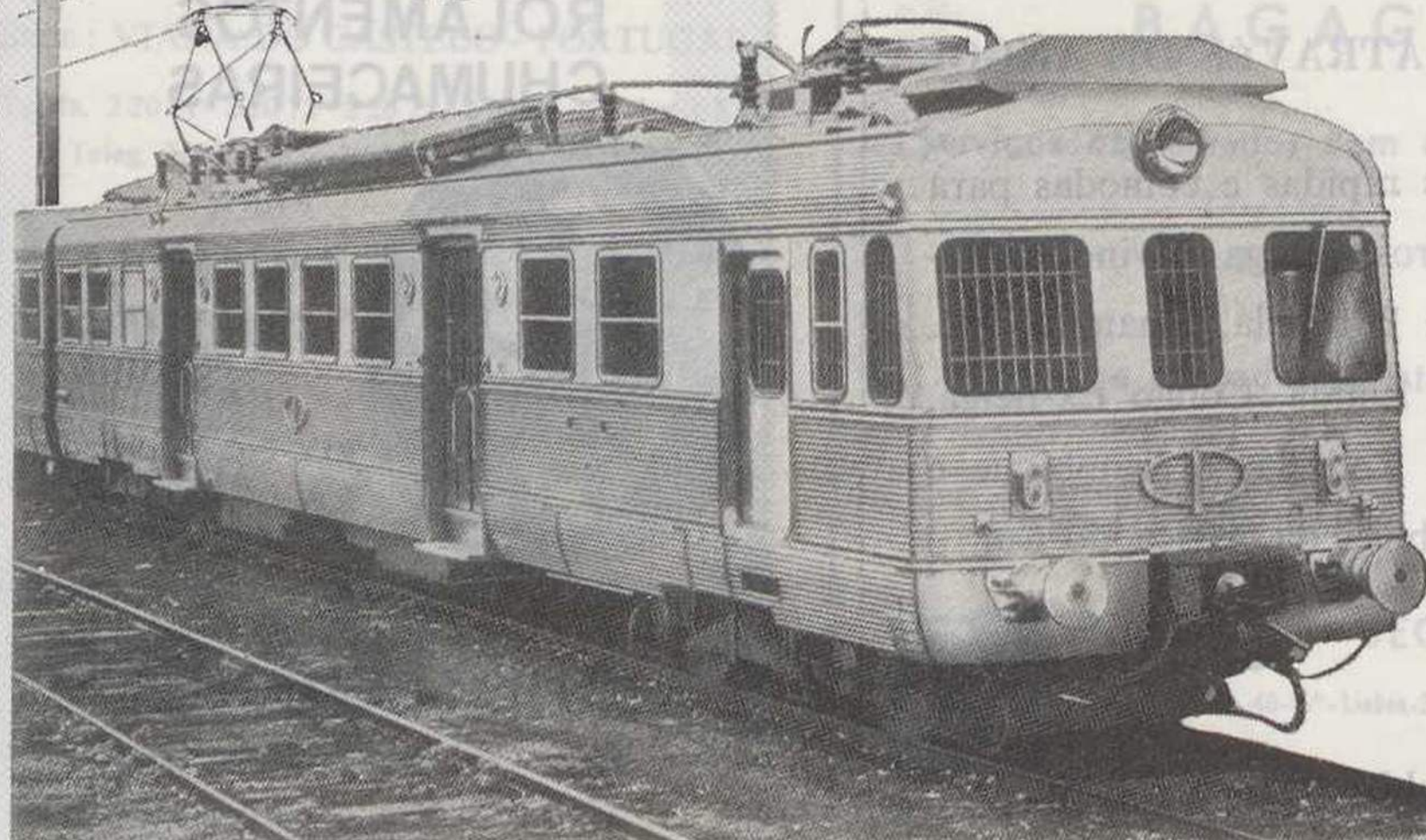
Actividades do GROUPEMENT  
na electrificação de caminhos de ferro  
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas • Automotoras • Unidades múltiplas eléctricas  
Subestações • Catenárias • Instalações de sinalização e de  
telecomunicação • Estudos de electrificação

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas  
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-  
necidas ou estão sendo construídas para as administra-  
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica	Alemanha	Portugal
China	Hungria	U.R.S.S.
Congo	Índia	Suiça
França	Luxemburgo	Turquia





# Boletim<sup>\*</sup> da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 456 • JUNHO 1967 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

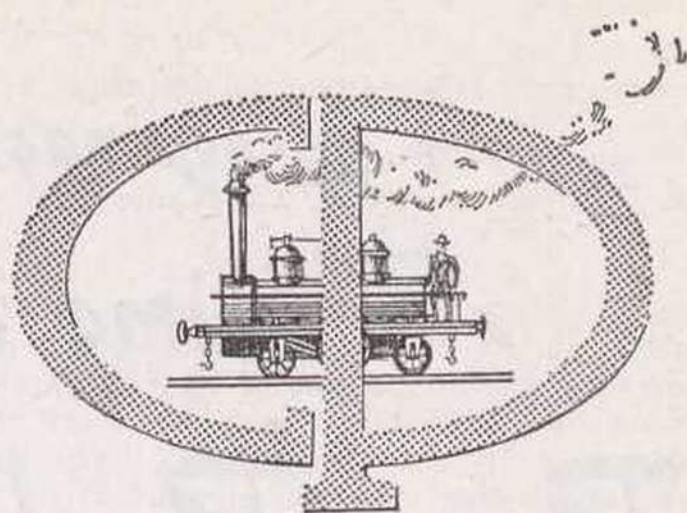
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

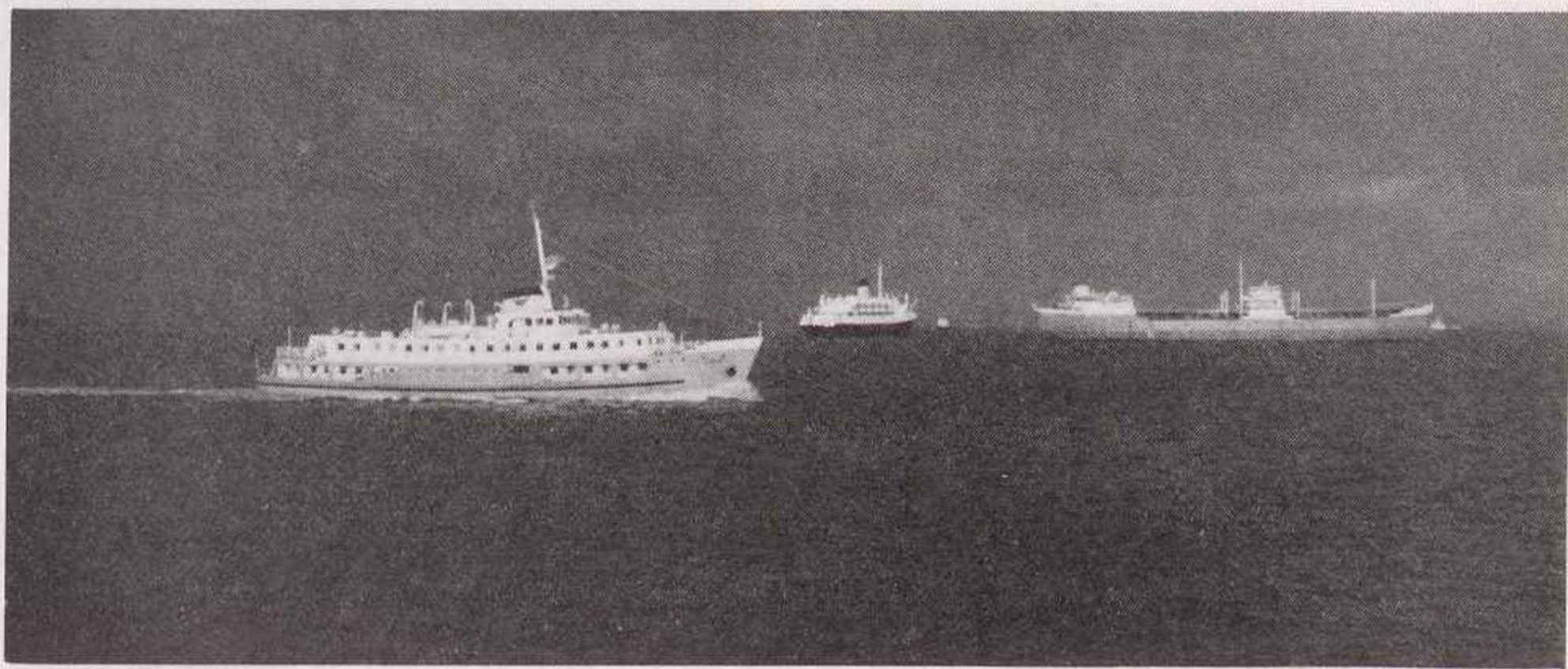
PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA-2

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



## Renovação da frota fluvial



Como tivemos ocasião de noticiar oportunamente, a Companhia, ante o ritmo progressivo com que se está processando a evolução do tráfego fluvial, encomendou a construção, aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, de mais dois novos barcos — o Minho e o Trás-os-Montes — para renovação e reforço da frota que assegura as ligações Lisboa-Barreiro. Os novos barcos, iguais ao Algarve e ao Estremadura, adquiridos em 1961 e que tão excelente serviço têm prestado, serão entregues em Março e em Junho do próximo ano.

O custo destas aquisições é de 40 000 contos (20 000 contos cada barco), verba vultosa num erário carecido como é o ferroviário que reflecte eloquentemente a diligência e o esforço da Empresa em satisfazer os desejos do público. E em concretizar as aspirações de Bem-Servir — que são a sua maior constante.

Na gravura: o elegante Estremadura sulca velozmente o Tejo, rumo ao Barreiro, por entre grandes naves ancoradas no «Mar da Palha».



# A peregrinação a Fátima do Papa Paulo VI

UM ACONTECIMENTO  
ÚNICO NOS NOSSOS OITO  
SÉCULOS DE HISTÓRIA

**Mensagem de Fátima:** *"Podemos encontrar a paz se formos bons, se formos religiosos, se tivermos fé e se amarmos os nossos irmãos. O caminho da paz é a oração"* — disse o Sumo Pontífice no seu regresso ao Vaticano



A Basílica de Fátima—luzero do Mundo—agora mais universalizada pela visita do Papa

O Cinquentenário das Aparições de Fátima foi comemorado, como todos sabem, com uma manifestação transbordante de fé que reuniu na Cova da Iria cerca de dois milhões de peregrinos. Maior entre todos eles — e ao mesmo tempo, o mais humilde de todos, por sua expressa deliberação — o Papa Paulo VI foi o fulcro das atenções de todas as solenidades, o polo galvanizador das correntes de multidão que afluíram de todos os pontos cardiais ao Santuário para com ele rezarem, no maior recolhimento e devoção, pela paz do Mundo.

Tão transcendente acontecimento para os anais da nossa lusitanidade, respeita a católicos e a não católicos. Para os primeiros, a presença de Sua Santidade significou a consagração de uma fé sempre, e para além de tudo, plenamente viva e fiel. Para os segundos — que podem ser também Homens de boa-vontade, cristãos, embora muitos não católicos, ateus, agnósticos, que professem religiões diversas ou para os simplesmente indiferentes — a vinda a Portugal do Papa Paulo VI significou, também, uma honra muito grata, já porque visitando Fátima, o Pontífice engrandeceu o nome de Portugal no Mundo, como porque rogando pela paz e pela concórdia, pela inteligência, pelo bom senso e pelo amor universais, apelou, simples e humanamente, como mais alto dignatário do poder espiritual na Terra, para as virtudes da Humanidade, para as características fundamentais do Homem que são, dia a dia, hora a hora, ano após ano, esquecidas, banidas, postergadas, absurdamente, num Mundo difuso e materialista, que os mitos da Ciência e da Tecnologia pretendem fazer arrefecer e substituir, totalmente.

Todos os portugueses estiveram com o Pontífice na Mensagem que dirigiu de Fátima aos povos de toda a Urbe, através das preces que humildemente ergueu ao Céu.

PAULO VI, o Papa da Paz, o Papa do *Populorum Progresso*, do Vaticano II, o Papa da Era Nuclear — o primeiro Pontífice que saiu do Vaticano para ir à Terra Santa de Jerusalém, ao Congresso Eucarístico Internacional de Bombaim, à tribuna suprema da ONU em Nova Iorque — veio a Portugal. Foi a primeira vez que um Papa visitou a Terra de Santa Maria. Foi a primeira vez que um país europeu recebeu a honrosa visita de um dos sucessores de S. Pedro.

A um pequeno aeródromo militar, coube a glória de receber o Papa. Monte Real — ligado à História portu-

guesa pelo hábito que a Rainha Santa Isabel tinha de frequentar as suas termas — foi o primeiro povoado português a acolher a figura suprema da cristandade. Paulo VI desembarcou de um avião nacional, sob fortes bátegas de chuva. Com um sorriso aberto, saudou e abençoou a assistência. Ele era um peregrino mais — mas um peregrino recebido com as honras de Chefe de Estado que lhe cabem, por direito. (*«Viemos como peregrino»* — disse Paulo VI ao anunciar a sua viagem a Portugal).

Recebido pelo Presidente da República — a quem cumprimentou efusivamente — o Sumo Pontífice foi saudado





O Maior Peregrino de Fátima, o Papa Paulo VI, aclamado num coro de glória por cerca de dois milhões de católicos, saúda a multidão reunida no Santuário da Cova da Iria. «*Nunca na Nossa vida assistimos a tão grandiosa e espontânea manifestação*» — diria, mais tarde, o Soberano Pontífice

por todos os membros do Governo e aplaudido pela multidão. Numa tribuna trocam-se saudações. O Papa explica a sua presença:

*«Desta abençoada Terra de Santa Maria partiu, no passado, para as regiões mais remotas do Mundo, uma pleiade de arautos do Evangelho. Para ela confluí, no presente, de toda a parte, uma piedosa multidão de peregrinos.*

*Nós também viemos como peregrino. É nosso ardente desejo render homenagem filial à excelsa Mãe de Deus, na Cova da Iria. Para lá encaminharemos agora os nossos passos, com espírito de oração e de penitência, para suplicar a Nossa Senhora de Fátima que faça reinar na Igreja e no Mundo o inestimável bem da paz.»*

DEPOIS é a marcha triunfal para Fátima. Pouco mais de quatro dezenas de quilómetros, mas lentos, muito lentos, porque Paulo VI insiste em fazer a caminhada de pé, em automóvel descoberto e a quarenta quilómetros à hora, «para que possa ver todos e todos O possam ver». Ao longo da estrada muitos aplausos, saudações e rogos dos assistentes. Gente que aplaudia, gente que se ajoelhava, gente que chorava de emoção, apesar da chuva, apesar do frio, apesar do cansaço da espera.

Leiria estava em peso nas ruas. Uma breve paragem para o Soberano Pontífice receber as chaves em ouro da

cidade e uma mensagem implorando bênçãos para o povo do concelho.

Depois, novamente a estrada onde a multidão se adensa a cada quilómetro que o cortejo se aproxima do Santuário.

**E** chega assim o momento maior: o Papa da Igreja Católica, com todo o prestígio pessoal e do cargo, com a representação de uma força moral e espiritual que há cerca de dois milénios — com muitos esforços e sacrifícios — abre ao mundo os caminhos da civilização e da redenção, entra no recinto do Santuário pela Cruz Alta. Vem de pé no carro, sorrindo e acenando à multidão num largo gesto, como que a envolver todos os peregrinos num mesmo amplexo fraternal. Agitam-se lenços brancos em dois milhões de mãos, que tantos eram os crentes reunidos na vasta praça. Elevam-se aclamações e hinos gigantescos. E somente a muito custo os cordões policiais contêm aquela mole humana. Todos querem tocar o Santo Padre, ouvir-lhe uma palavra, acompanhar-lhe de perto um gesto. O carro pontifício vê-se forçado a deter-se repetidamente. A marcha é cada vez mais lenta. As últimas dezenas de metros, até chegar à tribuna especialmente levantada, são extremamente difíceis.

O Papa saúda a assembleia de fiéis e esta grita, reza e canta. O Presidente da República, o Governo, gradas figuras portuguesas, membros de Casas Reinantes, quase um milhar de jornalistas, cerca de oitocentos prelados, ocupam as tribunas.

Em baixo há a fé e a esperança. São os que vieram de longe, os que jornadasaram pelos caminhos de Portugal, a pé, de joelhos, de rastos para atingirem a Cova da Iria, os que vieram em macas, em ambulâncias, ao colo dos familiares a implorarem uma cura, a rogarem uma benesse, a suplicarem um milagre divino.

**O** Papa celebra a missa em português. À homilia, Paulo VI define a sua presença em Fátima:

*«Vós sabeis quais são as Nossas intenções especiais, que desejamos caracterizem esta peregrinação. Vamos recordá-las aqui, a fim de que inspirem a Nossa oração e sejam luz para todos aqueles que Nos ouvem.*

*A primeira intenção é a Igreja: a Igreja una, santa, católica e apostólica. Queremos rezar, como dissemos, pela sua paz interior. O Concílio Ecuménico despertou muitas energias no seio da Igreja, abriu perspectivas mais largas no campo da sua doutrina, chamou todos os seus filhos a uma consciência mais clara, a uma colaboração mais íntima, a um apostolado mais activo. Queremos firmemente que tão grande benefício e tão profunda renovação se conservem e se tornem ainda maiores. Que mal seria, se uma interpretação arbitrária e não autorizada pela Igreja transformasse este renascimento espiritual numa inquietação que desagregasse a sua estrutura tradicional e constitucional, que substituisse a teologia dos*



A Irmã Lúcia, a única sobrevivente dos videntes de Fátima, é apresentada à Assembleia de fiéis, em Fátima, entre gigantescos aplausos da assistência, pelo Vigário de Cristo na Terra



*grandes Mestres por ideologias novas e particulares que visassem a eliminar da norma da fé tudo aquilo que o pensamento moderno, muitas vezes falto de luz racional, não compreende e não aceita, e que mudasse a ânsia apostólica da caridade redentora na aquiescência às formas negativas da mentalidade profana e dos costumes mundanos. Que desilusão causaria o nosso esforço de aproximação universal, se não oferecesse aos Irmãos cristãos ainda de nós separados, e aos homens que não possuem a nossa fé, na sua sincera autenticidade e na sua original beleza, o patrimônio de verdade e de caridade, de que a Igreja é depositária e distribuidora?»*

Depois é a comunhão. O próprio Sumo Pontífice a distribuiu a cinquenta peregrinos escolhidos sem distinções sociais. Chovia novamente em Fátima. Bática intensa que à bênção se desvaneceu. Eram cerca de mil os doentes, enfermos de corpos sofredores, mas de alma cheia de fé — que também é esperança.

**T**ERMINADA a missa, Paulo VI falou uns momentos com Lúcia dos Santos, a madre Maria do Coração Imaculado, a carmelita descalça, a única sobrevivente dos videntes de Fátima, especialmente autorizada a interromper a sua clausura no Convento de Santa Teresa, em Coimbra, para participar nas cerimónias. O Papa falou com ela carinhosamente durante alguns minutos, ofereceu-lhe uma medalha e foi apresentado aos seus familiares. Paulo VI levou-a até à tribuna, mostrou-a aos peregrinos. Os aplausos pareciam não terminar, prolongados e calorosos.

Os cânticos tinham recommençado. A imagem da Virgem

de Fátima retomava o caminho da Capela das Aparições. O Soberano Pontífice recolhe aos seus aposentos após um adeus emotivo aos peregrinos.

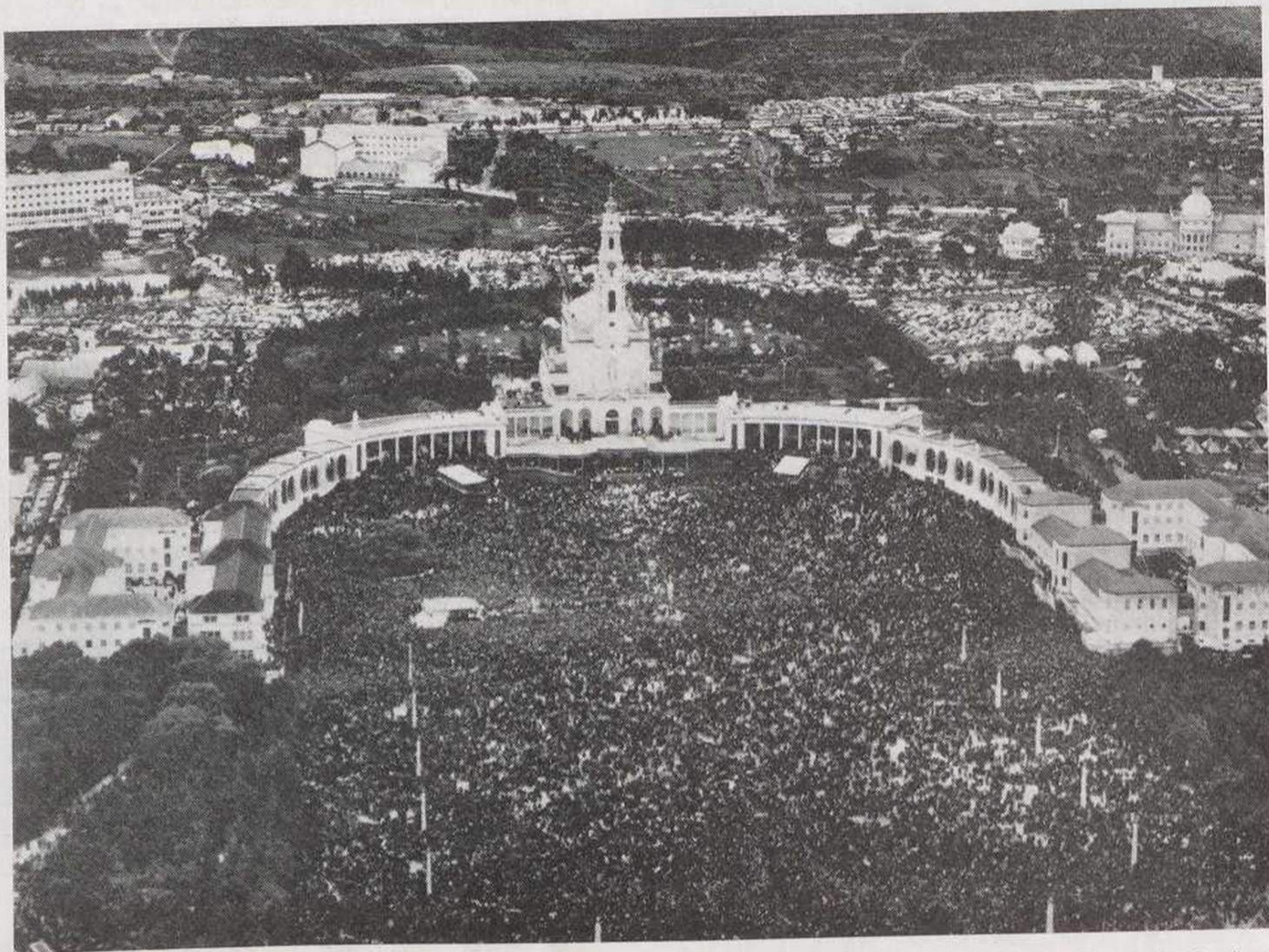
**O** Papa almoçou, tardiamente, sozinho. Descansou uns momentos. Recebeu mais tarde as visitas rápidas do Presidente da República, do Governo e de algumas outras individualidades, do episcopado português, do clero e do corpo diplomático.

Faz-se o regresso a Monte Real por estradas quase desertas. A debandada começara — o itinerário do Sumo Pontífice era mantido livre pelas autoridades. Sete minutos de paragem na Batalha; Paulo VI quis ver o mais significativo dos monumentos portugueses.

E logo novamente o pequeno aeródromo militar. O ministro dos Negócios Estrangeiros despede-se do Santo Padre em nome do Governo. Uma última alocução: para agradecer as homenagens de que fora alvo. «*Nunca na Nossa vida assistimos a tão grandiosa e espontânea manifestação. Partimos levando no coração este cristianíssimo povo.*»

Paulo VI sobe as escadas para o *Caravela* da TAP. Mas antes de entrar no avião, mais uma vez abre os braços, num gesto de saudação. Correspondido — na medida em que levava consigo o coração de todos os portugueses!

Às oito horas da noite, o avião com as cores pontifícias, tripulado por pilotos e navegadores portugueses, levantava voo. O peregrino máximo da Cristandade partia. Entretanto, as estradas continuavam pejudas, atoladas de veículos daqueles dois milhões de pessoas que regressavam aos seus lares após terem participado na mais elevada cerimónia do historial da Igreja lusitana.



Impressionante panorâmica, tomada do ar, mostrando a imensa e negra mancha da multidão reunida no Santuário da Serra d'Aire. O milagre de Fátima, volvidos 50 anos, tornou-se o milagre da Fé!



## FÁTIMA 1967 - CINQUENTENÁRIO DAS APARIÇÕES

*S. S. o Papa Paulo VI apresenta a Irmã Lúcia aos peregrinos.*





# REUNIÕES FERROVIARIAS Internacionais

## I Reunião Regional Ferroviária PORTUGAL-ESPANHA

COM a presença de 23 representantes da C. P., da Renfe, da Polícia e da Alfândega de ambos os países vizinhos, realizou-se no Porto, nas magníficas instalações do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal, nos dias 27 e 28 de Abril, a I Reunião Regional Ferroviária Portugal-Espanha.

Esta importante reunião juntamente com duas outras, respectivamente, ao nível de direcção e ao nível local de fronteiras, criadas desde o ano transacto, muito vão contribuir para o solucionamento de inúmeros problemas internacionais dos quais dependem a melhoria das ligações ferroviárias com o estrangeiro e a sua desejável intensificação.

À reunião regional do Porto, estiveram presentes os seguintes delegados:

DA C. P.: srs. engs. António Canavezes Júnior e Lopes Montoya, drs. Cândido dos Reis e Élio Cardoso, engs. Francisco Bernardo e Azevedo Batalha, inspectores Américo Costa, Rodrigues Coutinho e Fernando Garcia.

DA ALFÂNDEGA PORTUGUESA: srs. dr. Ramos Taborda, director da Alfândega de Lisboa e dr. Santos Carvalho, subdirector da Alfândega do Porto.

DA POLÍCIA INTERNACIONAL PORTUGUESA: srs. Raul Porto Duarte, subdirector do Porto e Joaquim Maria de Oliveira, chefe do posto de Vilar Formoso.

DA RENFE: os srs. engs. D. Juan Gomez-Moran Cima, chefe de Exploração da 7.<sup>a</sup> zona (Leon), D. Julio Hernandez Freixa, chefe de Exploração da 1.<sup>a</sup> zona (Madrid), D. Mariano Sanz Moliner, chefe de Exploração da 6.<sup>a</sup> zona (Bilbau) e os inspectores do Movimento D. Antolin Melado Morales, da 13.<sup>a</sup> secção (Salamanca), D. Lupiciano Hernandez Hernandez, da 75.<sup>a</sup> secção (Vigo) e D. Entimio Lopez Lopez, da 6.<sup>a</sup> secção (Bilbau).

DA ALFÂNDEGA ESPANHOLA: D. Frederico Estran, administrador da Alfândega de Fuentes de Oñoro e D. António Mallen Gimenez, da Alfândega de Tuy.

DA POLÍCIA ESPANHOLA: D. Miguel Serrano Rubio, Comissário de Polícia de Fuentes de Oñoro.

O objectivo desta reunião foi fundamentalmente

conseguir a diminuição dos tempos de paragens dos comboios internacionais nas estações fronteiriças luso-espanholas — de Valença, Barca de Alva e de Vilar Formoso — pela adopção de medidas simplificadoras de revisão dos serviços de polícia e aduaneiros e de outros a cargo das duas redes em causa.

A Ordem do Dia assinalava os seguintes pontos que foram tratados com a maior atenção por ambas as partes peninsulares representadas:

DIA 27

### 1 — Passageiros

1. 1. — Análise das ligações ferroviárias pelas fronteiras de Valença e Barca de Alva.

1. 2. — Possibilidade da Alfândega portuguesa iniciar o serviço no comboio n.º 1004 (*Sud-Express* descendente) na estação de Fuentes de Oñoro a fim de se evitar que este comboio perca tempo na estação de Vilar Formoso.

1. 3. — Exame dos tempos estabelecidos nas marchas dos diferentes comboios internacionais para serviço de Alfândega e Polícia.

1. 4. — Possibilidade de se evitar a retenção de um comboio internacional na fronteira quando a Alfândega ou a Polícia tiverem necessidade de esclarecimentos especiais por parte de um número reduzido de passageiros.

1. 5. — Possibilidade de se criarem medidas especiais, por parte do Caminho de Ferro, da Polícia e da Alfândega em períodos de afluência excepcional de modo a não ser excedido em muito o tempo normal de permanência do comboio.

1. 6. — Troca de impressões sobre a possibilidade de se efectuarem excursões de Porto a Salamanca pela fron-



O eng. António Canavezes Júnior, chefe da Região Norte, que presidiu à representação portuguesa, no início dos trabalhos saúda os delegados espanhóis presentes à I Reunião Regional Ferroviária Portugal-Espanha





O eng. D. Juan Gómez-Moran Cima, chefe de Exploração da 7.ª zona da Renfe em Leon, que presidiu à representação espanhola, saúda as delegações portuguesas da C. P., da Alfândega e da Polícia Internacional

teira de Barca de Alva, focando o tempo de permanência em Salamanca e as facilidades que poderiam ser concedidas pela Alfândega e pela Polícia.

## 2 — Bagagens

Medidas que poderiam ser adoptadas quer pelo Caminho de Ferro quer pela Alfândega de forma que as bagagens despachadas nas estações situadas além Pirinéus cheguem a Vilar Formoso o mais tardar no mesmo comboio em que seguem os passageiros.

## 3 — Mercadorias

Análise das melhorias verificadas no encaminhamento das remessas de serviço internacional com a entrada em vigor em Portugal do regime T. I. F..

DIA 28

## 1 — Passageiros

1. 1. — Exame da planificação dos transportes de emigrantes, superiormente elaborada, no Natal de 1966.

1. 2. — Exame dos principais inconvenientes havidos na execução deste serviço na parte relativa à homogeneidade das composições, marcações de lugar e devolução do material.

1. 3. — Medidas a adoptar na estação de Irun quanto à marcação de lugares, nos períodos normais e de ponta.

1. 4. — Sugestões a apresentar superiormente para o próximo serviço a efectuar no Natal de 1967.

À margem dos trabalhos, organizou-se um breve programa social que incluiu um passeio turístico



pela capital nortenha e um jantar de confraternização num restaurante regional.

Os importantes temas da Ordem do Dia foram minuciosamente abordados por todos os presentes, dentro do maior espírito de cooperação e entendimento. Tratou-se em especial da intensificação de novas relações ferroviárias a estabelecer entre Porto e Vigo, com extensão directa a Lisboa; do lançamento de circulações internacionais através da fron-



O grupo de delegados espanhóis e portugueses que participaram na importante reunião do Porto

teira de Barca de Alva-La Fregeneda, para ocorrer às necessidades do turismo e da emigração nacionais e da regularização da marcha dos principais comboios internacionais, por molde a fazê-los cumprir os horários das suas marchas.

A próxima reunião ficou aprazada para Madrid, em meados de Setembro.

Um aspecto do jantar de confraternização oferecido pela C. P., no restaurante «Orfeu» do Porto, aos participantes da I Reunião Regional Ferroviária Portugal-Espanha



## TEMAS GERAIS

# DISCIPLINA E CAMARADAGEM

POR WENCESLAU R. FIGUEIRA

CHEFE DE ESTAÇÃO DE VILA NOVA DA BARONIA

**N**ão sou contra a descoberta e aproveitamento de valores e lamento até, que muitos se percam ingloriamente, por falta de oportunidade ou desinteresse.

Não posso porém conformar-me, com a falta de compostura e consciência disciplinar, patenteadas pela maioria dos agentes, quando chamados a desempenhar lugares de chefia — especialmente de estações — alguns, valores positivos sob o ponto de vista profissional, mas negações autênticas, no aspecto disciplinar.

Não podemos esquecer, que o chefe da estação, não deve ser apenas o agente que usa capa branca no boné, mas também e principalmente, o representante qualificado da Companhia e veio de ligação, entre esta e o público.

Como tal, para além da sua competência profissional — que de modo algum está em causa — o agente desempenhando funções de chefia, deve ser em todas as circunstâncias, um autêntico chefe e para isso, são indispensáveis, além de conhecimentos técnicos, aprumo, compostura, correcção, sobriedade de gestos e de palavras.

O público em trânsito, nos comboios ou nas estações, segue naturalmente, os movimentos dos agentes em serviço e comenta desfavoravelmente: os gritos, as discussões e as faltas de disciplina e compostura, que infelizmente se registam na maioria das nossas estações e de modo especial, fora das horas dos comboios.

Verifica-se a cada passo, a mais completa liberdade de trato, quer verbalmente, quer por gestos ou acções, entre os jornaleiros em serviço nas estações, ou de passagem em comboios e os graduados desempenhando funções de chefia.

Não há incompatibilidade, entre disciplina e camaradagem e da falta de consciência de posições e de respeito mútuo, resultam inconcebíveis cenas, que em nada dignificam a Companhia, ou os seus intervenientes e dificultam a missão daqueles, que

seguindo uma linha diferente e sem fugirem aos seus princípios de camaradagem, procuram ser, autênticos chefes de estação.

Não há na maior parte daqueles agentes, a mais leve noção de disciplina, dirigindo ou tolerando gracejos pejorativos, ou ainda atitudes de indisciplina, aos agentes seus subordinados, chegando ao ponto de permitir a permanência destes nos escritórios, individualmente ou em grupo, de boné na cabeça, em amena conversa ou discutindo.

Como nós, o público também o sabe, circunstância que contribui, para a disparidade de trato que se regista nas suas relações com os funcionários da C. P. e de outros serviços congêneres.

A par do interesse geral na captação de tráfego, deve existir na mente de cada um, a ideia fixa, de que o aprumo, a correcção e a disciplina, não contribuem de forma alguma para o afastar, mas muito simplesmente para nos impormos ao conceito do público de todas as categorias sociais, com quem permanentemente contactamos, e a quem devemos transmitir a noção, de que somos funcionários de uma grande Empresa, organizada e evoluída, onde a disciplina e a correcção, não são palavras vãs.

No louvável desejo de habilitar e aperfeiçoar, muito tem feito a Empresa e no aspecto técnico-profissional, alguma coisa conseguiu já.

Mas sob o ponto de vista disciplinar e directivo, muito há a fazer.

Por falta de princípios, ou adequada preparação psicológica e algumas vezes devido à sua pouca idade, uma grande parte dos agentes desempenhando funções de chefia, quer esporadicamente ou com carácter definitivo, não está à altura do lugar, colocando mal o restante pessoal e consequentemente a Companhia, para cujo descrédito contribui.

Daqui, com perfeita consciência do que acabo de expor, lanço o meu apelo, na esperança de que ele encontre eco — para prestígio de todos nós e da Empresa que orgulhosamente servimos!



## NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

# A CURIOSA HISTÓRIA DO PRIMEIRO AUTOMÓVEL QUE CHEGOU A PORTUGAL

Por VASCO CALLIXTO

COM um atraso de quase quarenta anos em relação ao primeiro comboio que circulou no nosso país, o primeiro automóvel chegou a Portugal em 1895 e, por mais estranho que possa parecer... ainda hoje existe! A sua história é curiosa e as linhas que se seguem contá-la-ão, interessando certamente quantos — novos e velhos — sentem prazer em conhecer ou em recordar figuras e factos do tempo dos nossos avós

Em 1895, o 4.º conde de Avilez, D. Jorge de Avilez de Sousa Feio, fidalgo da Casa Real e abastado proprietário de Santiago de Cacém, foi a Paris. Apaixonado pela mecânica, os veículos a motor que encontrou na capital francesa fascinaram-no a tal ponto, que resolveu adquirir em segunda mão um desses carros e trazê-lo para a sua terra.

A viatura escolhida, e cuja compra se efectuou, foi um «Panhard & Levassor», modelo 1894, com motor de





dois cilindros em V, rodas de aro de ferro, caixa de velocidades sem *carter*, com duas alavancas de comando de mudanças, quatro velocidades, quatro lugares, vencendo 15 a 20 quilómetros por hora. Devidamente encaixotada, foi esta relíquia despachada na Alfândega de Lisboa em 12 de Outubro de 1895, portanto 39 anos depois do primeiro comboio ter circulado entre Lisboa e o Carregado.

O conde de Avilez aguardava na capital a chegada do seu automóvel e, uma vez cumpridas as praxes alfandegárias, foi o carro levado para a oficina de carruagens existente na rua dos Sapateiros, pertencente a Joaquim Martins Areias, a fim de ser montado e preparado para encetar a caminhada até Santiago de Cacém. Foi pois em plena baixa lisboeta que se ouviu pela primeira vez o roncar de um motor de automóvel.

Nesses recuados tempos, a gasolina era conhecida por «óleo de petróleo» e, não se compreendendo bem os folhetos elucidativos, foi o depósito do carro enchido de petróleo. Sucederam-se as tentativas para pôr o motor a trabalhar, mas tudo foi inútil. Desanimava o proprietário do «carro sem cavalos» — assim passou o povo a chamar aos automóveis — e desanimavam os circunstantes, quando o engenheiro francês Jules Philippe resolveu perguntar que combustível tinham vasado no depósito e, verificado o engano, procedeu-se à troca do petróleo pela gasolina. Um galego, moço de esquina, foi convidado para dar umas voltas à manivela e logo o «Panhard & Levassor» ficou em ordem de marcha. Palmas, vivas — e algum receio de muito boa gente, ante aquela estranha «máquina» que se movimentava por artes do diabo — coroaram o esforço despendido pelos pioneiros.

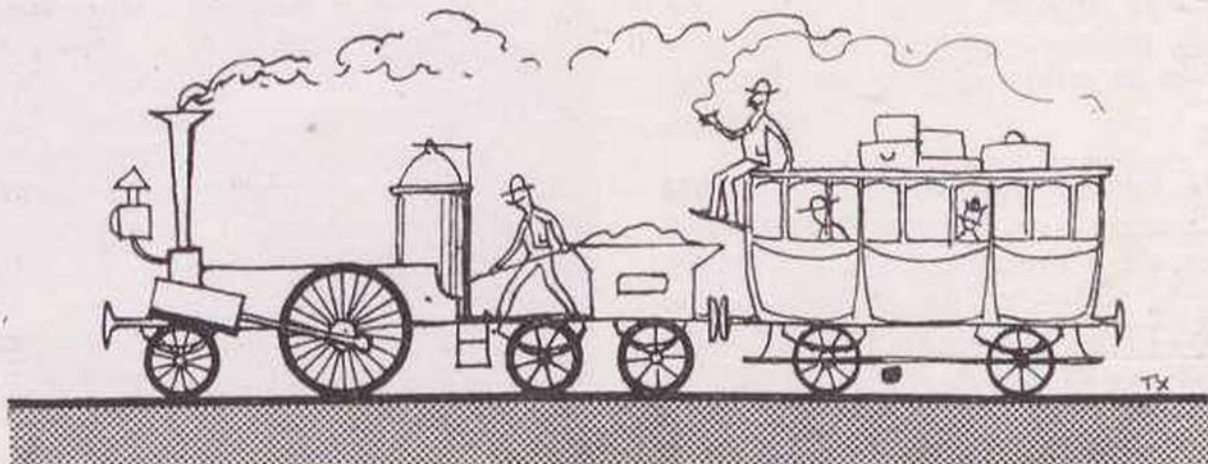
Partiu o conde de Avilez para a sua terra, aos comandos do seu automóvel. Os jornais diários noticiaram o aparecimento da bizarra viatura em diversos pontos do percurso, o povo das vilas e aldeias atemorizou-se com a sua passagem, houve até um burro atropelado em Palmela, mas, ao fim e ao cabo, o fidalgo-mecânico chegou triunfante à progressiva vila do vale do Sado. E quer em Santiago de Cacém, quer nas povoações das redondezas, onde o avoengo automóvel se deslocou, o acolhimento dispensado ao herói foi dos mais entusiásticos, pois a façanha cometida havia sido de vulto.

É esta a primeira parte da história do primeiro automóvel que chegou a Portugal. Vejamos agora a segunda parte, bastante curiosa também, principalmente por revelar como se salvou da ruína a histórica viatura.

D. Jorge de Avilez de Sousa Feio faleceu em fins de 1901. Visitara pouco antes a Exposição Industrial de Paris e, pensando adquirir um dos carros ali expostos, resolveu vender o «Panhard & Levassor» a um capitalista das ilhas, de nome Mariano Sodré de Medeiros, o qual, porém, pouco tempo conservou o carro. Desejando comprar uma viatura nova, entrou este senhor em negociações com o comerciante João Garrido, do Porto, por intermédio do campeão ciclista e hábil mecânico Manuel Ferreira, em cuja oficina se procedeu às necessárias reparações do automóvel. A transacção foi efectuada por troca com um «Decauville», vindo o «Panhard & Levassor» a ser avaliado em 300 mil réis.

Uma vez na Cidade Invicta, e durante meio século na posse da família Garrido, certamente decorreu calma a existência do veículo que viera para Portugal em 1895, pois a máquina diabólica do progresso cedo atirou aquela outra máquina para um canto de um velho barracão e só quase por milagre a viatura não se transformou num monte de sucata inaproveitável. Mas Alfredo Duro, infatigável historiador do automobilismo, após porfiada labuta, acabou por identificar aquela valiosa relíquia, como o primeiro automóvel que chegou ao nosso país. Estava ali, no Porto, bem longe, portanto, de Santiago de Cacém, o carro do conde de Avilez.

Os herdeiros de João Garrido, seus filhos João e Adolfo, figuras destacadas no meio automobilístico nortenho, no intuito de melhor salvaguardar o velho «Panhard & Levassor», ofereceram-no então ao Automóvel Club de Portugal, em cuja Secção Regional do Norte veio a entrar em 15 de Abril de 1955. A restauração operou-se nos três anos seguintes e, daí para cá, o histórico automóvel tem aparecido em público por diversas vezes, quer no Porto quer em Lisboa, por ocasião das grandes corridas ou tomando parte em evocadores ralis de carros antigos. Com a respeitável idade de 71 anos, o primeiro automóvel que entrou em Portugal continua a movimentar-se pelos seus próprios meios.





# NOTICIÁRIO

## diverso

- *Por despacho do ministro das Corporações, foi aumentado para 11 000\$00 mensais o limite máximo das pensões concedidas pela Caixa de Previdência dos Ferroviários a agentes reformados, bem como as atribuídas aos inscritos na Caixa de Previdência dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, nos termos dos respectivos estatutos de 1930.*
- *Sob o alto patrocínio da presidência do Conselho de Ministros da Itália, vai realizar-se em Génova, de 12 a 15 de Outubro próximo, o XV Congresso Internacional das Comunicações. Tema do ano: «Aplicações e reflexos da actividade espacial no domínio das comunicações». Tema permanente do Congresso: «Factores actuais de progresso e de interdependência nas comunicações».*
- *No dia 30 do corrente, realiza-se a assembleia geral dos accionistas da C. P. para apreciação do relatório e contas do exercício findo da Companhia.*
- *Funcionou, de 9 a 12 de Maio, no Centro de Estudos de Gestão e Organização Científica (CEGOC) um curso de actualização para secretárias de direcção. O Serviço de O. M. F. indicou para a frequência desse curso as seguintes escriturárias: Região Centro — Isabel Maria Assunção Porfírio da Silva e Maria de Fátima Simoa Martins dos Santos, escriturárias de 3.ª classe; Região Sul — Maria Manuela Ramos Bento Simões Cuco, escriturária de 2.ª classe.*
- *A C. P. tenciona construir um edifício no Barreiro para Centro de Formação, do Serviço Central do Pessoal e do Serviço de Organização, Métodos e Formação.*
- *Estando vago o lugar de médico especialista de doenças do aparelho circulatório, do Porto, por motivo do falecimento do sr. dr. Manuel Gonçalves Moreira, foi nomeado para aquele lugar o sr. dr. António de Castro Ribeiro.*
- *Foi nomeado Solicitador da Companhia o sr. Fernando Joaquim Ribeiro de Matos, que preenche a vaga deixada por demissão a seu pedido do sr. José Henrique Leria Fernandes.*
- *Foi nomeado médico da 74.ª Secção Sanitária, o sr. dr. José António Correia. Preenche a vaga do falecido sr. dr. Jorge de Brito.*
- *Em seguimento das intervenções da «Corte» e de acordo com os seus relatórios, o Conselho de Administração aprovou o recrutamento de quatro Assistentes Sociais — diplomadas com curso superior — destinando-se uma a desempenhar as funções de Assistente-Chefe, na dependência directa do Serviço Central do Pessoal e as demais de cada uma das três Regiões.*  
*As Assistentes Sociais terão as mesmas regalias que são concedidas ao pessoal superior através do Regulamento Geral do Pessoal.*
- *Segundo a Ordem da Direcção-Geral n.º 373, foram criadas na Companhia, Comissões de Higiene e Segurança no Trabalho, constituídas de harmonia com o disposto no Capítulo IV do Acordo Colectivo de Trabalho. Preside a essas Comissões de Segurança o sr. eng. Zeferino Bernardes Pereira, engenheiro principal, sendo delegados da Direcção da Exploração o sr. eng. Flávio de Sá, engenheiro de 1.ª classe; do Departamento de Material e Oficinas, o sr. eng. Rui Abreu Ferreira, engenheiro de 1.ª classe; e do Departamento da Via e Obras, o sr. eng. Carlos Mendes Castanheira, engenheiro de 2.ª classe.*
- *De 15 a 17 de Maio findo e de 3 a 7 de Julho próximo, sob a égide do Instituto Nacional de Investigação Industrial — I. N. I. I. — vai realizar-se um curso sobre fundamentos científicos e psicológicos das cores e sua aplicação na ciência e na indústria. A Companhia designou o sr. arquitecto José Ritto de Almeida Rainha para a frequência desse curso.*
- *Foi presente ao Conselho de Administração da Companhia o relatório do Serviço de O. M. F. sobre o Curso do «Centre Européen du Perfectionnement du Personnel des Chemins de Fer», realizado em Bruges em Abril findo, e que teve a duração de um mês. Assinala-se nesse relatório subscrito pelo eng. José Alfredo Garcia que os professores do Curso de Bruges proclamaram o economista principal sr. dr. Joaquim Sargaço Júnior como «o melhor estagiário do curso».*
- *Por designação da Direcção-Geral, o sr. dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia, representou a C. P. no sorteio público realizado no passado dia 14 de Maio pelo Comissariado do Turismo, no Mercado de Abril em Lisboa. Outros elementos do júri que sortearam viagens no país, incluindo ilhas adjacentes e ultramar: dr. Paula Pires e sr. José Louro Carrasco, do S. N. I., dr. Rui da Costa Heitor, da Agência Geral do Ultramar, sr. Mário Sousa Medeiros, da T. A. P. e dr.ª Maria Margarida Varela Soares, do Governo Civil de Lisboa.*
- *Foi nomeado médico da 150.ª Secção Sanitária, com sede em Sousel, o sr. dr. João Alberto de Carvalho da Ponte e Silva.*
- *O Conselho de Administração da Companhia está em negociações com a importante firma austriaca Simmering-Graz-Pauker para o fornecimento de 700 vagões para a rede da C. P.. O Banco de Fomento Nacional deve prestar a garantia bancária para o necessário crédito desta vultosa operação.*
- *O administrador sr. eng. Costa Macedo esteve presente, em representação da C. P., no colóquio sobre desenvolvimento regional de Abrantes, onde, entre outros temas, foi tratado o de «Transportes e Turismo».*
- *Iniciaram-se em 27 e 28 de Maio findo os circuitos internacionais turísticos de 1967 Porto-Salamanca, a preços populares. Neste primeiro circuito, participaram os representantes dos jornais do Porto, como convidados de honra da C. P. e que foram acompanhados pelo administrador sr. eng. Brito e Cunha.*
- *O Subsecretariado de Estado da Presidência do Conselho manifestou ao Conselho de Administração da Companhia os seus agradecimentos pela colaboração prestada pela C. P. por ocasião das cerimónias da transladação do rei D. Miguel.*
- *A Cruz Vermelha Portuguesa agradeceu ao Conselho de Administração da C. P. as facilidades concedidas pelo caminho de ferro, na estação de Fátima, por ocasião das solenidades comemorativas do Cinquentenário das Aparições.*



# Impressões de VIAGEM



## UMA LINDA PRAIA S. Martinho do Porto

POR ARMINDA GONÇALVES

**B**ELÍSSIMA praia, a de S. Martinho do Porto, larga concha dourada onde o mar entra docemente, serenamente para acolher com suaves carícias os corpos dos banhistas. Praia encantadora — que mais parece um lago adormecido nos dias estivais, calmos e longos — é especialmente excelente para as crianças que nela podem brincar e banhar-se sem as contingências do perigo de outras praias onde o mar é, por vezes, arrebatado e onde as ondas violentas se vêm desfazer na areia.

Pela estreita abertura da costa, as grandes vagas oceânicas vêm quebrar suas espumas brancas destacando-se do fundo azul do mar.

Para além do vasto e curto areal, erguem-se alguns morros circundantes que se prolongam e se alteiam e quase a pique descem dos dois lados da barra, atentos ao quebrar das ondas.

Ao norte ficam o morro do farol e o morro de Sant'Ana. Uma pequena e solitária capelinha caiada de branco, espreita lá do alto o mar e a terra. Do lado sul, numa encosta, alvejam as casas de Salir do Porto. À noite, as suas luzes brilham no escuro. O rio Salir desagua na baía e as suas margens na foz ocultam-nas as dunas que dantes se prolongavam até S. Martinho e hoje, nesta praia, já foram removidas e substituídas por um muro baixo que separa o areal da rua que lhe está em torno, formando semicírculo, orlada de edifícios demasiado modestos para a grandeza e a beleza do cenário.



Uma vista aérea da linda concha de S. Martinho do Porto

S. Martinho é também uma vila piscatória com pergaminhos de antiguidade.

Edificada num morro ao mirar a baía maravilhosa e a alongar a vista sobre a planície que se estende para lá de Alfeizerão famosa pelo Pão-de-ló que ali se fabrica, até à encosta onde a pousada de S. Martinho goza de uma posição estupenda, tem ruas íngremes com calçadas difíceis de subir e de descer. O panorama observado dos pontos mais altos da vila é de evidente, incontestável sedução.

S. Martinho do Porto oferece-nos um deslumbrante espectáculo quando a consideramos na singular prodigalidade com que a dotou a natureza.

A vastidão da concha marinha, o claro azul das águas tranquilas, a areia dourada, os poentes magníficos, os pinhais sombrios das proximidades e mil pequenos nada que não são criação do homem, dão-lhe uma beleza inesquecível.

Mas se a olhamos através da acanhada concepção dum urbanismo que não favorece a beleza paisagística onde se enquadra a povoação, lamentamos o desfavor da fortuna que à sua evolução preside.

Quem conheça a praia espanhola de San Sebastian não deixa de fazer um desagradável confronto com a de S. Martinho tão desamparada dos deuses — e tão esquecida dos homens.

A grandiosidade urbanística de San Sebastian (ver-



A praia de S. Martinho do Porto à hora do banho





# A POLÍTICA DO PESSOAL

Cada empresa, quaisquer que sejam as suas dimensões, adopta explícita ou implicitamente uma política do pessoal — isto é, toma uma atitude perante o seu pessoal e escolhe os processos, as técnicas ou, mais simplesmente, o estilo de relações humanas que se lhe afiguram adequados para exprimir e dar realização prática a essa mesma atitude.

Nas pequenas empresas, a política do pessoal está dissolvida na política geral da empresa e não constitui, portanto, uma actividade nitidamente definida e diferenciada.

Em contrapartida, nas médias e sobretudo nas grandes empresas, a política do pessoal exige uma definição rigorosa e carece de órgãos e serviços encarregados da sua execução.

A política do pessoal constitui sem dúvida um aspecto extremamente importante da vida das empresas.

As empresas não existem apenas para assegurar a realização pessoal dos indivíduos que ima-

ginaram ou sonharam o empreendimento que em cada empresa se realiza, — como também não existem apenas para dar rendimento aos que nelas aplicaram os seus capitais.

As empresas, para além da legítima realização pessoal de quem as tenha sonhado e do legítimo rendimento do capital investido, existem também porque têm uma função social a desempenhar.

Função social, — no duplice sentido de função para com a comunidade em que as empresas se integram e de função para com os trabalhadores que nelas prestam serviço e que delas vivem.

É neste último sentido que a função social das empresas pressupõe uma política do pessoal. A consciência plena da função da empresa não pode deixar de se traduzir na exigência de uma política do pessoal que seja coerente e justa e que obedeça a um propósito de promoção humana e social.

in «ACÇÃO SOCIAL»

dade seja, cidade e capital da província de Guipúscoa), onde famosos e grandes edifícios, na maioria hotéis frequentados por estrangeiros, estão escalonados numa avenida ao longo da baía (que é uma concha mais pequena e mais aberta ao mar do que a nossa de S. Martinho, tendo quase a meio a pequena ilha de Santa Clara); onde os morros que se defrontam à entrada da barra são valorizados: dum lado o monte Igueldo com a encosta arborizada e ao cimo um hotel e um parque de divertimentos, do outro lado, também arborizado, o monumento ao Sagrado Coração presidindo à vida citadina e balnear, coloca numa situação de imenso desfavor a nossa bela praia que não encontrou ainda quem faça realçar a sua beleza.

De facto, S. Martinho, além do seu divórcio da praia na parte mais moderna, com as novas edificações de aspecto modesto, sem espectacularidade e sem um plano, suponho, que a engrandeça, dá-nos uma ideia de paralisção, de estagnação.

A antiga rua dos cafés, rua antiga e sem características especiais de onde não se avista o mar, enche-se de dia e de noite duma multidão pacata que se entretém em passa-horas sentada nas esplanadas a conversar — as senhoras quase sempre ocupadas a trabalharem nos seus bordados ou nas suas rendas.

Divertimentos quase não há. Apenas um casino antiquado para alegria dos moços e um cinema sem as devi-

das e elementares condições de conforto para uma praia bem frequentada como é de S. Martinho. A mocidade não tem outro género de distrações a não ser que se evada para as Caldas da Rainha ou para a Nazaré.

No melhor hotel, situado dentro dum pequeno parque ajardinado e fechado, joga-se o ténis e dança-se na sua boíte.

Não há espaços verdes, não há um jardim público em S. Martinho.

Cada um diverte-se a seu modo.

Os amadores da modalidade pescam à noite, ao candeião, dentro de barcos parados nas águas adormecidas da baía ou de dia ao longo do cais.

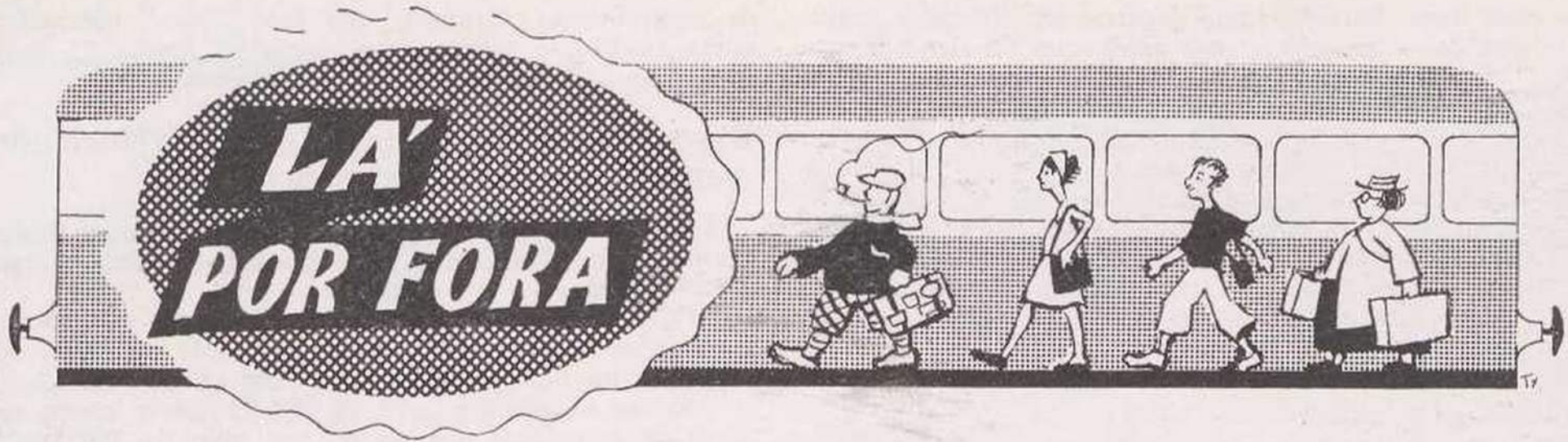
No extenso areal, centenas de barracas postadas ao longo da concha marinha esperam os banhistas todas as manhãs.

Os turistas também já vão fazendo a sua aparição nesta terra fadada pela natureza. Já alguns ali se demoram fascinados pelo encanto que dela e da sua quietude se desprende.

Mas que diferença na propaganda feita à volta da Nazaré e das praias algarvias e o seu consequente desenvolvimento, e o sossego desta linda praia.

Talvez que, afinal, a sua paragem no tempo seja a razão por que ainda os antigos frequentadores a preferem...





COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

## ALEMANHA

### Transportes especiais

Durante o mês de Dezembro de 1966, os Caminhos de Ferro da República Democrática Alemã, na estação de Karl-Marx expediram 17 comboios de 50 veículos, cuja carga era constituída por pinheiros que seriam transformados em árvores de Natal.

### Utilização da 1.ª classe nos Caminhos de Ferro Federais Alemães

Os passageiros dos Caminhos de Ferro Federais Alemães estão dando preferência à 1.ª classe. Entre 1964 e 1965, a venda de bilhetes de 1.ª classe aumentou em 45 % mercê, sobretudo, da utilização dos comboios TEE, que de 1964 a 1965 viram progredir a sua clientela em 46 % — por motivo do aumento de réditos dos súbditos germânicos.

### Locomotivas pesadas de manobra

A primeira série de locomotivas de manobra de tipo pesado V. 90, dos Caminhos de Ferro Alemães será posta ao serviço nos meses de Julho e Outubro deste ano, num total de 50.

Com uma potência de 1100 CV., estas locomotivas serão destinadas, especialmente, às manobras de vagões pesados de mercadorias nas grandes estações de classificação.

## BÉLGICA

### Adeus à tracção a vapor !

Em 20 de Dezembro de 1966 um comboio de passageiros foi, pela última vez, rebocado por uma locomotiva a vapor na Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (S. N. C. B.).

Duas cerimónias tiveram lugar, uma antes da partida na estação de Ath e a outra na altura da chegada a Denderleeuw, com fanfarra e estiveram presentes os srs. ministros e directores da S. N. C. B., os quais fizeram entregas de pequenas ofertas e um certificado de recordação ao chefe instrutor, maquinista e condutor, e todos estes três ficaram visivelmente emocionados.

A locomotiva que rebocou aquele comboio foi em excelente forma que terminou a sua carreira, atingindo um percurso aproximado a um milhão de quilómetros. Para percorrer esta distância a mesma consumiu 20 000 toneladas de combustível ou seja, para fazer uma ideia, cerca de 20 comboios de carvão ou então cem vezes o seu próprio volume.

Um longo capítulo da tracção a vapor (1835-1966) na rede ferroviária belga acabou em «beleza».

A tracção a vapor não existe mais, pois, graças às novas técnicas modernas de tracção.

## BRASIL

### Duas ferrovias da rede brasileira já não dão mais déficit

O Caminho de Ferro Dona Tereza Cristina, unidade de operação da Rede Ferroviária Federal, conhecida como a «ferrovia do carvão», deixou de ser deficitária dando pela primeira vez um *superavit* de 60 milhões de cruzeiros em Agosto de 1966. A situação de superavitária de Tereza Cristina foi prevista pelos órgãos de planeamento da empresa há cerca de um ano, devendo os seus lucros aumentar gradualmente.

A Tereza Cristina é a segunda das catorze ferrovias incorporadas que passa a dar lucro, sendo a outra a linha de Santos a Jundiaí, desde Junho do ano findo. Localizada no Estado de Santa Catarina e tendo 272 quilómetros de extensão transporta principalmente carvão mineral para os portos de Imbituba e Laguna, de onde a matéria-prima é embarcada para as fábricas siderúrgicas do Brasil.

### Pool de vagões — O Expresso Sul

A criação de um *pool* de vagões, formado por 200 veículos na linha de Sorocabana, 150 na Rede de Paraná — Santa Catarina e 150 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, para atender aos transportes de mercadorias, foi aprovada em reunião com os directores das Redes interessadas e da Rede Ferroviária Federal, realizada em São Paulo.

O «Expresso Sul» como serão denominados os comboios integrantes do *pool*, circulará entre Barra Funda (São Paulo) e Santa Maria (R. G. S.), nos dois sentidos, em horário especial e rigoroso, oferecendo transporte rápido e regular entre os dois pontos e cobrindo em 46 horas os 1800 quilómetros do percurso que liga os extremos de São Paulo e do Rio Grande do Sul.

## ESPAÑA

### Racionalização de mudança de eixos de vagões na fronteira franco-espanhola

As Sociedades «Transfesa» e «Interfrigo» possuem respectivamente 3500 e 800 vagões de eixos intermutáveis aptos a circular nas vias férreas europeias e ibérica de bitola diferente.

A mudança de eixos que tem lugar em Hendaye e Cerbère é complicada pelo facto de à saída de Espanha



os eixos duma Sociedade não poderem ser utilizados pelos veículos da outra, sem contar ainda que diferentes tipos de eixos não podem ser colocados sob qualquer vagão.

Para melhorar a situação uma comissão estudou no local respectivo a livre mudança dos eixos dos vagões, sem prejuízo das questões de direito de nacionalidade ou de propriedade dos vagões.

A conclusão deste estudo foi a de constituir um *pool* de eixos o que ofereceria entre outras vantagens a de simplificar a mudança, de racionalizar o trabalho e o *stock* dos eixos, estabelecer as condições jurídicas claras para os percursos, a exploração e a sua fiscalização.

### Visita de técnicos alemães

Aproximadamente trinta técnicos do Caminho de Ferro Federal Alemão visitaram em Setembro último a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE) e participaram em conferências destinadas aos funcionários superiores da ferrovia e de diversas organizações de transporte de Espanha.

### A estação de classificação da Galiza

A RENFE projecta instalar em Monforte a estação de classificação de vagões da Galiza, com um investimento de trinta e sete milhões de pesetas.

Também se pretende a transformação dos velhos depósitos de máquinas, adaptando-os a sistemas modernos de tracção.

## ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

### Em 12 anos o volume de tráfego «Kangourou» (piggy-back) multiplicou 7 vezes

O transporte em vagões de plataformas especiais de semi-reboques rodoviários ditos «Kangourou» começou em 1955; naquele ano foram carregados 168 150 vagões daquele género.

Desde então, este tráfego não cessou de aumentar. Em 1965 a estatística acusou 1 031 210 vagões carregados e o número previsto para 1966 era de 1 555 000 vagões carregados. Em 12 anos, o quantitativo de vagões carregados terá, pois, aumentado na proporção de 1 para 7.

Os americanos calcularam que, em média, um vagão «Kangourou» transporta 1,6 reboque rodoviário o que corresponde, para 1965, aproximadamente a 1 650 000 reboques transportados e o número previsto para 1966 seria de 1 850 000 vagões. A média da tonelagem, por vagão, pode variar de 15 a 40 ou 50 toneladas.

Os Caminhos de Ferro Americanos estimaram que entre 1955 e 1965 — ou seja durante 11 anos — a tonelagem transportada naqueles vagões aumentou de 90 milhões de toneladas US (cerca de 82 milhões de toneladas métricas).

## FRANÇA

### Estatísticas, realidades e imagens

O secretário-geral da U. I. C. acaba de editar a colecção das estatísticas internacionais 1965, acerca do caminho de ferro. Entre os dados publicados alguns referem-se ao tráfego de passageiros ou de mercadorias.

Antes de se fazerem comparações fáceis, entre os tráfegos respectivos das redes, parece mais interessante analisar o que várias redes podiam, em conjunto, e num ano, representar de tráfego efectuado.

Assim, escolheram-se dez redes da nossa velha Europa.

Em 1965, essas dez redes transportaram um total de 5 biliões e 336 milhões de passageiros. Imagine-se que estes passageiros seriam colocados em coluna de 5, cada grupo separado do anterior por uma distância de um metro. Ter-se-ia, desta forma, uma coluna de 1 067 000 km

de comprimento. Supondo que esta coluna penetrasse numa estação, o último grupo teria ali acesso 23 anos depois de o primeiro grupo ter ali entrado.

### Experiências de circulação de alta velocidade entre Paris - Estrasburgo e Metz

A S. N. C. F. realizou com êxito, em Dezembro findo, ensaio de altas velocidades no trajecto Paris - Estrasburgo e Paris - Metz.

Desta forma, demonstrou-se que o carril está aberto a todas as técnicas novas e fica, portanto, ao nível do progresso no domínio das grandes velocidades terrestres.

Nestas experiências a S. N. C. F. obteve novos *records* de velocidade que alcançaram mais de 200 km/h.

### O prémio do melhor anúncio

O Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE) criou um prémio que se destina, todos os anos, a recompensar o melhor anúncio publicitário não proveniente de uma Administração ferroviária, com aspecto favorável ao caminho de ferro para destacar o produto ao qual o anúncio é consagrado.

Relativamente a 1966, o prémio foi concedido a um anúncio da companhia petrolífera inglesa «Gulf Eastern Corporate», realizado pela casa publicitária londrina «Young and Rubican Ltd.». Este anúncio foi escolhido pelo júri de peritos de vários países, entre uma centena doutros, pelo feliz êxito obtido com a utilização dos comboios TEE junto dos homens de negócios.

Durante a reunião dos Comités directores do CIPCE, realizada em Paris em 18 de Janeiro findo, o prémio foi entregue ao sr. Mc Avoy, da «Young and Rubican Ltd.» pelo sr. P. R. Léopold, presidente do CIPCE e secretário-geral dos Caminhos de Ferro Holandeses.

### A estação de Austerlitz faz cem anos

Durante o corrente ano a grande estação de Austerlitz vai comemorar o seu primeiro centenário.

Como é do conhecimento geral a estação de Austerlitz, situada em Paris, é para os portugueses uma estação internacional considerada terminus nas ligações com Portugal.

## JAPÃO

### Construção de novas linhas

A Sociedade Autónoma da Construção de Caminhos de Ferro que acaba de ser criada no Japão tem a finalidade de acelerar a melhoria da rede ferroviária daquele país, de reforçar a base económica e de diminuir o desequilíbrio das condições económicas em diferentes regiões.

Actualmente, aquela Sociedade está a proceder à construção de 62 linhas (2718 km) e estão em curso também investigações noutras três linhas (141 km). Além disso, projecta-se duplicar estes números. Entre estes trabalhos os mais notáveis são os seguintes: a segunda linha circular da cidade de Tóquio, o túnel submarino Aomori - Hakodate e a linha de ligação Honshu - Shikoku através do Mar interior.

## SUIÇA

### Comboios TEE

Os comboios TEE eléctricos de quatro correntes estão dotados actualmente duma carruagem intermédia suplementar. Desde Outubro de 1966 as quatro composições compreendem seis veículos. O número de lugares oferecidos passou, pois, de 126 para 168.

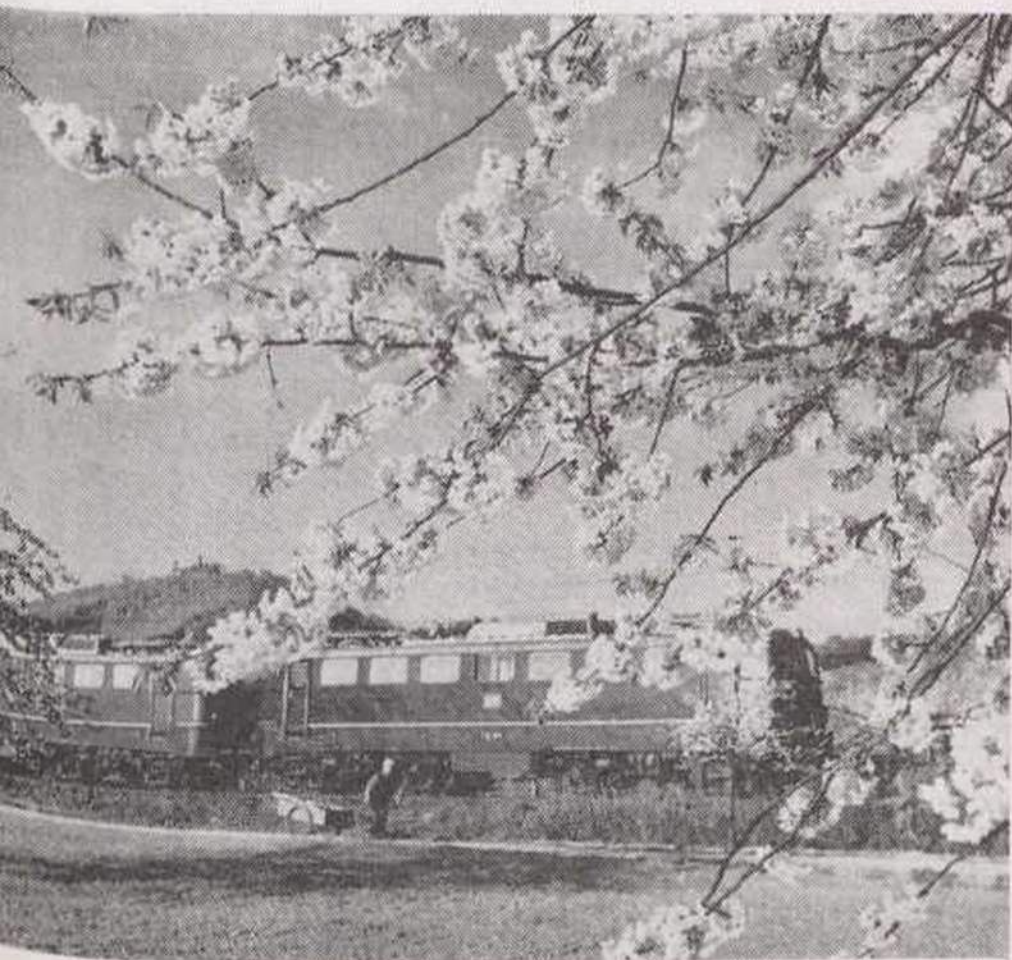
As novas carruagens intermédias correspondem exactamente às carruagens actuais com 42 lugares sentados, *toilettes* e lavabos.



Da ALEMANHA

# Viagem romântica a 160 km à hora...

O Caminho de Ferro é hoje-em-dia o meio de transporte que ainda está ligado a uma auréola de romantismo e poesia. O próprio deslizar do comboio, o panorama em redor que passa velozmente, o cântico dos carris, as estações coloridas e cheias de vida, o destino desconhecido dos viajantes, enfim, a atmosfera de movimento e distância, são por si só características duma viagem romântica! Os Caminhos de Ferro Federais dão a todos a oportunidade de conhecer a Alemanha duma maneira trepidante e cheia de encantos, a que não falta a velocidade e o conforto dos tempos modernos — e a segurança que anda tão afastada do tráfego dos nossos dias. Vinte mil comboios atravessam diariamente a Alemanha



Primavera na Alemanha — viagem de comboio no Bergstrasse



Um comboio na Floresta Negra

— comboios rápidos — de características essencialmente comerciais, comboios de longa distância, especialmente confortáveis e Expressos Trans-Europeus Internacionais TEE com nomes expressivos como *Rheingold*, *Saphir*, *Parsifal* ou *Helvetia*.

Tanto no Verão como no Inverno as grandes estações ferroviárias alemãs são um documento vivo e fiel da enorme ânsia de viajar! Com experiência, preparação e a necessária presença de espírito, os Caminhos de Ferro Federais tudo fazem para tornar ainda mais intenso esse gosto de viajar. Desde a intensificação do tráfego ferroviário, da ampliação do serviço —, à informação, ao transporte de bagagens, às especialidades gastronómicas servidas aos viajantes — tudo corre o melhor possível.

Como é já conhecido em todo o Mundo, a Alemanha é um país de desportos de Inverno — com magníficas estâncias de esqui, hotéis modernos e instalações para a prática do desporto. A viagem até ao mundo da neve é, pois, uma viagem sem apreensões; particularmente, se se utilizam os Caminhos de Ferro Federais, o gelo e neve não constituem problemas de circulação. O viajante apenas se deve preocupar em admirar paulatinamente o esplendor majestoso da paisagem, através da janela da sua carruagem. Os comboios alemães são a certeza plena duma chegada segura, feliz e tranquila!



# A LINHA DO DOURO

*(Breve história das terras do seu percurso)*

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DE RECEITAS NA REGIÃO NORTE

*A C. P. em colaboração com a Empresa Geral de Transportes organizou, no pretérito dia 5 de Março, para o público, um «Expresso-Popular», do Porto a Barca d'Alva, e volta, numa iniciativa que teve o maior sucesso.*

*Aos excursionistas foi distribuído o apontamento que constitui este interessante artigo — e que tem servido para outras excursões similares de igual êxito.*

\*  
\* \*

Ao efectuar-se, neste domingo dia 5 de Março de 1967, a excursão ferroviária do Porto à Barca d'Alva e na qual já há muito se vinha pensando, julgou-se oportuno oferecer aos Senhores Excursionistas, uma ligeira descrição das terras que a linha do Douro percorre, e que o rio deste nome banha, no percurso português.

Perdoem a pobreza da oferta, desculpem o descolorido da descrição, e atendam apenas a que, cada um não pode dar mais do que aquilo que tem...

A linha férrea que atravessa Portugal do Poente para Nascente e numa extensão de 203 quilómetros, Porto à fronteira de Barca d'Alva, é a do Douro — linha gloriosa cuja construção custou rios de dinheiro e imensos sacrifícios, dadas as inúmeras e grandes obras de arte que houve a realizar, túneis e pontes, para a perfuração de montanhas e o atravessamento de vales e de rios.

O primeiro troço desta linha, até Penafiel, foi inaugurado em 30 de Julho de 1875 e logo no mesmo ano, em 20 de Dezembro, ela chegava a Caíde, esbarrando com um grande obstáculo que só mais tarde seria vencido, e que era a Tapada de D. Luís e que houve de perfurar em túnel, com 1100 metros de extensão.

Novo troço de linha foi inaugurado em 15-9-1878, este até Juncal, com novo grande obstáculo a barrar a passagem dos comboios. Mas os homens da época, tenazes e persistentes, também venceram este obstáculo, rasgando a montanha, num túnel que é o maior da linha e que tem 1622 metros de comprimento. Um ano não era decorrido ainda, isto é, em 15-7-1879, e o comboio silvava vitorioso, na estação da Régua. O regozijo que este acontecimento provocou em toda a região duriense, di-lo a Imprensa da época, e que convém ser lida por quem tiver o gosto e a curiosidade de o fazer.

Mais troços foram abertos, até Ferrão, até Pinhão, até à margem direita do Tua, até ao Pocinho, até Coa. Finalmente em 9 de Dezembro de 1887, era inaugurada a estação de Barca d'Alva. A linha do Douro estava concluída, e durou 12 anos apenas, toda essa longa e difícil construção.

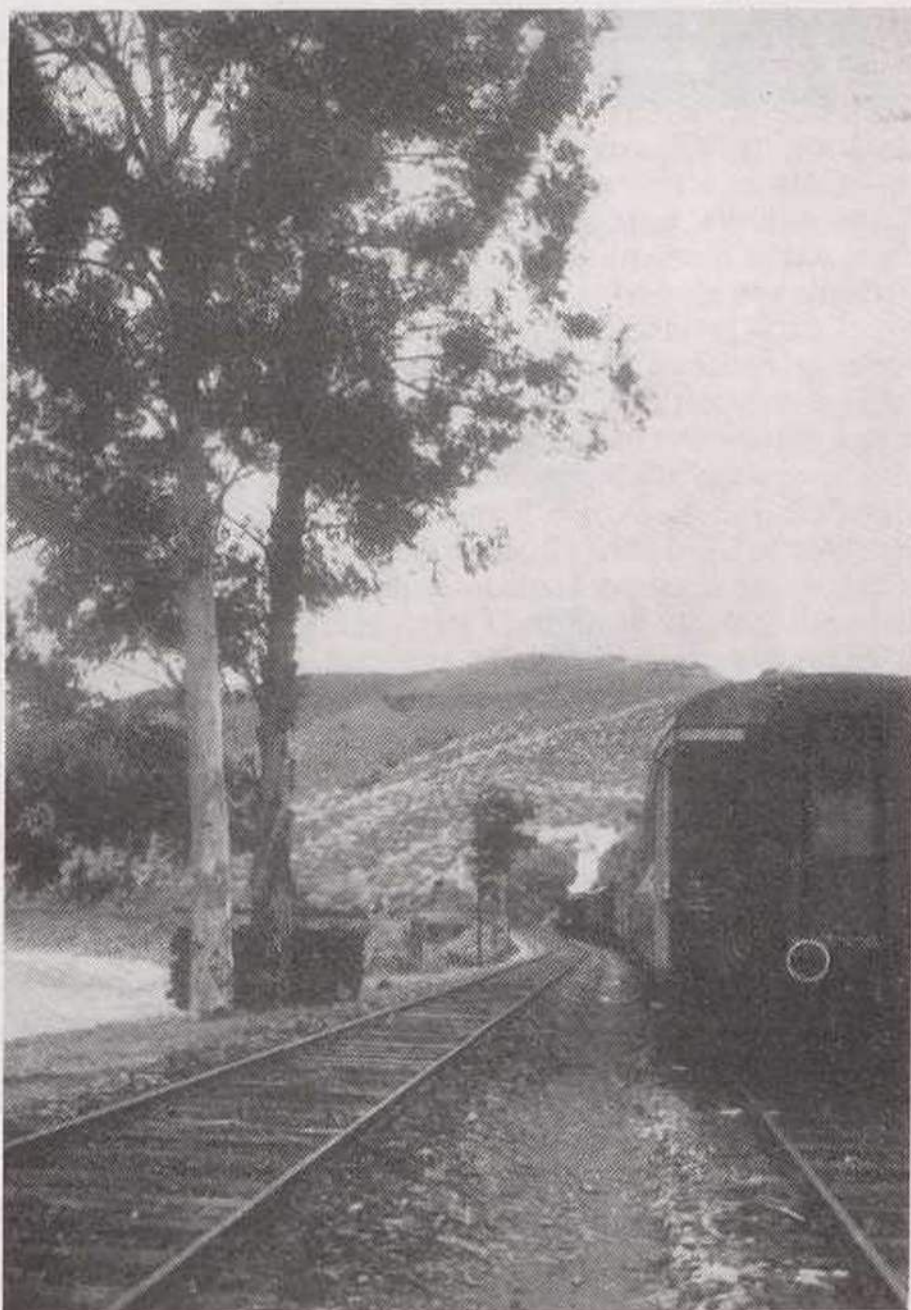
\*  
\* \*

Quem percorre a linha do Douro de lés-a-lés, delicia-se na contemplação de paisagens de incomparável beleza, e que vão do verde mimoso onde tudo são hortejos e vinhedos, estes na região de Entre Douro e Minho em amplas ramadas e videiras de enforcado, e nos montes sagrados do Alto Douro, em bardos corridos ao longo de socacos que lembram as escadas simbólicas do Céu. A linha do Douro satisfaz todos os paladares, por que oferece panoramas do mais variado gosto. Serve a região mais linda e a mais feia; a mais fértil e a menos produtiva; a mais rica e a mais pobre; a mais garrida e a mais modesta. Ridendo como poucas, a linha do Douro é ao mesmo tempo a mais austera das linhas férreas de Portugal.

Porto, Campanhã, Rio Tinto, Ermesinde. Abandona-se ao lado esquerdo a linha do Minho, e segue-se à beira dos vergeis que o rio Leça rega até ao monte Córdova, e onde Mestre Camilo Castelo Branco descobriu uma bruxa famosa, para um dos seus saborosos romances. Valongo, Recarei, Cete. Vimos à direita Paço de Sousa, onde jazeu Egas Moniz e onde o Santo Padre Américo criou uma obra social de grande alcance. Paredes, Penafiel. Adiante e acima, o convento de Bustelo. Meinedo, Caíde. Estamos a 237 metros de altitude, o ponto mais alto de toda esta linha. Vila Meã, Livração e as Caldas de Canaveses. Quem vai para Amarante muda de comboio, ouve-se na gare, quando se circula em comboios que nesta estação têm paragem. Marco de Canaveses, Juncal. Novo túnel e pouco adiante, passado o viaduto das Quebradas, principia-se a ver o rio que deu o nome à linha. O comboio passará vagarosamente para que se contemple tanta beleza. Ao alto e do lado direito a Vila de Sinfães, e pouco abaixo, com acessos das estradas nacionais que marginam o Douro, o estaleiro para a Barragem de Carrapatelo, e que irá modificar muito em breve, toda a fisionomia destas majestosas paragens. Passamos na Pala encantadora e mais adiante, através de um viaduto altíssimo e duma grande ponte em curva sob a qual passa um ligeiro fio de água que tem o nome de rio Ovil. Estamos na presença, agora, do rio famoso — o Douro de mau navegar —. Uma ponte rodoviária o atravessa, a grande altura. No extremo de cá Porto Manso, e no extremo sul Porto Antigo. Foram dois «portos» famosos, antes do advento do caminho de ferro, pois aqui ancoravam os «rabelos» que faziam todo o tráfico entre Porto e as terras do Alto Douro, Trás-os-Montes e Beiras. Mosteirô; Aregos, com as suas Caldas em frente; Mirão e os seus laranjais famosos; em frente e lá no alto, a Vila de Resende, célebre por vários motivos, e até pelas suas cavacas sem rival. Ermida, e pouco adiante o rio Teixeira que vem do Marão e passa por Mesão-Frio a separar o Douro Litoral do Alto Douro. Porto de Rei, e o solar fronteiro que lhe deu o nome.



Um túnel bastante grande e em curva e logo adiante outro, pequeno, que é rasgado em rocha viva. O Douro, em baixo, espuma furiosamente. Anima-se a paisagem, agora. Bastantes árvores e vinhedos. Acima da linha férrea, a estrada nacional que passa em Tormes e que Eça immortalizou em *A Cidade e as Serras*. Em frente e no mesmo nível, uma estrada também, que vai para Lamego, e que



Côa, Castelo Melhor, Almendra. Menos vinhas mas mais amendoeais

a nosso ver, é a mais linda de Portugal (e não estamos sós, ao afirmá-lo). Barqueiros, e a freguesia de Barrô com uma igreja românica e um convento enorme, em frente. Rede, e acima da estação, o solar do Conselheiro Alpoim. Passagem sobre o rio Sermenha, e do lado esquerdo, Oliveira e Cidadelhe, terras fidalgas onde os solares abundam (Somer Champalimaud, Morgado de Borges, Casa do Paço, etc., etc.). Estamos no concelho do Peso da Régua. Caldas do Moledo com as suas termas famosas, e que o rio Douro com os seus «beijos» desagradáveis, a cada passo destrói.

Vinhedos e mais vinhedos, quintas e mais quintas. O Vale de Cambres no lado direito, com a famosa quinta do Vale de Abraão a fechá-lo, numa sinfonia de colorido e de convite ao repouso. Os jardins desta quinta de recreio têm fama, e o parque que se debruça até à margem do rio, é frondosíssimo. Tudo isto foi obra dum homem que tinha muito dinheiro, mas também muitíssimo gosto. Para o lado esquerdo, Godim e a bacia de Jogueiros, também famosa. Mais em cima, Loureiro, a Sintra do Douro como com propriedade é chamada, e onde o Grémio dos Exportadores do Vinho do Porto já adquiriu um extenso terreno, para a construção duma Pousada de Turismo de grande categoria. Tudo isto encanta, e o comboio onde viajamos, passará vagarosamente, para que possam apreciar melhor.

A Vila da Régua, reclinada na encosta verde já não é o grande H deitado, pintado a branco, e que o Mestre Ramalho referenciava nas Farpas. A Vila alargou. Desde a confluência do Corgo até ao fundo do Salgueiral, tudo ligadinho. A sua estação do caminho de ferro é movimentadíssima. Daqui parte a linha para Vila Real, Vidago, Chaves, e do seu largo fronteiro, camionetas de carreira para variadíssimas terras. A Vila, sendo antiga, não possui muralhas nem torres castelãs para mostrar aos turistas, mas possui edifícios importantíssimos, e que merecem ser visitados. Aqui encontramos a Casa do Douro, obra da Lavoura Duriense, e que é a sua sala de visitas. É digno de ser visitado também o edifício que foi sede da Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro, fundada em 1756 com poderes majestáticos, pelo Marquês de Pombal. Dignas também de visita a igreja matriz do Peso, onde se encontra uma tela fora do vulgar, e que representa a Ceia de Cristo, obra do famoso pintor Pedro Alexandrino; a Câmara Municipal; o quartel dos Bombeiros Voluntários e o Monumento aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral e ainda o cais fluvial, na Avenida de João Franco. De tudo isto se falará em pormenor, um dia em que os Ex.<sup>mos</sup> Excursionistas se dignem visitar estas terras e os seus lindos arredores.

O comboio tem pequena paragem aqui — dez minutos na ida, e trinta minutos na volta.

\*  
\*   \*  
\*

Nova arrancada. Mais quintas de um e outro lado do rio, todas emolduradas por vinhedos que serão viridentes, na época própria.

Estamos ao km 105,800 da linha, junto do ponto onde uma barragem constituindo um novo escalão no rio Douro



Quem percorre a linha do Douro, delicia-se na contemplação de paisagens de incomparável beleza...

vai ser construída, e que obrigará a uma variante de 3 quilómetros na ferrovia, sendo na extensão de 300 metros, em túnel aberto na rocha.

Bagaúste, e no alto a grande e fidalga povoação de Canelas do Douro onde jaz numa capela privativa, que



foi do seu solar, o 1.º Conde de Amarante, que na História ficou registado como o terror dos franceses. Covelinhas, Gouvinhas, Ferrão, Chancelheiros, Pinhão, muito comercial, e centro de comunicações rodoviárias para Sabrosa, Alijó, S. João da Pesqueira, Tabuaço, etc. Quintas famosas em ambas as margens do rio. Cotas, Castedo, S. Mamede do Tua. Eis-nos no Tua, depois de termos contemplado um pequeno trecho da linha férrea para Mirandela e Bragança, ladeando o sítio das Fragas Más, na margem do rio que lhe deu o nome. Estrada coleante pela encosta acima para Carrazeda de Anciaes e Vila Flor.

Túnel da Rapa pouco adiante, e onde há anos o prof. doutor Santos Júnior, da Universidade do Porto, descobriu valiosas pinturas ruprestes. Alegria, última estação na margem direita do Douro. O comboio vai entrar no famoso túnel da Valeira. A encimar a sua entrada, a inscrição latina *Plus-Ultra*, que por si só, diz o que é esta obra. Rocha viva, túnel em curva. A saída lembra uma gruta com estalactites. O comboio marchará vagarosamente, para que possam apreciar o verdadeiro belo-horível. As duas margens do rio estavam ligadas por um fragão imenso, que impedia a navegação, desde milénios, e que foi demolido, conforme o atesta a legenda seguinte, inscrita em letras de bronze, na margem esquerda do rio, e encimada pelo brasão nacional da época.

*Imperando D. Maria I se demolio o famoso rochedo que fazendo aqui um cachão inacessível, impossibilitava a navegação desde o princípio dos séculos.*

*Durou a obra de 1780 a 1792.*

Foi neste ponto tenebroso que no dia 12 de Maio de 1861 pereceu trágicamente o Barão de Forrester, súbdito britânico que muito amou e trabalhou em prol da sagrada região alto duriense. Este funesto acontecimento foi com muito brilho evocado no dia precisamente, em que se completava um século da tragédia, pelo ilustre director do I. V. P., e activo administrador da C. P., Ex.<sup>mo</sup> Senhor Engenheiro Brito e Cunha, e por outros brilhantes oradores. O Barão de Forrester regressava então duma viagem à Quinta do Vezúvio com Dona Antónia Adelaide Ferreira — A Ferreirinha da Régua — no barco rabelo de grande comodidade que esta insigne Senhora possuía, e que as águas revoltas do rio fizeram submergir. O Barão de Forrester desapareceu para sempre nesta tragédia, e o seu cadáver nunca mais foi encontrado.

Na parte fronteira ao túnel, mesmo no alto do monte, situa-se a capelinha de S. Salvador do Mundo, que bem

deveria figurar já, no mapa turístico de Portugal. A linha serpenteia por entre fragões colossais, e atravessa o Douro em diagonal, em extensa ponte metálica.

Ferradosa, Vargelas. Vários túneis. Ribeira da Teja, com cristalinas águas a saltar. Um despenhadeiro enorme, que lembra um fiord norueguês. A estação de Vezúvio em seguida, e em volta a Quinta da Ferreirinha, com um dos maiores olivais do Alto Douro. Tem casa senhorial esta quinta, com vastas instalações agrícolas e capela lindíssima. Freixo de Numão em seguida. O Douro descreve uma curva imensa, para o lado Norte, para receber com dignidade o Sabor, que atravessou pacatamente as terras do Vale da Vilariça.

Grande e ubérrima veiga. Estamos no Pocinho, donde parte a linha para Moncorvo, Mogadouro, Miranda do Douro. Na margem direita a rodovia para Foz Côa, Mêda, Trancoso, Celorico da Beira.

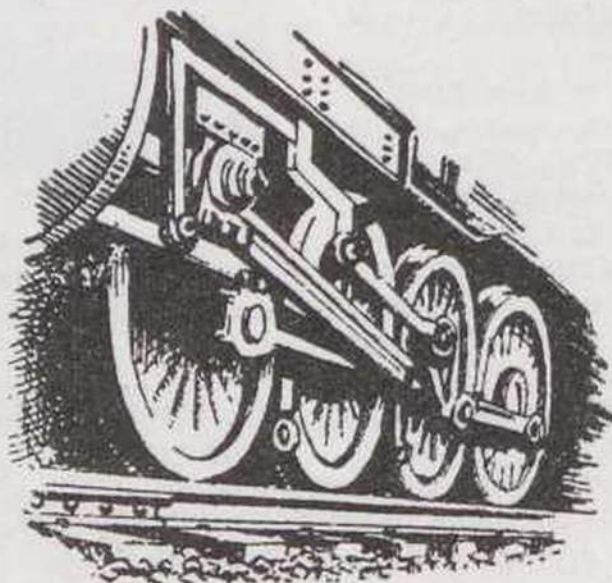
Côa, Castello Melhor, Almendra. Menos vinhas mas mais amendoais. Bastantes pontes, alguns túneis. Já se lobra a Quinta da Batoca, na margem direita do Douro, e que foi do Poeta Junqueiro. No monte em frente, muito alto e coberto de amendoeiras, já se não fala a língua de Camões. São terras de Espanha. O Douro inflete para o Norte e o Águeda, afluente do primeiro, desvia-se para o Sul — um e outro fazendo fronteira com o país vizinho. Estamos no fim da linha. Chegamos a Barca d'Alva. Para o Sul a estrada coleante de Figueira de Castelo Rodrigo, que iremos percorrer, e para o Norte a rodovia para Freixo de Espada-à-Cinta, encabeçada por uma extensa e moderna ponte sobre o Douro. Em frente a linha férrea para Salamanca, e que atravessa o Águeda pouco adiante da nossa estação ferroviária. Esta linha foi e ainda é, honra e glória dos portugueses, dado que foi construída e explorada por compatriotas nossos, nos fins do século passado. A primeira estação espanhola desta linha é Fregeneda e fica a 18 quilómetros da Barca d'Alva. No seu acidentado percurso encontram-se 20 túneis e 20 pontes.

Como apontamento diremos que tudo se tem feito no sentido de intensificar o tráfego ferroviário internacional, por esta fronteira.

\*  
\*   \*  
\*

A viagem turística vai continuar, mas agora pela estrada. Não descreveremos nada daquilo que se vai ver. Os Srs. Excursionistas apreciarão sem intérpretes a beleza e o colorido, a delicadeza e a majestade destas paragens lusas, em que a língua se não abastarda, apesar de paredes meas com terras que têm outra fala. Aqui não se fala calão...

Permitimo-nos fechar com o nosso muito obrigado pela amabilidade dispensada na leitura desta modesta descrição, e com o nosso pedido de desculpa por termos sido tão longos — e tão insípidos...





# Seccção

## PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

### EXAMES

*Algumas provas saídas nos exames finais do último Curso de Auxiliares de trens.*

#### I

#### Regulamento da Circulação dos Comboios

1 — O comboio n.º 2382 efectuou paragem ao quilómetro 131,5 por motivo de avaria na máquina que o rebocava. O maquinista informou o condutor de que só poderia rebocar a composição à estação seguinte em duas partes.

Considere esta anormalidade e diga todas as medidas de segurança a tomar pelos seguintes agentes:

a) Condutor; b) Maquinista; c) Chefe da estação de Tramagal.

2 — Diga o que entende por intervenções de trens, descreva os casos em que estas se podem dar e esclareça os modelos a entregar ao pessoal dos dois comboios.

3 — Esclareça a finalidade dos seguintes modelos de circulação:

a) M. 113; b) M. 116; c) M. 114; d) M. 126.

#### II

#### Regulamento de Sinais

1 — Indique os sinais considerados de protecção e esclareça as cores do «Código» que cada um pode apresentar.

2 — Sobre sinais de cantonamento automático, diga:

a) Que cores do «Código» podem apresentar?  
b) Que diferenças nota entre sinais permissivos e sinais absolutos?

c) Como procedem os maquinistas dos comboios quando encontram sinais de cantonamento na posição de fechados? (Faça referência aos sinais permissivos e absolutos).

3 — Indique os sinais portáteis que conhece.

4 — Descreva os casos principais em que se utilizam os petardos.

5 — Diga a finalidade dos seguintes sinais dos comboios, esclarecendo, também, as cores que podem apresentar:

a) Farol de cauda;  
b) Farol de costado;  
c) Faróis de locomotivas.

6 — A seguir se representam, gráficamente, alguns sinais a fazer com os apitos das locomotivas. Diga o significado de cada um:

a) • •    b) — • •    c) — •    d) • —  
e) — • • • —    f) • • • • •

#### Prova escrita de Movimento

##### Serviço de Comboios

1 — Diga quantas Inspeções de Trens há, onde ficam localizadas e as Sedes dos Postos que lhe estão subordinados.

2 — Sobre as escalas do pessoal de Trens, responda:

a) Por quem são distribuídas?  
b) Quais as indicações nelas contidas?

3 — Em caso de infracção por motivo da qual tenham que ser lavrados Autos de Notícia, diga o número do modelo a utilizar para esse efeito.

4) Diga para que servem os seguintes modelos:

a) M. 201; M. 202; M. 203; M. 204.

5 — Onde regista e cassa recibo das remessas de valores que recebe e entrega?

6 — Se o maquinista se puser em marcha sem que o condutor lhe tenha transmitido a partida, diga como procede e porquê.

7 — Descreva algumas proibições ao pessoal de Trens.

8 — Enumere os aprestos e regulamentos de que devem ir munidos os agentes de trens quando se apresentem ao serviço.

9 — No que respeita a vagões Colectores responda:

a) Qual é a finalidade das cores nos rótulos destes vagões?  
b) Que código do plano de Colectores corresponde às linhas do Minho e Douro e do Sado?



10 — Indique as linhas ou ramais, e respectivas estações de ligação, a percorrer pelas remessas seguintes :

- a) Braga a Alvaiázere-Central ;  
b) Borba a Ferragudo.

11 — Em que linhas ou ramais ficam situadas as seguintes estações :

- a) Loivos, Fareja, Lagoaça, Ribeirinha, Vesúvio, Cacia, Sousel, Lousado, Garvão, Cacela e Murte. e.

12 — Se for o condutor do comboio, diga quais os modelos onde faz os seguintes registos :

- a) Composição do comboio ;  
b) F. 54 entregues pelos revisores ;  
c) M. 182 ;  
d) Guias de Bagagem e T/8.

13 — Diga como procede nos seguintes casos :

- a) Quando houver necessidade de utilizar a ambulância cirúrgica ;  
b) Sempre que utilize archotes.

## Prova prática

### I

Preencha a «Folha de Trânsito» para o C.º 1382 no trajecto de Mangualde a Pampilhosa rebocado por má-

quina do 6.º grupo, transcrevendo do Livro-Horário a sua marcha prescrita.

### Composição à partida

Vagões	Procedência	Destino	Mercadoria	Tara	Carga
O 2030 .....	Caria	Santa Comba Dão	Batata	7.4 t	10.0 t
Ov 3237 .....	Sabugal	Santa Comba Dão	»	7.6 t	11.0 t
Ov 3050 .....	Sabugal	Coimbra	»	10.0 t	15.0 t
Jv 33215 .....	Freineda	Figueira da Foz	Trigo	9.4 t	12.0 t
Jfv 1950 .....	Pinhel	Figueira da Foz	Centeio	11.0 t	15.0 t
Jv 1831 .....	Sobral	Gaia	»	11.1 t	18.0 t
Jv 1736 .....	Vila Franca das Naves	Braga	Amido	10.9 t	14.0 t
Jv 31542 .....	Celorico da Beira	Leixões	Azeite	11.6 t	17.0 t
O 33241 .....	» » »	Leixões	Carvão	6.3 t	10.0 t
Jfv 31865 .....	» » »	Campanhã	Peças de ferro	11.9 t	16.0 t
O 1455 .....	Fornos de Algodres	»	Batata	8.7 t	11.0 t
J 322 .....	Fornos de Algodres	»	Batata	7.4 t	10.0 t
Jv 2068 .....	Gouveia	Pinhão	Feijão seco	11.7 t	13.0 t
B6fv 456 .....	Mangualde	Pampilhosa	Passageiros	23.0 t	4.0 t
Dfv 3349 .....	Mangualde	Pampilhosa	Diferentes	12.0 t	4.0 t

### Considere as seguintes alterações na sua marcha

— De Mangualde partiu às 18-50 horas por avaria na máquina.  
— Para Nelas perdeu 1 minuto por pouco andamento.  
— Para Canas ganhou 1 minuto e desta estação partiu à sua hora.

— Para Oliveirinha perdeu 7 minutos para cumprir com o afrouxamento de 15 km/h entre os Km. 106,300 e 105,500.  
— Para Carregal ganhou 1 minuto.  
— De Mortágua partiu à sua hora.  
— Para Luso perdeu 1 minuto por pouco andamento.

### Material a tomar em trânsito

Vagões	Procedência	Destino	Mercadoria	Tara	Carga
Jv 1732 .....	Santa Comba Dão	Coimbra	Farinha	10.0 t	15.0 t

Preencha as colunas referentes à tonelagem a rebocar à partida de cada estação onde haja alterações na carga

e ao peso frenado — contínuo e manual — exigido e realizado.



## II

- 1 — Indique, por meio de esquema, o número a atribuir ao primeiro comboio regular de passageiros semidirecto, de Lisboa (Santa Apolónia) para Guarda (via Beira Baixa).
- 2 — Calcule a carga a fazer a um comboio de mercadorias directo de Entroncamento para Portalegre, rebocado por máquina do 5.º grupo às direitas com areia e em dupla pela cauda com máquina do 10.º grupo, invertida sem areia.
- 3 — Calcule o peso frenado — contínuo e manual — exigido para um comboio de mercadorias com 440 toneladas, de Beja para Vila Real de Santo António, rebocado por máquina da Classe III.

### **Prova escrita sobre Socorros de Urgência**

- 1 — De quantas partes se compõe o corpo humano? Descreva-as.
- 2 — Como se classificam as hemorragias? Indique os vários tipos que conhece.
- 3 — Diga como procede em presença duma hemorragia, em relação a cada caso que se lhe apresente.
- 4 — Em quantos graus se dividem as queimaduras? Explique, também, como se tratam.
- 5 — Em presença dum indivíduo atingido por choque eléctrico, como procede?
- 6 — Qual o tipo de respiração artificial que mais convém empregar num indivíduo que foi atingido por corrente eléctrica e se apresente com aspecto de «morte aparente»? Qual o procedimento?
- 7 — Indique os locais onde se poderá encontrar material de socorros de urgência dentro do Caminho de Ferro e qual o material de socorros que está a cargo das estações?
- 8 — Diga o que sabe acerca de macas e da sua utilização.
- 9 — Sobre as ambulâncias responda:
  - a) Todos os comboios devem levar ambulância?

- b) Onde deve a mesma seguir e quem é o responsável pela sua conservação e utilização?
- c) A ambulância deve ir selada? Por quem?

10 — Em caso de acidente ferroviário diga:

- a) Quais as pessoas que devem ser procuradas imediatamente?
- b) Deverá facilitar-se-lhes a ambulância?
- c) Como se deve proceder depois da utilização duma ambulância?

### **Prova cultural**

## I

Portugal continental possui Províncias cheias de beleza e encanto!

Num mínimo de 12 linhas, faça a sua redacção sobre uma Província à sua escolha e descreva tudo o que souber acerca dela: cidades mais importantes e suas ligações ferroviárias, rios, serras, praias e, bem assim, tudo o que possa constituir atracção turística.

## II

Sobre a França, responda:

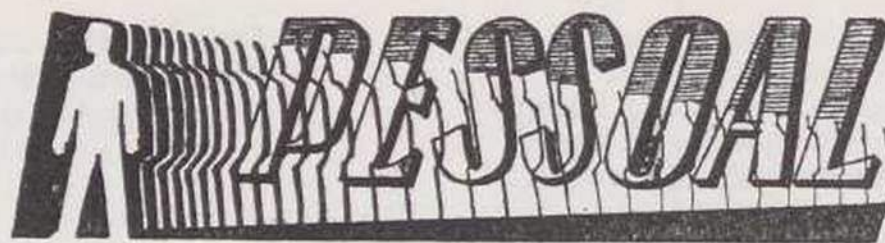
- a) Qual a sua população aproximada?
- b) Como se chama o Oceano que a banha pelo Ocidente?
- c) Qual a sua capital e cidades mais importantes?
- d) Quais as indústrias mais importantes?

## III

- a) Se multiplicarmos 16 dezenas e meia por 4 centenas e 15 centésimas, que número obtemos?
- b) Um comboio partiu do Porto às 8 h e 15 m e chegou a Lisboa às 13 horas. Que tempo gastou no trajecto?
- c) A um comboio de mercadorias que rebocava 750 t foi feita a redução de  $\frac{1}{3}$  na sua carga. Que carga passou a rebocar?







## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Joaquim da Silva Domingues, António Lúcio e José Joaquim Louro Ourives, chefes de distrito ; Luís António Pinto, Osvaldo Augusto e José Moreira de Oliveira, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Ricardo Amílcar Correia, Delfim Rocha, Américo José, Paulo Alves Mineiro, Alcino dos Santos Moreira e Elias Rodrigo Jacinto, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — António Joaquim Teixeira, Felisberto Ribeiro, Manuel da Ascensão, Guilherme Cardoso, António Nogueira e Fernando dos Santos Meireles, assentadores de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Abílio Augusto Bichanço, Daniel de Assunção Sequeira, Luís Fernandes Craveiro, António Augusto Galanteiro dos Santos, Manuel Pinto Ferreira e Arlindo do Nascimento Magno, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — António Manuel Rato, Carlos Alberto Amaral, José António, José António Curralo, Manuel Augusto Amaral e Luciano Assunção Diogo, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — José da Mouta Russo, José Augusto Azevedo, Luís Rodrigues, António Joaquim Diogo, Bernardino José Lopes e Virgílio dos Santos Vinhas, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — José Manuel Pires, Luís António Garcia, Manuel Gomes de Faria, Serafim Augusto Cabral, Abílio Augusto da Costa e José Maria, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — José Ricardo Madeira Rua, Alberto Augusto Garcia, Bernabé Cândido Pinto da Costa, Francisco Augusto Filipe, Abel Simões Prata e Clarimundo Augusto Diogo, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Joaquim Augusto Basaréu, Salomão Maria Basaréu, Manuel Augusto Ribeiro, Gonçalo Augusto Teixeira, Manuel de Oliveira e Fernando dos Anjos, assentadores de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, em vários pontos da área da 4.<sup>a</sup> Secção.



## 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Armando Rodrigues Vinagre, inspector das instalações eléctricas; João Matos Cebola, chefe de maquinistas; Ernesto da Silva Santos, Sílvia Costa e Domingos Pinheiro, chefes de brigada; Álvaro Teixeira de Andrade, escriturário de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — António Monteiro, escriturário de 1.<sup>a</sup> classe; Rafael Dias Fernandes Gomes, chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe; Manuel Rodrigues, escriturário de 2.<sup>a</sup> classe; António dos Santos, António Mendes e Luís Ramos, operários de 1.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Luís Jorge de Oliveira, José Ferreira Grilo, João Sebastião Monteiro e Alexandre Amado, operários de 1.<sup>a</sup> classe; Manuel Lopes Quintas e Augusto Duarte Bolas, operários de 2.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Manuel Nunes Salvador, António Joaquim da Silva e José António Vagos Monteiro, operários de 2.<sup>a</sup> classe; José Lopes, conferente de 1.<sup>a</sup> classe; Gabriel Lopes, operário de 3.<sup>a</sup> classe e Eduardo Carlos, agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — José Martins, contínuo de 2.<sup>a</sup> classe; António de Oliveira Pinho, Francisco Rodrigues Antunes, José dos Santos Vieira e Joaquim Esteves Valente, serventes de 1.<sup>a</sup> classe; e Maria Noémia Mendes Dias, auxiliar feminina.