

A black and white photograph of a running track. The track is made of dark asphalt with white lane markings. In the background, there is a large, dark, craggy pile of cinder or ash. A tall, dark pole stands on the right side of the frame.

BOLETIM DA C.P.

COMPRE
UM RÁDIO
PHILIPS
1958

GRANDES
FACILIDADES
DE PAGAMENTOS
A TODOS OS
FERROVIÁRIOS

PRESTAÇÕES MENSais
DESDE ESC. 55\$00

AGENTE OFICIAL PHILIPS

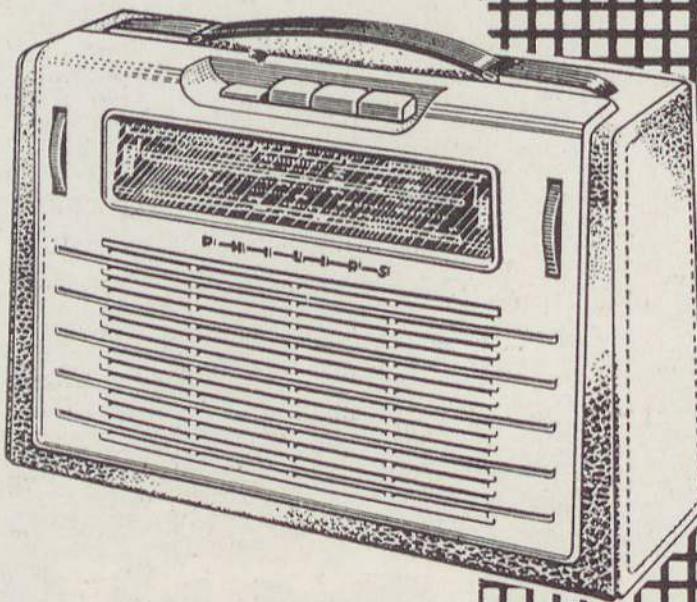
CASA *Erol*

R. DOS BACALHOEIROS, 123
Tel. 25972 — LISBOA

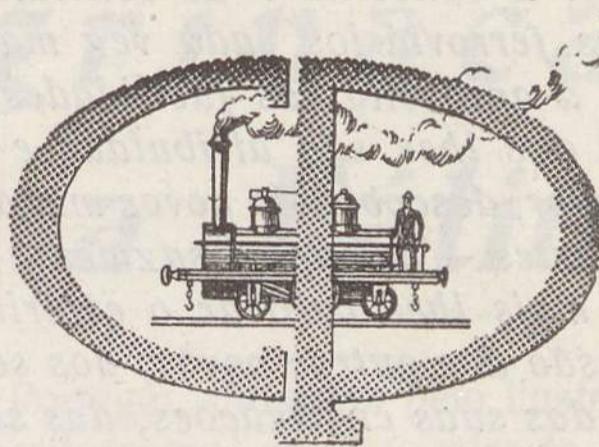
MODELO L3 X 71 T

- Receptor totalmente transistorizado
- Pilhas secas de baixo custo e longa duração (400 horas)
- Prestação mensal: 100\$00

**MODELO IDEAL PARA REGIÕES
NÃO ELECTRIFICADAS**



Boletim da



N.º 353 • NOVEMBRO 1958 • ANO XXX • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» - R. da Horta Seca, 7 - Tel. 20158 - Lisboa



Boletim da um ano turístico

ENCERROU-SE em Outubro findo, mais um ano de múltipla e intensa actividade da nossa Delegação Turística dos Ferroviários. Em 3 campos distintos, se norteou a sua acção e se desenvolveram as suas iniciativas: o dos passeios turísticos e excursões no País, o das viagens de ferroviários portugueses ao estrangeiro e o da recepção de grupos dos nossos colegas de além-fronteiras — que em número cada vez mais progressivo, nos procuram e nos visitam.

No campo meramente interno, é facto incontrovertido que a actividade da D.T.F. atingiu já extraordinária projecção. Este ano nada menos de 387 ferroviários portugueses efectuaram visitas turísticas dentro do País, ficando assim a melhor conhecer e a mais querer à sua terra. Para isso, organizaram-se 9 excursões, sendo de salientar a inclusão propositada de regiões porventura menos conhecidas, tais como, a da zona Figueiró dos Vinhos — Cabril e, sobretudo, a visita a Trás-os-Montes, esta escalonada em 3 dias e através da qual muitos ficaram conhecendo uma das menos acessíveis mas mais eminentemente típicas províncias de Portugal continental. Igualmente hemos de

aqui referir o grande êxito do passeio «Um dia em Lisboa», que foi repetido, e em ambas as vezes feito com um máximo de participantes — como aliás a quase totalidade das outras excursões. Desta iniciativa, provado ficou que Lisboa é ainda mal conhecida de muitos ferroviários que, por nosso intermédio, tiveram assim ensejo de esquadriñar a capital e de a guardar consigo, no coração. Estes passeios lisboetas caracterizaram-se ainda por outra feliz circunstância: a confraternização dos participantes com grupos de ferroviários franceses então em Lisboa — confraternização que se pretende ampliar e proporcionar o mais possível.

No âmbito das deslocações de ferroviários portugueses ao estrangeiro, também as viagens promovidas pela D.T.F. registaram ampliação notável. Pela primeira vez se organizaram, num só ano, 5 grandes excursões além-fronteiras, sendo uma a Sevilha e Marrocos, duas a Inglaterra e Escócia e duas a Paris e Bruxelas — esta com o objectivo especial da visita à «Expo» internacional. Deste modo, um total de 175 ferroviários portugueses beneficiou das nossas excursões a 5 países da Europa e Norte de

África. É consolador de constatar que os nossos ferroviários cada vez mais se dispõem a aproveitar as facilidades de transporte que lhes são atribuídas e a querer aprender, descobrindo novos mundos, novos horizontes -- o que assazmente concorre para mais lhes cultivar o espírito à compreensão dos outros povos, dos seus costumes, das suas civilizações, das suas manifestações artísticas. Nunca será de mais insistir neste resultado, altamente formativo, com evidentes reflexos na sua valorização profissional. Por isso se prosseguirá, criando iniciativas e facilidades extensíveis a um número cada vez maior dos nossos colegas.

Porém, onde o ritmo de esforços da D.T.F. mais se desenvolveu, com motivos que são para nós realmente lisonjeiros, foi no sector das visitas de ferroviários estrangeiros a Portugal, organizadas e assistidas igualmente por nós. Ao habitual afluxo de ferroviários gauleses -- este ano, muito alto -- adicionou-se a chegada de ferroviários do centro e norte europeu, alguns de países que pela primeira vez enviaram grupos a Portugal. Chegaram, sem dúvida, atraídos pelo nosso sol, pela amenidade do nosso clima, pelas nossas belezas naturais e artísticas, pelos costumes variados e pitorescos do nosso povo e não menos -- note-se bem -- pela propaganda pessoal feita pelos anteriores visitantes, seduzidos com o acolhimento afável e atento que aqui sempre se lhes reserva. Hoje, é já tradicional no meio ferroviário europeu a alta reputação em que está tida a hospitalidade fácil e

espontânea dos portugueses. É uma feliz tradição que não queremos -- nem ninguém quer -- deixar perder e que, a par de outras constantes objectivas do nosso Turismo, constitui propaganda incomensurável da terra lusa.

Visitaram-nos em 1958, 480 ferroviários estrangeiros, num total de 16 grupos. Destes, 10 eram franceses, 2 alemães, 1 austriaco, 1 suíço, 1 dinamarquês e 1 espanhol.

Segundo tudo nos faz crer, 1959 deverá registar um incremento ainda muito maior no turismo ferroviário. De augurar será, pois, que se possa corresponder às responsabilidades criadas e bem assim ao enorme volume de actividade que se já verifica. Para isso, todos os esforços a congregar serão poucos e todas as facilidades a obter não serão demais, na rota de se alcançar a tripla finalidade que procuramos:

- tornar Portugal mais conhecido dos portugueses;
- levar cada vez mais portugueses ao contacto com outros povos;
- receber o maior número possível de colegas estrangeiros.

Neste último aspecto atente-se na projeção que a nossa actividade está provocando. As centenas de excursionistas visitantes influenciam centenas de outros excursionistas -- e tornam Portugal mais conhecido, mais visitado, mais estimado.

Como assim bem se vê, também neste outro sector, o caminho de ferro está servindo os interesses da Nação !



Grande peregrinação norte-americana a Fátima

Acompanhado pelo Cardeal Francis Spellman, Arcebispo de Nova York, chegaram ao Tejo, no passado dia 8 de Setembro, a bordo do paquete grego «Olympia», mais de 600 peregrinos americanos que, regressados de



O paquete grego «Olympia» transportando mais de 600 peregrinos, entra festivamente no Tejo

Lourdes onde tomaram parte nas cerimónias comemorativas do ano centenário das aparições da Virgem, vieram orar ao Santuário de Fátima, pela paz universal.

A viagem foi organizada pela agência turística «American Express», de Nova York, e teve, no nosso País, a colaboração da Agência «Turismo Portugal, Ld.^a».

O paquete, que iniciou a sua viagem em Nova York, e procedia de Vigo, acostou de manhã à gare marítima de Alcântara. No seu mastro de honra flutuavam as bandeiras portuguesa, pontifícia, americana e grega. A orquestra de bordo, em homenagem a Portugal, tocava música portuguesa.

No cais, Sua Eminência o Cardeal Spellman, foi respeitosamente recebido e efusivamente saudado por numerosas individualidades eclesiásticas e diplomáticas, e ainda pelos srs. Eng.^{os} Branco Cabral e Gomes Leal, em representação da C. P., além de muitos membros da colónia norte-americana em Lisboa. Tal como nas anteriores grandes peregrinações a Portugal, dirigidas pelo ilustre purpurado novaiorquino, em Fevereiro de 1950 e em Maio de 1952, foi organizado, para transporte dos peregrinos a Fátima, um comboio especial constituído por 9 carruagens de 2.^a classe, tipo suíço, e por um salão presidencial, que partiu da própria gare de Alcântara. Neste comboio seguiram, por parte da C. P., o Sr. Eng.^o Gomes Leal e os inspectores Leandro Fernandes, da Tracção e João Mogas, do Movimento. Nele tomou lugar, igualmente, o sr. Fritz Adelsberger, director da Agência «Turismo Portugal, Ld.^a».

À chegada à estação de Fátima, o Cardeal Spellman, cuja irradiante simpatia o tem tornado muito popular em todo o mundo cató-



O Cardeal Spellman acompanhado pelo Secretário-Geral da C. P. dirige-se para o comboio especial

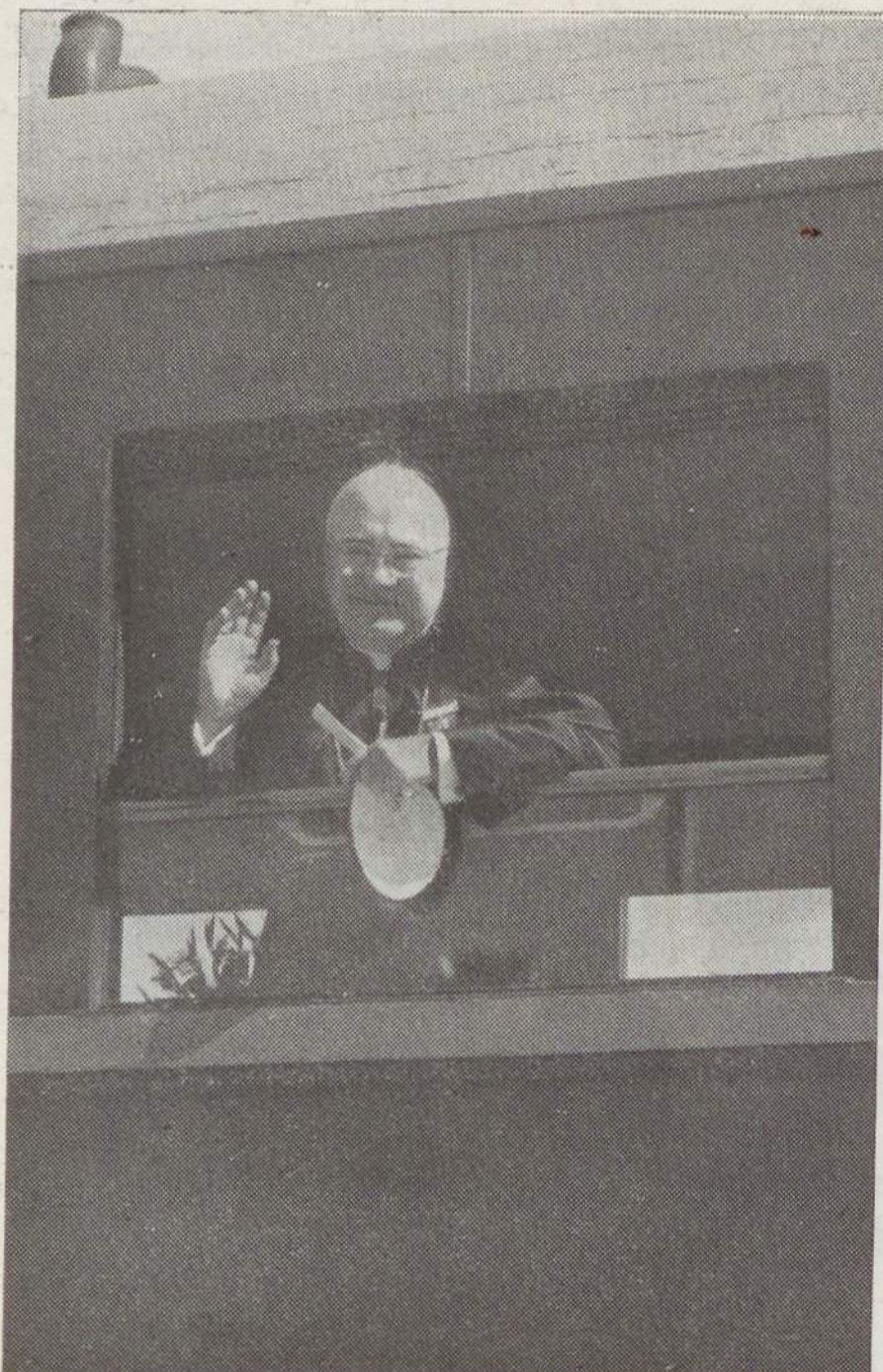


Antes de tomar lugar no comboio especial que o conduzirá a Fátima, o ilustre purpurado novaioquino, cuja irradiante simpatia o tem tornado muito popular em todo o mundo, quis cumprimentar o pessoal maquinista. António Dinis e

António Martinho beijaram o anel cardinalício

lício, teve palavras amáveis e de muita satisfação dos nossos serviços ferroviários.

Os peregrinos seguiram para o Santuário de Fátima em 14 autocarros da Empresa de camionagem «João Clara & Irmãos». Na Basílica, o eminente purpurado celebrou Missa,



Sua Eminência o Cardeal Francis Spellman, à janela da carruagem-salão, no momento da partida para Fátima

acolitado por sacerdotes da peregrinação. Ao Evangelho, o Cardeal Spellman proferiu a seguinte homília:

«Meus queridos portugueses: Poder, uma vez mais, visitar Fátima, além de ser para mim um imenso prazer, é também uma honra e privilégio que a Divina Providência me concede.

Quis a Virgem de Fátima, nossa Mãe Celeste, preferir terra bendita de Portugal para aqui ditar ao Mundo a sua mensagem de paz, dando assim celestial preferência à nação que no século XVII a fez sua padroeira e com a mais piedosa devoção se acolheu desde o rei ao mais humilde dos seus cidadãos à divina e omnipotente protecção da Virgem Mãe de Deus e nossa Santa Mãe.

A Rainha dos Céus quis manifestar nestas benditas paragens da Cova da Iria o seu grande amor pelo glorioso Portugal, que, desde as mais remotas eras, foi pioneiro da té e da civilização cristã, levada pelos seus indómitos descobridores e missionários aos mais recônditos cantos de todos os continentes do globo.

Na minha qualidade de servo de Deus, posso afirmar aqui, neste santuário, que tudo tenho feito na minha arquidiocese de Nova Iorque para dar verdadeiro impulso à propagação da mensagem de Nossa Senhora de Fátima.

Foi a minha catedral da arquidiocese de Nova Iorque a primeira dos Estados Unidos da América do Norte a receber a visita da Virgem de Fátima Peregrina.

Sim! Vimos aqui, Virgem de Fátima, a esta santa

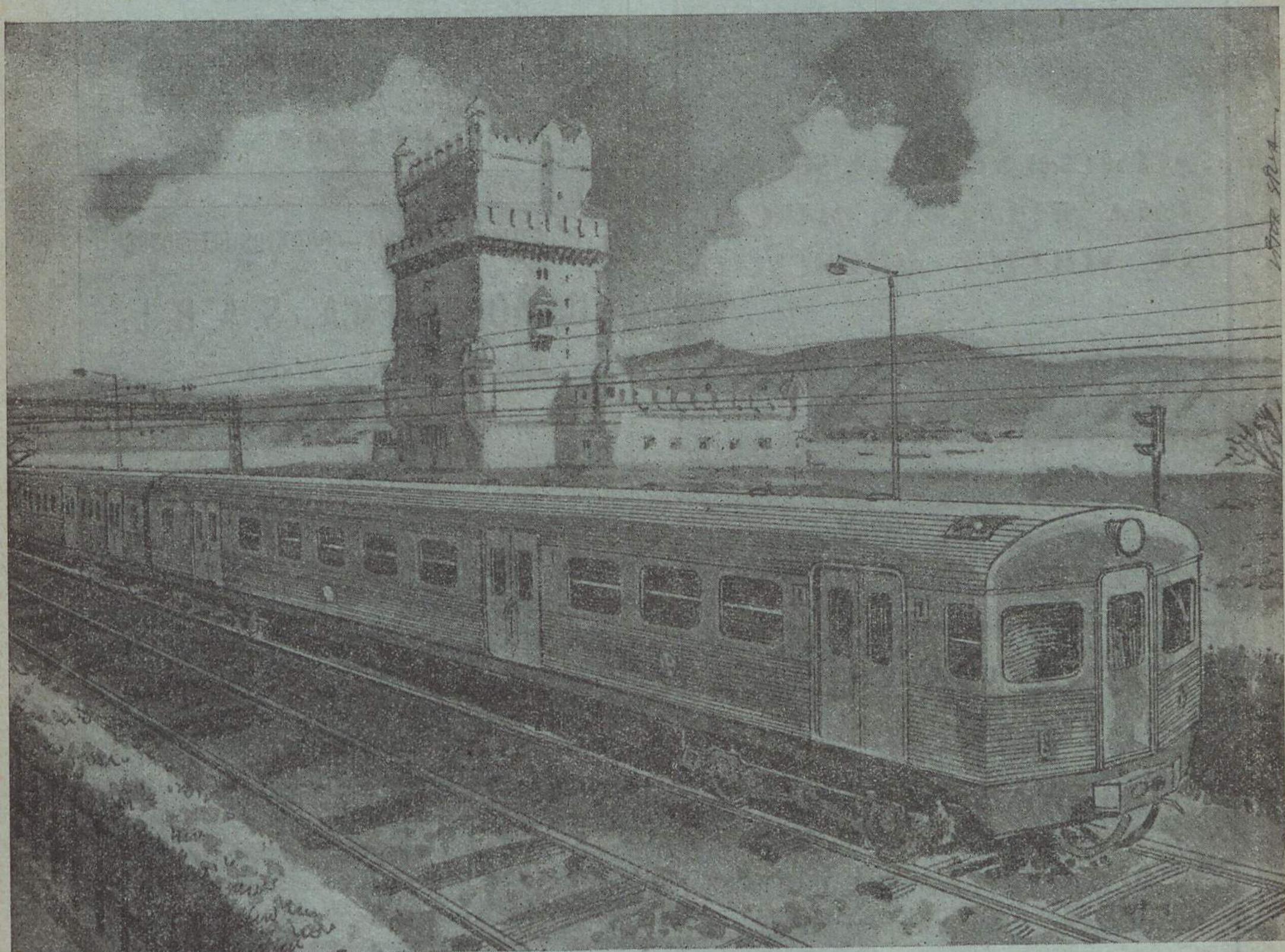


Um aspecto do desembarque dos peregrinos norte-americanos, na estação de Fátima

terra portuguesa para te solicitar as benesses celestiais, as tuas santas bênçãos para as centenas de peregrinos que a teus pés, com a alma repleta de fé, devoção e acrisolado amor, de terras distantes vieram dedicar-te, como filhos dilectos, os seus receios, os seus cânticos de louvor e as suas fervorosas orações agradecendo as bênçãos da paz com que tens favorecido a nossa querida pátria — os Estados Unidos da América do Norte — rezando-te simultaneamente com a mesma fé ardente que nos favoreceis com a paz universal.

Virgem de Fátima, aqui te vimos prestar nossa

*...Mais trabalho para a indústria nacional
...menos divisas para o estrangeiro*

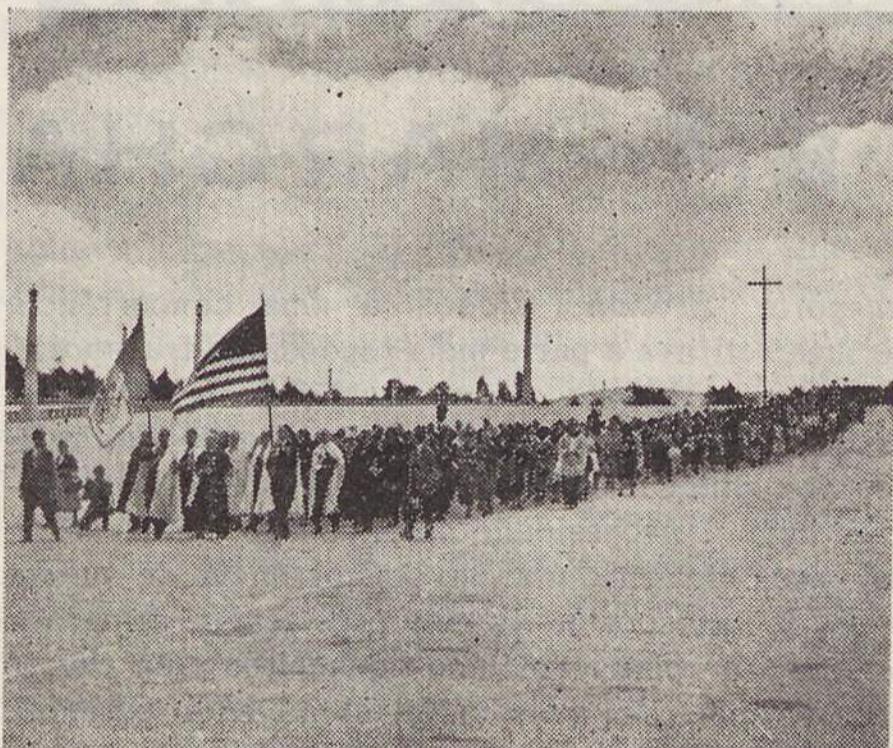


A encomenda obtida, em concurso pela SOREFAME de três unidades quádruplas automotoras e quatro carruagens suplementares para reforço e actualização do parque ferroviário da SOCIEDADE ESTORIL constituindo motivo de prestígio para a técnica e para a indústria nacional representa mais trabalho para os portugueses

SOREFAME é fornecedora também das carruagens para as linhas de Sintra e de Santarém (CP) e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique

SOREFAME
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

sincera homenagem, exaltar com a nossa presença de humildes crentes e devotos a tua suprema glória, pedir-te que nos oíças, que não nos deixes partir sem a tua Graça e que igualmente envolvas no teu manto maternal e protector este bom povo português, os seus



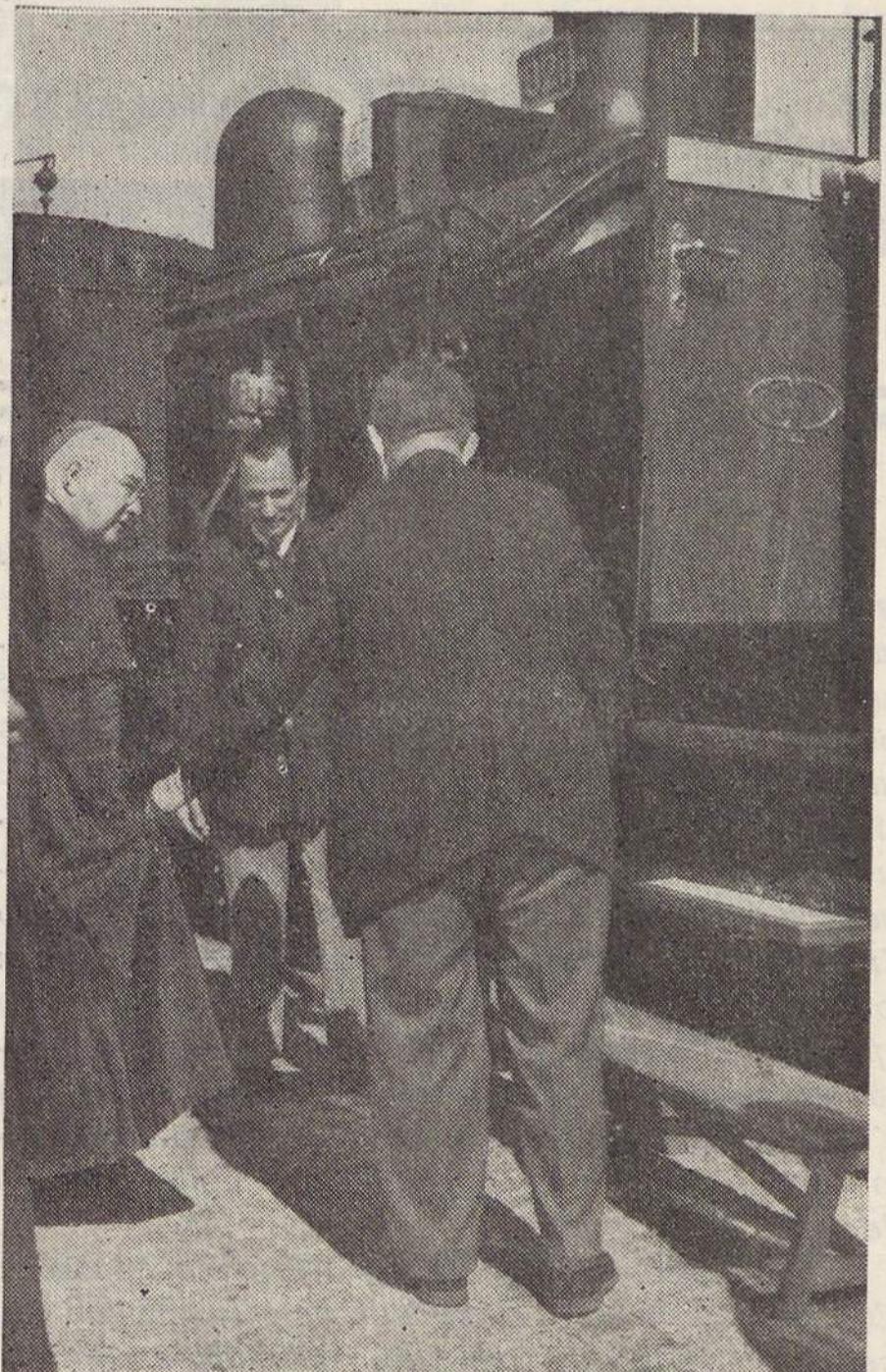
No Santuário de Fátima, o cortejo peregrino desfila para a Basílica, levando à frente as bandeiras dos E. U. A. e do Vaticano.

lídimos governantes, numa palavra, a nação portuguesa que, depois de um momento de angústia te elegeu sua perpétua padroeira e rainha.

Glória a Nossa Senhora do Rosário de Fátima.
Glória a Portugal».

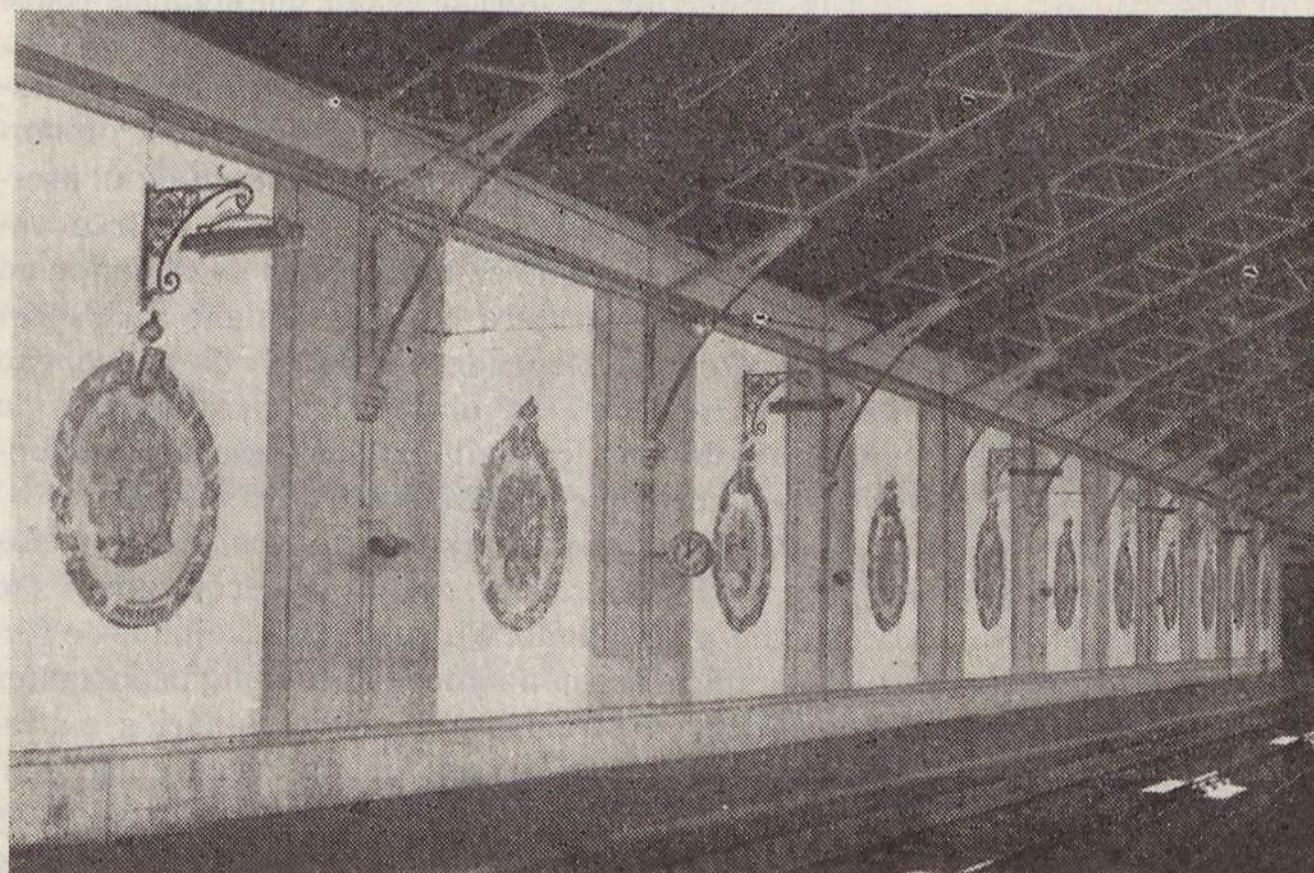
O regresso a Lisboa, tez-se de igual forma.

Às 22 horas, o «Olympia» levantou ferro com destino ainda a Gibraltar, Palermo, Creta, Pireu, Nápoles, Génova e Cannes, antes de tornar a Nova York, onde chegou em 5 de Outubro.



O regresso de Fátima: no momento de desembarque

Apresentaram despedidas ao Senhor Cardial Spellman as individualidades que o haviam cumprimentado aquando da chegada do «Olympia».



Na estação do Rossio, junto aos cais de embarque, foram colocados 14 grandes painéis publicitários de produtos portugueses, obra da Fábrica de Faianças e Azulejos de Sant'Anna e que custaram à C. P. 133 contos. Trata-se de painéis com 2,50 x 2,50 m, rodeados por cercadura em baixo relevo ceramico colorido, com motivos alusivos a diversas indústrias nacionais, na base.



O nosso Caminho de Ferro no Plano de Fomento

REALIZAÇÕES EM MARCHA

O II Plano de Fomento, que terá execução no decurso do sexénio de 1959-1964, como já oportunamente demos detalhada notícia, abrange entre outros grandes empreendimentos que compreendem todos ou quase todos os domínios de actividade nacional, realizações ferroviárias múltiplas e notáveis, que nunca serão demais evidenciar — e justamente reconhecer. Referimo-nos em particular ao prosseguimento da electrificação do troço Entroncamento-Porto; à ampliação do parque de locomotivas «Diesel»; ao reapetrechamento das oficinas, aquisição de material circulante, renovação de sinalização e das telecomunicações e ainda à conservação da via e das pontes —, melhoramentos a que o Plano consigna o importante subsídio de 1 300 000 contos.

Do Relatório final preparatório do Plano de Fomento em causa, elaborado pela Inspecção Superior do Plano de Fomento, publicamos algumas passagens bem elucidativas da importância que o Governo significa ao transporte ferroviário e dos princípios que devem nortear o desenvolvimento da política ferroviária nacional.

De acordo com uma orientação que já norteou a política de investimentos a incluir no I Plano de Fomento, são três os princípios em que deve assentar a expansão da política ferroviária do nosso País:

- Melhoramento do equipamento fixo e circulante, com vista às condições de segurança do público e melhor eficiência do serviço;
- Transformação das condições de tracção, por forma a tornar rendável a exploração;
- Garantia do equilíbrio económico da empresa concessionária conseguida à custa do Estado e das economias resultantes da transformação das condições de exploração.

Passamos a examinar, em concreto, cada um destes pontos, começando pelo último:

a) Equilíbrio económico-financeiro da empresa concessionária

De actividade puramente lucrativa, os transportes ferroviários em todo o Mundo passaram a ser um serviço público que ao Estado interessa manter a todos o custo para defesa da economia geral do País, para elevação do nível de vida do povo e até por razões de segurança pública.

Todavia, os caminhos de ferro não acompanharam os progressos registados nos outros meios de

transporte, ficando sujeitos a uma concorrência que lhes retirava a parte mais rendosa do transporte, e, por outro lado, o seu apetrechamento e os métodos de exploração antiquados e antieconómicos criavam-lhes situações permanentes de *deficit* incompatíveis com a necessidade de expansão e modernização capaz de enfrentar a concorrência de outros meios de transporte. As empresas têm-se esforçado por elaborar planos técnico-financeiros com vista à reorganização das suas redes, abrangendo os múltiplos problemas que ao caso interessam, como seja a renovação do material fixo e do material circulante para dele obter um melhor aproveitamento e condições de segurança; a modificação dos meios de tracção, revelados antieconómicos e de fraco rendimento, por outros de maior rendimento (tracção eléctrica, tracção por Diesel, transmissão eléctrica, etc.); a modernização da sinalização; a mecanização dos serviços; os melhoramentos nas instalações fixas, etc..

Em face do volume dos encargos que tal actualização exige, estes planos não têm podido, porém, ser executados no âmbito das empresas, mas através do apoio económico-financeiro dos Poderes Públicos, mostrando-se hoje uma tendência cada vez mais acentuada de estes, além de prepararem o ambiente legal no conjunto dos transportes terrestres, por forma a permitir o rendimento das redes ferroviárias, através do necessário equilíbrio financeiro das empresas concessionárias, deverem mesmo suportar, total ou parcialmente, os onerosos encargos da via férrea.

Efectivamente, é norma usada em algumas redes estrangeiras que os encargos de conservação corrente das linhas e pontes sejam suportados pelo Estado, fora dos orçamentos das administrações ferroviárias. No nosso caso, e porque o atraso da conservação é considerável, deve falar-se antes em renovação e, sendo assim, põe-se o problema de saber se no tocante à infra-estrutura ela deve ou não ser suportada pelo Estado. Depende a resposta da concepção que se tenha sobre as obrigações provenientes da concessão do serviço público de transportes ferroviários em consequência da construção da via.

Na verdade, as infra-estruturas dos outros meios de transporte (estradas, pontes e aeródromos) são construídas pelo Estado. No caso dos caminhos de ferro, só em parte assim aconteceu: as mais importantes linhas foram construídas por concessionários e a faculdade de explorar o serviço apareceu como contrapartida ou compensação do encargo suportado com a criação da infra-estrutura. Simplesmente, o serviço

de transporte ferroviário deixou há muito de ser lucrativo; e ao Estado não convém que os concessionários abandonem a exploração. É esse o motivo pelo qual se põe o problema de considerar como encargo do Estado a renovação das vias que foram construídas por concessionários e que estes ainda detêm na sua posse.

A assistência financeira do Estado às empresas ferroviárias justifica-se, assim, pela necessidade de subsistência de tão valioso factor de desenvolvimento nos domínios económico, social e militar das nações.

Nesse rumo tem sido orientada, no nosso país, a política de caminhos de ferro e nos fundamentos da concessão única ora vigente se consideram e regulam os termos em que poderá pelo Governo ser facultada essa assistência à C. P. que explora presentemente toda a rede nacional, com exceção do ramal de Cascais, cuja concessão pertence à Sociedade Estoril.

Ao outorgar-se essa concessão, o Governo, atendendo à situação de desequilíbrio económico e financeiro em que a C. P. já então se encontrava, adoptou providências com o objectivo de colocar a concessionária em razoável posição financeira, permitindo-lhe ao mesmo tempo realizar as modernizações indispensáveis ao equilíbrio económico do sua exploração.

Em harmonia com as bases anexas ao Decreto-Lei n.º 38.246 (bases III e IV) do contrato de concessão única, apresentou a empresa um plano de transformação e de reapetrechamento da rede, que comportava um montante por tal forma elevado que houve que escalar por fases a sua realização.

Com uma fraca margem entre as suas receitas e despesas, impossível se tornaria à C. P. suportar os elevados encargos de uma perfeita conservação das suas instalações e o seu progressivo melhoramento.

Só uma remodelação profunda da exploração ferroviária poderia aumentar apreciavelmente a sua utilização pelo público e, consequentemente, a sua receita.

Parece evidente, por isso, que qualquer programa de fomento e expansão do serviço de transportes ferroviários deve asentar nesse equilíbrio económico-financeiro da empresa concessionária, em termos a permitir-lhe a auto-suficiência no progresso económico da exploração, em coordenação com os restantes meios de transporte terrestre.

A posição de desequilíbrio da concessionária resulta não só do progressivo envelhecimento do material fixo e rolante, mas especialmente do método de tracção a vapor, antiquado e antieconómico, em máquinas alimentadas a carvão.

Em 1958 a situação tem-se apresentado mais desanuviada, devendo, por todo o ano desaparecer a insuficiência de tesouraria que se verifica desde há tempos: em primeiro lugar, o preço do carvão baixou consideravelmente (¹); e, por outro lado, o desenvolvimento da tracção eléctrica e da tracção Diesel permitirá economias da ordem dos 30 000 contos; finalmente, o au-

mento das receitas, pela melhoria do serviço, será da ordem dos 20 000 contos.

O equilíbrio económico da empresa só poderá conseguir-se através do aumento da receita e da diminuição da despesa, e uma e outra só logrará obter-se com um conveniente reapetrechamento.

Se a forma de aumentar as receitas, dada a escassez do tráfego, consiste em o atrair por uma melhoria considerável de serviço, a diminuição substancial das despesas só poderá obter-se substituindo a tracção a vapor (carvão ou fuel-oil) por tracção Diesel e eléctrica.

Efectivamente, as despesas com o material têm como componentes fundamentais as despesas de combustível e de conservação, sendo as primeiras função do preço do combustível, do meio de tracção utilizado e do percurso realizado. O preço do combustível não pode ser dominado, salvo quanto ao nacional (electricidade e fuel-oil), sendo esta a verba mais importante (157 000 contos, em 1955, e 184 200 contos, em 1956), logo a seguir à dos encargos com o pessoal. O preço médio do quilómetro percorrido em 1955 e 1956 mostra a influência da tracção na formação dos custos:

	1955	1956
Carvão	9\$83	(a) 12\$27
Fuel-oil	9\$42	9\$76
Fuel-oil (locomotiva) .	4\$50	4\$37
Diesel (automotora) .	1\$15	1\$36
Diesel (tractor) . . .	2\$35	2\$56
Electricidade	— \$ — (b)	2\$00 — 2\$20

(a) Este preço atingiu, em 1957, 15\$65 em resultado da crise do Suez.

(b) Energia a \$20 e consumo médio por locomotiva-quilómetro de 10/11 KVA.

Nos últimos oito anos a C. P. tem despendido com a conservação do ramal das linhas em média 70 000 contos por ano, quando a importância indispensável seria de 100 000 contos. Daqui resultou uma deterioração progressiva da via, de tal forma que o problema hoje não é de conservação, mas verdadeiramente de renovação, como se disse.

As despesas com o pessoal atingiram em 1955, 48,4% das despesas totais de exploração e 59,8% das receitas. O efectivo do pessoal, por quilómetro, é de 7,6, inferior sómente em quatro países (Grécia, Noruega, Suécia e Turquia); em compensação, em relação ao tráfego e aos comboios-quilómetro, esse efectivo é o mais alto.

Espera-se que a electrificação, com a consequente mecanização e automatização de certos serviços (sinalização, agulhas, contabilidade, etc.), produza uma redução mais sensível do pessoal.

A evolução das receitas nos últimos anos pode ver-se no quadro seguinte:

(¹) — A C. P. fechou há pouco contrato para o fornecimento de 100 000 t de carvão americano a 490\$/t, quando em Janeiro do ano passado o comprou a 810\$/t.

Anos	Passageiros- quilómetro	Receita Contos	Mercado- rias tone- ladas-qui- lómetro	Receita Contos
	Milhares			
1950 . .	1 210 545	293 744	520 439	372 041
1951 . .	1 268 734	299 177	584 275	369 895
1952 . .	1 372 353	309 808	677 571	387 915
1953 . .	1 389 866	304 613	641 690	357 577
1954 . .	1 433 010	310 374	684 943	364 345
1955 . .	1 462 614	324 167	722 784	375 410
1956 . .	1 496 169	344 279	761 070	399 497

Nota-se, no conjunto, uma tendência ascensional.

As receitas provenientes dos passageiros atingiram em 1956 um nível nunca alcançado. Deu-se outro tanto com as mercadorias.

Esta tendência é devida ao aumento de tráfego, visto que a partir de 1949 só as tarifas dos passageiros tiveram, em Setembro de 1955, um ligeiro agravamento.

Apesar da melhoria do tráfego, tanto em passageiros como em mercadorias, ele é tão diminuto que a receita é a menor dos países da Europa Ocidental:

Países	Passageiros	Mercadorias
Portugal	88	97
Espanha	92	198
Noruega	140	182
Suécia	142	265
Áustria	144	419
Itália	267	261
França	281	514
Inglaterra	309	709
Holanda	537	581
Suíça	684	852

Não podendo a melhoria das receitas buscar-se na elevação do sistema tarifário, pelo menos por agora, há que procurá-la num conveniente reapetrechamento dos caminhos de ferro que leve o público a dar-lhe a sua preferência.

O novo Plano de Fomento não deixa de ter em atenção esta circunstância.

b) **Transformação do sistema de tracção – Economias resultantes**

Conforme o estudo económico efectuado pela CP., as economias que resultarão do I e II Planos de Fomento, indispensáveis à amortização dos encargos resultantes dos investimentos incluídos na 1.^a e 2.^a fases de electrificação e ao estabelecimento do equilíbrio económico-financeiro da empresa, justificam soberanamente o esforço financeiro que é exigido ao Estado.

Assim, visando o programa de investimento essencialmente a substituição da tracção a carvão pela electrificação da linha Lisboa-Porto (1.ª fase: Lisboa-Entroncamento e ramal de Sintra; 2.ª fase: Entroncamento-Porto e arredores do Porto) e o prosseguimento da política de dieselização, as economias anuais resultantes podem computar-se do seguinte modo:

Electrificação 68 400
 Dieselização. 27 000

Dentro destas, muitas outras economias de difícil contabilização derivam da substituição de tracção, tais como manutenção, reparações, tomas de água, etc., familiares a cada linha.

A economia resultante da electrificação poderá ser amortizada em vinte anos, à taxa de 4,5 por cento, na ordem dos 890 000 contos, com que seria possível executar o programa de electrificação da linha Entroncamento - Porto - S. Bento - Campanhã - Ermezinde, no total de 241 km.

A economia anual na dieselização permitirá a amortização de um capital — 353 000 contos — em vinte anos, à taxa de 4,5 por cento.

A electrificação e a dieselização propostas, além da extraordinária melhoria que introduzirão nos serviços, aumentariam a produtividade dos caminhos de ferro, visto que assegurariam a mesma produção com muito menos despesas e concorreriam substancialmente para a melhoria anual da balança de pagamentos, na importância de 72 600 contos, correspondente à redução da importância do combustível.

Mas a melhoria do serviço de transporte há-de permitir, como se calcula, um aumento de receita, a partir de 1959, suficiente para anular o *deficit* de exploração registado nos últimos anos, por forma a reduzir progressivamente os resultados negativos do exercício.

Reconhece-se no entanto que a empresa não poderá pelos seus próprios meios, mesmo aperfeiçoados e renovados, atingir o equilíbrio económico no final destes investimentos, carecendo assim da continuação do auxílio que tem vindo a receber da parte do Fundo Especial de Transportes Terrestres. Espera-se, no entanto, que este Fundo, em 1964, estará em condições de cobrir o *deficit* da C. P. (receitas previsíveis para então: 164 000 contos) e exercer a sua missão da construção de estações centrais de camionagem, como lhe compete.

A transformação da exploração ferroviária pela electrificação das linhas cuja intensidade de tráfego a justifica e pelo progresso da dieselização, em substituição da máquina a vapor, acentuadamente antieconómica, mostra-se assim essencial à resolução do problema económico-financeiro da C. P., independentemente das vantagens da qualidade e maleabilidade do serviço por elas prestado.

c) **Melhoramento do equipamento — Execução do I Plano de Fomento**

Inscreveram-se, pois, numa 1.ª fase de reapetre-chamento, os problemas mais instantes da recuperação da nossa rede ferroviária, incluindo a renovação da via, em especial no que respeita a carris, a sinalização e ao reforço de pontes, e a substituição da tração a vapor por outros sistemas mais económicos e de maior rendimento, recorrendo à electrificação onde a intensidade do tráfego o justificava (linha de Sintra e o troço Lisboa-Carregado) e à aquisição de maior número de locomotivas, automotoras e tractores *Diesel* para tração nas linhas secundárias e afluentes.

Para este trabalho destinou o I Plano de Fomento a verba de 600 000 contos, concedidos em dois lances: 300 000 contos até 1955 e outros 300 000 contos na altura em que se procedeu à revisão do Plano — de cujo total 40 000 contos se destinaram à renovação da via, 32 800 à renovação e reforço das pontes da Beira Alta e o restante foi absorvido pela 1.ª fase da electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Carregado-Entroncamento.

As economias resultantes deste reapetrechamento permitem à Empresa, como se afirmou, amortizar em prazo relativamente breve os encargos resultantes destes investimentos.

Programa previsto para o II Plano de Fomento — Resumo

Já atrás se demonstrou que o equilíbrio económico nos caminhos de ferro só poderá conseguir-se através do aumento da receita e da diminuição da despesa, uma e outra só podendo obter-se através de um conveniente reapetrechamento.

Esse reapetrechamento deverá visar:

- a) A electrificação do troço da linha do Norte — Entroncamento - S. Bento - Campanhã - Ermezinde —, no total de 241 Km, com:
 - Aquisição de material circulante.
 - Construção de instalações fixas.
 - Sinalização, telecomunicações e trabalhos complementares.
- b) Prosseguimento da política de dieselização, isto é, a substituição da antieconómica máquina a vapor pelo motor de combustão interna, através da compra de:
 - Locomotivas *Diesel* de 800 a 1600 H.P. para a dieselização das linhas do Minho e Douro e automotoras *Diesel* e atrelados, ambos de via larga.
 - Locomotivas *Diesel* de 800 a 1000 H.P. para a dieselização total das linhas do Vale do Vouga e do Corgo e automotoras *Diesel* e atrelados para via estreita.
 - Barcos para 700 a 800 passageiros nas carreiras Lisboa-Barreiro.
- c) Reapetrechamento do parque de carruagens e vagões, adquirindo-se 20 carruagens de longo curso, 350 vagões de via larga e 60 vagões de via estreita;
- d) Reapetrechamento das oficinas, não só para satisfação das exigências do novo material, quer eléctrico, quer *Diesel*, como para obedecer ao princípio da concentração das oficinas e seu apetrechamento moderno e mais económico, através de:
 - Construção de uma oficina para unidades motorizadas (*Diesel* e eléctricas).
 - Postos de manutenção e recolha de material motorizado e instalação para abastecimento de gasóleo.
 - Construção de uma oficina de apoio à via estreita.
 - Aquisição de ferramental especial para as oficinas e postos.

- e) Conservação da via — problema básico da exploração ferroviária, que está intimamente ligado ao conceito de segurança e conforto e constitui a base da indústria. Já no I Plano foi dito que a concessionária muito tem a fazer nesta matéria. Impõe-se remover e reforçar cerca de 300 Km. de via larga e 100 Km. de via estreita, bem como reforçar pontes. Os carris substituídos poderiam ser utilizados em vias de menor movimento;
- f) Renovação de pontes da Beira Baixa. Incluído no I Plano de Fomento, procedeu-se a este trabalho nas pontes da Beira Alta;
- g) Sinalização e telecomunicações, cuja modernização se impõe, não só por motivos de muito maior utilização do material, mas, sobretudo, por considerações de segurança indispensáveis;
- h) Ampliação e modificação das linhas. A maior potência dos elementos de tracção conduz à constituição de comboios mais pesados, sobretudo mais extensos, para as manobras dos quais se não prestam os reduzidos cais existentes, nem os limites das linhas de resguardo, nem os antiquados aparelhos de manutenção;
- j) Construção de novas linhas. A electrificação da linha do Norte obriga a considerar por forma mais premente a conclusão da construção da 2.ª via entre as estações de Fátima a Albergaria e entre General Torres e Gaia.

Deve também considerar-se a conclusão dos trabalhos da variante de Beja e a construção da transversal entre a linha do Norte e a linha do Oeste, passando pelo Santuário de Fátima, lugar de peregrinações nacionais e internacionais.

Está longe ainda este programa do que constitui o plano geral de reapetrechamento das linhas da Companhia, mas com o planeamento previsto dar-se-á um grande passo em frente, quer na modernização dos serviços, com maior utilidade pública, quer na obtenção de uma situação de melhor economia no caminho do equilíbrio económico-financeiro da exploração.

A obra de electrificação das linhas produz um rendimento que excede o pagamento da obra. Idêntica consideração se faz a respeito da dieselização. O investimento tem por isso larga cobertura apenas por força das economias descritas, sem se levar em conta o acréscimo de tráfego que a melhoria dos serviços necessariamente ocasionará.

Também as economias resultantes das obras em oficinas, sinalização, estações e material circulante são suficientes para permitir uma amortização a curto prazo, além de produzirem aumento de receitas.

Sómente os investimentos na conservação e renovação da via e na construção de vias novas produzirão desequilíbrio financeiro. Mas a sua instante necessidade impõe-se por si, pois quanto maior for o adiamento maior será o dispêndio futuro.

Com este programa procura-se integrar os caminhos de ferro na sua função de rede básica de distribuição de riqueza que melhor serve a consecução dos objectivos do presente Plano de Fomento.

Caminhos de Ferro Estrangeiros

Os Arredores de Paris

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO

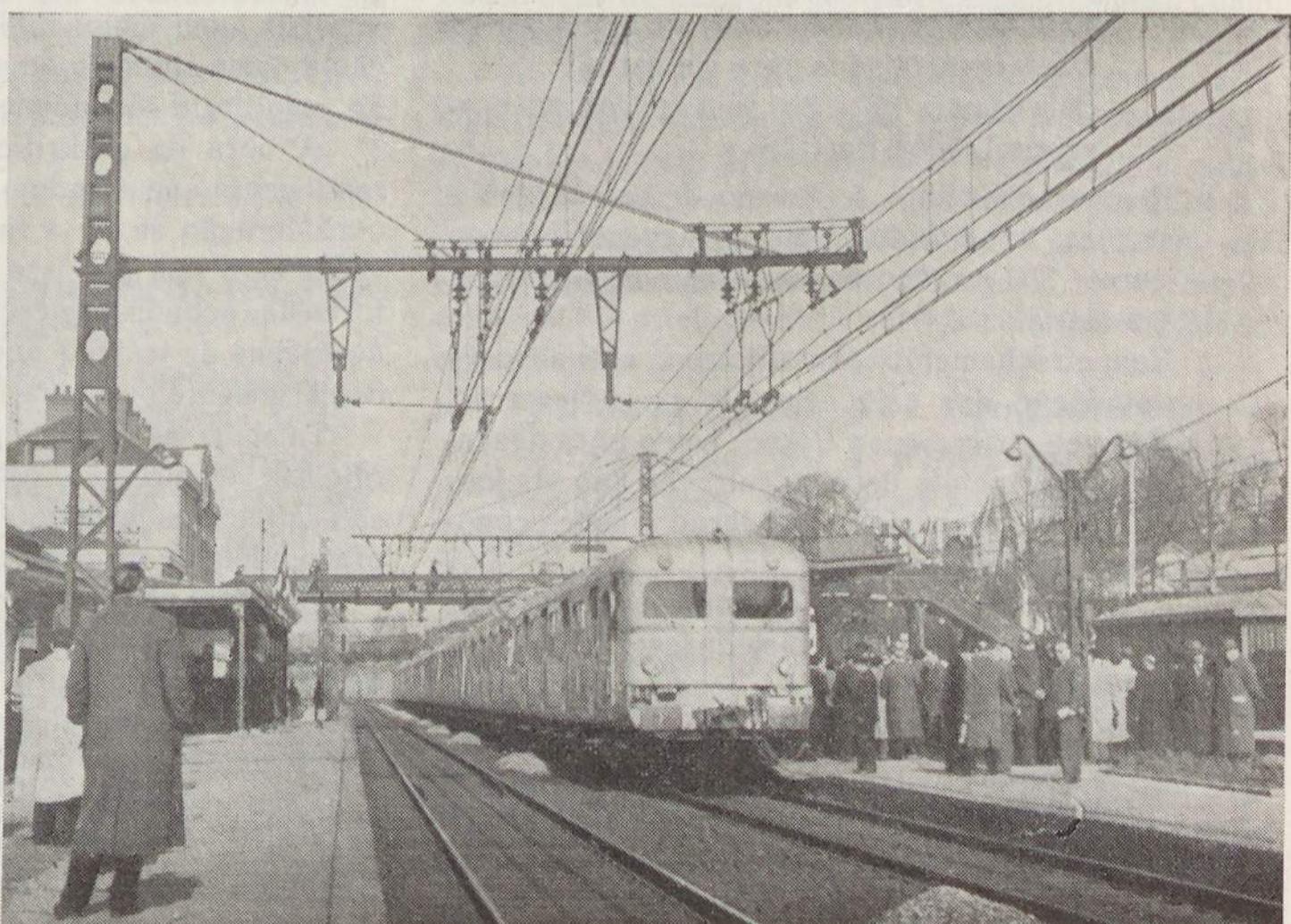
OS grandes aglomerados populacionais do nosso tempo levantam, como é sabido, problemas de natureza variada e não raro de difícil solução. Entre eles, figura, e com particular acuidade, o dos transportes para a resolução do qual o caminho de ferro, atestando a sua perene vitalidade, dá um poderoso contributo. E este é tão importante que, no momento actual, seria impossível solucionar eficazmente sem o seu concurso os problemas do tráfego nas grandes urbes modernas.

Não seria portanto, descabido incluir nas colunas do *Boletim* um estudo sobre caminhos de ferro urbanos e suburbanos; mas o fim que, por ora, nos propomos é bem mais restrito: proporcionar aos nossos leitores uma imagem do esforço desenvolvido e dos resul-

tados obtidos pelos Caminhos de Ferro Franceses nas linhas férreas que servem os arredores de Paris. Trata-se, efectivamente, dum dos transportes suburbanos de passageiros mais típicos e de maior movimento de todo o Mundo e dada a importância da cidade servida e o volume do seu tráfego, merece bem um estudo circunstanciado, pelo que nos ocuparemos dele hoje, deixando para um próximo número a consideração dos transportes ferroviários urbanos em Paris (*Metro*) que oferecem um não menor interesse.

* * *

O movimento de passageiros nas linhas suburbanas da generalidade das cidades do Mundo é constituído na sua maior parte por um transporte de grandes massas de passa-



Movimento matinal duma estação típica dos arredores de Paris (Sudeste)

geiros dentro de intervalos de tempo bem definidos e em determinado sentido para cada um deles, completado por um tráfego relativamente débil nas restantes horas do dia. Como a causa essencial deste movimento é a vinda e regresso das suas ocupações citadinas dos habitantes dos arredores, é evidente que esse transporte característico só se efectue nos dias úteis. Aos domingos e feriados, o movimento é, por via de regra, assás reduzido, só deixando de o ser quando, por alguma circunstância — como é o caso, por exemplo, das praias — os habitantes da cidade se deslocam nesses dias aos arredores.

Devido às características apontadas, e salvo

no passado ano (1957), foram transportados 295 milhões de passageiros com um percurso total de 21 milhões de Km. O percurso médio dos passageiros é, porém de 14,2 Km apenas, enquanto nas grandes linhas dos caminhos de ferro franceses se eleva a 111 Km; em média, no tráfego suburbano o passageiro paga 2,52 francos franceses por quilómetro, enquanto nas grandes linhas esse número se eleva a 4,31 (*), o que revela bem, nos dois casos, mas mais naquele que neste, a influência das reduções e das tarifas especiais, designadamente a das assinaturas.

O resultado da exploração das linhas suburbanas de Paris é francamente deficitário,



O mais moderno material das linhas suburbanas de Paris: unidades automotoras eléctricas de aço inoxidável dos arredores (Sudeste). A fotografia mostra o desembarque dos passageiros na estação de Lyon, em Paris

casos particulares, a exploração das linhas férreas suburbanas raras vezes é lucrativa, visto que o transporte dos passageiros se faz por tarifas especiais que comportam normalmente reduções muito elevadas. Além disso, o grande número de circulações de fraca utilização ou em vazio que a rápida rotação do material exige, diminuem grandemente o rendimento que à primeira vista parece se poderia tirar destes transportes.

Os arredores de Paris são, como atrás já tivemos ocasião de referir, dos mais típicos neste, como nos outros aspectos; alguns números elucidarão melhor os nossos leitores que a mais pormenorizada descrição. Assim

custando estas à S.N.C.F. anualmente cerca de 10 mil milhões de francos franceses. Destes, 6 milhões são-lhe reembolsados directamente pelo Estado, visto as apreciáveis reduções de que beneficiam os usuários serem impostas por aquele, por razões sociais, a fim de evitar grandes diferenças entre o custo de vida dos habitantes da cidade e dos arredores favorecendo assim a povoação da zona suburbana da cidade.

O material utilizado é especialmente adap-

(*) Notemos que em 1957, os preços da Tarifa Geral eram 8,75 f. f. em 1.^a e 6,25 f. f. em 2.^a classe.

tado ao serviço que lhe está destinado, sobre-tudo por prever uma avultada lotação de passageiros em pé. Além da tracção *Diesel*, ocasionalmente empregada nalgumas linhas em que circulam automotoras, são fundamentalmente utilizadas as tracções eléctricas e de vapor; esta, porém, será consideravelmente restringida num futuro próximo destinando-se a ser substituída por aquela, como corolário da electrificação das grandes artérias Paris-Norte e Paris-Este.

À engenhosa solução da reversibilidade das composições de vapor, já aqui citada em anterior artigo, acrescentou-se agora como outro meio de promover rápida e eficazmente o transporte de grande número de passageiros, a utilização de carruagens de dois andares nas linhas dos arredores Oeste em que a céreca o permite.

Cada composição consta dum número variável destas carruagens, tendo à cabeça e á cauda uma locomotiva eléctrica o que permite

evitar as manobras nas estações terminos. As composições automotoras eléctricas são de muito variados tipos, visto terem sido construídas em épocas muito distanciadas entre si e se destinarem a linhas eléctricas também com técnicas diversas (terceiro carril condutor e catenária). Todo o material, porém, oferece o melhor conforto aos passageiros.

Comparando o material antigo e o moderno, nota-se o permanente cuidado da S. N. C. F. em melhorar o conforto dos passageiros e aumentar a velocidade das circulações até nestes pequenos percursos, proporcionando aos habitantes dos arredores de Paris um serviço excelente e insubstituível de transportes. Os projectos de electrificação, já em curso, permitirão, em particular, acelerar o serviço em bom número de linhas bem como aumentar a frequência das circulações, contribuindo assim para incrementar o prestígio de que merecidamente gosam os caminhos de ferro franceses.

Composição suburbana de carruagens de dois andares na estação de Saint-Lazare. Ao fundo vê-se um comboio reversível de vapor com locomotiva à cauda que acaba de partir



Continuando os caminhos de ferro a ser elemento fundamental dos transportes, da economia, do turismo e da defesa dos países — nunca será demasiada a preocupação de os aperfeiçoar e melhorar, tornando-os elementos de comunicação rápida, cómoda e eficiente.

ENG. CARLOS RIBEIRO
Ministro das Comunicações

Engenheiro Mário Fonseca

Já no último número do «Boletim da C. P.» demos notícia da morte brusca do Chefe de Divisão Eng.º Mário de Ascensão Fonseca.

Só pudemos, então focar, em escassas linhas, os passos essenciais da sua carreira; não queremos deixar, hoje, de prestar à memória do saudoso funcionário a homenagem que a sua personalidade e a acção que desenvolveu bem justificam.

Constituiram traços salientes dessa personalidade a larga capacidade de trabalho e a extrema dedicação pelo serviço: e uma e outra estiveram sempre presentes, para benefício da Empresa, numa longa vida de trabalho de perto de quarenta anos.

Avultam nessa vida de trabalho alguns serviços de especial relevo. Logo volvidos poucos anos sobre a sua admissão, o Eng.º Mário Fonseca viu ser-lhe confiada importante tarefa, em que as suas qualidades puderam afirmar-se inteiramente: por virtude do arrendamento, pela C. P., em 1927, das linhas do Caminho de Ferro do Estado houve necessidade de levar a cabo, entre outros, o inventário respeitante à base XII; designado para assegurar a representação da Companhia na Comissão incumbida desse inventário, o Eng.º Mário Fonseca pôs ao serviço da Comissão, cujos trabalhos se prolongaram por mais de três anos e se caracterizaram pela sua complexidade, toda a energia, capacidade de trabalho e dedicação que sempre se revelaram timbre da sua actividade.

Em 1936, quando, na Divisão de Material e Tracção, se reconheceu a conveniência de se estabelecer a nomenclatura dos materiais utilizados naquela Divisão, o Eng.º Mário Fonseca, que nela prestava, então, serviço, contribuiu largamente para o estudo e orga-

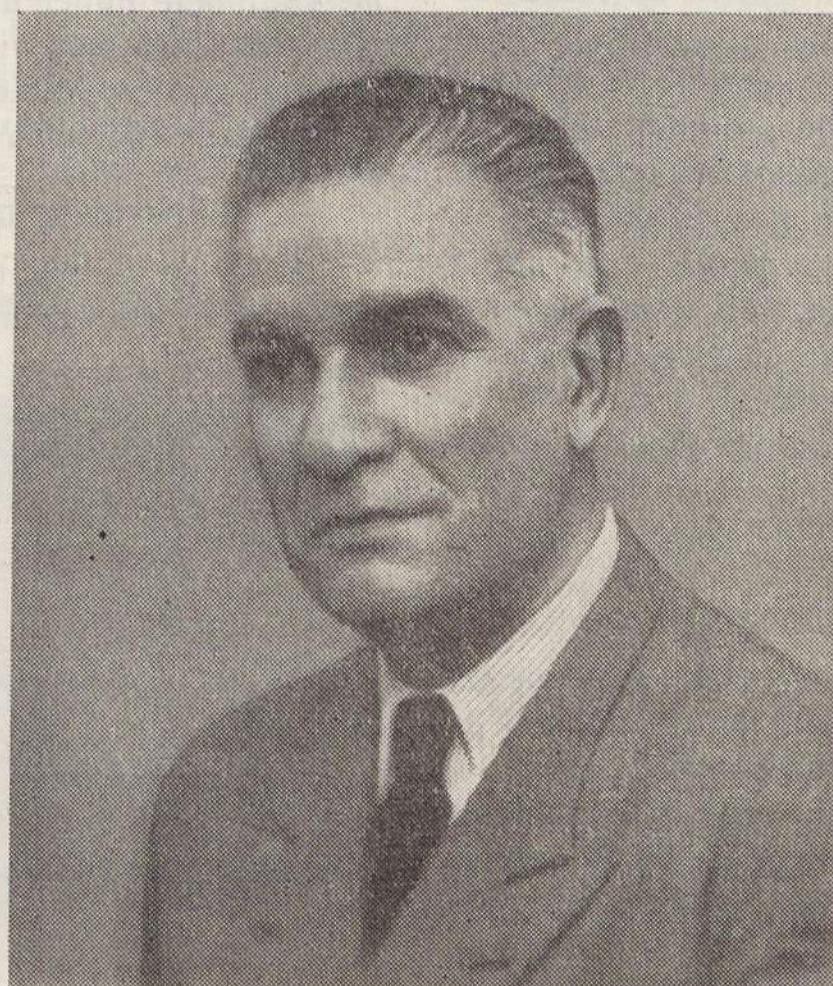
nização de tal nomenclatura, que veio a ser publicada em volumes correspondentes aos 10 grupos em que se subdividiu a totalidade dos materiais, ordenados consoante normas de classificação decimal, e que se tornou precioso instrumento de trabalho.

Outra tarefa, e não de somenos valia, levou-a a cabo, mais tarde, o Eng.º Mário Fonseca, por ocasião da última Grande Guerra, durante a qual, à míngua de melhor combustível, foi necessário recorrer à utilização, em larga escala, de lenha. A Comissão Executiva premiou-o então, (e muito justamente), com o

seu alto louvor pelo contributo muito valioso que deu para a solução do árduo problema do abastecimento de lenhas, do qual dependia, na conjuntura, a manutenção do serviço ferroviário. Escapou, então, (como, hoje, escapa) a muitos, a exacta noção da extensão de tal problema; podemos, no entanto, apercebemo-nos, de algum modo, dessa extensão se soubermos que o consumo diário de lenha chegou a atingir, por vezes, cerca de 3 000 toneladas e que o fornecimento de cada tonelada ao Caminho de Ferro exigia um dia de trabalho de quase dois homens.

A organização responsável pela perfeita marcha de máquina montada para assegurar abastecimento e distribuição de tal ordem de grandeza requer, sem dúvida, o labor de técnicos dotados de invulgar capacidade de trabalho, persistência e entusiasmo: e o Eng.º Mário Fonseca teve aí ensejo de confirmar, uma vez mais, as suas qualidades, por forma a bem merecer o justo prémio do louvor que superiormente lhe foi concedido.

O «Boletim da C. P.» curva-se, respeitosamente, perante a memória do prestimoso funcionário, súbitamente desaparecido do nosso convívio.



Direcção de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferroviários estrangeiros em Portugal

Em Setembro e Outubro últimos decorreu a segunda série de visitas de ferroviários estrangeiros a Portugal, no ano de 1958.

Damos a seguir breves notas dessa actividade, na qual participaram colegas de várias nacionalidades europeias, algumas das quais vieram até nós pela primeira vez.

Sublinhamos em especial a vinda de um numeroso grupo dinamarquês, facto significativo do interesse que está despertando em Portugal, e também do bom nome adquirido no meio turístico ferroviário internacional pelas nossas organizações, o qual atingiu já, como se vê, a longinqua e progressiva Escandinávia.

Estamos certos de que os nossos hóspedes de agora, levaram consigo, da sua estadia na nossa terra, as melhores impressões e mais agradáveis recordações e que não deixarão de fazer, eles mesmos, nos seus países, a melhor propaganda, que é a da experiência vivida. Assim contribuirão decisivamente para consolidar e alargar esta interessantíssima corrente.

Ferroviários franceses

A 6 de Setembro chegou a Lisboa o 9.º grupo (oitavo francês), organizado pela Região Norte da «Association Touristique des Cheminots».

Composto por 29 participantes e chefiado pelo Sr. Ducruet, o grupo visitou sucessivamente, após a capital, o circuito dos três castelos (Península de Setúbal), a região de Sintra e Cascais; com base em Leiria, deslocou-se a Fátima, Batalha, Alcobaça, Nazaré; e a seguir Figueira da Foz, Coimbra, Aveiro, Porto, com a clássica volta minhota a Viana, Braga e Guimarães, e a visita às caves de vinho do Porto em Vila Nova de Gaia. Partiram no dia 16, da «Cidade Invicta», de regresso a Paris.

A 8 de Setembro foi a vez do grupo da Região Sueste da A. T. C. Francesa, também com 29 excursionistas, cujo comissário, Mlle. Baudier, já nos havia visitado em 1957.

O programa da visita foi, em linhas gerais, muito semelhante ao anterior. Este grupo dedicou, porém, um dia à nossa artística cidade de Évora. Regressou a França no dia 18.

Finalmente, a 16 do mesmo mês chegou ao Porto o 10.º e último grupo de ferroviários franceses, da terceira excursão, em autocarro, promovida pelo Se-

cretário-Geral da A. T. C.. Reuniu igualmente 29 participantes guiados por Madame Walter. Depois da capital do Norte, Coimbra, região de Leiria, Lisboa e arredores, o grupo seguiu para o Alto Alentejo onde visitou, além de Évora, as belas regiões turísticas de Vila Viçosa—Estremoz e Portalegre—Castelo de Vide, zonas de bastante interesse mas que só são acessíveis aos grupos que se deslocam em autocarro.

Assim se encerrou mais um ano de intercâmbio turístico luso-francês, que registou em 1958 um índice de vitalidade nunca anteriormente atingido. Dez grupos franceses nos visitaram este ano, com cerca de 300 pessoas. Esperamos que este movimento se intensifique cada vez mais.

Ferroviários alemães e suíços

A 18 de Setembro iniciou-se em Lisboa a visita a Portugal, pela primeira vez, de um grupo de ferro-



Os componentes da II excursão a Paris e Bruxelas, nos magníficos jardins de Versailles

viários alemães empreendida pela respectiva A. T. C.. Num total de 30 pessoas e acompanhados pelo comissário Sr. Waldmann, os nossos colegas alemães, depois de conhecerem a capital e seus arredores, foram a Leiria onde visitaram Fátima—Batalha—Alcobaça—Nazaré, e ainda a Figueira da Foz e Coimbra, de onde partiram, de regresso, no dia 25.

Estamos certos que, após este primeiro contacto com a nossa terra, outros grupos germânicos, em anos futuros, lhes seguirão os passos.

Também a 20 de Setembro chegaram a Coimbra os participantes de um cruzeiro organizado em conjunto pelas A. T. C. Suíça e Alemã, sendo 27 ferro-



Os ferroviários alemães que participaram no Cruzeiro do Mediterrâneo, no claustro da Sé do Porto

viários suíços e 34 alemães. Eram acompanhados, os suíços, pelo Sr. Chapuis, e os alemães pelo Sr. Schubert.

De Coimbra foram á capital do Norte, com a clássica visita às caves em Gaia, e ainda à região de Leiria, chegando por fim a Lisboa, onde efectuaram o circuito da cidade e o de Sintra-Cascais.

No dia 25, de tarde, embarcaram no «Saturnia», em direcção a Gibraltar, Itália e Grécia, que visitavam a seguir, antes de regressarem aos seus lares.

Hermandad Ferroviária de Léon

Os nossos irmãos ferroviários espanhóis não podiam deixar de estar presentes neste intercâmbio, e assim tivemos no dia 1 de Outubro a chegada a Lisboa de um grupo de 34 pessoas organizado pela Hermandad Ferroviária de Léon, com o objectivo principal de vir em peregrinação, a Fátima.

Chefiados pelo sr. Serrano, «nuestros hermanos» visitaram a capital e arredores, e daqui seguiram para Leiria, de onde se deslocaram à Cova da Iria na manhã de sábado, 4. Após visitarem Coimbra e Porto, regressaram na tarde do dia 5, via Valença do Minho

Ferroviários dinamarqueses

Finalmente, o último grupo que nos visitou (o 15.º) veio-nos da longínqua Dinamarca, como já assinalámos. Era constituído por 36 pessoas e tinha como comissário o Dr. Jensen.

Os ferroviários escandinavos chegaram a Lisboa no dia 8 de Outubro e fizeram no nosso país uma viagem bastante interessante. Apesar dos clássicos circuitos da cidade e arrabaldinos a Sintra, à Costa do Sol, à Arrábida e aos 3 Castelos, dirigiram-se ao Algarve. Estadiando-se na linda Praia da Rocha, puderam percorrer, em dias sucessivos, o Barlavento e o Sotavento algarvio, cada um com os seus encantos particulares, de S. Vicente e Tavira, visitando, entre outras, Lagos, Faro, Olhão e S. Brás de Alportel.

De realçar que é a primeira vez que um grupo estrangeiro visita o Algarve. Julgamos que o clima ameno que ali se disfruta e as belezas da costa algarvia, terão compensado devidamente a deslocação dos

nossos colegas dinamarqueses, vindos de terras onde nessa altura do ano se registaram já temperaturas baixas.

Após regressarem a Lisboa, os escandinavos ainda efectuaram o clássico circuito Batalha-Alcobaça-Nazaré e ainda Fátima, de onde partiram para Coimbra e Porto. Daqui regressaram, em direcção a Vilar Formoso, no domingo dia 19.

Perspectivas para 1959

Terminada a época turística, a D. T. F. está já preparando activamente o seu programa de actividades para o ano próximo.

Sabemos que número cada vez maior de colegas estrangeiros se apresentam a visitar-nos na época que se avisa, quer das correntes já tradicionais (sobretudo francesa), quer de outros países que começam agora a «descobrir-nos».

No que se refere ás excursões de ferroviários portugueses, estão-se preparando novos circuitos a realizar no País, a fim de levar ao conhecimento do maior número possível de participantes, novas regiões, novas belezas artísticas e paisagens diferentes.

Em relação às viagens ao estrangeiro, trabalha-se já na organização de uma grande excursão à Escandinávia (Dinamarca, Suécia e Noruega), com possível extensão à região do «Sol da Meia-Noite». Para isso, estabeleceu-se já contacto com os organismos similares dos três países escandinavos, através da A. T. C. dinamarquesa. Auguramos o melhor êxito para esta grandiosa iniciativa.

Encara-se também a possibilidade de levar a efecto um cruzeiro marítimo no Mediterrâneo, de Lisboa a Nápoles, de onde se iniciaria depois uma viagem por terra na Itália, com regresso a Lisboa, por caminho de ferro.

Finalmente, prevê-se uma excursão de alguns dias à castiça Andaluzia, região espanhola que tanto fala à nossa sensibilidade.

Muito justificadamente esperamos que o interesse dos nossos ferroviários venha a corresponder à importância e à inegável atracção turística destas nossas organizações.



O grupo suíço que também tomou parte no cruzeiro do Mediterrâneo, visitou igualmente a Sé do Porto

POESIA E ENCANTO DOS CENÁRIOS DA HOLANDA

Por ARMINDA GONÇALVES

A Holanda dos canais e dos moinhos, das extensas campinas verdes e dos largos horizontes, das tranquilas pastagens e das casinhas que parece surgirem da paisagem para a contemplarem; a característica Holanda que apaixonou Ramalho Ortigão, estava inscrita numa folha da minha agenda de viajante curiosa e incansável.

Sugestionava-me a expectativa de a ver, de a contemplar, de poder fixar o movimento, o ritmo do seu corpo de nereide arrebatada ao mar.

Os verdes «polders», cuja secagem tem dado aos holandeses magníficas terras de cultura, e os canais, correndo, por vezes, entre taludes ao longo das estradas e das vias férreas, em nível superior ao destas; as velas dos típicos moinhos girando vagarosamente; as granjas disseminadas no sossego da paisagem; os horizontes vaporosos; os rios constantemente sulcados por barcos de transporte; os lagos onde deslizam barcos à vela; tudo se conjuga para nos fascinar.

Vaquinhas bíblicas pastam nos prados húmidos. Uma paz virgiliana desce da atmosfera pálida ou sobe da terra calma. Nas vilas adormecidas e nas herdades, as pequenas casas, em cujas janelas espreitam cortinas brancas, sem portas interiores e, frequentemente, sem gelosias, confessam uma total ausência de medo.

A velha e histórica Utrecht foi o primeiro grande aglomerado populacional que surgiu nesse repousante

cenário. Eu vinha da Alemanha, percorrera o Reno de lendárias margens e dirigia-me à capital dos Países-Baixos.

Depressa me encontrei em Amesterdão, tão curiosa e bela! Cortam-na 60 canais atravessados por 400 pontes. O seu porto de mar é um dos mais importantes do norte da Europa; a época brilhante da sua expansão económica, dos seus mercados onde afluíam as mercadorias do Oriente e do Novo Mundo é marcada pela presença dos velhos e característicos palácios.

Um passeio de barco pelos canais pôs-me em contacto com a imprevista beleza das ruas e dessas construções evocativas.

A periferia da cidade prolonga-se até aos bosques que a rodeiam numa cintura de inverosímil e delicado verde misturado ao verde azulino e trémulo da água dos canais.

O moderno estilo arquitectónico não atraiçoa o conjunto urbanístico. Exteriormente empregam-se os mesmos materiais de construção. As fachadas dos edifícios são de tijolos vermelhos, cinzentos, esbranquiçados e castanhos. Ruas largas, renques de árvores, jardins tranquilos harmonizam o ambiente. No centro da cidade, porém, o movimento é intenso: automóveis e eléctricos circulam cheios de gente: mas o que lhe



Um canal da poética e velha Amesterdão

dá um inconfundível carácter é o transporte de bicicleta. À hora da saída das fábricas e dos escritórios enchem as ruas verdadeiros pelotões de ciclistas.

Também os barcos, completamente cobertos de vidro, servem de meio de transporte, embora sejam, na generalidade, aproveitados para passeios turísticos. Vi dois casamentos. Os noivos e os respectivos convidados dirigiam-se de barco para a igreja.

Ao passar pelo antigo bairro dos judeus, disseram-me que ainda ali vivem muitos descendentes dos judeus portugueses que acharam na Holanda a sua segunda pátria. Durante a guerra eles frequentavam a sinagoga não só para fazer orações mas também para transmitir mensagens que não foram descobertas pelos alemães porque estes os supunham a orar.

Amesterdão tem um Palácio Real mas a rainha tão simpática e simples, (transporta-se de bicicleta como qualquer dos seus súbditos) reside com a família e a corte na Haia, cidade mais aristocrática do que a capital.

Faltam as catedrais sumptuosas e belas: as igrejas protestantes não ostentam a magnificiênciadas igrejas católicas.

No Rijhsmuseum (museu de belas artes que reune a pintura do século XV até ao século XIX) encontram-se algumas obras primas de Rembrandt, o grande pintor holandês, representante duma época maravilhosa que legou à humanidade tantos tesouros artísticos. A riqueza deslumbrante do seu pincel e a ciência do claro-escuro de que Rembrandt possuía o segredo culminam nessa extraordinária «Ronda da noite», universalmente conhecida, e continuam na «Lição de anatomia», em «Jeremias chorando a destruição de Jerusalém», no «Retrato duma jovem dama» e nos «Síndicos dos Mercadores de panos». Além de Rembrandt, outros notáveis artistas holandeses ali estão representados. Destaco alguns dentre eles: Frans Hals, Van Leyden, George Hendrik, van der Helst, Vermeer, Heyden, Hooch, Borch e Breitner. Da escola flamenga italiana e espanhola, há quadros de Rubens, Van Dyck, Fra Angélico, Araldi, Piero di Cosimo, Goya e muitos outros pintores famosos.

Defronte do Rijhsmuseum está instalado o Museu de Arte Moderna, onde podemos seguir a evolução da obra estranhamente colorida do genial e infeliz Vicente van Gogh. Os seus retratos, naturezas mortas e paisagens impressionam e enchem várias salas.

Um passeio a Alsmeer, mercado de flores da mais surpreendente beleza, deu-me a anteviâo do que será o encanto dos campos de Haarlem e Lisse cobertos de tulipas, anémonas e rainúnculos, desde meados de Março até meados de Maio.

Para satisfazerem a curiosidade turística, mostram-nos como se fazem os tamancos, os célebres tamancos de madeira usados pelos pescadores e camponeses. E também o fabrico manual de queijos e outros produtos lácteos. Esta última indústria, de primordial importância na economia do país, está adstricta a grandes fábricas que trabalham mecanicamente.

Mas o máximo interesse turístico residia na visita à Ilha de Marken e a Volendam. Transposto um dos grandes canais, o autocarro foi rolando em direcção

ao Norte. Um barco conduziu-me à Ilha de Marken. São, de facto, muito curiosos os trajes e os costumes da população. As mulheres usam saias pretas ou escu- ras e corpetes bordados de cores variegadas sob as quais saem blusas também escuras. Na cabeça enfiam toucas justas e deselegantes. Os cabelos compridos e soltos, cortam-nos em franja sobre a testa. Todas (as que eu vi) feias e desengraçadas, calçam meias grossas e tamancos. Os homens vestem de negro e as calças, rodadas, apertam abaixo do joelho. Como as mulheres, calçam meias grossas e tamancos. Quando não estão entregues à faina da pesca, fumam grandes cachimbos sentados à porta das casas, que franqueiam aos turistas. Ao ouvir uma mulher da Ilha dar explicações em inglês enquanto mostrava a sua residência, tive a impressão de estar em presença dum cartaz turístico. Alguma coisa existe que parece preparada antecipadamente para impressionar os visitantes. As casas são feitas de madeira pintada e exibem um asseio invulgar.

Mais bonitos, graciosos até, são os trajes das mulheres de Volendam. As toucas e as blusas de cambraia e renda e os aventuais e os corpetes garridos dão-lhe uma certa leveza e graça.

Volendam é uma povoação de pescadores situada na margem do mar interior limitado pelo famoso dique que, separando-o do Mar do Norte, fez do Zuiderzee o Lago de Yssel. Muito característica também pelos velhos costumes dos pescadores, é mais uma página do variado folclore holandês.

O aeroporto de Schipol, perto de Amesterdão, tem um tráfego intensíssimo.

Ao deixar aquela cidade, segui com destino à Bélgica. Novamente os meus olhos se deleitaram na serra, verde e bucólica paisagem.

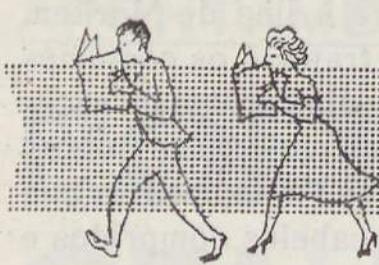
Haarlem e os campos de maravilhosas flores (em Julho já tinham sido cortadas) passaram na minha retina. E também a Haia se mostrou à minha observação enquanto o comboio a foi atravessando — quase vertiginosamente.

Transpus o Reno em Roterdão. O seu porto artificial é considerado o maior do continente europeu e está em comunicação constante e intensa com os portos de todas as nações da terra. Acima, porém desta convivência, deste tráfico, concede-lhe foros de universalismo a glória de ser pátria de um dos maiores humanistas da Renascença, Erasmo, que foi também cidadão do mundo. Não esqueci Damião de Góis, que ali viveu e com o seu claro pensamento contribuiu para dissipar as sombras da Idade-Média.

A tenacidade do povo holandês, o seu esforço na luta contínua e titânica com os elementos — o mar que tantos benefícios lhe presta e tantos prejuízos lhe causa quando as tempestades o impelem a invadir traiçoeira e impiedosamente as terras que, pelo homem, lhe foram roubadas — eleva-o no conceito dos estrangeiros.

É densamente povoado este pequeno grande país: tem 33.500 quilómetros quadrados para dez milhões e meio de habitantes.

A grandeza da Holanda mede-se pela grandeza do seu povo.



Contos e Novelas

O «Cegonha»

Por JORGE FERNANDES TEIXEIRA

Ferroviário reformado

A locomotiva da *reserva* zigue-zagueia nas linhas da estação, manobrando, pachorrenta, em movimentos tardos, de aranha que faz a teia. As ordens são transmitidas por cornetas, como nos quartéis — dois toques, três toques...

O chefe vigia, dá o tema; o capataz assiste e dispõe; o maquinista não larga os comandos e o fogueiro, tisnado e hercúleo, arremeça grandes pasadas de carvão pela bocarra sanguínea da fornalha, alimentando o ventre descomunal do monstro que sua, opulento de soberania e de força.

E quase ninguém vê um corpo franzino, que surge aqui e ali, entre a ferrugem agressiva dos engates, esgueirando-se como enguia às quatro *bombas de choque* dos veículos — mil vezes escapado à morte em cada dia — o obscuro, o desprezado *engatador*!

Todavia, se ele falta, não mais prosseguem as manobras!

Nunca as distâncias infinitesimais influíram tanto na vida de um homem: um centímetro apenas... e ei-lo triturado sob as rodas pesadíssimas!

Os *pára-choques* estendidos, são os dois braços da Morte que procura abraçá-lo, obstinadamente, friamente, na certeza canalha de que não tardará o dia fatal.

« — Corta agora! Depressa! Corta agora! — » E ei-lo que se enrosca nos engates esperando o choque entre as paralelas de aço, olhando de frente o galope desenfreado dos «cortes»!

E torturo-me, às vezes, visionando a tragédia habitual, quando seu corpo delgado e flexível se desfizer naquela prensa diabólica como torrão de areia, borrando sangue! Corpo roxo de morte, que nunca vai inteiro à sepultura, embora mãos piedosas de camaraadas colham entre os *rails* impassíveis, a tenebrosa sementeira de carne humana, que as varejeiras sugam e a terra emporcalha!

* * *

Vocês conhecem o «Cegonha» — homem alto, magrizela, rosto de criança grande, melenas retorcidas, pernas enormes e cambadas — de onde lhe veio a alcunha?...

Então não se recordam do «rei dos engatadores», o que trepava aos vagões em andamento e cabriolava nos tejadilhos íngremes, subindo pelas *bombas* como felino?

Foi criado nos montes, a pastorear bácoros, colhendo bolota e azeitona, sem eira nem beira, que os pais eram ciganos e abandonaram-no em Escoural morto de sezões.

Entrou nas *sortes* e na caserna pintou o diabo!

Agarotado, irreverente, enfiava *cabeçalhos* nos recrutas, punha ratos nas marmitas dos parceiros; criou fama de tunante incorrigível, e veio de lá com a cadereta a abarrotar de castigos, mas com indomável vontade de trabalhar.

Depois afez-se à nova vida, esforçado e valente, a pontos de merecer o nobiliarquíssimo título de «rei dos engatadores».

Os capatazes disputavam-lhe os serviços, os superiores elogiavam-no, e já não havia por aquelas redondezas, taberna, sérão ou balarico, onde o «Cegonha» não fosse falado!

As cachopas, com manifesto despeito da patrícia rapaziada, preferiam-no em «rodas» de S. João, desde a aldeia do Cano até Escoural.

Verdade seja que nenhum deles rodopiava melhor ao som da gaita, nos «mastos», entre saias esvoaçantes...

A fama, os elogios, a necessidade de exibir-se e o desejo de assombrar, levaram o «Cegonha» a cometer espantosas audácia, de que escapava por milagre.

Advertências, conselhos, admoestações?

— «Ora adeus! Um homem só morre quando tem de morrer e dos fracos não rezava a história!»

* * *

Ao *desengatar*, um dia, certa rosca perra atraçaram-se lhe os movimentos, e quando os vagões embateram, chincalhantes, o «Cegonha» mordeu gritos de dor, uivando como cão danado:

— «Má raios! Má raios! — »

Já a máquina tinha partido rebocando os vagões que ele desligara, e ainda o «Cegonha» se mantinha, entre as calhas, perplexo, estupefacto, a boca contraída num ricto de dor, sem atinar «como raios fora aquilo...»

Súbito, empalideceu, da sua mão direita jorrava sangue e no chão, empastados de sangue e areia jaziam dois dos seus dedos, como dois salpicos de lama!

Mas «dos fracos não rezava a história!» E como ninguém dera por aquilo, soberbo de orgulho e desprezo pela própria fatalidade — enrolou o lenço em volta da mão aleijada e atou-o com os dentes.

Todo o dia arrastou a faina cruel — sem queixume, sem gemido que o denunciasse — pondo o ferrete do seu sangue em todos os engates que tocou — brasão simbólico do orgulho humano, de mais rija témpera que o próprio aço homicida!

Ardendo de febre, gotejando sangue da mão oculta, perdera a agilidade habitual e cem vezes nessa tarde sentiu a Morte roçar-lhe a epiderme num ron-ron de gatinha mimosa.

— «Eh, rapaz! — berravam-lhe — perdeste as pernas?

— «Eh «Cegonha», andas a dormir? — »

Mas ele não respondia, mastigando surdas raias;

— «Má raios! «Rei dos engatadores!» Parece mentira! — »

E o epíteto que tanta alegria íntima lhe causara, soava-lhe agora zombaria atrocíssima e impiedosa, escárnio colectivo que o trespassava de vergonha!

As reverberações gritantes dos carris feriam-lhe a retina com facadas de luz, e o seu olhar febril, via espantosas caricaturas nas coisas que o cercavam.

Estranha aberração aquela! Tudo à sua volta redopava dança mefistofélica! Veículos, edifícios, linhas, a própria máquina, eram cada vez maiores. Os silvos eram gargalhadas tremendas, catervas de demónios invisíveis! Mãos gigantes, tenebrosas, martelavam-lhe os ouvidos como quem malha em ferro frio e nuvens de moscardos vorazes e teimosos, zumbiam, espiralando famintos enxames diante dos seus olhos!

Gulosas de carnagem fresca, as moscas choviam em montões azulíneos, sobre o trapo ensanguentado que lhe protegia a mão.

O «rei dos engatadores! o rei dos engat...» sibilava o desgraçado.

«— Eh «Cegonha»! Olha esse *corte de material!* Ah, ladrão que te «emborrachaste» — blasfemavam de longe.

O «Cegonha» quis replicar, repudiando a calúnia, mas a voz estrangulou-se-lhe nas guelas, os lábios pareciam-lhe de chumbo e torva espumaceira caía-lhe aos cantos da boca...

Não pôde mais! Queimadas as últimas energias em holocausto do seu orgulho profissional — deixou-se cair pesadamente na entre-via e rendeu-se à Dor como um herói!

Amachucado, mordendo a areia — gladiador vencido — aquele estóico farrapo humano onde lábios de mãe nunca poisaram — mísera carne de trabalho, escarnecida e anónima — foi mais belo na Dor do que rei orgulhoso e destronado!

* * *

Três meses amargos de doença — que a Lei, magnânima e reconhecida, generosamente premiou com oito escudos mensais — quatro para cada dedo! Pouco menos vale a carne dos lanígeros — e come-se. Depois, no Barreiro, o engatador solicitou a transferência para outra estação. Que nunca mais queria pôr os pés em Casa Branca...

O inspector, benevolente e amigo, elogiou-lhe a perícia, nunca tivera tão bom engatador ali... que se deixasse de caprichos.

Cabisbaixo, amarratando nas mãos a velha bóina, o «Cegonha» agradeceu, — mas não, «preferia ficar sem emprego, mas voltar a Casa Branca, nunca mais!» — E como o inspector insistisse, intrigado pela inexplicável teimosia, o «Cegonha» abriu-se, «que não tinha ânimo de aparecer pois já não era o «rei dos engatadores...» e patenteando os dedos mutilados — raivosamente mordidos pelo aço — rompeu a soluçar como criança!

* * *

Noite negra de Novembro, pesada como chumbo. Na estação de Alcáçovas — vizinha da sua detes-

tada Casa Branca — o «Cegonha» era agora *agulheiro*; deixara-se de acrobacias audaciosas, e vivia com a mulher, a linda cachopa que o enfeitiçara nos bailaricos.

A corneta roufenha da estação, assoprada pelo factor, grasnou uma cantilena esterterosa.

Para as bandas de Viana, ruído profundo ascendente e confuso denunciava a cavalgada apocalíptica do trem, e como tivessem aberto o tampão esbraseado da fornalha, rasgou-se na noite um clarão empolgante, cabeleira demoníaca, empoada de oiro esplendente.

Fogacho verde na lanterna, cosido à *agulha*, o — «Cegonha» tiritava friorento no seu posto, quando o trem se deteve na estação.

«Deixa dois e toma cinco» preveniu o chefe, e a manobra começou. E já o comboio se tinha submergido na noite, quando deram por falta do *agulheiro*! Ó «Cegonha»? Ó «Cegonha»?

O chefe, o factor e depois a afiita esposa do desaparecido, rebuscaram as linhas, a entre-via, o cais e o armazém: Ó «Cegonha»!? Ó «Cegonha»!? — e na aridez desoladora da planície, embebida na noite traiçoeira, nem sequer o eco respondia.

* * *

Dir-se-hão fanáticos de homicidas religiões orientais, depondo a vida no altar de famigerados deuses assassinos, tão frequentemente os ferroviários tombam na espinhosa luta pelo Pão.

Pobre «Cegonha»! Entalado e suspenso nos *pára-choques* dos vagões que ligou, era inesperado e miserando passageiro naquele fatídico comboio de mercadorias! O tórax, esmagado nessa prensa de aço esparrinhava sangue, estalando como caixa, ao impulso da marcha trepidante; a cabeça, rebolava sobre os ombros, desgrenhada e terrível, ao sabor do andamento; nas *juntas* e nas rampas, os solavancos esvaziavam o abdomen do cadáver que pingava vísceras, enquanto as pernas bamboleantes dançavam sinistras bailatas.

— O «Cegonha»! Ó «Cegonha»!? — Pobre «Cegonha»!

* * *

Na Casa Branca, quando os capatazes iniciaram a decomposição do trem, deparou-se-lhes o seu antigo companheiro — infando despojo humano, ensanguentado e negro, olhos esbugalhados no espanto da morte, a língua retalhada e pendente — um horror.

E nunca lágrimas de camaradas foram mais sinceras, quando num último abraço o arrancaram daquelas garras de ferro, de que ele tanto zombara, outrora!

Em muitas almas supersticiosas e timoratas ressoam ainda aquelas fatídicas palavras do «rei dos engatadores»:

— Prefiro ficar sem pão, mas voltar a Casa Branca — nunca mais!

O Destino inexorável vingara-se cruelmente, arrastando até ali o seu cadáver!!



Divisão da Exploração Serviço de Movimento

Pergunta n.º 272 / Cons. n.º 2089 — Em virtude da cauda do comboio n.º 8621 ser fechada com dois vagões JJ desprovidos de freio manual, pedi providências em Vendas Novas para que a mesma fosse modificada de harmonia com as normas regulamentares, obtendo por resposta que o comboio seria expedido tal e qual se encontrava formado sob a responsabilidade do sr. Inspector de Secção e que se eu não quizesse seguir nele seria substituído por outro condutor.

Como não se teve em atenção o disposto na 1.ª regra da tabela de frenagem que diz que a posição invariável do freio da cauda é no último veículo ou penúltimo da cauda, rogo esclarecer-me se, de futuro, devo respeitar o que se encontra regulamentado ou se devo obedecer a ordens que são contrárias ao regulamento, como sucedeu neste caso.

Resposta — O consulente está em equívoco, quanto a 1.ª regra da tabela de frenagem só é aplicável a comboios de mercadorias.

O comboio n.º 8621 é de passageiros e, portanto, o freio da cauda devia ser na última carruagem da cauda, ou atrás desta carruagem, num dos três últimos veículos da composição, conforme preceitua a alínea a) da Instrução n.º 2663, cuja leitura com atenção se recomenda ao consulente.



Pergunta n.º 273 / Cons. n.º 2090 — Na estação de Gaia, o maquinista de um comboio tranvia ascendente recusou-se a assinar o talão C do mod. M 127 sob a alegação de que não tinha lápis, declarando ainda que se recusaria a fazê-lo sempre que não lhe fosse facilitado lápis pelos agentes da estação.

Como já não é a primeira vez que este maquinista assim procede, por teimosia e nada mais, peço dizer-me se os modelos respeitantes à segurança da circulação dedem ser entregues sem o respectivo recibo ou se devemos fornecer lápis, comprados à nossa custa para os srs. maquinistas assinarem, o que parece não estar certo.

Resposta — Os maquinistas não podem recusar-se a passar recibo dos modelos que lhes são entregues, pois lhes cumpre fazerem-se acompanhar de lápis ou caneta para esse efeito.

Se algum o fizer, deve o assunto ser comunicado superiormente.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 324 / Cons. n.º 2091 — Peço infor-

mar-me a que título devem ser debitadas em destino, as importâncias de reembolsos e desembolsos que sobrecarreguem remessas procedentes da Sociedade «Estoril».

Resposta — De harmonia com o disposto na alínea i) do artigo n.º 184 e alínea b) do artigo n.º 194 do Livro E 11, as importâncias relativas a desembolsos ou reembolsos que onerem remessas procedentes das estações da Sociedade «Estoril», são consideradas, para efeito de débitos nas estações de destino, como portes da mesma Sociedade.



Pergunta n.º 325 / Cons. n.º 2092 — Com a publicação da C. Circular n.º 107 do S. F. das Receitas, de 8-4-1957, surgiram dúvidas da parte do pessoal de revisão, sobre a cobrança a efectuar aos militares portadores de requisições de ida e volta, com a indicação a pronto pagamento, em períodos festivos. Em expediente n.º 216/2-CFP., de 1-5-1952 do S. F. Receitas, foi autorizado o fornecimento de bilhetes ida e volta, em presença de requisições com essa indicação, quer a pronto pagamento ou em regime de conta corrente. De harmonia com o determinado no Artigo 17.º do Livro E 11 e 83.º do Livro E 7, estes transportes gozam da redução de 50 % nas linhas do Estado.

Exemplo :

Cobrança a efectuar a um militar, portador de requisição do Minist.º do Exército — Ida e Volta — com a indicação, «a pronto pagamento, férias da Páscoa», em 3.ª classe, de Sacavém a Setúbal — Via Lisboa-Rossio — apresentada na estação.

Sacavém a Lisboa-

-Rossio	$17 \times \$28 = 4\80
Via Fluvial	$\frac{4\$00}{2} = 2\00
Barreiro a Setúbal	$29 \times \frac{\$28}{2} = 4\10 $10\$90 \times 2 = 21\80

Resposta — A requisição que indica não deve ser aceite.

As requisições do Ministério do Exército a pronto pagamento, para bilhetes de ida e volta, só podem ser aceites, quando as praças vão gozar licença de mobilização, como se determina no Art.º 47.º do E 11 e 83.º do E 7.

Este assunto foi esclarecido e muito recomendado, pela Comunicação Circular n.º 107 do Serviço da Fiscalização das Receitas, de 8 de Abril de 1957.



Máquina «BENOTO» executando estacas de 1 m de diâmetro e 60 m de comprimento, nas fundações do viaduto de Sacavém, na auto-estrada do Vale do Tejo

Construções Técnicas, L. da

Sede: Praça do Município, 13-3.º — LISBOA

Telefones: 2 23 44 e 2 78 09

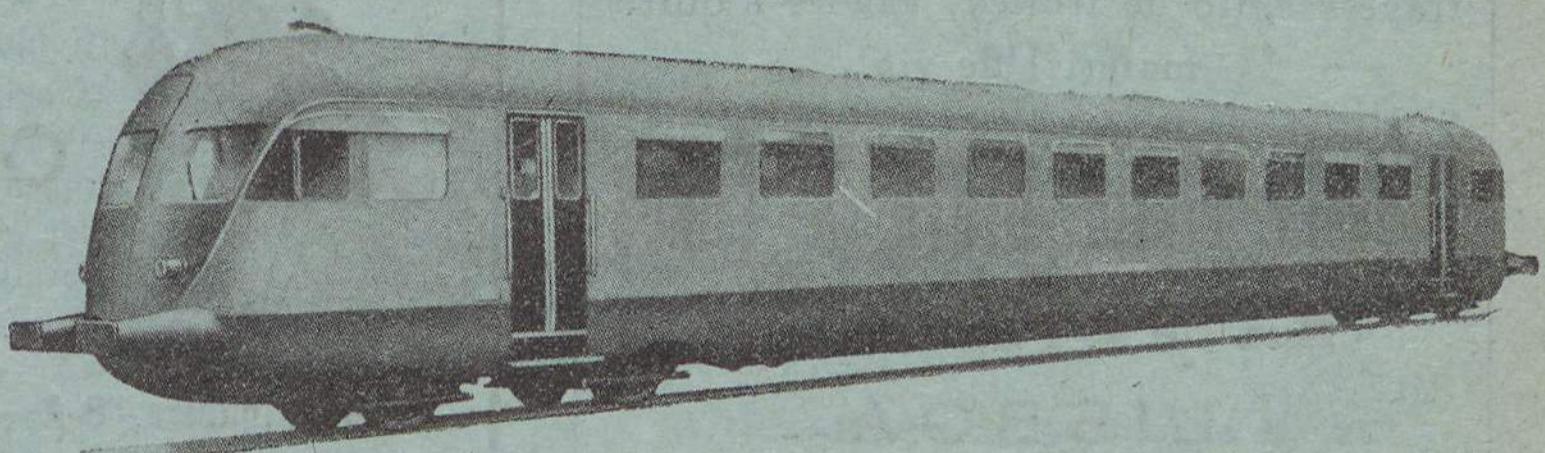
Fundações

Construções Civis
e Industriais

Betão Armado e Betão
Pré-esforçado

Obras Públicas

Concessionária do sistema de moldes
deslizantes «PROMETO» e do sistema
para execução de estacas de grande
diâmetro «BENOTO»



BREDA FERROVIARIA S. p. A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.

PORTO — LISBOA

Foi designado o accionista Sr. Dr. José Soares da Fonseca para ocupar, até à próxima reunião da Assembleia Geral, a vaga aberta no Conselho Fiscal por motivo do falecimento do Sr. Dr. Emídio Mendes.

— Nas cerimónias nacionais comemorativas do 25.º aniversário da Promulgação do Estatuto do Trabalho Nacional, realizadas em Braga, no passado dia 23 de Setembro, tomaram parte, representando o desporto ferroviário, 45 atletas do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã.

— A C. P. conta receber da Eurofima — de que é associada — 12 locomotivas eléctricas BoBo, tipo d, da ORE, de 600 a 750 H. P., análogas às 318 unidades em construção ou em serviço nos Caminhos de Ferro Franceses.

— Em 21 de Agosto, em Paçô Vieira, realizou-se um almoço de confraternização do pessoal superior da antiga Companhia do Norte de Portugal, promovido pelo Chefe da 1.ª Secção de Via e Obras, Sr. Américo José Ferreira. À simpática festa presidiu o Sr. Dr. Oliva Teles, clínico da C. P. .

— O Sr. Eng.º Manuel de Mello Campello, Sub-chefe de Divisão, foi designado para chefiar o Serviço de Compras e Recepção, na vaga motivada com o falecimento do Sr. Eng.º Mário Fonseca:

— Deslocou-se a Bâle (Suíça), o Sr. Eng.º Vasco Viana, Chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção, para tomar parte na reunião de técnicos da Eurofima (Sociedade Europeia de Financiamento de material ferroviário) que se realizou em 16 de Setembro. Nessa reunião estudaram-se as condições em que vão ser adquiridas pela Sociedade locomotivas Diesel ORE Standard, classes c e d a fornecer às empresas ferroviárias associadas. Acompanhou aquele técnico o Sr. Dr. Amaro de Matos, Economista dos Serviços de Contabilidade e Finanças, especialmente incumbido de assentar os termos do contrato de aluguer e venda de material que vai ser estabelecido entre a Eurofima e a C. P. .

— As principais Administrações ferroviárias da rede Europeia — Portugal incluído — vão estabelecer, a partir de 1 de Março próximo, um bilhete turístico europeu «o Eurailpass» que, vendido por agora nos E. U. A. e Canadá e mais tarde em todo o Continente Americano, facilita ao seu possuidor, durante 2 meses, a realização de quaisquer viagens, sem qualquer outro pagamento suplementar, em todas as linhas das Companhias participantes desta Convenção — Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Itália, Luxemburgo, Dinamarca, Holanda, Portugal, Suíça, Noruega e

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A máquina que a gravura reproduz é utilizada para executar uma das mais importantes tarefas de conservação da via férrea.

É muito usada em algumas redes estrangeiras. Em Portugal têm ultimamente sido feitos alguns ensaios da sua utilização, sobretudo na linha do Norte.

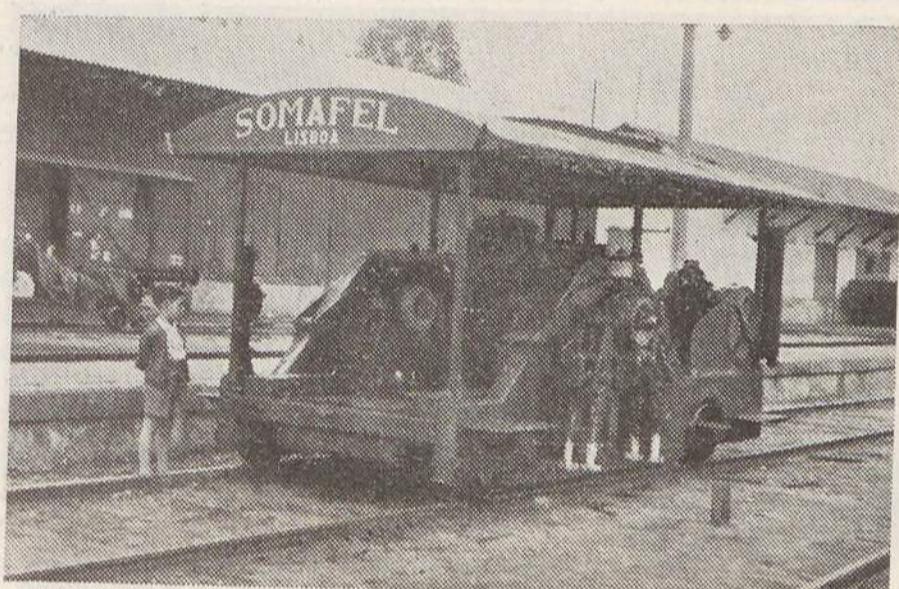


Foto Salvador Reis

N.º 17

PARA QUE SERVE ESTA MÁQUINA?

As respostas dos nossos assinantes devem-nos ser enviadas, como de costume, em simples postal, até ao fim do mês. Os prémios serão sorteados entre os que tiverem respostas certas.

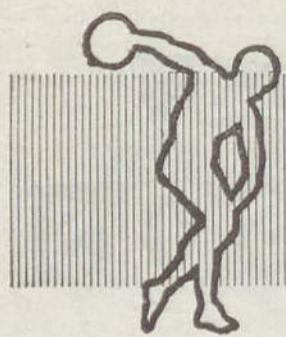
Resultado do Concurso N.º 15

Solução: «Túnel do Rossio».

Foram premiados: — Manuel dos Santos Dias, guarda-freios de 1.ª classe de Alfarelos; Joaquim Augusto, agulheiro de 2.ª classe de Sacavém e António Gonçalo, servente auxiliar de P. N. em Oliveira do Bairro.

Suécia, por enquanto. Preço total previsto do bilhete em 1.ª classe: 125 dólares (3.600\$00).

— Realiza-se em Portugal, em princípios deste mês, mais uma Conferência Comercial Ferroviária Portugal - Espanha, que se ocupará de assuntos de carácter tarifário do maior interesse para ambas as redes.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Notas finais dos Jogos Desportivos Ferroviários

Por J. MATOS SERRAS

TERMINAMOS neste número as apreciações que temos vindo a fazer sobre os Jogos Desportivos Ferroviários do corrente ano. Queremos, uma vez mais, referir a acção desenvolvida pelos srs. João São Pedro Lopes e Manuel Rocha Ferreira,



João São Pedro Lopes e Manuel Rocha Ferreira, organizadores de Jogos, e António Melo, director da Associação Naval 1.º de Maio

antigos dirigentes do Grupo da Figueira da Foz — a quem em boa hora foi confiada a organização destes Jogos. Foram ambos de uma solicitude a toda a prova, não esquecendo nenhum pormenor e conseguindo, mercê do seu labor, dar ao certame o brilhantismo alcançado. A comprovar o facto, está o Relatório que elaboraram, donde constam os inúmeros pormenores atinentes aos torneios, desde a feliz introdução, passando pelo esquema de organização, regulamentos, sorteios, calendários de jogos, trofeus instituídos e sua atribuição, convites dirigidos a diversas entidades, nomeação de árbitros e cronometristas, realização do almoço de confraternização e, em especial, todos os resultados verificados nas provas de basquetebol e ténis de mesa, com as correspondentes classificações individuais e por equipas.

A referir também, a colaboração dispensada pela Associação Naval 1.º de Maio, que

cedeu o seu Salão de Festas para disputa do torneio de ping-pong.

* * *

Não podemos esquecer, nesta altura em que damos por findas as nossas apreciações aos Jogos deste ano, a ajuda dada pela Companhia. Igualmente há a realçar o prestimoso incentivo fornecido pelo sr. engenheiro Horta e Costa, a quem os Grupos Desportivos Ferroviários tanto devem.

Também o sr. engenheiro António da Silva Abreu, presidente da direcção do Grupo organizador, se mostrou incansável no sentido de que os Jogos decorressem a contento geral.

* * *

Do Relatório já referido consta um mapa discriminativo das receitas e despesas efectuadas. Assim, verifica-se que o subsídio da Companhia (10 contos) foi insuficiente, tendo havido um *déficit* de 1.157\$90, que foi suportado pelo Grupo organizador.

* * *

Durante os dias em que, na Figueira da Foz, assistimos ao torneio anual dos despor-



A equipa de ténis de mesa, de Campanhã

RESUMO

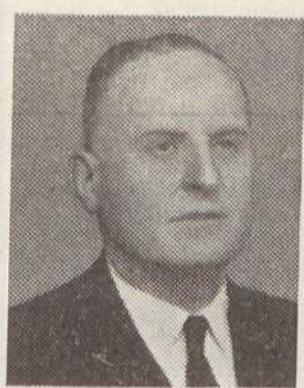
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



1945, a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1950, e a conductor de 1.ª classe em 1 de Outubro de 1956.

Albino Soares — Condutor de 1.ª classe em Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 17 de Junho de 1918, nomeado carregador de estação em 3 de Março de 1925, a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Abril de 1929, foi promovido a guarda-freio de 3.ª classe em 1 de Julho de 1933, a guarda-freio de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1939, a guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Janeiro de

João Manuel Rodrigues — Capataz de manobras de 1.ª classe em Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 17 de Junho de 1918, passou a carregador em 29 de Outubro de 1919, a engatador em 27 de Julho de 1920, foi nomeado agulheiro de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923, a capataz em 21 de Fevereiro de 1928, e a capataz 1.ª classe em 1 de Agosto de 1943. Em virtude do A. C. T., passou a capataz de manobras de 1.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.ª classe a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1955.

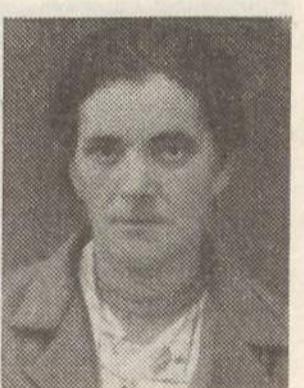
Agostinho da Costa Ferreira — Chefe de estação de 2.ª classe em Pinhal Novo. Admitido como eventual adventício em 26 de Junho de 1918, passou a praticante em 17 de Novembro de 1919, foi nomeado aspirante em 27 de Março de 1921, promovido a factor de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.ª classe em 12 de Fevereiro de 1926, a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929, e

António Maria Neves Magalhães — Chefe de estação de 1.ª classe em Mirandela. Admitido como praticante em 25 de Junho de 1918, foi promovido a factor de 2.ª classe em 15 de Maio de 1926, passou a condutor de trens em 31 de Janeiro de 1927, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Abril de 1928, a chefe de 2.ª classe em 1 de Junho de 1944, e a chefe de 1.ª classe em 1 de Setembro de 1944. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 1.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



Manuel Gameiro — Assentador de 1.ª classe do distrito 284. Admitido ao serviço em 1 de Abril de 1918 como assentador. Passou a assentador de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.

Olívia Silva — Guarda de P. N., de 1.ª classe do distrito 75/4.ª A Aveiro. Foi admitida ao serviço em 21 de Março de 1918, como guarda de P. N. — de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.



tistas ferroviários, tivemos ensejo de auscultar o pensamento dos dirigentes dos Grupos concorrentes. Uma opinião merece o nosso incondicional apoio — deviam praticar-se mais modalidades. Deste modo fazemos votos para que no próximo ano os Jogos Desportivos Ferroviários comportem não só provas de basquetebol e ténis de mesa, mas outras, como o remo, o xadrez, voleibol, andebol, bilhar e futebol, porquanto há vários ferro-

viários conhecidos pelo seu valor nestas modalidades. Assim, no remo competiriam, pelo menos Barreiro e Lisboa, e no futebol, uma vez que Lisboa tem suspensa a respectiva secção, formar-se-ia uma equipa mista para defrontar o «onze» do Entroncamento. Aqui fica o nosso alvitre e vamos a ver o que será possível conseguir no próximo ano, sem esquecer o tão necessário confronto internacional.



Francisco Maria Grandão. — Agulheiro de 1.ª classe em Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 14 de Maio de 1918, foi promovido a carregador em 14 de Janeiro de 1920, a agulheiro de 3.ª classe em 17 de Julho de 1924, a agulheiro de 2.ª classe em 21 de Maio de 1929, e a agulheiro de 1.ª classe em 21 de Janeiro de 1942.



Manuel Ferreira Bastos — Chefe de estação de 1.ª classe em Sernada do Vouga. Admitido como praticante em 28 de Junho de 1918, nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1922, foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1926, a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1927, a chefe de 3.ª classe em 1 de Maio de 1928, a chefe de 2.ª classe em 21 de Julho de 1930, e a chefe de 1.ª classe em 21 de Fevereiro de 1940. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 1.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

Floriano António Pimenta — Agulheiro de 1.ª classe em Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 14 de Maio de 1918, nomeado carregador em 29 de Novembro de 1919, passou a engatador em 21 de Abril de 1936, foi promovido a agulheiro de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1944, e a agulheiro de 1.ª classe em 1 de Outubro de 1955.



Vitorino de Oliveira Jorge — Fiscal do pessoal de revisão de bilhetes em Lisboa-R. Admitido como carregador em 21 de Maio de 1918, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Abril de 1923, a revisor de bilhetes de 3.ª classe em 1 de Março de 1925, a revisor de bilhetes de 2.ª classe em 1 de Abril de 1927, a revisor de bilhetes de 1.ª classe em 1 de Julho de 1937, e a fiscal de revisores em 1 de Julho de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a fiscal do pessoal de revisão de bilhetes, a partir de 1 de Julho de 1955.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Luís — Guarda-freio de 1.ª classe do Posto de Lisboa, n.º 012826. Tendo encontrado, na Aut. n.º 4111, uma carteira que continha vários documentos e a importância de 450\$00, prontamente a entregou.

Manuel Monteiro — Chefe da estação de 3.ª classe de Caminha, n.º 101482. Tendo encontrado, no dia 9 de Janeiro deste ano, junto da bilheteira, uma carteira com a importância de 900\$00 e diversos documentos, prontamente a foi entregar ao seu possuidor.



Lúcio da Silva Lourenço — Chefe de cantão de Obras Metálicas de 1.ª classe. Gratificado com a importância de 1.000\$00 como prémio pelo esforço, dedicação e competência demonstrados no sentido de remover as dificuldades surgidas durante as obras realizadas na estação de Lisboa-P.

Álvaro Duarte Maia — Encarregado de obras de 1.ª classe. Gratificado com a importância de 2.000\$00, como prémio pelo esforço, dedicação e competência demonstrados no sentido de remover as dificuldades surgidas durante as obras realizadas na estação de Lisboa-P.



S U M Á R I O

BALANÇO DE UM ANO TURÍSTICO * GRANDE PEREGRINAÇÃO NORTE-AMERICANA A FÁTIMA *
 * O NOSSO CAMINHO DE FERRO NO PLANO DE FOMENTO — REALIZAÇÕES EM MARCHA *
 * CAMINHOS DE FERRO ESTRANGEIROS — OS ARREDORES DE PARIS, por António L. Simões do Rosário * ENG.º MÁRIO FONSECA * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS, Direcção de Alberto da Silva Viana * POESIA E ENCANTO DOS CENÁRIOS DA HOLANDA, por Arminda Gonçalves * CONTOS E NOVELAS, por Jorge Fernandes Teixeira * PERGUNTAS E RESPOSTAS *
 * NOTICIÁRIO DIVERSO * OS NOSSOS CONCURSOS * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS
 por J. Matos Serras * PESSOAL

NA CAPA: Em manobras (Foto de Stössel Henriques Alves)

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELÉCTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

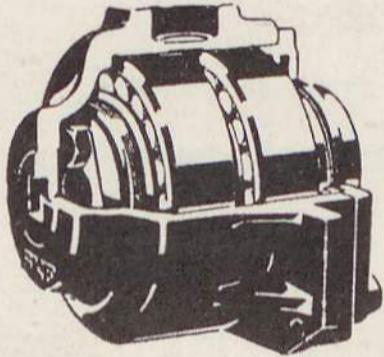
Mais de 1.000.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTO

Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

SERRAÇÃO MECÂNICA DE CONSTRUÇÕES MODERNAS, L.^{DA}

Madeiras nacionais e estrangeiras
— Contraplacados // Parqués —

Serração e Carpintaria Mecânica

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO
FÁBRICA NA MARINHA GRANDE

CASAL DE SANTA LUZIA, 35 (à Estefânia)
LISBOA
Telef. 4 6627

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «craupauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em adquirir
OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

LINO MARTINS COELHO

OFICINAS METALURGICAS
CERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

305, Rua de S. Rosendo, 330
Telefone 51064

PORTO

Srs. FERROVIÁRIOS!

Nas vossas compras de Fazendas de Lã consultem sempre:

BRAZ & MONTEIRO — COVILHÃ

Completo sortido para Homem e Senhora
CASACOS DE SENHORA EM PADRÕES ESCLUSIVOS
Descontos Especiais — Enviamos amostras