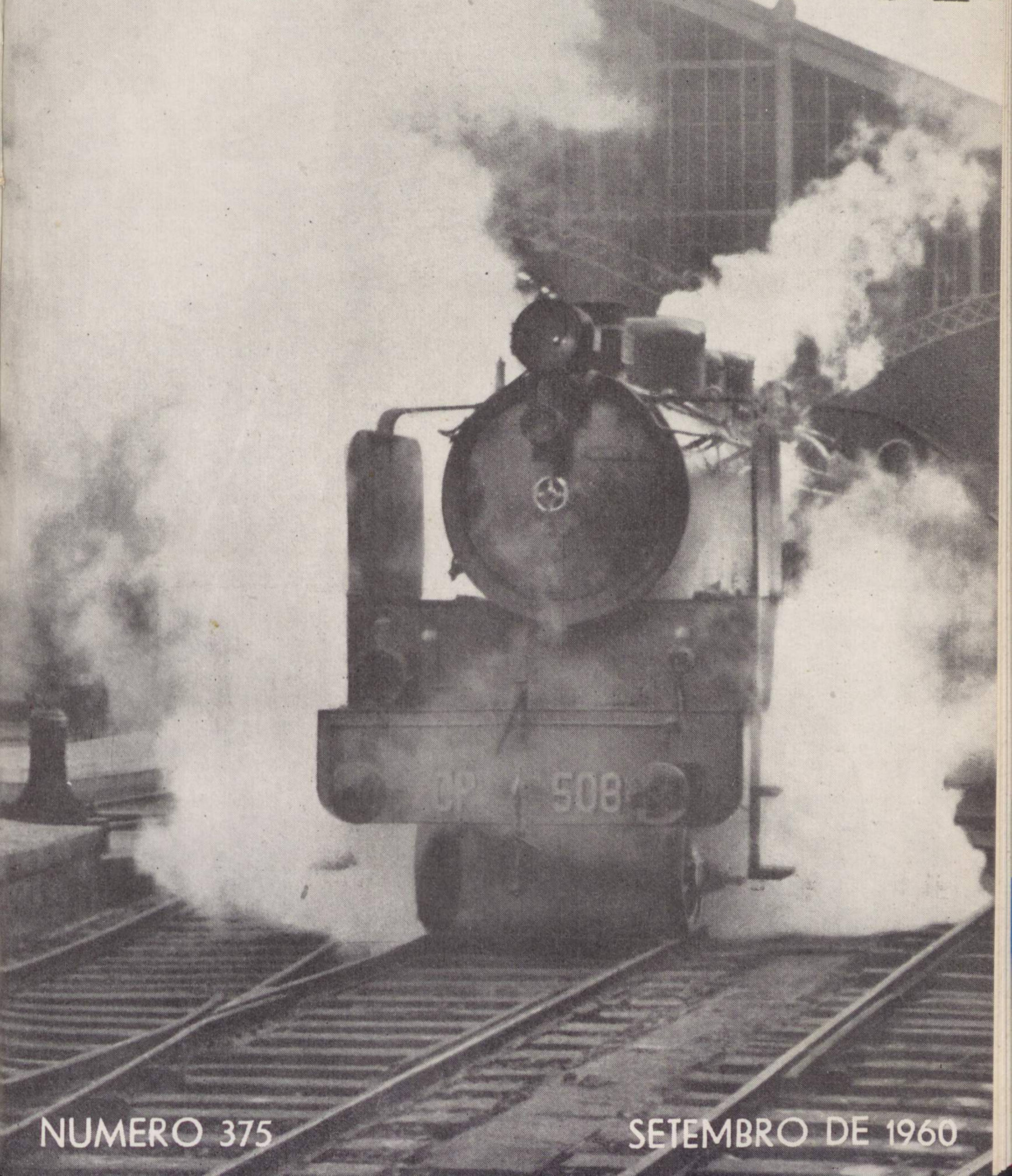


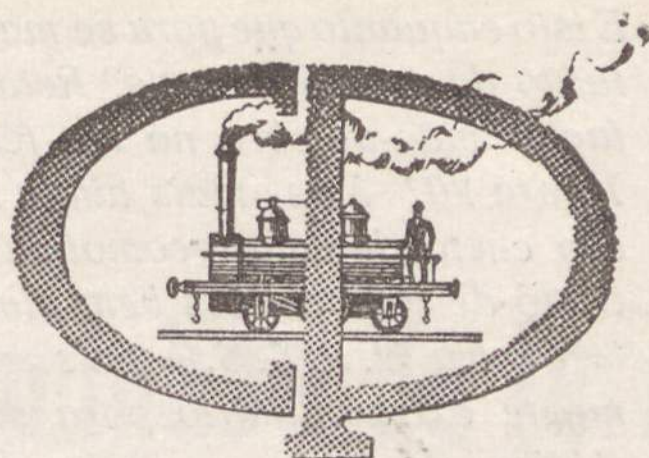
BOLETIM DA C.P.



NUMERO 375

SETEMBRO DE 1960

Boletim^{*} da



N.º 375 • SETEMBRO 1960 • ANO XXXII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Nota de Abertura

Sob o título «SÃO ANTI-ECONÓMICOS HOJE EM DIA OS CAMINHOS DE FERRO»? publicaram as Selecções do «Railway Age» a curiosa editorial que a seguir reproduzimos, atento o alto interesse das observações aduzidas, fundamentadas numa actualidade flagrantíssima de conceitos e na importância inquestionável que justamente é atribuída à via férrea no concerto geral das diversas modalidades de transporte.

«Sempre existiram — e hão-de existir — em todos os países, impetuosos e decididos defensores das mais diversas formas de transporte, que não o caminho de ferro! Muitos deles — autênticos inimigos da via férrea, pretendem demonstrar, equivocada mas convictamente, por $a + b$, que o transporte ferroviário não sómente é obsoleto como também é anti-económico! Um exemplo, entre muitos: segundo carta publicada recentemente no jornal venezuelano «EL UNIVERSAL», de Caracas, escrita por um desses detractores, lê-se:

«É falso que o caminho de ferro esteja especialmente indicado para transportar grandes cargas; hoje, há camiões susceptíveis de carregar o que em qualquer vagão cabe! Tão pouco a ferrovia requer menos pessoal que o transporte rodoviário!

Em todos os países, o caminho de ferro é, e será sempre, anti-económico. Em muitos mesmo, existe uma pluralidade enorme de impostos que agravam os transportes por estrada, unicamente para protegerem a via férrea. E se esta é mantida, isso deve-se unicamente ao facto de ser custosíssima a sua substituição. Para uma Nação moderna como a nossa, resultará altamente inconveniente, sob todos os pontos de vista... e mais um, a manutenção de uma tão arcaica forma de transporte.

Todas estas considerações deverão igualmente ser aplicáveis ao «metropolitano», ainda muito mais dispendioso em instalação e manutenção».

«Ora, o que o autor da carta não menciona, ou não quer propositadamente mencionar, é que cada camião, transportando tanto como um vagão do caminho

de ferro, terá que possuir, obrigatoriamente, o seu próprio motorista e ajudante. E isto enquanto que para se manobrar um comboio de 100 vagões apenas se necessitarão de 4 ou 5 homens. Relativamente ao transporte por estrada, a economia do factor mão-de-obra na via férrea, está hoje estimada na proporção favorável de 1 para 20! Mas, mais ainda: com o caminho de ferro economiza-se combustível e o custo de uma locomotiva com o atrelado de 100 vagões é assaz menor que o custo de 100 camiões bem dimensionais.

Na U. R. S. S. — país em que se está desenvolvendo um esforço verdadeiramente extraordinário para se obter, em tudo, um máximo de produção com um mínimo de custo — a maior parte dos investimentos efectuados têm sido destinados à ampliação e melhoramento dos caminhos de ferro — e não ao transporte por estrada!

O construir estradas para serviço de «pesados», em paralelismo com as vias férreas — como se tem feito, em tão considerável escala, nos Estados Unidos da América — não constitui senão um deplorável erro técnico, económico e financeiro, sem qualquer razão plausível que o justifique.

«Tão pouco poderá dizer-se, como afirma, noutro ponto, o autor da carta a «EL UNIVERSAL», que o transporte por estrada seja o substituto mais económico dos caminhos de ferro, em zonas urbanas e suburbanas. Seria impossível construir um suficiente número de estradas para o escoamento de todo o tráfego de um aglomerado populacional de qualquer cidade importante — a não ser que se quisesse ficar privado de espaço para edificar fábricas, oficinas e hangares...

Muitas das grandes cidades da América do Norte estão hoje perecendo, irremediavelmente atacadas, no seu próprio seio, por uma epidemia de construção excessiva de largas estradas. As autoridades Municipais de algumas delas, já notaram e denunciaram o perigo e, ainda que tarde, estão já sendo tomadas providências atinentes ao reforço do serviço suburbano de comboios e à adopção de sistemas de caminhos de ferro metropolitanos e aéreos.

Os dirigentes ferroviários responsáveis de todos os Países devem conhecer exacta e precisamente as circunstâncias em que se desenvolve a economia do seu transporte, para desta forma poderem corrigir ou eliminar, com plena autoridade e segurança, determinadas e frequentes afirmações falsas ou erradas — como as propaladas na carta dirigida a «EL UNIVERSAL».

O transporte por estrada tem a sua missão importante — ninguém contesta! — e bem definida — como todos o sabem! A sua relação com o transporte ferroviário poderá comparar-se, exemplificadamente, à que existe entre o comércio por retalho e o comércio por grosso — ambos tão necessários, como indispensáveis.

Para nós, todo o ferroviário que aplique o valor do seu esforço — largo ou diminuto, não interessa, porque na totalidade será considerável — no bom sentido do incremento da via férrea, seja em mão de obra, em material ou em combustível, é positivamente um benfeitor público — e tem absoluto direito a que todos o considerem como tal!

A mesma louvável designação deverá com inteira justiça aplicar-se a todos aqueles que, conhecedores dos múltiplos factores económicos e técnicos que condicionam o transporte por caminho de ferro — se sirvam deles para notícia ampla e concreta, por forma a elucidar e instruir muitos».



A Finlândia e os seus caminhos de ferro

DO conjunto de nações do Continente Europeu, a Finlândia — Suomi, na língua original — é indubitavelmente a que maiores curiosidades étnicas e sociais oferece. É também um dos mais mal conhecidos países, devido ao longo período de tempo em que se manteve fechado ao convívio dos grandes centros da civilização ocidental.

Reconhece-se por isso indubitável interesse em consagrar-lhe algumas páginas do presente número, abordando com particular incidência, é óbvio, o relativo a caminhos de ferro.

Situada, parte na zona temperada Norte, parte na zona polar ártica, a Finlândia constitui, com excepção da Islândia, o mais setentrional país do Mundo; bastará dizer-se que uma terça-parte do seu território se encontra localizada acima do círculo Polar.

Tem fronteiras com a Suécia (536 Km.), com a Noruega (729 Km.) e com a União Soviética (1 260 Km.).

Durante muitos séculos viveu, ora sob o domínio da coroa sueca ou debaixo do poder do império russo. Mas, na realidade, jamais um invasor logrou dominar ou impor completamente a sua língua e cultura a este povo indomável. Ainda hoje, vivendo lado a lado com a U.R.S.S., não se lhe nota qualquer marca de influência política desta!

A superfície da Finlândia é vasta (337 quilómetros quadrados, ou seja, cerca de 4 vezes a superfície de Portugal), mas a sua população é muito reduzida (uns escassos 4 milhões de habitantes), devido às rudes condições climáticas dos territórios situados ao Norte.

Chamam-lhe o «país dos mil lagos», pois conta com mais de 60 mil, abrangendo 9 % do seu vasto território, chegando, em algumas

das regiões do sudoeste, esta percentagem a elevar-se a 20 e a 50!

A Finlândia foi sempre um país de nível de vida assaz modesto, embora presentemente observe um franco progresso industrial e social. Compreende-se: as contínuas lutas para se desvencilhar do domínio russo (de 1495 a 1944, os finlandeses foram forçados a entrar em combate com a Rússia, por 10 vezes, num total de mais de 40 anos de renhidas guerras), têm desbaratado a estrutura da sua economia. Basta referir, para nos situarmos no presente, que as avultadíssimas indemnizações de guerra, desde 1950 completamente pagas à Rússia e impostas pelo Tratado de Paris de 19 de Setembro de 1944, custaram à Finlândia o equivalente à perda de 12 % dos seus recursos económicos e da sua capacidade de produção! Isso explica, por exemplo, que só em 1954 tenha sido conseguida a supressão do racio-





Helsínquia nocturna — Trecho da Avenida Mannerheim, uma das mais importantes da capital

namento alimentar a que o povo esteve durante longo tempo sujeito.

A maior riqueza nacional reside na exploração das florestas — o ouro verde — que povoam quase totalmente o País. É um espectáculo curioso, que se oferece constantemente aos olhos do viajante, o transporte de milhares e milhares de troncos de árvores, através da sucessão interminável de lagos e canais, até à beira-mar, onde se situam as numerosas fábricas de celulose e papel, que constituem o fulcro da economia do País.

Os habitantes não são de origem ariana e entre os idiomas europeus o finlandês só tem afinidade com o húngaro; não obstante, uma reduzida minoria da população — 8,6 % — principalmente junto da costa ocidental nórdica, tem, como língua materna, o sueco, por descender dos habitantes oriundos da Suécia que se conservaram na Finlândia durante os séculos IX a XIII, época em que se formaram as primeiras colónias suecas.

Para nós portugueses, sobretudo para aqueles que tencionam visitar a Finlândia, será bom saber que a língua francesa é totalmente desconhecida do «homem da rua». O inglês só raramente é entendido, sendo o alemão um pouco conhecido. Contudo, nos bons hotéis (Hotelli), ou pensões (Matkustajakoti), há sempre quem fale qualquer destas línguas.

Mas, apesar das dificuldades do idioma e de grandemente afastada do centro da Europa, a Finlândia é, actualmente, muito procurada pelos turistas de todas as nacionalidades, atraídos pela rara beleza das suas impressionantes paisagens, pela possibilidade de contemplar o sol da meia-noite, pelo profundo encanto das suas grandes cidades, pela ousadia arquitectónica das suas modernas construções, pelos múltiplos e divertidos desportos de Inverno e também pelo baixo custo de vida do país — tudo aliado a uma rara simpatia e cordialidade do povo, e a uma esplêndida organização turística existente em toda a parte.

O estrangeiro é olhado com deferência e curiosidade, e rodeado das mais prontas atenções, o que faz eliminar, ou pelo menos ate-

✱

A grandiosa estação de Helsínquia — Monumento arquitectónico de real valor

✱



nuar, as inevitáveis contrariedades que sempre se deparam ao viajante isolado, isto é, ao não integrado nas clássicas excursões, com cicerones e intérpretes.

Foi graças a essa cordialidade, a esse gosto de ajudar o estrangeiro, que se tornou extremamente fácil a nossa jornada — até nas regiões nórdicas e distantes da Lapónia, onde sòmente nos podíamos fazer entender por mímica — aliás uma boa «linguagem» univer-

diam, à compita, falar connosco, utilizando uma mescla de idiomas e gestos... Trocavam-se cigarros e saudações... Uma família, em viagem de Kajaani para Kuopio, insistiu em convidar-nos para almoçar. Tivemos assim ensejo, na última daquelas cidades, de saborear, em lar simpático e acolhedor, algumas das boas especialidades culinárias do país, entre as quais o célebre «Kalakukko», saboríssimo prato em que predomina o peixe e



✱

O magnífico Parlamento de Helsínquia, no topo da Avenida Mannerheim

✱

✱

O majestoso estádio olímpico de Helsínquia, teatro de constantes e notáveis feitos desportivos

✱



sal que nunca julgaríamos vir a utilizar, com tão francos e positivos resultados!

Mas, por toda a parte se sente essa extraordinária afabilidade, embora mais acentuadamente no Norte — onde pela lonjura e dificuldade de acesso, o estrangeiro é menos visto e, conseqüentemente, mais considerado pela curiosidade popular. Assim sucedeu connosco à entrada pela fronteira sueca (Haparanda): nos comboios repletos, faziam-nos compartilhar dos lugares sentados e preten-

que é apresentado envolvido em côdea de centeio, como o nosso pão trasmontano. Curioso: a especialidade é tão afamada localmente que existe um comboio «rápido» ligando diàriamente Helsínquia a Kuopio, com aquela denominação — o «Kalakukko»!

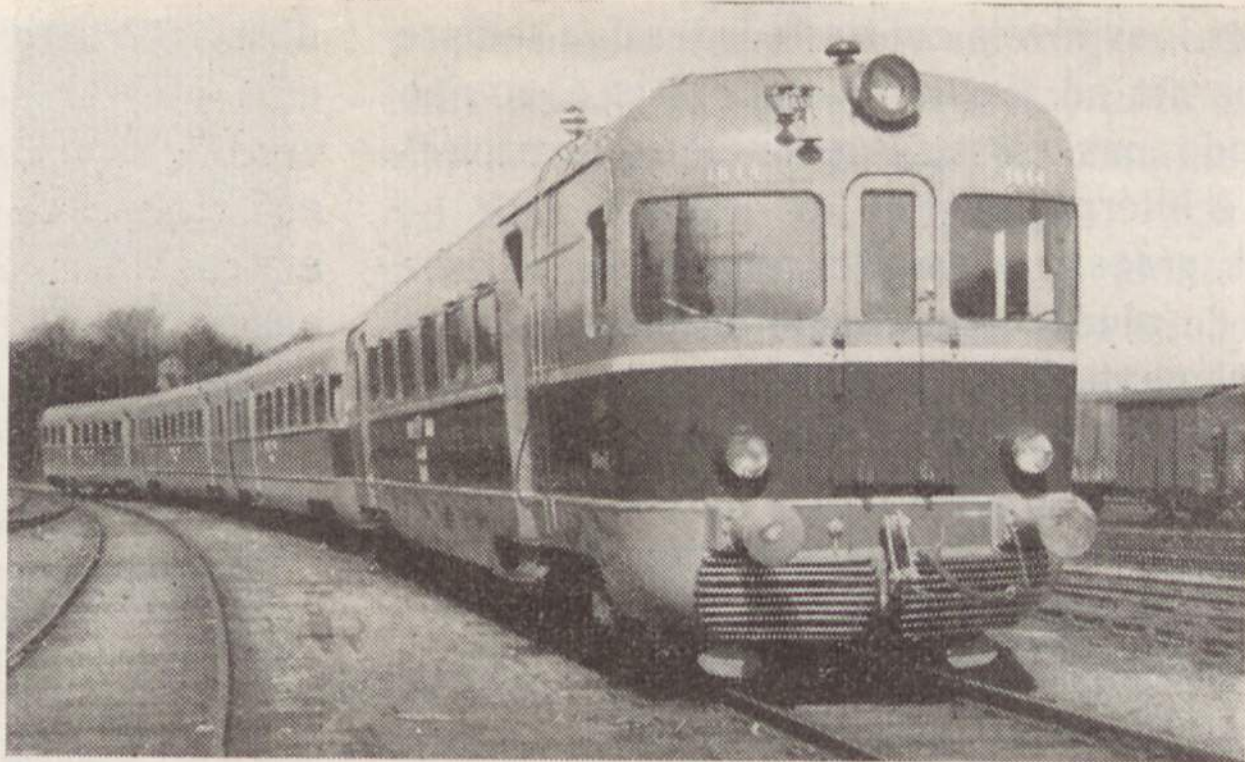
* * *

A rede ferroviária da Finlândia, toda de bitola larga (tipo russo, com 1,523 m. de distância entre as faces interiores dos carris)

✱

Um dos modernos comboios expressos dos VR, que asseguram as ligações rápidas diurnas entre Helsínquia e as principais cidades finlandesas

✱



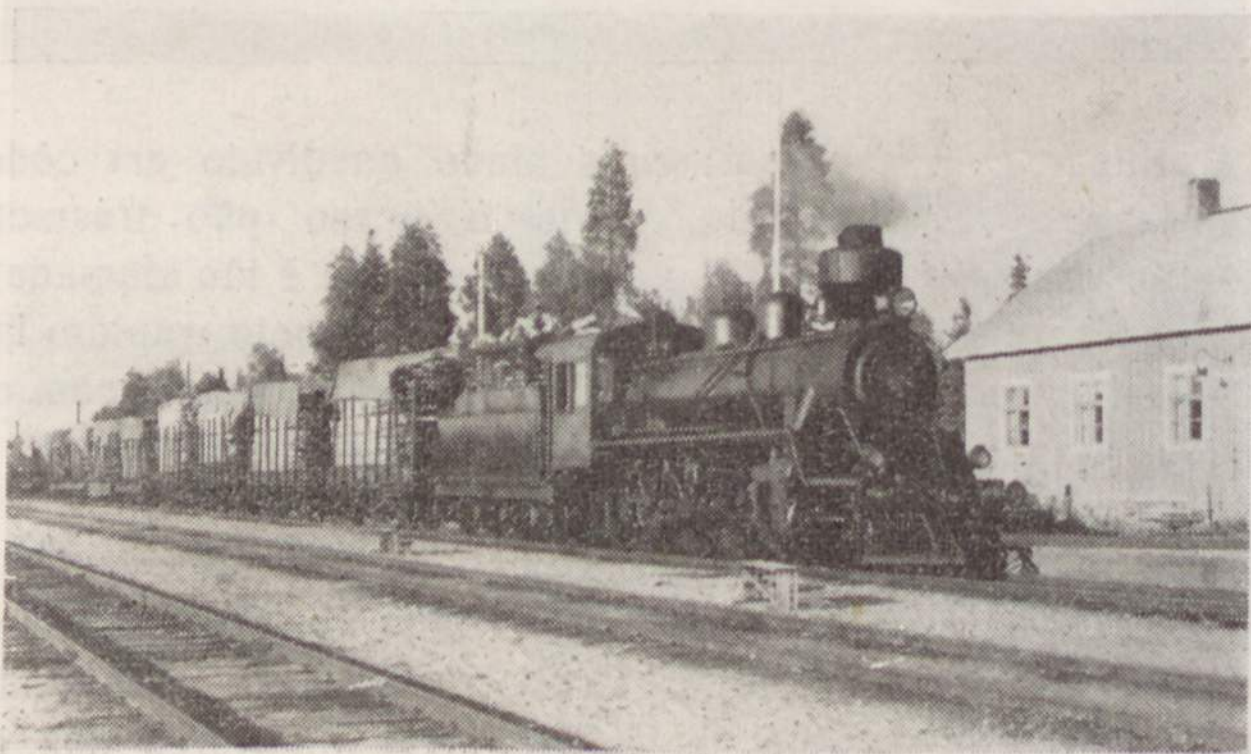
tem uma extensão total de cerca de 5 000 Km. e é explorada em sua quase totalidade — com excepção apenas de algumas linhas de secundária importância — pelos Caminhos de Ferro do Estado Finlandês (Valtionrautatiet, VR) com sede em Helsínquia que, além de capital do País, é também o seu principal centro ferroviário.

Uma das mais importantes artérias desta rede une Helsínquia com Turku, com ramal para Hanko, dois portos de grande movimento; é esta a linha que constitui a principal ligação da rede finlandesa com os demais Caminhos de Ferro europeus, mediante o serviço marítimo diário em correspondência, em Turku, com os Caminhos de Ferro Finlandeses e, em Estocolmo, com os Caminhos de Ferro Suecos. O tráfego entre a Finlândia e o Norte da Suécia e da Noruega é, contudo, assegurado por uma outra linha que parte de Helsínquia, passa no centro industrial de Tampere e nas cidades de Kokkola, Oulu e Kemi, atingindo a fronteira sueca em Haparanda, onde há que

efectuar obrigatoriamente o transbordo de passageiros e de mercadorias, devido à diferença das bitolas. Esta linha tem, entre outros, três ramais que servem os portos de Pori e de Vaasa e a zona turística de Rovaniemi e Kemijärvi, situada na Lapónia, e, em Tampere, uma outra linha, procedente de Turku, entronca nela.

A única comunicação ferroviária directa da Finlândia com o estrangeiro é efectuada com a U.R.S.S.. Esta linha tem, como a anterior, um trajecto comum até ao entroncamento de Rihimäki; aí, desvia-se para oriente, serve a moderna cidade de Lahti, atingindo depois Kouvola, onde se destaca a linha para Kuopio e Kajaani, Raippo, bifurcação para Savonlinna e Joensuu, para chegar finalmente a Vännikala, estação fronteiriça finlandesa, continuando depois para Leninegrado e Moscovo.

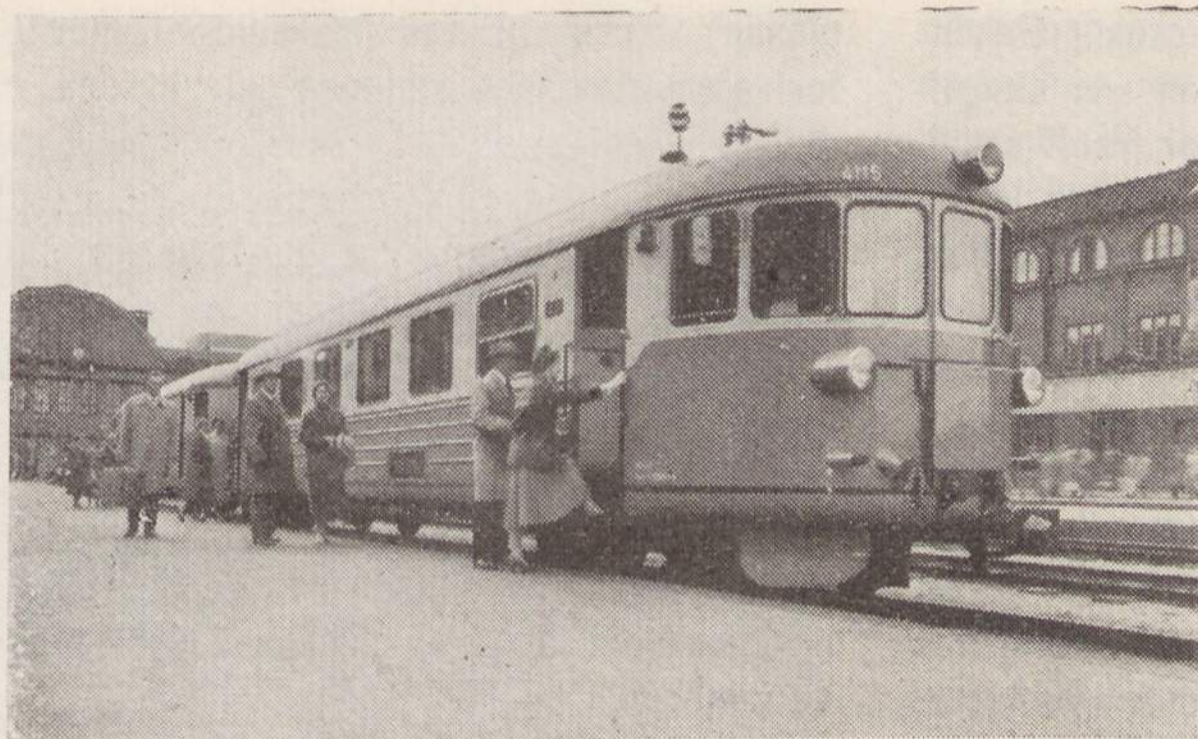
Além destas, um certo número de outras linhas, classificadas de secundárias, completam a rede ferroviária finlandesa. São sobre-



✱

No país da madeira... comboio de vagões especialmente construídos para o transporte de grandes toros, rebocado por locomotiva adaptada à queima de lenha

✱



✱

Automotora utilizada em serviços ônibus e em linhas secundárias

✱

tudo ligações transversais entre as artérias principais atrás citadas, ou ramais que servem determinadas povoações, e a sua enumeração completa sai do âmbito do presente artigo.

Não existe na Finlândia nenhuma linha ou troço de linha electrificado. Está no entanto projectado um programa de electrificação, em corrente alterna monofásica de 25 000 V e 50 Hz, abrangendo 900 Km. da rede meridional do País, e que será executado em 10 anos.

Os comboios de passageiros são, em geral, rebocados por locomotivas de vapor (queimando carvão) ou por locomotivas Diesel-eléctricas; os comboios de mercadorias, por locomotivas de vapor especialmente adaptadas à queima do combustível mais abundante no País: a lenha. Contudo, determinados serviços rápidos e expressos são efectuados por comboios automotores e bom número de serviços ônibus, bem como a totalidade das circulações de passageiros nas

linhas secundárias, são asseguradas por automotoras.

A Associação Turística Finlandesa publica duas vezes por ano — na ocasião das mudanças de horários, no Verão e no Inverno — um guia de todas as comunicações ferroviárias, rodoviárias, marítimas, lacustres e aéreas, internas e externas da Finlândia (*Suomen Kulkuneuvot*). Um exemplar da parte ferroviária deste guia encontra-se na sala de espera de todas as estações, à disposição dos passageiros, para eventual consulta, que é extremamente simples e ainda facilitada por uma óptima carta da rede, a cores, que o guia insere.

De resto, mesmo para o estrangeiro com dificuldades de idioma, a orientação pelos informes precisos fornecidos, é muito eficaz. À saída de todas ou quase todas as estações, há planos de desenvolvimento das cidades, com a indicação dos principais pontos turísticos e hotéis ou pensões existentes.

✱

Aulanko, a mais afamada estância de turismo finlandesa, servida pela célebre «Linha de Prata», de navegação lacustre, situa-se perto de Hämeenlinna, a cidade natal do grande compositor Jean Sibelius

✱



E no que respeita a restaurantes («Ravintela»), existem em profusão, com um simplíssimo sistema de utilização por «self-service» — o que muito auxilia a resolver e de maneira módica, o magno problema alimentar.

As melhores ligações, no que concerne o serviço de passageiros, são proporcionadas — apenas nas linhas principais — pelos comboios rápidos e automotores, velozes unidades que fazem a viagem de dia e unem Helsínquia com os maiores centros populacionais finlandeses. Têm 1.^a e 2.^a classes e são identificáveis nos horários por terem antes do número as letras MK. Nestes comboios, funciona um serviço esmerado de restaurante e, pela sua utilização não é cobrada qualquer taxa de serviço, embora seja obrigatória a prévia marcação de

classe). Estas últimas são evidentemente preferíveis pelas suas maiores celeridades, comodidade e limpeza.

A única ligação internacional directa é, como atrás dissemos, a que põe em comunicação Helsínquia com Moscovo, separada por 12 horas de viagem. Um serviço directo diário, classificado de «expresso», efectua-se entre estas duas capitais, com carruagens-camas russas de classes *fofa* e *dura* — designações estas que têm as classes na U. R. S. S., onde não existem as 1.^{as}, 2.^{as} ou 3.^{as} classes convencionais.

Os Caminhos de Ferro do Estado Finlandês têm despendido considerável esforço na modernização da sua rede. Assim, todas as cidades de certa importância possuem hoje óptimas



✱
Savonlinna, junto à fronteira russa, com a sua histórica fortaleza do Século XIV
✱

lugar, no intuito de assegurar aos passageiros o máximo conforto.

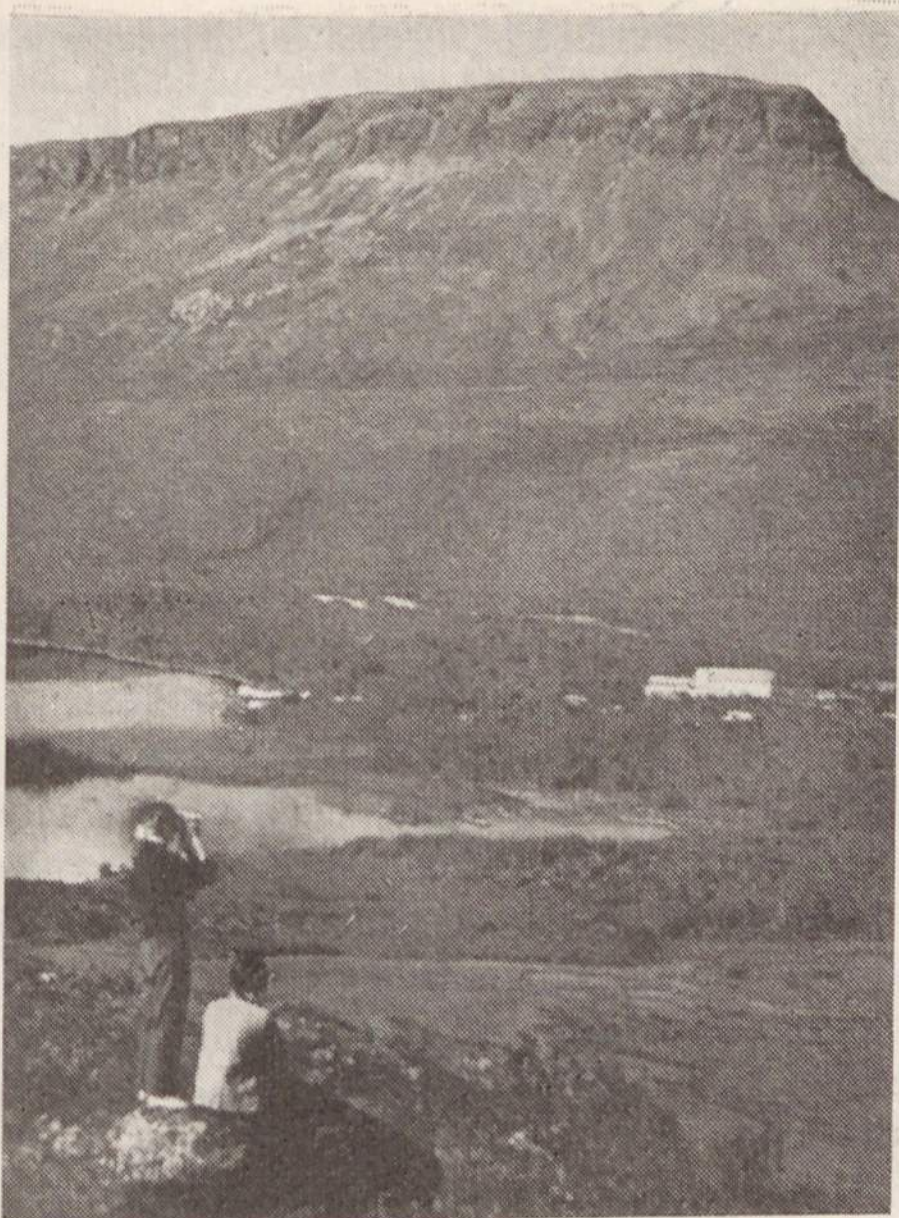
Muito convenientes são também os comboios expressos e expressos automotores, aqueles em viagens diurnas e nocturnas e estes sòmente em serviços diurnos. Todos estes comboios têm 1.^a e 2.^a classes, muitas vezes restaurante e, no caso de percursos nocturnos, carruagens-camas, exploradas pelos próprios VR, o que permite serem as respectivas taxas extremamente reduzidas, em comparação com as dos pertencentes à Companhia Internacional das Carruagens-Camas, sendo, além disso, a utilização destas confortáveis carruagens isenta de qualquer suplemento de serviço.

Os serviços ónibus são de duas categorias: uns, efectuados por comboios de vapor (1.^a e 2.^a classes, mas, nalguns casos, 2.^a classe unicamente) e outros, por automotoras (só 2.^a

estações que oferecem ao passageiro um excelente primeiro contacto com o caminho de ferro. Em Helsínquia, como em muitas outras estações, há uma utilíssima secção de informações onde os visitantes estrangeiros podem obter esclarecimentos, em várias línguas, e reservar directamente lugares em hotéis ou pensões, de preçário à escolha.

A estação ferroviária de Helsínquia, por exemplo, construída em 1901-1914, pelo famoso arquitecto Eliel Saarinen, erguida em granito e betão armado, iniciou a actualização da arquitectura finlandesa, no plano da cultura internacional. Situada em pleno coração da capital, em desafogado largo, a imponente estação é ponto de irradiação de numerosos transportes eléctricos e autocarros.

Notemos ainda um pormenor curioso: é frequente nas estações finlandesas, mesmo nas



Paisagem típica do norte finlandês: Kilpisjärvellä,
500 Km. acima do círculo Polar Ártico

zonas mais afastadas do norte, a existência de vastos armários de «consignes» automáticas, o que representa uma grande comodidade para o Público, sobretudo estrangeiro, dada a simplificação que com ela se consegue no depósito de bagagens, por tempo reduzido, como é, por exemplo, o que dura a visita de uma cidade. Existe igualmente em muitas estações um grande número de secções de artigos utilitários de viagens, permanentemente à disposição do público enquanto se verifica movimento de comboios. Outra variedade interessante: a abundância de flores, pelo menos na época estival, muito procuradas pelo público.

Na Finlândia, as estações são, além disso, de acesso livre e os bilhetes são recolhidos em trânsito pelo pessoal da revisão.

As tarifas são baixas, sobretudo se as compararmos com a dos outros países nórdicos. Os Caminhos de Ferro do Estado Finlandês organizam, apesar disso, um certo número de viagens turísticas, tanto no interior do País, como em serviço combinado com algumas redes estrangeiras, a preços reduzidíssimos e nas quais colaboram também outras empresas

de transporte. Estas viagens facilitam, a todas as bolsas, mesmo às mais modestas, o conhecimento da bela Nação do Norte da Europa, célebre também pelos seus *saunas* — longos banhos de sudação típicos terminados por fortes duches gelados — que todo o finlandês que se preza toma regularmente, e que, nos balneários públicos são totalmente ministrados por vigorosas mãos femininas, como pessoalmente tivemos ocasião de experimentar e apreciar.

Em suma, vale bem a pena suportar a viagem longínqua a que se é forçado para alcançar este estranho e surpreendente país. Regressar-se-á com a mais grata e inolvidável das impressões e, sobretudo, com vontade de voltar!

O sortilégio da Finlândia, talvez por estranha comunhão de tradicionais práticas de hospitalidade, exerce-se em nós portugueses que a visitamos, de forma tão incisiva que existe constituído em Lisboa, já há anos, o «Grupos dos Amigos da Finlândia»! Esta curiosa associação, formada por apaixonados do «país dos mil lagos», — que são quantos a visitam — muito tem contribuído para o maior estreitamento das relações culturais de Portugal com a Finlândia, mais propriamente, com o seu povo e com a sua arte.

E. C.

JURA QUEBRADA

Por MANUEL NUNES CEBOLA

Factor de 3.^a classe, em Campolide
(Menção Honrosa dos Jogos Florais Ferroviários)

Naquela tarde ao Sol-pôr,
Junto à fonte da calçada,
Jurámos eterno amor,
Mas a jura foi quebrada.

Em certo dia pensei
Cativar o teu amor,
Por isso te procurei
Naquela tarde ao Sol-pôr.

Seguias à minha frente
Assim um tanto apressada,
Mas paraste, finalmente,
Junto à fonte da calçada.

Das folhas do arvoredor
Nem o mais leve rumor.
Ali, os dois em segredo,
Jurámos eterno amor.

Esse fluxo de amizade
Durou pouco ou quase nada.
— Nós jurámos, na verdade,
Mas a jura foi quebrada...

Dos

J

O

R

N

A

L

S

Turismo da juventude

Tem tomado grande incremento em toda a Europa o movimento turístico juvenil. As condições de vida transformaram-se profundamente, em escala que no nosso País, muito apegado a conceitos familiares tradicionais, só agora se começa a aperceber. Por toda a parte, além-Pirenéus, se deparam enxames de jovens de ambos os sexos, viajando pelos mais variados meios e alimentando com os seus recursos, individualmente modestos mas avantajados pelo número, a indústria turística de muitos países. Em Portugal não se tem atribuído grande importância, segundo cremos, a este sector do turismo internacional que faculta apreciáveis receitas de divisas e constitui factor poderoso de propaganda junto dos sectores do «turismo caro» que, por todas as razões, interessa aproveitar na maior medida possível.

O turismo da juventude está a merecer solicitude multiforme e intensiva dos serviços responsáveis de diversos países. Não precisamos de ir muito longe — à Alemanha, à Itália, à Inglaterra — para colher os exemplos e sugestões que neste caso nos importam. Na vizinha Espanha foi já criada uma rede amplíssima de «Albergues juvenis», quase sempre situados em locais de atracção paisagística, monumental ou histórica. São cerca de 40, na actualidade, os albergues em funcionamento, dos quais 5 em Madrid ou arrabaldes, 2 em Barcelona, 1 na Galiza, diversos no país basco e nas castiças cidades meridionais, em Valência e sua acolhedora «huerta», nas Baleares e nas Canárias. A localização dos alojamentos turísticos para a juventude é criteriosamente combinada com os meios de transporte por estrada e caminho de ferro. E as condições de instalação asseguradas aos jovens turistas são excepcionalmente convi-

dativas, nas comodidades e nos preços. O custo de uma dormida não chega a 6 escudos, ao câmbio corrente; as refeições orçam por 9 escudos; e os albergues facultam utilizações de cozinha a quem quiser preparar as suas refeições, de quarto de banho, etc. Há albergues exclusivos para rapazes e outros só para raparigas, vigorando um regime de disciplina e de fiscalização moral que preserva estas atraentes instituições de frequências menos recomendáveis. Os albergues só recebem os filiados nas várias associações nacionais aderentes à «International Youth Hostel Federation» — o que antecipadamente acautela o seu exercício contra promiscuidades inconvenientes.

A existência de quatro dezenas de estabelecimentos desta natureza no país vizinho atesta o interesse que o turismo juvenil justifica. Em Portugal, parece que não se pensou ainda em tal coisa. Todas as atenções e vontades se concentram nos grandes e luxuosos Palaces, que só podem ser frequentados por escasso número de pessoas. No capítulo da hotelaria média e modesta, acessível às multidões veraneantes que na actualidade se deslocam por toda a Europa, pouco se tem progredido. E o turismo da juventude é página em branco que não se pensou ainda em preencher — como Portugal é espaço em branco numa Europa já assinalada por amplas e cada vez mais densas redes de albergues juvenis. Não queremos, com estes reparos, apontar deficiências ou fraquezas. Bem sabemos que são escassos os recursos e possibilidades da nossa organização turística, que tanto e tão bem tem trabalhado em numerosos aspectos. Mas é oportuno, sem dúvida, lembrar o que convém ou é preciso fazer.

(Do Jornal do Comércio)

À DISTRIBUIÇÃO DE DIPLOMAS DE PRÉMIO E DE MÉRITO, PRESIDIU O DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA

Tendo-se realizado o concurso de 1959 para concessão de prémios ao abrigo da Instrução n.º 2561, a que concorreram 26 agentes da Divisão de Exploração, alcançaram diploma de distinção os seguintes funcionários:

Pessoal de estação

- Luís Gregório Velez, Factor de 2.^a classe 1.º prémio
- José da Silva, Factor de 1.^a classe . . . Diploma de mérito
- Francisco Mariano das Neves Diploma de mérito

- Eduardo Martinho Guerreiro, Revisor de 1.^a classe . . . Diploma de mérito

* * *

Os diplomas foram entregues, no passado dia 14 de Julho, em cerimónia realizada no Salão da Direcção presidida pelo Director-Geral da C.P., Sr. Eng.º Espregueira Mendes. Presentes muitos funcionários superiores da Companhia: Eng.ºs Pedro de Brion, Subdirector, Júlio Santos, Chefe da Divisão de Exploração, Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão



✱

O Eng.º Espregueira Mendes entregando o diploma de prémio ao Factor de 2.^a classe, Luís Gregório Velez, de Praia do Ribatejo

✱

Pessoal de Trens

- Paulino Martins Júnior, Guarda-freios 1.º prémio
- João Afonso Diploma de mérito

Pessoal de Revisão de Bilhetes

- José Góis, Revisor de 1.^a classe Diploma de mérito

de Exploração, Adriano Baptista, Chefe do Serviço do Movimento, Dr. Carlos Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, João Camarinhas, Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas, Jorge de Vasconcelos, Chefe do Serviço da Secretaria e Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.». Igualmente presentes os Srs. Eng.ºs Manuel Botelho da Costa



Grupo de agentes distinguidos com o Director-Geral e funcionários superiores da Companhia

e Silvério de Sousa Mendes, que superintendem na Instrução Profissional dos agentes referidos.

O Sr. Eng.^o Espregueira Mendes dirigiu palavras de grande apreço e louvor aos agentes diplomados, a quem felicitou vivamente pela alta distinção que conseguiram conquistar com o seu trabalho e dedicação ao estudo, incitando-os a prosseguirem na valorização dos seus conhecimentos, para desta forma,

melhor servindo a Empresa, mais rapidamente alcançarem categorias superiores.

Após a chamada feita pelo Chefe de Secção da Instrução Profissional, Sr. José António dos Santos, cada um dos agentes distinguidos recebeu, entregue pelo Director-Geral, o seu diploma.

O «Boletim da C. P.» ao qual são sempre muito gratos todos os assuntos relacionados

✻

O Guarda-freios de 1.^a classe, Paulino Martins Júnior, do Pocinho, recebendo o diploma de prémio

✻





A Direcção-Geral louvou o auxiliar do apeadeiro de S. Domingos de Benfica, Artur Martins, por, com desprezo da própria vida,



Artur Martins, Auxiliar
N.º 004799, de S. Domingos

ter salvo de ser trucidado pelo comboio n.º 4954, do dia 19 de Junho, um passageiro que, nessa altura, atravessava imprudentemente a linha.

com a instrução profissional dos ferroviários, felicita, igualmente, os agentes diplomados, sem esquecer todos aqueles que, além destes, igualmente se apresentaram a concurso, facto que também revela aplicação ao estudo e desejo de aperfeiçoamento dos conhecimentos indispensáveis ao bom desempenho da carreira que abraçaram.

Na Ordem do Dia n.º 4612, igualmente constam os mesmos agentes instrutores que mais se distinguiram nas classificações dos seus instruendos, em cuja matrícula foi averbado elogio pelo zelo demonstrado,—e a quem o «Boletim da C.P.», do mesmo modo, muito felicita. São eles:

José da Silva, Factor de 1.ª classe, de Lisboa-P.; António da Conceição Roberto, Factor de 1.ª classe, de Entroncamento; Jerónimo

Ainda como justo prémio da abnegação e elevado altruísmo do agente, foi-lhe superiormente concedida uma gratificação especial, correspondente a um mês de vencimentos, nos termos do n.º 3 do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

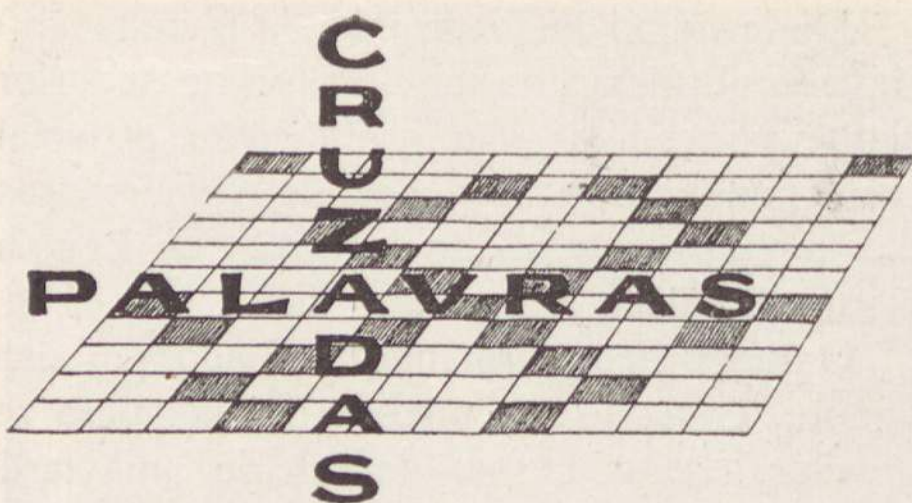
O magnífico heroísmo revelado por este agente, conta-se em poucas linhas: para regressar a suas casas, depois de uma tarde passada na mata de S. Domingos de Benfica, reuniram-se no cais do referido apeadeiro, cerca de uma centena de pessoas, a fim de tomar o comboio. A certa altura, imprudentemente, um rapaz coxo, de cerca de 25 anos, atravessou a via férrea no preciso momento em que surgia, a grande velocidade, um «rápido» de Sintra para Lisboa. Horrorizado com a iminência de um trágico desastre, a multidão ficou angustiada e imóvel. Mas, revelando excepcional presença de espírito, um surpreendente heroísmo e desprezo pela vida, o ferroviário Artur Martins correu à via férrea, levou nos braços o imprudente coxo e saltou para o outro cais. Tudo isto durou apenas um instante—o instante preciso para arrancar uma pessoa das garras da morte!

O «Boletim da C. P.» tem o maior prazer em registar este acto de solidariedade humana e de abnegação—que constitui um admirável exemplo.

Teixeira, Factor de 1.ª classe, de Porto (Campanhã); António A. Pinto de Almeida, Factor de 1.ª classe, de Régua; Manuel Maia Valente, Factor de 2.ª classe, de Santa Margarida; Evaristo Jorge, Factor de 2.ª classe de Tragal; Luís Rosa, Factor de 2.ª classe, de Ponte de Sor; Francisco Miranda, Factor de 2.ª classe, de Barreiro; Joaquim A. A. Benido, Factor de 1.ª classe, de Vendas Novas e Teodósio Marques Carrilho, Factor de 1.ª classe, de Évora.

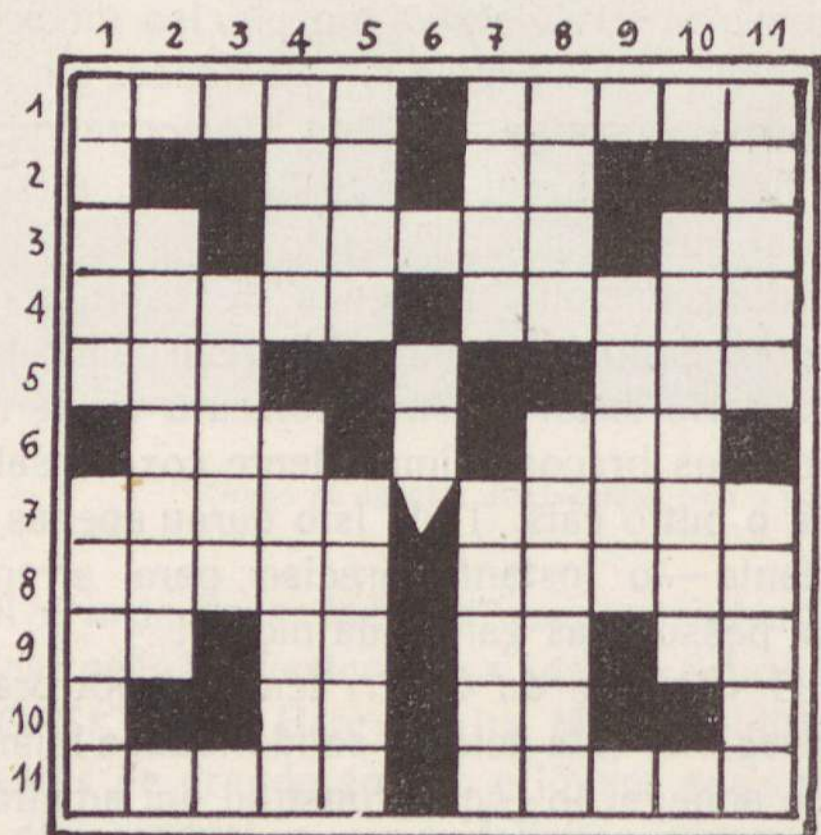
*O primeiro livro que todo o homem
deve aprender a ler é o seu coração.*

GIBBONS



Por RUI I. SANCHES

Problema n.º 11



HORIZONTAIS:

1 — General francês que foi juiz do litígio de fixação das fronteiras de Moçambique, entre a Inglaterra e Portugal; Mas. 2 — Base; Seguir. 3 — Impar; Automotoras em serviço da C. P.; Pref. designativo de repetição. 4 — Deteriora-se; Demónio. 5 — Encosta; Nome feminino. 6 — Composição eléctrica ferroviária; Adora. 7 — Destrua; Ventila. 8 — Liga de chumbo e estanho que se prepara na China; Aquecimento. 9 — Carta de jogar; Alternativa; Primeiro; Povo. 10 — Utensílio; Recita. 11 — Apelido masculino; Planta medicinal e vivaz.

VERTICAIS:

1 — Estação da Linha do Sueste; Fina. 2 — Rio de Angola. 3 — Cidade brasileira. 4 — Capas; Abexim. 5 — Prep. e pronome; Aborreces-te. 7 — Estação da Linha do Sueste; Assanha. 8 — Decora; Metal passado à fieira (pl.). 9 — Estação da Linha do Minho. 10 — Cidade de Espanha, 11 — Subscrição com pequenas quantias; Refino (açúcar).



Beneficiários da Caixa de Previdência dos Ferroviários

O Ministro das Corporações e Previdência Social exarou um despacho sobre a situação dos ferroviários que passem a estar abrangidos por instituição de previdência diferenciada da Caixa daquela actividade.

É do seguinte teor o referido despacho: «Tem havido sempre a preocupação de acautelar a situação dos beneficiários da previdência que, por efeito da perda do emprego, abandono da profissão ou mudança do âmbito da respectiva Caixa, nela deixem de estar inscritos ou tenham de inscrever-se noutra instituição, assegurando-se neste último caso o direito à transferência do respectivo capital para a nova Caixa que os passe a abranger.

Todavia, relativamente aos beneficiários inscritos na Caixa de Previdência dos Ferroviários não é aplicável, por falta de regulamentação adequada, o referido regime de transferência.

No entanto, e sem embargo da incomunicabilidade financeira entre aquela instituição e as outras caixas de 1.ª e 2.ª categorias, mostra-se conveniente atender desde já à situação dos beneficiários da Caixa de Previdência dos Ferroviários, que passam a estar abrangidos por outras instituições de previdência, no que respeita às modalidades do seguro-doença.

Nestes termos, determino: os beneficiários com inscrição na Caixa de Previdência dos Ferroviários, que passem a estar abrangidos por outra instituição, têm direito aos benefícios do seguro-doença nos termos regulamentares, contando-se para efeito do período de garantia o tempo de inscrição na primeira Caixa».

Solução do problema n.º 10

HORIZONTAIS:

1 — Gerez; Rasas. 2 — Lar; Jotas. 3 — Pás; Relevas. 4 — As; Mor; Rede. 5 — Régua; Lar. 6 — Es; Casta; Só. 7 — Dás; Salsa. 8 — Elos; Lai; Ai. 9 — Salives; Lio. 10 — Darem; Mas. 11 — Soror; César.

VERTICAIS:

1 — Paredes. 2 — Elas; Salado. 3 — Rás; Solar. 4 — Er; Mec (cem); Siro. 5 — Rogas; Ver. 6 — Jerusalém. 7 — Rol; Atlas. 8 — Ater; Asi; Me. 9 — Sável; Lãs. 10 — Asadas; Pisa. 11 — Serôdio.



A faixa mediterrânica do continente negro e o litoral atlântico do Norte de Africa envolvendo uma antiquíssima civilização hoje decaída

Por ARMINDA GONÇALVES

O continente negro! Mas foi, na faixa mediterrânica oriental e ao longo do Nilo, o rio Deus, que floresceu, há milénios, uma das maiores civilizações da antiguidade: a maravilhosa civilização egípcia que ainda hoje nos surpreende e é um dos mais extraordinários patrimónios da humanidade.



Calle Postas — Uma característica rua de Tetuão

Bem sei que estou muito distante, que estou do lado da costa ocidental banhada pelo Atlântico.

Aqui é Marrocos, a antiga Mauritânia dos Cartagineses, cuja soberania passou para os Romanos no primeiro século da nossa era, data em que a ocuparam fundando colónias.

Sim, esta região da África setentrional deveu um grande quinhão da sua passada grandeza aos Europeus, seus vizinhos fronteiros que só o Mediterrâneo separa.

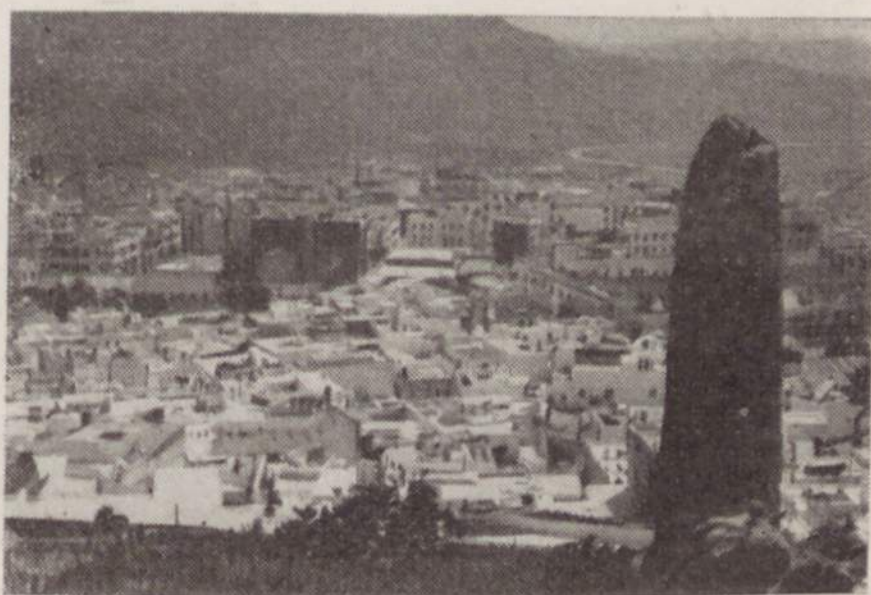
Séculos sucederam-se a outros séculos. Os Romanos abandonaram-na. Depois foram os Árabes quem a conquistou: ia no fim o século VII. Foram eles quem

atravessou o Mediterrâneo para se apoderar da Espanha. E foi tão grande o êxito da conquista, que os levou a libertarem-se da tutela do Califa de Bagdad. Os Berberes (os Mouros), no entanto, acabaram por suplantá-los.

Tiveram períodos de incontestado domínio na sua expansão pela Península Ibérica: combateram os cristãos e foram combatidos por eles com o ardor e impetuosidade e a constância da fé.

E, quando obrigados a abandonarem os últimos redutos da Espanha, os serracenos regressaram ao Norte de África. Muitos monumentos — mesquitas, fortalezas, palácios de luxo oriental — ficaram a atestar a sua permanência no país que dominaram em parte durante tão largos anos.

Mas, empurrados para o seu país de origem, não mais houve progresso para os marroquinos. Escravos das suas crenças religiosas (o islamismo) e submetido à administração estrangeira, o povo conserva um primitivismo e um baixo nível de vida impressionantes.



Vista panorâmica da cidade de Tetuão

Quanto de imorredouro os Portugueses deixaram nestas paragens!

Nomes de cidades soam como toques de trombetas, como gritos de guerra, como ecos de glória e também de desastre: Ceuta, que abriu as portas do comércio com o Oriente; Fez, onde sofreu e morreu o Infante Santo; Tânger e o revés que originou o refém do Infante; Alcácer-Quibir e o desaparecimento do rei D. Sebastião e a lenda tecida à sua volta; Alcácer-Ceguer, Argila, Mazagão, Azamor...

Os Mouros (dizia um mouro nacionalista e reivindicador) não destruíram os monumentos e as fortificações construídas pelos Portugueses: os Mouros respeitam o passado — e não são inimigos de Portugal e do seu povo. E apontando para o campo, ao longe, próximo de Alcácer-Ceguer, concluiu: além há um padrão que perpetua uma batalha dos Portugueses: não lhe tocámos.

Em Xauen, as crianças nativas, apesar do seu aspecto pouco limpo, lembram as crianças portuguesas — morenas, de cabelos e olhos negros — bastante bonitas.

O conjunto arquitectónico da parte europeia da cidade como Tânger e Tetuão, não afecta o carácter serraceno e mussulmano dos costumes e da arquitectura árabe.

Apertadas entre muralhas as ruas muito estreitas, por elas se movimenta uma população de aspecto primitivo e miserável. Albornozes sujos, pés descalços ou calçados de alparcatas, formam um aglomerado heterogéneo e misterioso.

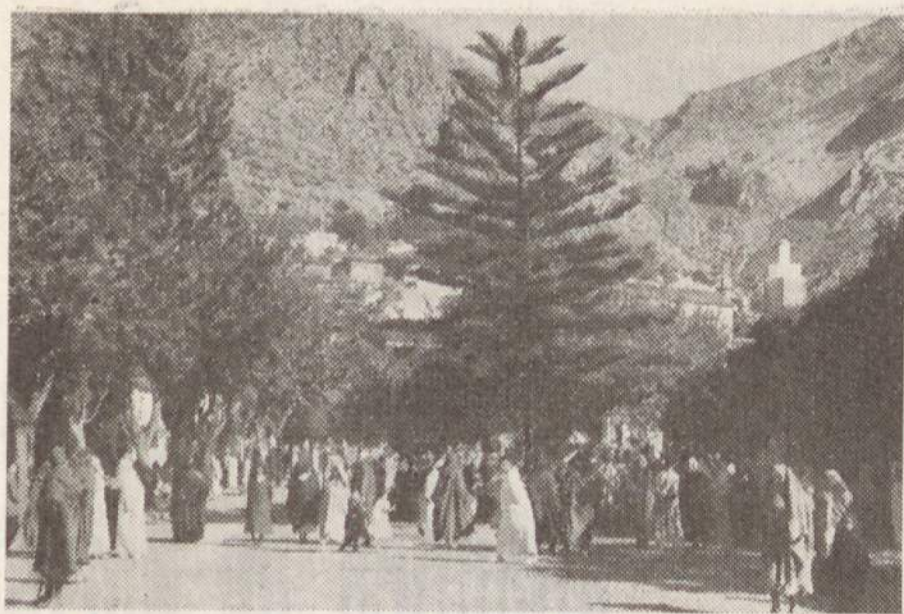
Misteriosas também são as mulheres elegantes, envolvidas em longas túnicas com o rosto velado mas os olhos lânguidos e negros a descoberto, e os homens de fez na cabeça e vestidos à europeia.

Misteriosa a alma islâmica... Mas talvez não seja, se a soubermos compreender abstraindo da religião e da ancestralidade que os agrupa e lhes dá força.

Queixam-se eles dos Estados que fomentaram o progresso, que europeizaram as suas velhas cidades, que, em síntese, transformaram a estagnação em que tudo (vida, costumes) paralisara?

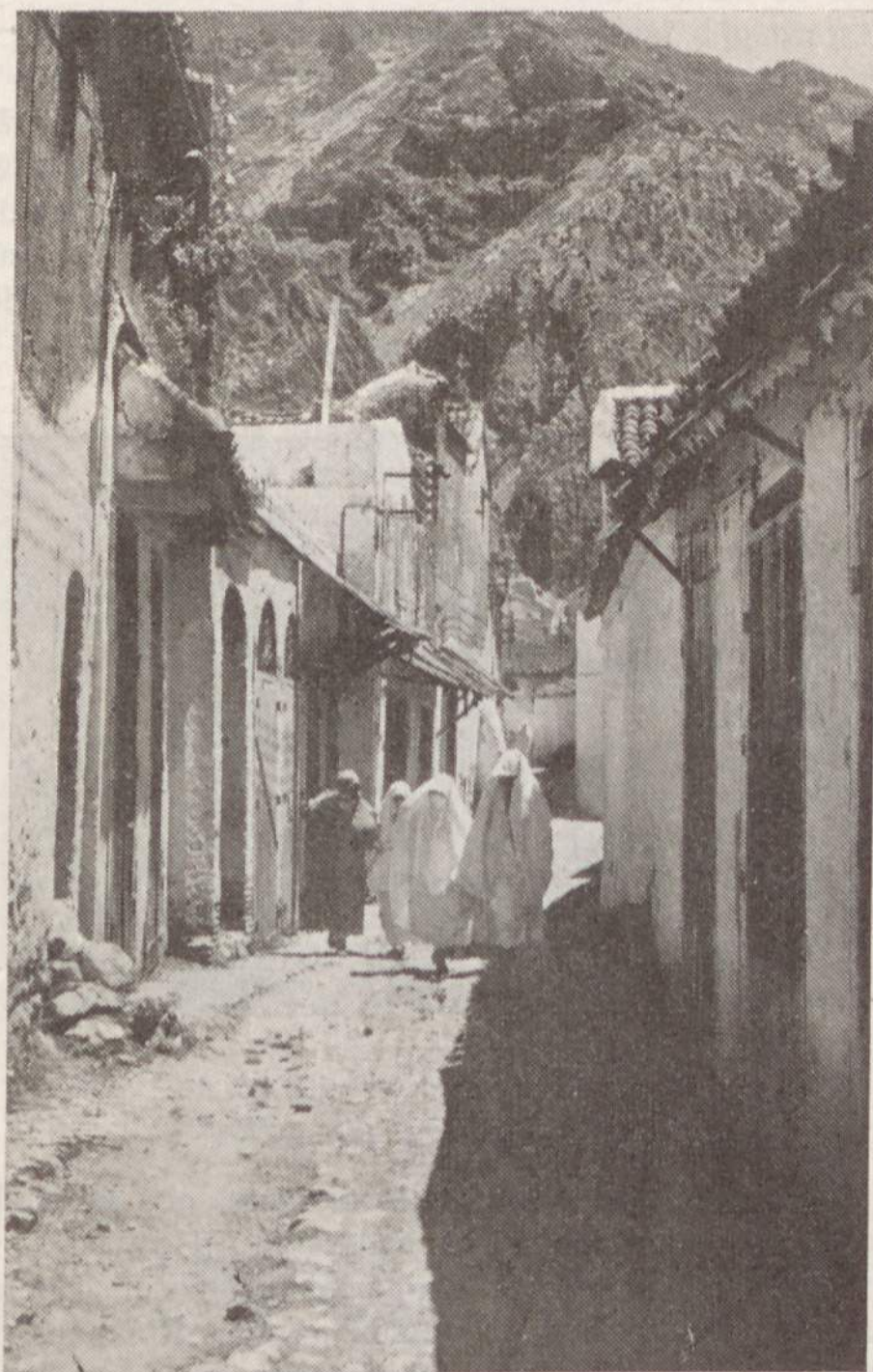
Sim; muitas queixas!

A autonomia de que gozam é, para eles, o coro-



A Praça de Ujtahaman, em Xauen, onde a população passeia ou faz as suas compras

lário das aspirações conseguidas; mas os Europeus, apesar de quanto deram de impulso, de modernidade, de civilização, em suma, à paralisada vida dos marroquinos, são olhados como usurpadores que apenas



Pela Calle Medaka, de Xauen, caminham vultos de mulheres embuçadas



Todo o pitoresco das danças mouriscas se encontra nesta imagem

para si quiseram lucros e riqueza e não lhes melhoraram a eles a situação económica.

Aventurarem-se os estrangeiros pelas ruas das «Casbah», sobretudo à noite, é próprio de pessoas

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Situada num dos extremos de uma das mais curiosas linhas férreas do norte transmontano, de paisagem tão característica, a bonita estação que apresentamos serve uma cidade de grandes tradições históricas e... gastronómicas (todos conhecem os seus famosos presuntos).

N.º 39



QUE ESTAÇÃO É ESTA?

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até ao fim do corrente mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

Resultado do Concurso N.º 37

Solução: — Moncorvo.

Foram premiados: — Aníbal Augusto Oliveira, maquinista de 2.ª cl., — Tua; Maurício Ventura da Luz Arrais, factor de 2.ª cl. em Machede, e Jacinto António Serrano, assentador de 1.ª cl. — Lisboa.

Os Basquetebolistas Ferroviários em França



Conforme noticiámos no último número do *Boletim*, deslocou-se, recentemente, a França, a equipa de basquetebol representativa dos ferroviários portugueses, em retribuição da visita, feita em 1957, pelos ferroviários franceses da «Amicale du Sud-Est».

A escolha recaiu na turma do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, a quem pertencia a totalidade de atletas e dirigentes.

Embora não saindo vencedores nos dois jogos rijamente disputados contra os seus colegas franceses — por acusarem natural cansaço —, os desportistas portugueses tiveram excelente comportamento, destacando-se Jorge Valente, muitíssimo aplaudido.

Os jogos decorreram com muito interesse, foram presencados por numerosa assistência e tiveram lugar em Ambérieu e Villeneuve de Saint Georges.

Durante o tempo que permaneceram em terra gaulesa, os representantes do Desporto Ferroviário de Portugal foram alvo de calorosas homenagens e obsequiados com várias recepções. Assim, realizaram vários passeios turísticos, visitas à Câmara Municipal com sessão de boas-vindas, cortejos, recepção na Direcção da S.N.C.F., etc., etc., tudo decorrido num ambiente da mais sã e estreita camaradagem ferroviária luso-gaulesa.

Foi uma bela jornada — da qual todos os nossos desportistas guardaram a mais grata recordação.

A embaixada desportiva era constituída pelos seguintes ferroviários: Arnaldo da Silva Mendes, Presidente da Direcção; Renato de Magalhães, Secretário; Manuel Duarte Damásia, Técnico; Germano dos Santos Madeira, José J. Gonçalves, Victor Manuel Martins, Aníbal de Jesus Jorge, António Pais Loureiro, Carlos Salgadinho de Sousa, João David do Couto Baptista, Joel António Rodrigues e José Jorge Valente, jogadores.

destemidas... e atrevidas, diz-se. Talvez seja. Num pequeno grupo de pessoas curiosas, que tudo desejam ver e compreender, arrisquei-me numa excursão nocturna pelas velhas ruas de Tânger. Ninguém nos fez mal. Mulheres vendiam pão acoradas nas ruas. À medida que nos embrenhávamos no dedalo de ruas estreitíssimas, a iluminação tornava-se mais débil. Um polícia mouro interrogado sobre se havia perigo no nosso passeio, não respondeu. Não teria compreendido a pergunta ou não quis responder. Voltámos para trás pelo mesmo caminho até à rua do hotel, rua onde as

lojas se sucedem e onde se colhe uma indelével impressão de exotismo.

A curiosidade humana é irrefreável e desta vez podia ter sido inconsequente.

Assim, fiquei conhecendo um novo país, mais um povo, uma raça diferente, uma antiga civilização que estacionou enquanto os outros povos progrediam materialmente até chegarem a um grau de adiantamento que se tornou barreira intransponível (pelo menos por agora) para aqueles que também têm o direito de a gozar.

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

4.^a Concentração Internacional dos Ferroviários

Na bonita região de Liège, na Bélgica, realizou-se de 15 a 19 de Junho a 4.^a Concentração Internacional dos Ferroviários, de que participaram os seguintes países: França, Alemanha, Itália, Dinamarca, Espanha e Portugal.

Após a apresentação no «Bureau de Tourisme» da gare de Liège, do heterogéneo grupo de participantes (que reunia cerca de 250 pessoas) seguiu este, em

região, não queremos deixar de citar o almoço oferecido em Trois-Ponts, assim como o porto de honra realizado em Liège e ainda o banquete, seguido de baile, que teve lugar no amplo restaurante «Bon Marché».

Uma atmosfera de simpatia envolveu sempre os participantes desta 4.^a Concentração Internacional que, sem dúvida, contribuiu e muito, para o estreitamento das boas relações já existentes entre os países agora representados em Liège.



✻
Ferroviários portugueses e de outras nacionalidades em AYWAILLE (Bélgica), por ocasião da 4.^a Concentração Turística Internacional de Liège
✻

comboio especial, rumo a Remouchamps e Aywaille risonha povoação nas margens do rio Amblève onde os nossos compatriotas ficaram instalados.

Durante a cordialíssima recepção aos excursionistas, que teve lugar na Câmara Municipal desta última cidade, proferiu um discurso de boas vindas o presidente da A. T. C. Belga, tendo os delegados dos países presentes agradecido em iguais termos de amizade a calorosa hospitalidade oferecida.

No cumprimento do atraente programa anunciado para uma estadia de 5 dias, seguiram-se visitas às extensas grutas de Remouchamps, às estâncias termiais de Chevron, barragem de La Gileppe e ao lago de Eupen, o maior do país. Além destes passeios organizados de forma a facultar aos excursionistas a apreciação de alguns dos mais encantadores pontos da

Viagem F. I. A. T. C. «Os Lagos Suíços»

Decorreu com pleno agrado dos seus participantes a viagem efectuada pela F. I. A. T. C., sugestivamente intitulada «Os Lagos Suíços».

A organização perfeita que superintendeu a esta concentração internacional de ferroviários, a beleza surpreendente da paisagem suíça e o interesse de que se revestiu o programa de visitas, foram os três factores principais que contribuíram para mais este êxito alcançado pela Federação Internacional das Associações Turísticas Ferroviárias.

Ao grupo de 64 participantes gentilmente recebido pelos Delegados helvéticos em Flüen e que se compunha de 14 alemães, 20 austríacos, 3 dinamarqueses, 7 franceses, 5 portugueses e 15 suecos, foi proporcionada uma magnífica e bem estudada visão panorâ-

✱

A nossa excursão ao Algarve.
Junto da Cruz de Portugal,
em Silves

✱



mica da Suíça. Assim, percorrendo o encantador país onde a montanha e o lago se sucedem em paisagens de inesquecível beleza, visitou o grupo de excursionistas Lucerna, Interlaken, Montreux e Lausana.

A excursão realizada ao Jungfranjoeh, cuja ascensão por caminho de ferro abriu aos turistas sempre novas e cada vez mais encantadoras perspectivas, consistiu num dos mais belos momentos da viagem.

Num ambiente de boa amizade em que sob a égide da Suíça vários povos confraternizaram, decorreu o jantar oferecido em Berna pela A. T. C. helvética, cujo presidente, o sr. Petrig Markus a todos cativou pela sua afabilidade e simpatia. Representava a nossa Delegação Turística nesta Concentração Internacional o nosso Amigo, Alfredo Júlio dos Santos.

Excursão ao Algarve

Com partida do Terreiro do Paço no dia 7 de Junho pelas 8h,50, teve início a excursão que levou mais um dos nossos grupos à encantadora província do Algarve.

O programa do passeio incluía a ascensão à serra

de Monchique, que proporcionou aos excursionistas um deslumbrante contacto com a paisagem algarvia de longos e luxuriantes horizontes. Não menos encantador foi, porém, o itinerário realizado ao longo da costa — uma sucessão de maravilhosas praias de areias brancas e finas desfilaram ante os olhos encantados dos turistas: — a Rocha, rainha das praias do Algarve, que foi alegremente visitada nas típicas carlinhas algarvias, Albufeira, Armação de Pera, Carvoeiro, Senhora da Rocha, etc.

As visitas ao Cabo S. Vicente, no extremo sudoeste da Europa, cuja amplidão de horizontes subjuga, do histórico promontório de Sagres, da vasta e luminosa baía de Lagos, entre outras, ficaram por certo agradavelmente gravadas na recordação de todos os participantes deste belíssimo passeio.

Excursão ao Minho e Trás-os-Montes

Teve lugar no passado mês de Junho o anunciado passeio ao Minho e Trás-os-Montes de que tomou parte grande número de excursionistas.

Dado o êxito alcançado em anteriores circuitos



✱

O grupo que visitou o Norte
do País, num miradoiro de
Vila Real de Trás-os-Montes

✱



✱

Ferroviários portugueses nas
termas de Monte Real

✱

com itinerário semelhante, não é de admirar que, uma vez mais, esta excursão às encantadoras regiões minhota e transmontana tivesse decorrido com tanto agrado de todos.

A travessia da imponente Serra do Marão, abrupta e selvática parede que separa as duas províncias nortenhas, consiste sempre num dos grandes atractivos turísticos do nosso País. O mesmo se pode dizer com respeito ao luxuriante Gerez, pequeno paraíso aberto no flanco da montanha, onde o grupo ficou instalado no Hotel Universal.

Deste agradabilíssimo passeio salientamos as curiosas visitas ao Viveiro das Trutas, no percurso entre o Gerez e a Portela do Homem, e ao interessante Parque Florestal onde, em plena e aprazível liberdade, vivem vários exemplares de corças, veados, javalis, etc. Aproveitando a proximidade da fronteira com

o país vizinho, os participantes da excursão atravessaram, a pé, a linha limítrofe, pisando alegremente terras de Espanha. As passagens pelas barragens de Caniçada (enquadrada em magnífica paisagem que lembra a panorâmica Suíça), Salomonde, Venda Nova e Pisões onde prosseguem obras de invulgar amplitude, despertaram grande e justificado interesse. No prosseguimento da viagem, efectuaram-se ainda visitas às conhecidas estâncias termais de Vidago e Pedras Salgadas, a Vila Real, Amarante e Penafiel, graciosa cidadezinha que, do alto, domina extensa e fértil planície.

Com partida da cidade do Porto pelo fim da tarde do dia 19, iniciou-se o regresso à capital dos participantes deste magnífico passeio aos quais foi dado conhecer alguns dos mais belos recantos do nosso pequeno mas encantador País.

✱

O 2.º grupo que participou
da excursão de 22 de Maio
a Penacova e Buçaco

✱





Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2176/Cons. n.º 374-F. Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. (G. V.)

De Castelo Branco para Senhora da Hora
5 bilhas de folha de ferro com nata de leite 150 Kg.

Distância 399 Kms.

Tarifa Geral Base 5.^a

Transporte $968\$00 \times 0,15 = 145\20

Manutenção $\left\{ \begin{array}{l} 18\$00 \times 0,15 = 2\$70 \\ 16\$00 \times 0,15 = 2\$40 \end{array} \right.$

Registo 3\\$00

Aviso chegada 1\\$00

Total 154\\$30

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde.

Distância 399 Kms.

Aviso ao Público B n.º 99

Transporte $399 \times \$60 \times 0,15 = 35\91

Registo 3\\$00

Aviso chegada 1\\$00

Arredondamento \\$09

Total 40\\$00

Esclarece-se que a estação Senhora da Hora, para efeitos tarifários, serve a cidade do Porto, conforme consta na comunicação-Circular n.º 125 de 30 de Outubro de 1957 do Serviço Comercial e do Tráfego.

///

Pergunta n.º 2177/Cons. n.º 375-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: (G. V.)

Barreiro para Évora

2 vagonetas — 220 Kgs.

117 Kms. Tarifa Geral, base 5.^a com recargo de 50 %

Preço $309\$60 + \frac{309\$60 \times 50}{100} =$

$= 464\$40 \times 0,22 = 102\17

Manutenção $18\$00 \times 0,22 . . = 3\96

Registo 3\\$00

Aviso de chegada 1\\$00

Arredondamento \\$07

Total 110\\$20

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 117 Km. — Tarifa Geral, base 5.^a

Preço $309\$60 \times 0,22 = 68\12

Manutenção $18\$00 \times 0,22 . . = 3\96

Registo 3\\$00

Aviso de chegada 1\\$00

Arredondamento \\$02

Total 76\\$10

Nota-se ao consulente que, conforme instruções dadas em Janeiro de 1958, por intermédio das Secções de Fiscalização das Receitas em carta n.º 6444-EFM., às vagonetas, quando transportadas em grande velocidade, corresponde a aplicação da base 5.^a da Tarifa Geral, preço simples.

Divisão de Material e Tracção

Pergunta — Peço ser esclarecido do seguinte:

O livro de Instruções Gerais, sobre o serviço de maquinistas e fogueiros, diz no seu art.º 53.º que o maquinista deve acertar o seu relógio pelo do condutor entregando-lhe a folha de marcha pessoalmente, onde deve ter indicado por completo o seu nome e o do fogueiro e ainda o número da locomotiva.

Como as novas folhas têm duas partes distintas, dizem alguns condutores que não lhes pertence preencher a parte superior alegando que essa parte é preenchida pelo maquinista.

Resposta — Ao Pessoal da Divisão da Exploração compete o preenchimento das folhas de marcha (incluindo o talão apenso), na parte que se refere à identificação das circulações a que respeitam.

Enquanto não soubermos bem o que devemos fazer, é de boa sabedoria não fazer coisa alguma.

Rousseau



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Continua a verificar-se o aparecimento constante de selos para a nossa temática. Este mês reproduzimos as seguintes novidades:



— Selo da Bélgica, para encomendas postais, apresentando a estação de Bruxelas-Norte;

— Comemorando o centenário do nascimento do técnico ferroviário Eng.º Adel Pinto, o Brasil emitiu um selo com a sua efígie;

— A Coreia do Norte fez a emissão de uma série de dois valores, alusiva a transportes. Um dos selos reproduz um comboio eléctrico.

Marcofilia

Para assinalar a passagem do 50.º aniversário dos Caminhos de Ferro da República Malgache (Madagascar), foram apostos dois carimbos comemorativos. Um (figura 1) foi cedido à Empresa concessionária, que editou um postal alusivo ao acontecimento; o outro (figura 2) destinou-se à correspondência entregue nos Correios.

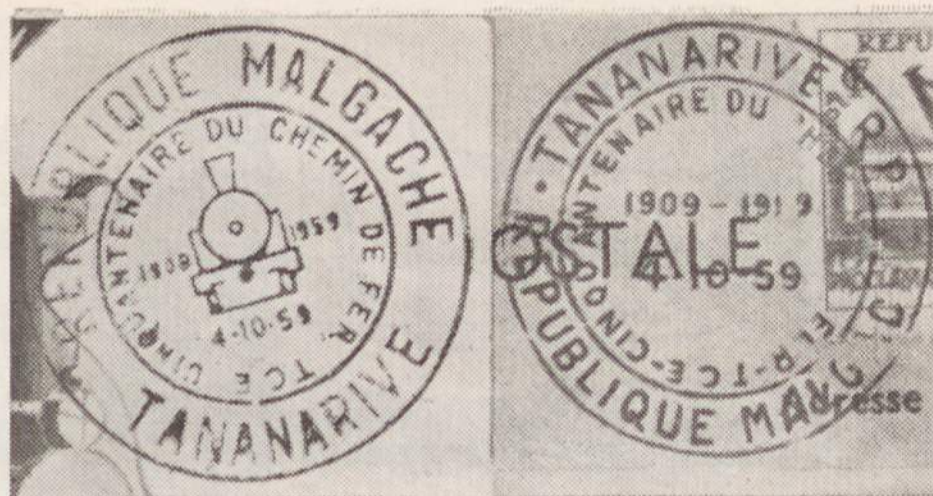


Fig. 1

Fig. 2

A SWISSAIR vem dedicando a sua atenção à filatelia, e tem editado artísticos sobrescritos, por ocasião dos últimos voos inaugurais das suas carreiras. Agradecemos os exemplares que tiveram a gentileza de nos remeter.

Publicações

Mais uma revista passou a ocupar-se, também da filatelia — o Boletim dos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Assim, a publicação ferroviária suíça passa a alinhar ao lado das da França, Itália, Holanda Portugal, Espanha, Suécia e Noruega.

Recenseamento Filatélico

Ferrovieiros filatelistas:

António de Matos — Serviço do Movimento — Santa Apolónia — Lisboa.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 341, de 15-7-960 — Viagem do pessoal nas circulações n.ºs 111, 223 e 2 011.

4.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 282, de 12-7-960 — Concessão de passe permanente de livre circulação (sem retrato) a alguns funcionários em serviço activo.

6.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 327, de 12-7-960 — Colocação de pessoal superior na Divisão da Via e Obras.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M, de n.º 1 269, de 7-7-960, ao n.º 1 298, de 29-7-960.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2 742, de 4-7-960 — Sinalização do Ramal Particular, «Coimbra-B — Loreto», ao quilómetro 218,503 da Linha do Norte.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Tarifa de Reembolsos, de 5-7-960 — Em vigor desde 1-8-960.

Aviso ao Público B, n.º 298, de 15-7-960 — Comunica a entrada em vigor da nova Tarifa de Reembolsos.

4.º aditamento ao Indicador Geral do serviço das estações, de 13-7-960 — Encerramento da dependência da estação de Lisboa - Rego, denominada Lisboa (Mercado).

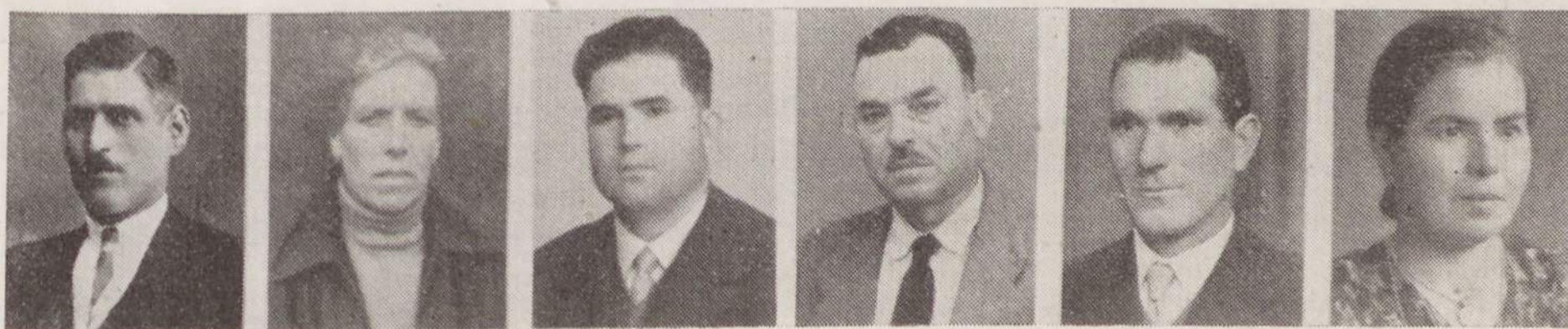
33.º aditamento ao Indicador Geral do serviço dos ramais e cais, de 7-7-960 — Abertura à exploração do ramal «Coimbra-B — Loreto».

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 30-7-960 — Alterações e ampliações.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita; *Manuel de Sousa*, chefe de distrito; *António Mendes Poça* e *Adelino Rodrigues de Sousa*, assentadores de 1.^a cl.; estando de folga e tendo conhecimento de que ao Km. 266,800-Norte havia caído uma árvore sobre a via, seguiram para o local e procederam à desobstrução da linha; *José Mendes*, subchefe de distrito, *Jorge Domingos da Silva*, assentador de 1.^a cl. e *Francisco Rossa*, assentador de 2.^a cl.; estavam de folga e sabendo que havia desabado uma trincheira ao Km. 114,730-Sado, dirigiram-se ao local e desobstruíram a via.



Da esquerda para a direita: *Abílio Martins*, chefe de lanço de 1.^a cl.; encontrando-se deitado, na sua residência, notou umas pancadas estranhas à passagem de um comboio; levantou-se, e encontrou um carril partido ao Km. 55,628-Norte, tendo providenciado imediatamente; *Josefina Augusta dos Santos*, guarda de P. N.; pela honestidade que demonstrou, ao fazer entrega ao destinatário, de uma carta com documentos, que caíra à linha próximo da sua P. N.; *José Pereira*, subchefe de distrito; ao passar junto da locomotiva do comboio 11, em Lamarosa, notou que uma peça desta estava deslocada e avisou imediatamente o maquinista, evitando, assim, um possível acidente; *António Dias*, chefe de distrito; estando de folga notou um carril partido em Nine, e imediatamente convocou o pessoal do distrito, evitando perturbações nas marchas dos comboios; *Joaquim Ferreira*, chefe de distrito e *Ana da Silva*, guarda de P. N., depois de avisados, por uma filha, de que ao Km. 115,920-Norte estava uma árvore caída sobre o traçado telefónico, o que impedia a circulação dos comboios, foram ao local e com uma corda e um serrote desobstruíram a via.



Da esquerda para a direita: *José Joaquim Teixeira*, chefe de distrito, *José Pereira* e *Miguel Pinto de Carvalho*, subchefes de distrito, e *Vitorino Pereira Lopes*, *António Silva Souto* e *Adelino de Oliveira*, assentadores de 1.^a cl.; pelo interesse, boa vontade e espírito de sacrifício demonstrados quando da remoção dos escombros provenientes do desmoronamento do muro de suporte das oficinas gerais de Campanhã.



Da esquerda para a direita: *José Maria Pinto Martinho*, chefe de lanço de 2.^a cl.; viajava no comboio 6012, de licença regulamentar, e notando que dentro do túnel ao Km. 57,900-Douro se encontrava um carril partido, tomou as devidas providências; *João Correia*, *António Ferreira* e *Delfim Soares Azeredo*, assentadores de 2.^a cl., *Salomão Mário Basareu*, servente auxiliar e *Joaquim Pinto*, eventual: pelo interesse, boa vontade e espírito de sacrifício demonstrados quando da remoção dos escombros provenientes do desmoronamento do muro de suporte das oficinas gerais de Campanhã.



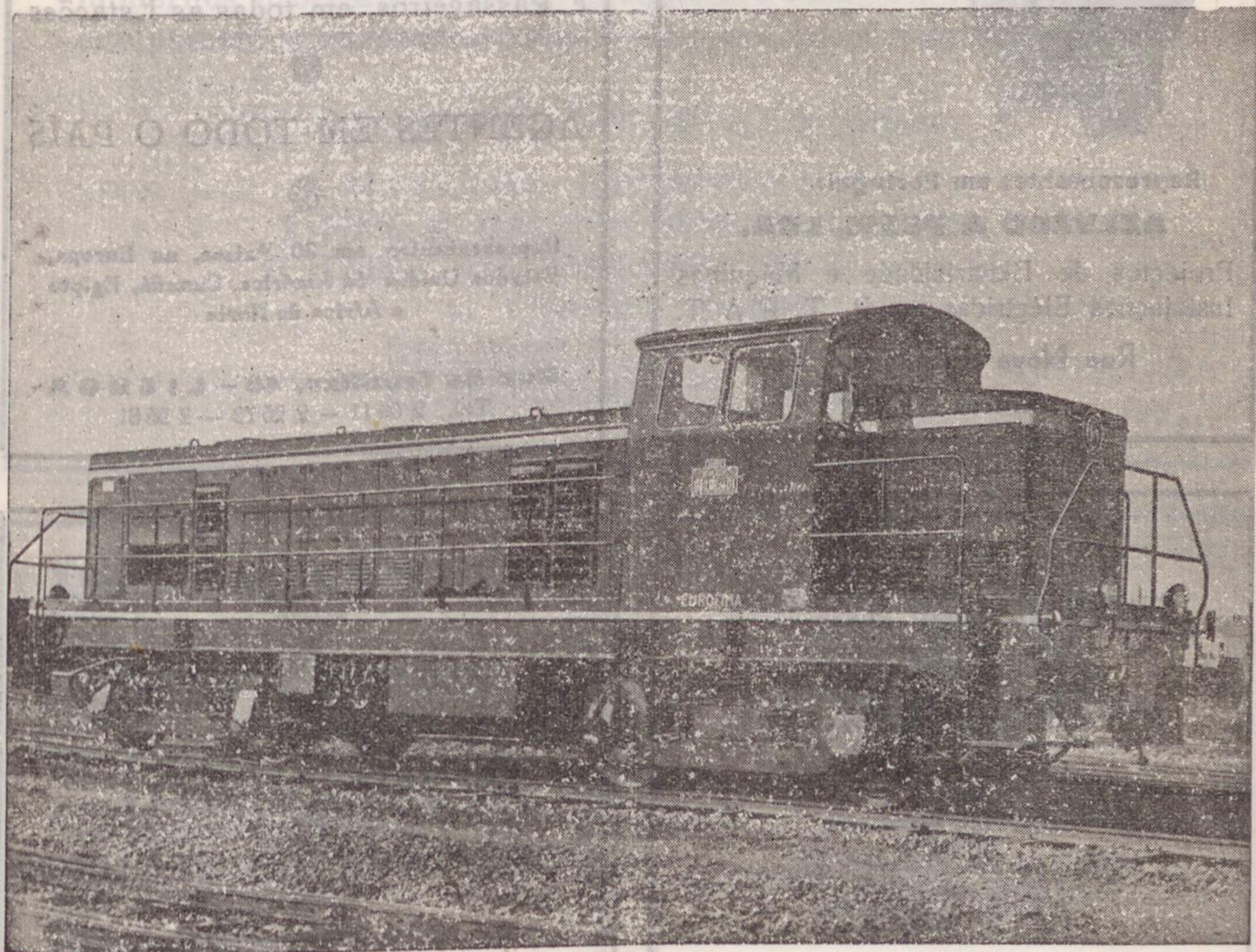
Da esquerda para a direita: *Manuel Lopes Ferreira*, assentador de 1.^a cl.; viajando de regresso de víveres, na automotora 2322, esta parou ao Km. 151,800-Leste, por a via estar interrompida por uma árvore, e apeou-se, procedendo à desobstrução; *João Lopes*, chefe de distrito; viajando no comboio 1522, em descanso semanal, notou ao Km. 14,570-Dão um carril partido, pelo que interrompeu a viagem, colaborando na substituição do mesmo; *Manuel Joaquim Rodrigues*, chefe de distrito, *Manuel da Cunha* e *José Madeira Vassalo*, assentadores de 1.^a cl. e *Joaquim Rito Faísca*, assentador de 2.^a cl. não obstante estarem de folga, ao tomarem conhecimento de que se encontrava partida parte do verdugo interior do contra-carril da crócima do cruzamento n.º 9 de Vale de Figueira, procederam à substituição da crócima, evitando maiores perturbações nas marchas dos comboios.



Da esquerda para a direita: *Manuel António*, assentador de 1.^a cl. e *Francisco da Silva Filipe*, assentador de 2.^a cl.: estando, respectivamente, de descanso semanal e licença regulamentar, procederam à remoção de terras que cobriam os pavimentos das P. N. dos Kms. 11,146 e 12,565-Tomar; *Augusto Fernandes Girão*, subchefe de distrito: estando de licença regulamentar e verificando que a via estava obstruída entre os Kms. 181,140 e 181,570-Douro, avisou a estação de Coa e o pessoal do distrito e colaborou nos trabalhos de remoção; e viajando no comboio n.º 6010, estando a linha obstruída por pedras e terras ao Km. 181,500-Douro, tomou a iniciativa de fazer a desobstrução; *António Aires de Oliveira*, *José Henriques Carmelo* e *Manuel da Cunha*, assentadores de 1.^a cl.; estando de folga, procederam à substituição de um carril partido na linha n.º 3 de Vale de Figueira.

ADOPTADA PELA O. R. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉCTRICA CLASSE D MODELO C
ENCOMENDADA PELA EUROFIMA PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslavia



Mais de 600 locomotivas Bo Bo desde 600 a 900 H. P. construídas ou encomendadas para a S. N. C. F. — F. C. Cuba — C. F. I. — Renfe — C. P. — J. Z.

BRISSONNEAU & LOTZ

Sede: 8, Rue Belini — PARIS - FRANÇA