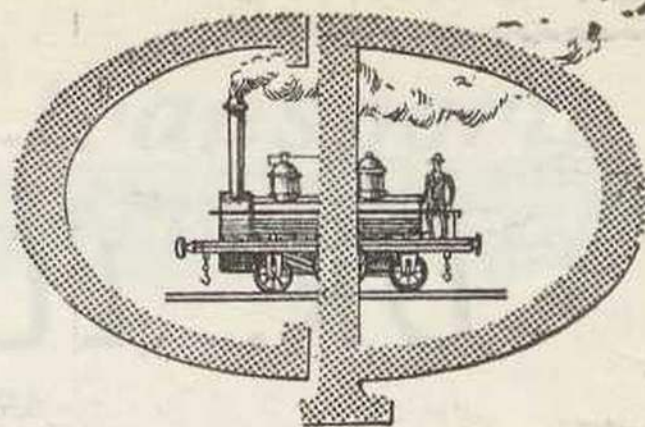


BOLETIM DA C.F.

NUMERO 396

JUNHO DE 1962



N.º 386 • JUNHO 1962 • ANO XXXIV • 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»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

A C. P. e o Ministério do Exército

○ Presidente do Conselho de Administração, Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, recebeu do Quartel Mestre General do Ministério do Exército, o expressivo ofício de agradecimento — que muito nos apraz aqui transcrever para conhecimento de todos os ferroviários — em que se dá conta do particular apreço e reconhecimento daquele Ministério pelos bons serviços prestados pela Companhia, durante todo o ano findo, com os transportes das Forças Militares:

1 — *Sua Excelência, o Ministro do Exército, incumbe-me de transmitir a V. Ex.^a os agradecimentos do Ministério do Exército pela colaboração, a todos os títulos valiosa, que a C. P. prestou às Forças Militares, no ano de 1961.*

2 — *Chamada a cooperar com o Exército nos superiores interesses nacionais, transportando de todos os pontos do País, para os cais de embarque, as Forças destinadas à manutenção da soberania e à defesa do Território Pátrio do Ultramar, a Companhia de que V. Ex.^a é muito ilustre Presidente do Conselho de Administração, apesar do extraordinário volume de pessoal e material transportado e da urgência com que, muitas vezes, foram pedidos os transportes — mercê de uma boa-vontade inexcedível — soube sempre cumprir além de toda a expectativa.*

3 — *Aproveito a oportunidade para, juntando os meus agradecimentos aos de Sua Excelência, o Ministro, apresentar a V. Ex.^a os protestos da minha mais elevada consideração.*

ANÍBAL FREDERICO DA SILVEIRA MACHADO
GENERAL

DR. LUIZ FIGUEIRA

PASSOU à situação de reformado, em 1 de Janeiro do corrente ano, o Sr. Dr. Luiz António Figueira, Médico Subchefe dos Serviços Médicos.

O Dr. Luiz Figueira foi admitido ao serviço da Companhia, como médico analista, em 10 de Abril de 1928; exercera já, nos antigos Caminhos de Ferro do Estado, as funções de Médico adjunto na especialidade de bacteriologia e análises clínicas, para que fora nomeado em 5 de Fevereiro de 1923.

Ascendeu em 26 de Janeiro de 1945 ao lugar de Médico Subchefe dos Serviços Médicos, lugar que desempenhou com muita competência e extremada dedicação.

O Dr. Luiz Figueira, que muito novo encontrou a sua actividade científica e nela veio a distinguir-se pela valia dos seus trabalhos, foi Assistente, no Instituto Bacteriológico Câmara Pestana, do Prof. Aníbal de Betencourt, notável homem de ciência, de quem se tornou dilecto amigo.

Foi, com o Dr. Fausto Landeiro, dos pri-

meiros médicos portugueses a ocupar-se dos trabalhos de profilaxia e tratamento do sezoniismo. A este respeito, muito lhe ficou devendo o Caminho de Ferro, pela inteligente acção que desenvolveu na luta anti-sezoná-

tica levada a cabo pelos Serviços Médicos da Companhia e da qual resultou, pode dizer-se, a extinção de casos de sezoniismo entre os ferroviários, casos que, anteriormente ao início dessa luta, chegaram a atingir número extremamente elevado.

A sua contribuição para a profilaxia das doenças infecciosas, principalmente de origem hídrica, revelou-se de particular importância e superior quilate no

campo da sua especialidade, a de análises clínicas; nesse campo, e com inteira justiça, foi considerado Mestre.

Às suas altas qualidades de trabalho e inteligência, aliou sempre o sr. Dr. Luiz Figueira o encanto de especial afabilidade, de que beneficiaram não poucos ferroviários que o procuravam, quer oficialmente, quer particularmente.



Dr. Luiz Figueira



Super-abundância

de MEIOS de

transporte terrestre...

Pelo Prof. Doutor J. FARIA LAPA

É compreensível que se verifique uma correlação entre as variações da produção global de bens e serviços e a procura de prestações de transporte; na medida em que essa produção sofrer decréscimos ou beneficiar de acréscimos, é natural decrescer ou crescer aquela procura.

Que tal correlação não seja bem definida, compreende-se também. Se aumentar a produção de carvão e o excesso daí resultante for queimado à boca da mina, não se verificará, como resultante desse acréscimo, qualquer incidência sobre a procura de prestações de transporte. Como a produção global é calculada em termos monetários, por necessidade de referir todas as suas parcelas à mesma unidade e assim as tornar adicionáveis, pode acontecer também o valor da produção global acusar, por exemplo, um acréscimo e tal facto não se traduzir necessariamente no incremento da procura de prestações de transporte; é o caso de passar a ser tratado numa instalação metalúrgica acabada de instalar junto à mina, o minério que até então era exportado como tal e as prestações de transporte de minério serem substituídas pelas prestações de transporte do metal, em menor número do que as primeiras.

Todavia, embora se reconheça não poder verificar-se uma correlação bem definida entre as variações da produção global e as variações da procura de prestações de transporte, verdade é que, dada a amplitude dos campos observados, não pode deixar de existir uma dependência entre os dois termos, o que, aliás, a experiência confirma.

Dado este esclarecimento, limitemos a observação ao hexénio terminado em 1960 e em relação ao continente. Vamos proceder ao confronto das variações da produção global

com as variações da procura de prestações de transporte terrestre, de mercadorias, no caminho de ferro.

Para obter os valores da produção, excluamos aquelas actividades produtivas que têm nula ou muito fraca incidência sobre a procura de prestações de transporte de mercadorias. E assim, não se consideram as seguintes actividades: electricidade, gás, água e serviços de saneamento; organismos de crédito e seguros; transportes e comunicações; administração pública e defesa; serviços de saúde e educação; serviços recreativos; serviços pessoais.

Com esta exclusão, o produto interno bruto, ao custo dos factores e a preços constantes, de 1954 (para expurgar os confrontos dos efeitos perturbadores das eventuais variações de preços), assumiu os valores que se traduzem pelos números-índice que figuram no quadro abaixo.

Por outro lado, a procura de prestações de transporte de mercadorias, no caminho de ferro, expressas em tonelagem transportada (tonelagem simples, e não tonelagem-quilómetro, para afastar os efeitos perturbadores da eventual variação da distância média do transporte) assumiu os valores que se traduzem pelos números-índice também insertos no quadro seguinte:

Anos	P.I.B	Procura prest. transp. de merc., no cam. ferro
1955	100	100
1956	104	103
1957	109	100
1958	110	96
1959	115	96
1960	119	95

Verifica-se, na série relativa ao produto interno bruto, uma contínua (e salutar) ascensão, o que, infelizmente, já não acontece para a série relativa à procura de prestações de transporte de mercadorias, no caminho de ferro. Ao contrário, a última exhibe, desde 1956, visível decrescência e de tal forma que o número-índice de 1960 é inferior em 5 pontos ao de 1955.

É de presumir, assim, ter-se verificado um desvio da procura de prestações de transporte de mercadorias, do caminho de ferro para a estrada.

Importaria, para confirmação do suposto, colher os elementos relativos ao transporte rodoviário, análogos aos obtidos para o caminho de ferro e por eles comprovar o fundamento da ilação. Lamentavelmente, porém, continua a não ser possível tal colheita por não existirem dados estatísticos referentes ao movimento rodoviário de mercadorias.

Mas o que pode desde já afirmar-se é que, no tocante ao caminho de ferro, aquela descensão da produção acarreta todos os nocivos efeitos da quebra da produtividade, entre os quais avulta o do necessário acréscimo dos custos. E se, para já, seria desmedida ambição querer atingir a produção alemã, de 1.723 milhares de toneladas-quilómetro por quilómetro explorado, ao menos que dos 235 milhares em que pobremente nos fixámos em 1959, passássemos aos modestos 610 milhares acusados no país vizinho.

Qual será o panorama, no sector do transporte rodoviário? Como dissemos, aí é total a ignorância quanto ao volume dos transportes. Mas estabeleçamos algumas hipóteses, intencionalmente tímidas e modestas, para tentar uma noção, longínqua embora, do que se passa nesse sector, quanto a produtividade.

Em 1960, o parque de automóveis de carga, em regime de aluguer, atingia 4.736 unidades, com a capacidade de carga de 25.166 toneladas. Se atribuírmos a cada um destes veículos apenas uma viagem por semana, com utilização plena (repare-se: em cada semana, seis dias de imobilidade e um dia de actividade...), o parque automóvel em causa teria oferecido em um ano (52 semanas) a potência de transporte de mais de 1.300 milhares de toneladas.

Quanto ao parque de automóveis de carga, particulares, ele atingia, em 1960, 25.822 veículos ligeiros e 16.292 veículos pesados. Não se conhece a sua capacidade de carga (outra lamentável lacuna...). Tentemos obtê-la por aproximação. Os veículos automóveis de carga, ligeiros, de aluguer, acusam a capacidade média de 1,24 ton.; os veículos automóveis de carga, pesados, de aluguer, acusam a capacidade média de 6,16 ton.. Não deverá diferir grandemente, quanto a capacidades unitárias, o parque de aluguer, do parque particular. A ser assim, o parque particular de automóveis de carga acusaria a capacidade total de 132.377 toneladas.

Admitindo, tal como se estabeleceu para a frota de aluguer, que, do parque particular de veículos de carga, cada unidade realizava, em cada semana, uma só viagem em pleno aproveitamento, esse parque teria oferecido em um ano (52 semanas) a potência de transporte de mais de 6.880 milhares de toneladas.

Adicionando as duas potências de transporte, da frota de aluguer e da frota particular, conclui-se que, durante um ano, os veículos automóveis rodoviários, a efectivarem apenas uma viagem por semana, com utilização plena da sua capacidade, teriam oferecido a potência de transporte de mais de 8 180 milhares de toneladas.]

Mesmo com actividade tão reduzida—uma só viagem por semana—conseguiria essa frota colocar aquela oferta? Se se notar que no mesmo ano de 1960 o caminho de ferro transportou 3.730 milhares de toneladas, e que é a ele que cabem os «grandes» transportes, os mais representativos em termos ponderais, não parece de emitir resposta afirmativa.

Mas considere-se a dúvida por outra óptica, a tentar melhor esclarecimento.

Os 8.180 milhares de toneladas que, segundo a hipótese estabelecida (e tão modesta...), teriam sido transportadas pela camionagem podem apresentar duplicações com os 3.730 milhares de toneladas transportadas por via férrea, uma vez que pelo menos parte dessa tonelagem podia também ter pisado—e natural seria que pisasse—o caminho de ferro. Mas a quanto monta essa parte? Impossível responder.

Nessa ignorância inevitável, formulemos

duas hipóteses extremas: a primeira, a de que toda a tonelagem transportada por via férrea pisou também a estrada; a de que nenhuma fracção da tonelagem transportada por via férrea pisou a estrada.

Na primeira hipótese, a tonelagem total transportada pelas duas vias, caminho de ferro e estrada, cifrar-se-ia em 8.180 milhares de toneladas. Tenha-se em atenção que este número se refere ao ano de 1960. Ora sucede que dez anos antes, em 1950, o produto interno bruto, ao custo dos factores, a preços de 1954 e atribuível às rubricas antes consideradas, atingiu 30.791 milhares de contos. No mesmo ano de 1950, a procura de prestações de transporte de mercadorias no caminho de ferro cifrou-se em 3.344 milhares de toneladas. Este ano de 1950 ainda foi vinicamente assinalado pela carência de meios de transporte rodoviário, de mercadorias, fruto da II Grande Guerra, de 1939/45. Sem grande erro, podemos assim considerar aquela procura de prestações de transporte como a procura global de prestações de transporte terrestre, de mercadorias.

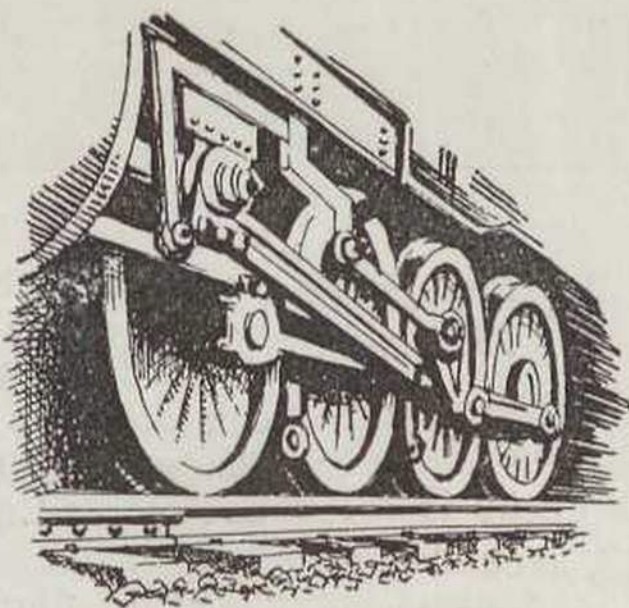
Em tais termos, atribuíamos o número-índice 100 ao produto interno bruto, antes referido, de 30 791 milhares de contos e à procura global de prestações de transporte de mercadorias, de 3 344 milhares de toneladas. Sendo assim, o produto interno bruto, correspondente, no ano de 1960, seria representado pelo número-índice 140 e a procura global de prestações de transporte no cami-

nho de ferro e estrada, na hipótese considerada (8 180 milhares de toneladas), seria representada pelo número-índice 244. A discrepância é tão notória que nem merece comentários. Decididamente, a camionagem não transportou a carga que, por hipótese tão limitada, lhe atribuímos. Quer dizer, ela nem sequer atinge a produtividade de uma só viagem por semana, em utilização plena da sua capacidade.

A segunda hipótese, de nenhuma fracção da carga transportada por caminho de ferro ter pisado a estrada, não vale a pena ser considerada. Por ela, a procura global de prestações de transporte de mercadorias, nos dois meios, caminho de ferro e estrada, subiria a 11 910 milhares de toneladas (em vez de 8 180 milhares de toneladas, na hipótese anterior). Acentuar-se-ia, a já forte discrepância verificada no primeiro caso e em termos de absoluto repúdio.

Em suma: caminho de ferro, a suportar todas as perniciosas consequências da baixa produtividade; camionagem, a sofrer, idênticamente, dos nefastos resultados de produtividade inferior (quantas vezes inferior?) a uma única viagem por semana em utilização plena da sua capacidade.

Decididamente, verifica-se a desconexão entre o excessivo instrumental do transporte terrestre de mercadorias e as respectivas solicitações do mercado. Quanto custa ao País este excesso de equipamento?



JORGE DE VASCONCELOS

A seu pedido, passou à reforma em 1 de Maio findo o Chefe do Serviço da Secretaria da Direcção-Geral sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos.

Admitido nos Caminhos de Ferro do Estado, em 23 de Novembro de 1910, num cargo modesto, prestou, mais tarde, serviço na Secretaria da extinta Direcção do Sul e Sueste, onde atingiu a categoria de 1.º oficial.

Transitou para a C. P., em Maio de 1927, quando do arrendamento das linhas do Estado,

para fazer parte da Comissão Administrativa das Caixas de Previdência das Companhias Incorporadas.

Da sua matrícula constam os seguintes louvores.

1926 — Louvado e gratificado com a importância de 600\$00, pelo muito zelo, inteligência, competência e dedicação, demonstrados por todos os trabalhos a seu cargo, tendo com inextinguível interesse contribuído poderosamente para a normalização dos serviços atribuídos à Secretaria da Direcção.

✱
O sr. Jorge de Vasconcelos
fazendo a sua despedida



e ficou colocado na Secretaria da Direcção-Geral como chefe de secção. Em 1935, foi promovido a subchefe de repartição e a chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1940.

Nomeado Secretário da Direcção-Geral Adjunto em 1 de Janeiro de 1948, ascendeu à categoria de Chefe de Serviço, da Secretaria da Direcção-Geral, em 1 de Outubro de 1955.

Pelo Conselho de Administração, em sessão de 29 de Junho de 1949, foi nomeado

13 de Junho de 1933 — Louvado pela Comissão Executiva, pela dedicação e inteligência que revelou no estudo a que, com a Delegação do Governo, teve de proceder-se para esclarecimento das dúvidas suscitadas sobre o pagamento a adidos dos Caminhos de Ferro do Estado.

9 de Abril de 1947 — Louvor pelo Subdirector-Geral, nos termos do n.º 4.º, do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, por ter ocorrido com proficiência, abnegada dedicação e notável competência à tão sentida e prolongada ausência,

por doença, do Secretário da Direcção-Geral, sobrevivida na primeira quinzena de Janeiro de 1947.

9 de Maio de 1957 — Louvor pelo Conselho de Administração, por ter-se distinguido nos trabalhos relativos às comemorações do centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

11 de Abril de 1962 — Louvor pela Direcção-Geral, nos termos do n.º 4.º do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, pelos excepcionais dotes de inteligência, correcção e dedicação demonstrados no desempenho do lugar de tão alta responsabilidade em que estava investido. O Conselho de Administração, em sessão de 12 deste mês, associou-se a este louvor.

* * *

No passado dia 30 de Abril, o pessoal da Secretaria da Direcção-Geral, promoveu uma sessão de despedida ao seu Chefe de Serviço.

Ao acto — que teve a assistência do Director-Geral e Subdirector da Companhia — associaram-se alguns funcionários superiores de outros departamentos.

O Snr. Eng. Espregueira Mendes disse:

«No exercício das funções de Director-Geral temos tido, como sucede a toda a gente na sua vida quotidiana, dias bons e dias maus. Acontecimentos, tanta vez estranhos à nossa própria acção, condicionam a nossa disposição espiritual.

No nosso íntimo, o dia de hoje é particularmente sentido com saudade: despede-se

de nós um colaborador distinto, que desde que chegámos à Direcção-Geral — e já lá vão muitos anos — nos tem ajudado com excepcional competência, com lealdade insuperável e com muita amizade.

Perdemos, nós, um colaborador distinto e perde a Companhia um magnífico servidor. Mas não nos seria lícito insistir mais pela permanência de quem, após 51 anos de trabalho, e há tanto tempo no desempenho de um alto cargo, tão constante na solicitação de esforço mental, confessa, com comovedora probidade, que trabalhou até ao último momento em que o pôde fazer com a consciência de cumprir totalmente a sua missão, o que gostosamente confirmo, só a deixando com receio de «mingua de capacidade física».

Vai o Sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos, ilustre Chefe do Serviço da Secretaria da Direcção-Geral da Companhia, descansar de uma longa vida profissional. Junto de nós pairará sempre, na mais penhorante lembrança, o delicadeza do seu trato pessoal, a nobreza dos seus sentimentos, a sua excepcional competência e a sua grande lealdade.

Bem haja quem, tão longa e nobremente, se devotou a um dos mais prestimosos serviços de utilidade pública: os Caminhos de Ferro!

Sr. Vasconcelos: com o afectuoso abraço de admiração e gratidão que vou dar-lhe, por nós todos e pela Companhia, vai o melhor



O Director-Geral da Companhia no uso da palavra

desejo de que goze em plena felicidade, e longamente, a sua tão legítima aposentação».

Em resposta, o sr. Jorge de Vasconcelos, disse:

«Quiseram V. Ex.^{as} dar-se ao requinte dum extremo acto de bondade e de fidalga condescendência: vir dizer «adeus!» a quem nenhuns títulos possui que façam jus a tamanha honra.

Logo, é de aceitar a comovida certeza de que este movimento, tão desvanecedor para mim, nasceu no maravilhoso cadinho da Amizade.

Amizade caldeada em longos anos de trabalho de equipa, de cooperação leal; de boa e firme camaradagem; de ansiedades, esforços, canseiras, desalentos, amarguras, vividos em comum; mas também de vibrante fé nas nossas grandes e pequenas realizações, de imenso orgulho nos nossos êxitos maiores ou menores, de íntima alegria pela tarefa cumprida — igualmente sentido em uníssono.



Essa amizade, assim amassada, de que é vincado testemunho a grata presença de V. Ex.^{as} a este acto, que ficará na minha lembrança com cintilações de ouro, é imperativo da gratidão agradecer.

Degraçadamente, para isso de todo me escasseia o verbo, obscurecido demais a mais pela emoção.

Bem gostaria, neste ensejo, de dispor de alguma eloquência, para tentar exprimir, no mesmo nível desta enternecedora manifestação, todo o meu enorme reconhecimento por ela e pelo que ela consubstancia de solidariedade humana.

Resta-me o recurso dos simples e dos emotivos como eu: O de proclamar, sem buscar disfarçar com ouropéis o descolorido e a nudez da expressão: Muito, muito obrigado!

Muito obrigado, em primeiro lugar, ao senhor Director-Geral, pelo eminente privilégio da sua presença nesta festa — permitam-me que assim a denomine — pelas palavras tão impregnadas de afectuosidade e de insuperável generosidade com que se dignou aludir à minha carreira de ferroviário, pelos

muitos ensinamentos e altos e nobres exemplos que recolhi durante o tempo, curtíssimo no meu sentir, em que tive o prazer de servir sob as suas ordens e também pela estima e bondade que nesse mesmo limitado tempo nunca se cansou de me prodigalizar.

Muito obrigado, igualmente, ao senhor Subdirector, por ter querido grandemente distinguir a minha despedida vindo dar a ela o lustre da sua assistência, pelo muito que me instruiu e ajudou em tantos lances da vida profissional e pela preciosa amizade e atenções de que me fez dádiva ao longo dos muitos anos em que ambos trabalhamos nesta Casa.

Muito obrigado aos senhores Chefes e Subchefes de Divisão, Chefes e Subchefes de Serviço, Engenheiros e Economistas, pela sua vinda nesta hora, pelo auxílio amigo e sem preço que sempre me concederam e pela preciosa estima e consideração que incessantemente me quiseram dar.

Muito obrigado, ainda, a todos os demais (que o imperativo do tempo não permite individualizar) que

✱

Um aspecto da assistência à sessão de despedida

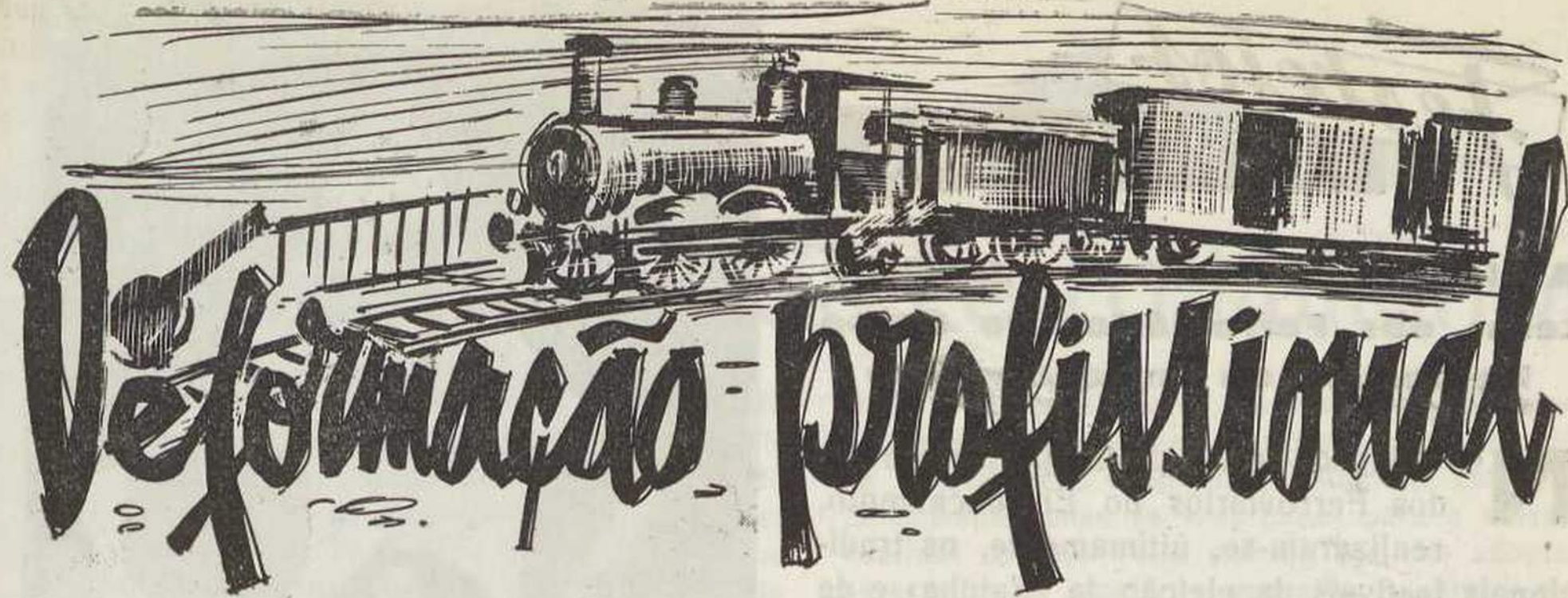
✱

vieram aqui demonstrar com liberalidade o seu tocante apreço.

E, por último, muito obrigado a todos os funcionários do Serviço que vou deixar, queridos colaboradores directos e indirectos, por me quererem acompanhar neste momento, pela forma tão comovedora por que o fizeram e pela cooperação que me deram e nunca discutiram, embora muitas e muitas vezes à custa de sacrifícios e sempre com inteira isenção, cooperação sem a qual não me teria sido possível fazer muito do pouco que pude realizar.

A todos, mais uma vez: Muito e muito obrigado!

Por último, o sr. Jorge de Vasconcelos — a quem antes tinha sido lida e entregue pelo Inspector sr. Andrade Gil uma expressiva mensagem de despedida, subscrita por todos os empregados do serviço — foi abraçado pelo Director-Geral e Subdirector e cumprimentou pessoalmente todos os presentes.



Pelo Dr. ARY DOS SANTOS

Chefe de Serviço do Contencioso

POR deformação profissional, encaro muitos aspectos dos homens e da vida através de um prisma *ferroviário*. Um idiota é para mim um *jota*, porque nos *jotas* se transportam as bestas. Um anão é um *ó* ao lado de um *jota*. *Passagem de nível* é o local onde os meus interesses, a minha pressa e os meus direitos devem ceder o passo aos interesses, à pressa, e aos direitos de outrem. *Falta de pressão* é o primeiro sintoma de um colapso cardíaco, ou a causa triste de uma aventura falhada. *Via dupla* faz-me pensar em adultério. A *gabarit* associa sempre a imagem do pobre veado. *Fazer agulha* é mandar alguém para onde não deseja que o mandem. E quanto a *crócima* — também não sei porquê — associa-a ao que falta no cesto de costura das senhoras para as ajudar a enfiar a agulha: a saliva.

Também em matéria de política internacional sofro da mesma deformação.

A Europa é, para mim, uma rede ferroviária pela qual circulam vagões de vários tipos, desde os *jotas* — muitos *jotas*! — até aos *ós*. Rede na qual, infelizmente, se têm dado ultimamente graves acidentes de *Exploração*.

Portugal e Espanha, não tendo descoberto o caminho de ferro, descobriram mundos por onde ele circula. Razoavelmente, portugueses e espanhóis não estão dispostos a aceitar de

bom grado que as bombas de plástico, ou as atómicas do Sr. K., destruam, em oito semanas, aquilo que, em mais de oito séculos, fizeram. Admiti-lo seria ajudar a destruir o jardim que, com tanto amor, o Chefe da Estação de Fátima dia a dia tornou mais belo. Seria, mesmo, concorrer para que se destruísse a própria Estação, na qual já param alguns comboios internacionais e na qual hão-de parar vários outros... se a Administração (da Europa, é claro!) tiver juízo e aprender qualquer coisa em matéria de *Exploração*.

O que actualmente se passa em França é um acidente *ferroviário*.

Havia a carruagem de Oeste. Havia a carruagem de Leste. A França, depois de ter maltratado e de se ter esquecido da carruagem de Oeste, quis fazer de *engatador*, mas ao querer *engatar* as duas carruagens foi apanhada pelos *tampões de choque*.

Esse *acidente de trabalho*, que nos causou a maior pena, originou também um *descarrilamento*.

Amigos, como somos, dos nossos companheiros franceses, fazemos os mais sinceros votos pelas melhoras do *engatador* sinistrado, esperando que, quanto antes, se anuncie *via livre*.

E no desejo humano, humaníssimo, de contribuir para a diminuição dos acidentes de

Festejos FERROVIÁRIOS

A eleição da «Rainha» e da «Princesa» dos Ferroviários no Grupo Desportivo do Entroncamento

NO salão de festas do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, realizaram-se, ultimamente, os tradicionais festivais da eleição da «Rainha» e da «Princesa» daquela colectividade.

A festa decorreu com grande brilhantismo, entre o entusiasmo crescente do público, que aplaudiu com vivo calor o espectáculo que lhe foi proporcionado e que, unânimemente, manifestou a sua adesão ao processo electivo adoptado.

Foi eleita «Rainha» a menina GRACIETE DA SILVA, e «Princesa» a menina MARGARIDA BEATRIZ ROSA DE CARVALHO, tendo esta escolhido para seu par o menino RUY MANUEL ROSA DE CARVALHO.

O festival teve a enaltecê-lo a circunstância de, na «matinée» que logo se seguiu, se efectuar um cortejo «REAL», tendo sido entronizadas as duas figuras máximas eleitas: a «Rainha» e a «Princesa», com suas damas

Exploração, permitimo-nos aconselhar que se adopte — além Pirinéus — a *bitola* de Portugal e de Espanha, e não se queira andar mais depressa do que a *Via* permite.

Quanto à África do Norte...

Ao que parece faz falta em Argel, Oran e Sidi bel Affes, um Regulamento de Polícia e Exploração. Enquanto ele faltar, os *Caminhos de Ferro* dessas regiões — se acaso existem — não poderão dizer mal da *C. P.*, iniciais que significam: Continuamos Portugueses. A África do Norte lembra-se ainda da presença de Portugal. Deve ser, mesmo, a única coisa da qual se lembre com verdadeira saudade; saudade tão grande como aquela que eu sinto ao recordar o pequeno apeadeiro do Bom Senso, arrasado há tempos para construção da imponente *Gare* do Leste.



A Rainha e a Princesa dos Ferroviários do Entroncamento, com as suas damas de honor e o organizador dos festejos locais

de honor, a que o numeroso público presente prestou efusiva e simpática «vassalagem».

Em obediência ao programa, cumpriu-se estritamente a praxe da mais ortodoxa «realiza». Toda a assistência viveu um encantador momento espiritual, facultando, assim, o Grupo Desportivo dos Ferroviários, dentro da missão que lhe incumbe, um espectáculo que deu plena satisfação aos seus associados e familiares.

Que pena gastar-se tanta mestria na arquitectura de caminhos negativos, sem dar conta de que nunca irão longe; quanto engenho perdido a enfeitar a rotina com os ouropéis da tradição, dos princípios, do espírito, do respeito pelo homem. Com metade do trabalho, daríamos ao homem a dignidade que ainda não alcançou, se conseguíssemos mudar o sinal da nossa mentalidade — que parece cristalizada no sistema rômico.

Prof. Eng.º Ferreira Dias

Os Caminhos de Ferro Italianos

SITUADA no Sul da Europa e no centro do Mediterrâneo, a Itália desempenha notável papel nas comunicações internacionais do Velho Mundo, quer terrestres, quer marítimas, quer mesmo aéreas. Por outro lado, a Itália de hoje é uma das grandes potências europeias e, do ponto de vista turístico, um dos países mais procurados pelos forasteiros. Cremos, pois, do maior interesse e oportunidade a sua inclusão nesta secção do *Boletim da C. P.*, antecipadamente certos do interesse que estas breves

Itália é, em todo Mundo, dos países que maior percentagem de linhas electrificadas possuem. Pioneira da electrificação trifásica, a Itália tem convertido ultimamente todas as suas linhas para a corrente contínua de 3000 Volts, sistema que tem adoptado para todas as instalações recentes. As últimas electrificadas com corrente trifásica (de 3400 V, 16,67 Hz) situavam-se todas na área de Génova e Turim e eram percorridas por unidades motoras próprias e por outras, aptas a funcionar com as duas correntes. Os



Curiosa vista de uma estação no interior de um dos grandes túneis italianos (dos Apeninos). Esta estação não tem qualquer função comercial, destinando-se apenas a assegurar a circulação de comboios (posto de bloco e de cruzamentos)

notas despertarão na vasta maioria dos nossos leitores.

A Itália é presentemente de fácil acesso por via ferroviária. Quem prefira entrar em França por Hendai, que é, aliás, a via mais curta, pode depois prosseguir quer por Tolosa, Marselha e Nice, ao longo da costa mediterrânica, quer por Paris, itinerário mais longo mas não totalmente desprovido das suas vantagens; quem preferir passar por Madrid e Barcelona, entra em França por Cerbère e, nesse caso, convir-lhe-á continuar por Marselha e Nice.

A rede ferroviária italiana é explorada na sua quase totalidade pelo Estado (Ferrovie dello Stato, FS) e estende-se por um comprimento superior a 17 mil quilómetros. À parte umas quantas linhas de via métrica, toda a rede é de bitola internacional, havendo longas extensões de via dupla.

Todas as linhas de maior importância estão electrificadas o que muito beneficia a sua exploração. A

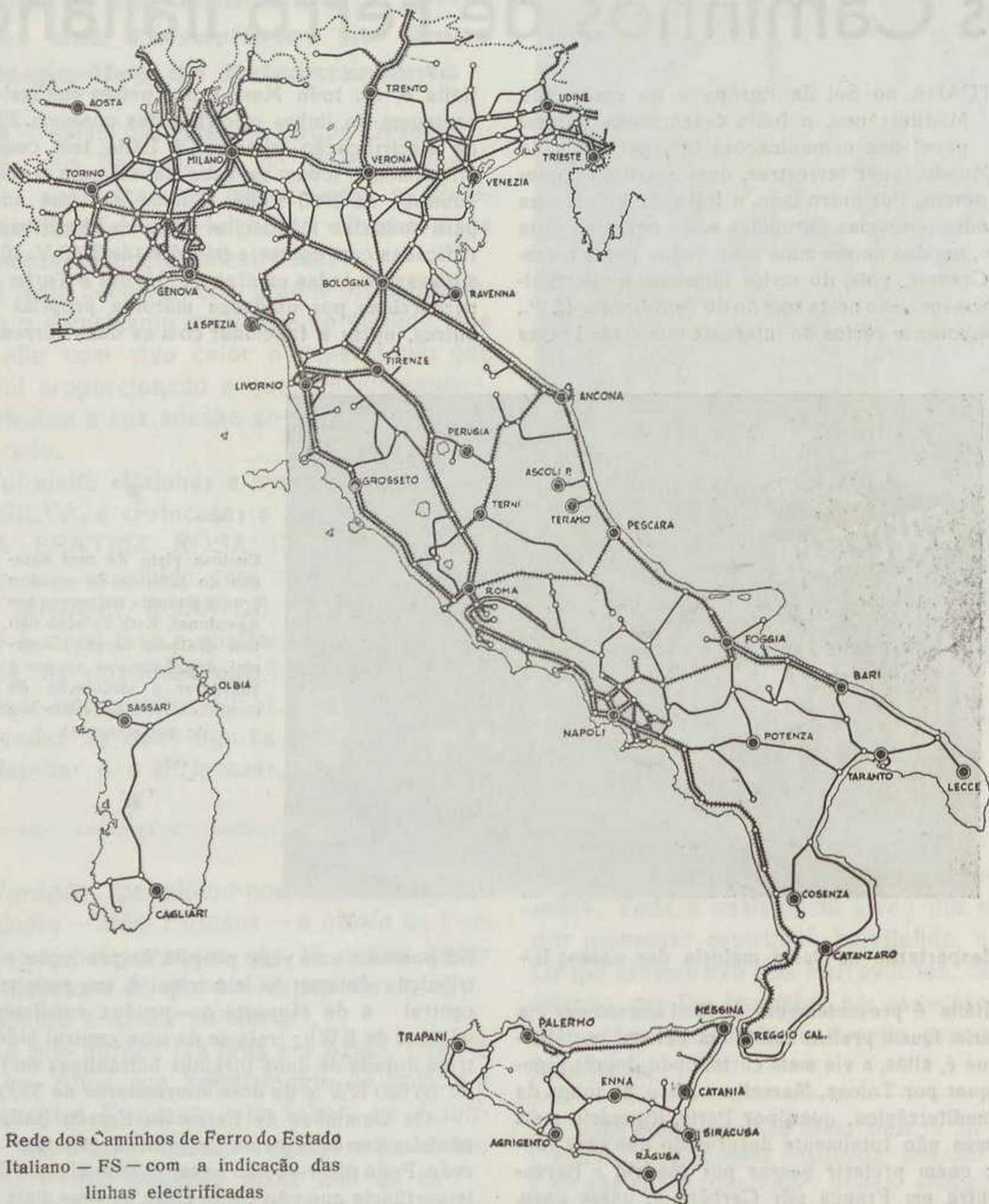
FS possuem uma rede própria de produção e de distribuição de energia eléctrica. A sua mais moderna central - a de Monastero - produz anualmente 300 milhões de KWh; trata-se de uma central hidro-eléctrica dotada de duas turbinas hidráulicas de reacção de 33 390 KW e de dois alternadores de 35000 KVA.

Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano são também famosos pelas magníficas estações da sua rede. Pode dizer-se não haver cidade alguma de certa importância que não conte entre os seus mais belos e sumptuosos edifícios o da estação ferroviária. Roma-Termini é não só a maior estação de caminho de ferro do Mundo mas também o orgulho da arquitectura italiana. Além dos numerosíssimos serviços acessórios de incontestável utilidade para o Público, que incluem barbearia, diversíssimas lojas e salas de repouso, na própria estação se encontra instalado o Museu Ferroviário, interessantíssimo repositório do desenvolvimento do Caminho de Ferro em Itália e no

Mundo. Como já vai sendo usual em toda a Europa, as grandes estações italianas dispõem de um serviço de reserva de acomodação da categoria solicitada pelo passageiro. Este não tem mais do que dirigir-se ao postigo correspondente, indicar a zona da cidade onde deseja hospedar-se e o preço que está disposto a pagar; instantes volvidos, recebe a indicação do

contém uma refeição quente à qual não falta a especialidade culinária da região, nem uma garrafinha de vinho nem a fruta. O seu custo é assaz módico o que, por certo, contribui para a sua popularidade.

Os comboios italianos têm apenas duas classes. Em todas as grandes linhas circulam comboios rápidos, alguns deles só com 1.^a classe. A sua utilização



Rede dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano — FS — com a indicação das linhas electrificadas

hotel, pensão ou casa particular que corresponde tanto quanto possível às suas preferências.

Não queremos deixar de mencionar aqui também uma outra facilidade muito apreciada pelos passageiros. Não obstante todos os comboios de longo curso conduzirem uma carruagem-restaurante, os preços das refeições nesta nem sempre são acessíveis a todas as bolsas e, assim, em todas as grandes estações se vendem o chamado *cestino caldo*, embalagem que

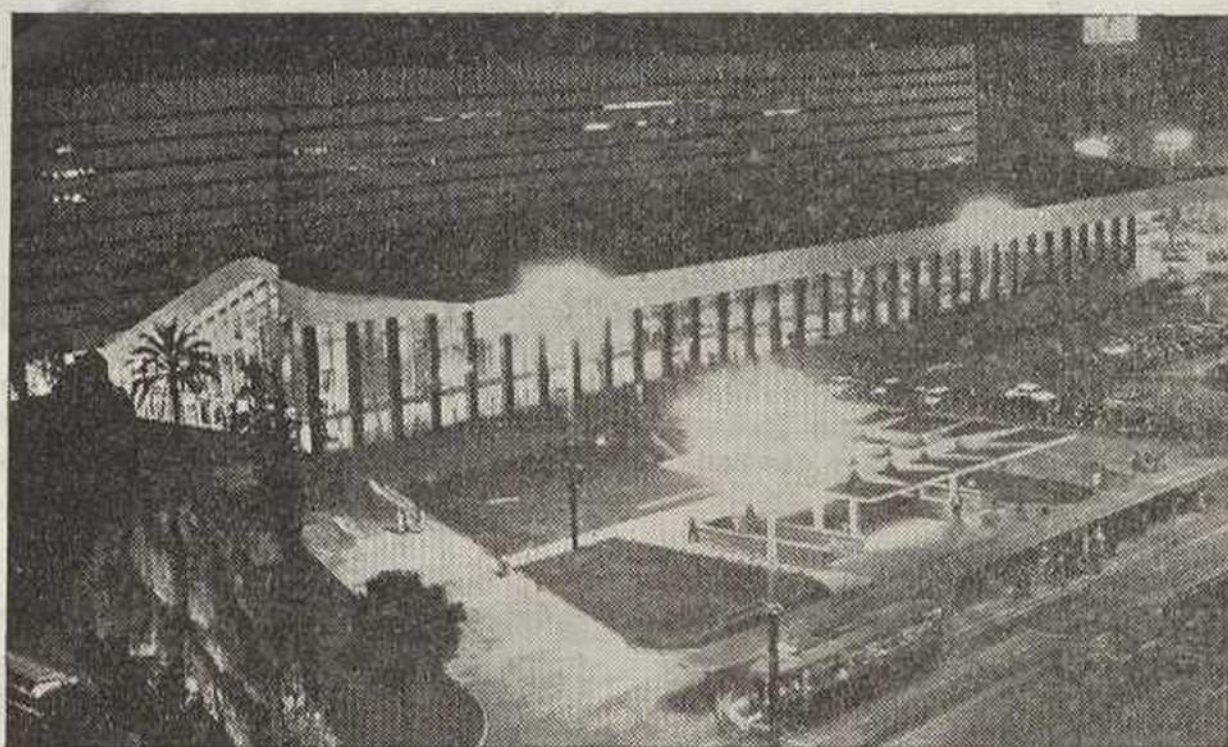
requer do Público o pagamento de uma sobretaxa; porém os bilhetes gratuitos emitidos aos ferroviários não estão sujeitos a ela. São notáveis pela sua celeridade e muitos deles têm nomes especiais, as mais das vezes alusivos às cidades ou regiões por eles servidas. Muito cómodos são também os comboios classificados sob a designação de *direttissimo* e de *diretto*, embora efectuem maior número de paragens.

Merece uma menção muito especial o famoso

comboio *Settebello* que circula entre Roma e Milão. Este comboio é particularmente luxuoso e está provido de ar condicionado e de uma instalação sonora. A sua última carruagem é constituída por um miradouro acessível a todos os passageiros, do qual estes podem gozar uma vista panorâmica.

A rede dos FS estende-se para além da Itália continental e peninsular, servindo também as ilhas da Sicília e da Sardenha. Os FS exploram o serviço de *ferry-boats* entre a Península Itálica e a Sicília (trajeto Reggio di Calabria — Messina), com sete unidades, entre as quais o moderníssimo *Reggio*, entrado em serviço em 1960. Com um comprimento de 124 m., esta embarcação tem quatro vias nas quais se podem acomodar 36 vagões de 9,75 m. de comprimento e de

arredores de Nápoles, toda electrificada (corrente contínua, 1200 V), com mais de 150 Km. de extensão. Nela circulam diariamente 190 comboios de passageiros que servem alguns pontos de grande importância turística. Pugliano, a 11 Km. de Nápoles, fica a escassa distância da cidade de Herculano, sepultada pela erupção do Vesúvio do ano 79 D. C.; da mesma estação de Pugliano, partia um curioso caminho de ferro funicular para a cratera do Vesúvio. A última erupção do famoso vulcão — que se avista com o seu penacho de fumo de toda a região partenopeia — produziu-se em 1944 e destruiu o velho e típico funicular. Hoje, da estação de Pugliano, a viagem faz-se em autocarro até à estação inferior de um moderno funicular aéreo, que transporta os turistas à cratera, onde



Vista exterior da estação de Roma-Termini, a maior do Mundo. O conjunto dos edificios da estação cobre uma área de 55.000 m e o conjunto dos cais uma área quase igual: 54.000 m². Na sua construção, empregaram-se cinco milhões de dias de trabalho, o que corresponde ao emprego de dois mil operários durante oito anos.

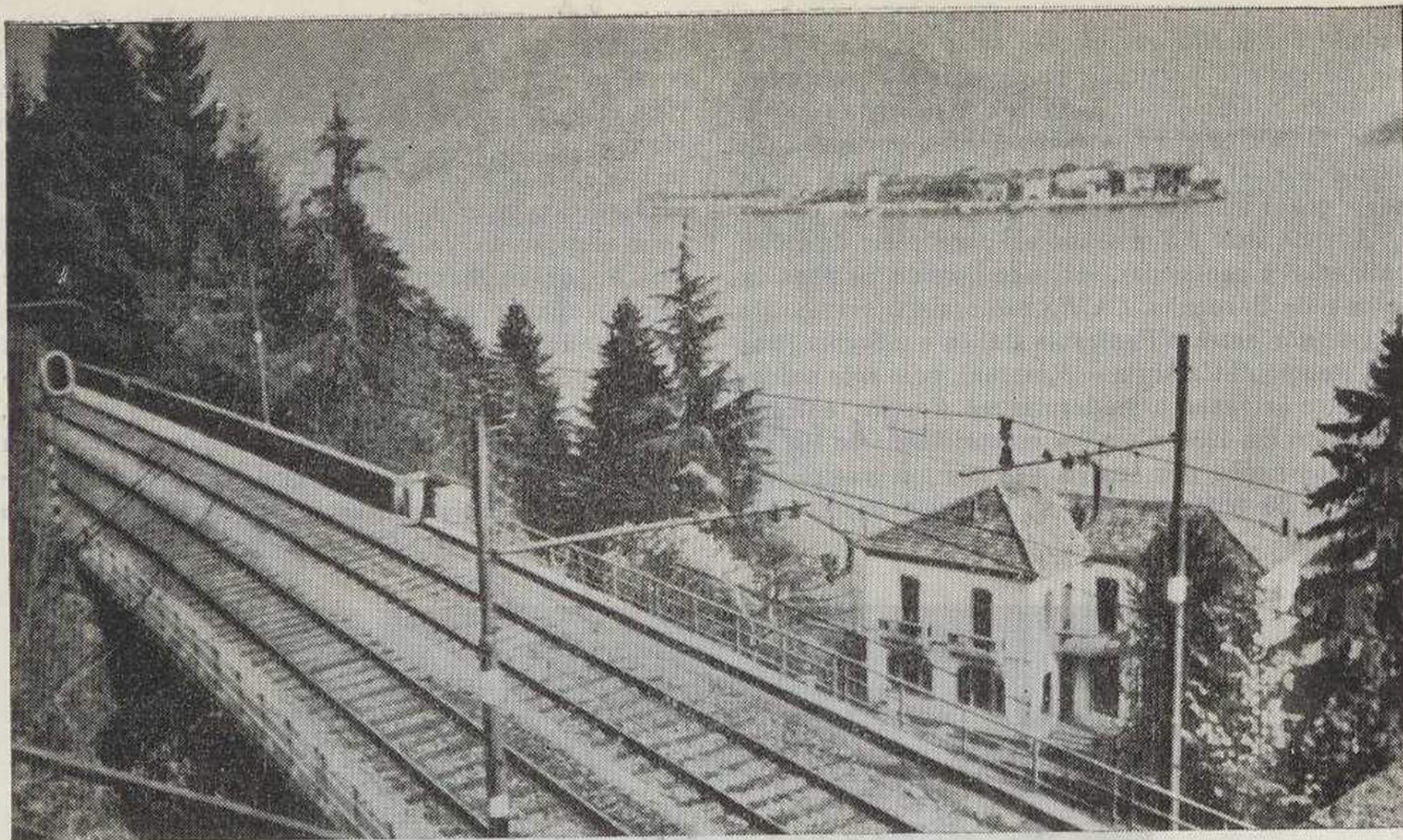
25 toneladas cada um. Além disso, este *ferry-boat* pode ainda transportar 25 automóveis e 1800 passageiros, dispondo estes de camarotes de 1.^a e de 2.^a classes, de salões, de restaurante, de bar e de muitas outras facilidades. O *Reggio*, inteiramente construído em Itália, é movido por dois motores *Diesel* sobrealimentados com uma potência total de 6500 C.V. Atinge a velocidade de 17 nós por hora nas suas travessias do, por vezes, tumultuoso estreito de Messina. Está dotado de radar como aliás todas as restantes unidades da frota dos FS.

Não nos é possível alongarmo-nos na pormenorizada descrição da rede ferroviária italiana, nem tão-pouco determo-nos em considerações sobre as linhas férreas não incluídas nos FS, entre as quais se contam os metropolitanos de Roma e de Milão, este último ainda em construção. A propósito, refira-se que Nápoles tem também um caminho de ferro desse tipo, integrado, porém na rede estadual.

No entanto, não podemos deixar de fazer menção das *Strade Ferrate Secondarie Meridionale*, que exploram uma interessante rede de via estreita nos

guías especializados lhes mostram as manifestações vulcânicas permanentes. As linhas das SFSM são conhecidas por *Circunvesubianas* por fazerem o pêniplo do clássico vulcão. A cidade de Pompeia, a mais notável das vitimadas pela erupção de 79, é também acessível por este caminho de ferro. As escavações, que revelaram o esplendor da vida romana, são, sem dúvida, das maiores atracções turísticas italianas. Mais adiante, a 31 Km. de Nápoles, a *Circunvesubiana* serve Castellamare, donde um outro funicular, de ousada concepção, permite atingir o Cume do Monte Faito, centro de vilegiatura e repouso. O término da linha principal é Sorrento até onde a viagem leva uma hora, através das povoações residenciais da península sorrentina. Dois serviços rodoviários combinados facultam ao visitante a excursão até à Costa de Amalfi, de surpreendente beleza paisagística, e a digressão a Santa-Agata-sobre-os-dois-Golfos, ponto elevado, donde, como o próprio nome indica, se avistam os dois golfos de Nápoles e de Salerno.

Também de Nápoles parte o Caminho de Ferro Cumano que serve uma região rica em fenómenos de



Vista da via férrea nas margens do Lago Maior, notando-se, em segundo plano, a Ilha Bela. Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano servem as mais belas regiões italianas, sendo as suas tarifas das mais baixas em toda a Europa

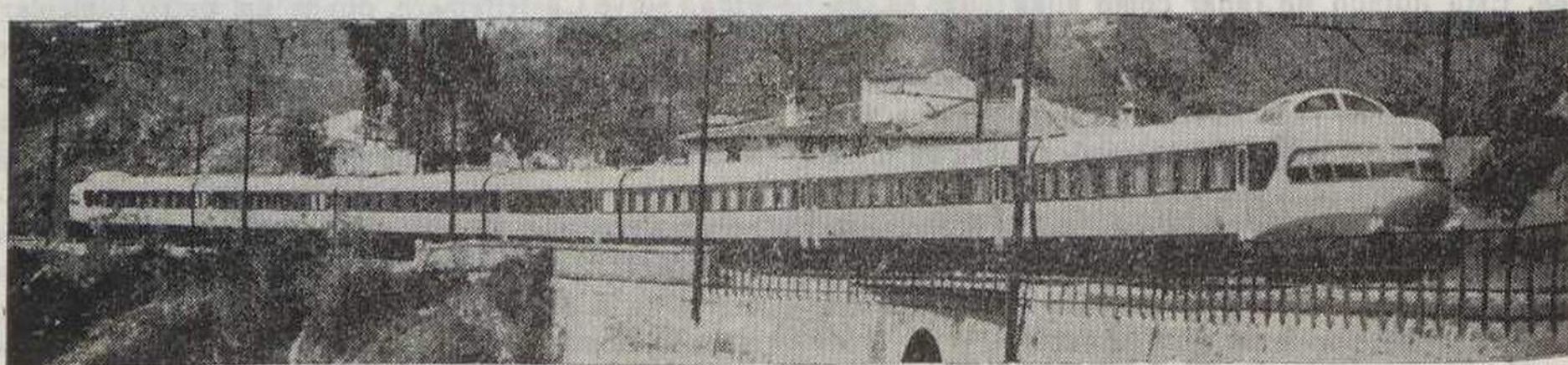
vulcanismo. A famosa Sulfatara, situada em Pozzuoli é o mais conhecido de todos os vulcões sulfurosos europeus. O Caminho de Ferro Cumano também se encontra electrificado e dotado dos mais modernos aperfeiçoamentos da técnica ferroviária.

Também os arredores de Milão estão servidos pela rede dos Caminhos de Ferro do Norte de Milão, toda electrificada, que se estende até Como, nas margens do Lago do mesmo nome, a dois passos da Suíça.

E já que falámos em Nápoles, importa também mencionar que, desse porto, partem os magníficos vapores da *Società Partenopea di Navigazione* para as ilhas de Capri e de Ischia; sobretudo a primeira, conhecida em todo o Mundo, é uma das metas turísticas mais conspícuas de Itália.

Não queremos terminar sem dedicar algumas palavras ao transporte urbano em Veneza. Esta encantadora cidade da costa Adriática está edificada sobre

inúmeras ilhas separadas por numerosos canais. A principal artéria é o Canal Grande, onde se situam os palácios mais importantes que ainda reflectem a passada grandeza das Repúblicas Italianas, que estava destinada a declinar com os descobrimentos dos Portugueses. Numa praça adjacente ao Canal Grande, situa-se também a esplêndida estação de Santa Lúcia, a principal da cidade, e também adjacente ao mesmo canal fica a Praça de S. Marcos, conhecida em todo o Mundo. A locomoção urbana é assegurada por numerosos vaporzinhos que efectuem carreiras regulares dentro da cidade e para alguns dos arredores, com paragens em estações criteriosamente espaçadas. Estas carreiras são exploradas por um organismo municipal que também empreende excursões, na época estival, aos pontos mais interessantes da laguna veneziana, em embarcações próprias dotadas de todas as facilidades para os turistas.



O famoso «Settebello», comboio automotor articulado que circula entre Roma e Milão, as duas principais cidades italianas. Dotado de todo o conforto, este comboio é o justo orgulho dos FS.

O Seguro Colectivo

dos Ferroviários

A União dos Sindicatos dos Ferroviários no prosseguimento da campanha sobre previdência social que na mais generosa das intenções tem vindo a realizar — acaba de estabelecer um acordo com a Companhia de Seguros SAGRES destinado a facultar a todos os ferroviários dos respectivos quadros, a oportunidade de completarem, em condições muito favoráveis e acessíveis, os meios de previdência que a Companhia lhes proporciona.

O acordo diz respeito à cobertura dos riscos, em regime de seguro comercial, resultantes de acidentes pessoais ocorridos no desempenho da profissão e, ainda também — o que é de importância fundamental — fora dos respectivos serviços.

Pela importância que incontestavelmente possa representar para a classe trabalhadora do caminho de ferro esta modalidade de previdência, a seguir publicamos os esclarecimentos gerais sobre o novo SEGURO COLECTIVO DOS FERROVIÁRIOS:

Bases do contrato a efectuar

O contrato concederá à pessoa segura a cobertura dos riscos de Morte e Invalidez Permanente Total ou Invalidez Permanente Parcial, provenientes de ACIDENTE que ocorra durante o desempenho do seu trabalho profissional ou, fora dele, na sua vida particular.

O caso normal de doença não fica, portanto, a coberto do seguro.

As indemnizações a garantir por incidentes são:

a) *Por MORTE*: Pagamento dum capital igual a cinco vezes o ordenado anual, ao beneficiário ou beneficiários que forem indicados.

Exemplo para a determinação do capital: Se o ordenado mensal for de ESC. 2 000\$00, o ordenado anual será de ESC. 24 000\$00, correspondendo-

-lhe, assim, o capital de ESC. 120 000\$00, ou seja, $5 \times 24\,000\$00$.

b) *Por INVALIDEZ PERMANENTE TOTAL*: Pagamento à própria pessoa segura dum capital igual ao pagável por Morte.

Podem produzir a Invalidez Permanente Total, além de outros casos, por exemplo, os seguintes:

- Cegueira bilateral incurável
- Perda completa das duas pernas ou dos dois pés
- Perda completa duma mão e dum pé.

c) *Por INVALIDEZ PERMANENTE PARCIAL*: Pagamento à própria pessoa segura dum capital correspondente à percentagem da desvalorização sofrida, tendo como base o capital seguro para o risco de Invalidez Permanente Total.

Como exemplo, apresentam-se alguns dos casos que dão lugar a Invalidez Permanente Parcial:

- Perda da mão direita: Desvalorização de 60 %
- Perda da mão esquerda » » 50 %
- Perda completa dum pé » » 35 %
- Perda completa dum olho » » 25 %
- Perda completa do dedo grande do pé: Desvalorização de 10 %

Admitindo-se que o capital seguro para o risco de Invalidez Permanente Total seria de Esc. 120 000\$00, a pessoa segura receberia:

Para a desvalorização de:

60 %	ESC. 72 000\$00
50 %	» 60 000\$00
35 %	» 42 000\$00
25 %	» 30 000\$00
10 %	» 12 000\$00

Alteração de capitais seguros

Se o ordenado da pessoa segura aumentar, aumentará proporcionalmente o valor do capital seguro e o prémio respectivo.

Se pelo contrário o ordenado descer (possível caso das reformas, por exemplo) o capital será reduzido na mesma base e baixará proporcionalmente o prémio.

Forma de inscrição

A inscrição poderá ser feita por meio do *preenchimento completo* de proposta enviada a cada Ferroviário, a qual depois de assinada deverá ser remetida ao Sindicato respectivo ou à União dos Sindicatos ou, ainda, em determinados Centros, ao Ferroviário que esteja encarregado de proceder à recolha de inscrições.

Para maior facilidade de recepção, pode ainda qualquer dos interessados enviar ou entregar directamente a sua proposta à Companhia de Seguros SAGRES, nos seguintes locais:

LISBOA: Avenida António Augusto de Aguiar, 112 — Telefone 73 69 35

PORTO: Rua Sá da Bandeira, 142-1.º — Telef. 2 59 13

COIMBRA: Praça 8 de Maio, 25-2.º — Telef. 2 45 92

GUIMARÃES: Rua de Santo António, 57/59 — Telefone 4 01 30

BEJA: Largo Escritor Manuel Ribeiro, 7-1.º — Telefone 288

AVEIRO: Rua Jaime Moniz, 42-1.º (Bairro do Liceu)

ELVAS: Rua de Olivença, 28-B — Telefone 220

LAGOS: Rua Dr. Oliveira Salazar, 11 — Telefone 161

Igualmente os Funcionários Externos da Companhia de Seguros SAGRES poderão aceitar as respectivas inscrições, quando, porventura, se encontrem em qualquer dos Centros Ferroviários.

A SAGRES após chegarem à sua Sede as propostas de inscrição, enviará aos interessados um postal confirmativo da recepção.

Início do seguro

A data do início do seguro será avisada oportunamente pelo respectivo Sindicato.

Os direitos ao seguro serão concedidos logo após a entrada deste em vigor.

Idades de inscrição

Podem fazer a sua inscrição todos os Ferroviários cuja idade não tenha atingido os 65 anos.

Terminação dos seguros

Na data em que a idade da pessoa segura atingir os 75 anos o seu seguro terminará automaticamente.

Taxas de prémios

Para efeito da determinação dos prémios foram constituídos, de acordo com os Quadros do Contrato Colectivo de Trabalho, dois grupos de pessoal com as seguintes taxas:

GRUPO I—Pessoal dos escritórios e tesouraria: Taxa de 7% do ordenado

GRUPO II—Todo o restante pessoal: Taxa de 12% do ordenado

Exemplos:

Um ferroviário do Grupo I, com o ordenado de ESC. 2350\$00, com direito ao capital de ESC.

141 000\$00, pagará o prémio mensal de ESC. 16\$45 (obtido pela multiplicação do ordenado pela taxa de 7%).

Um ferroviário do Grupo II, com o ordenado de ESC. 1700\$00, com direito ao capital de ESC. 102 000\$00, pagará o prémio mensal de ESC. 20\$40 (obtido pela multiplicação do ordenado pela taxa de 12%).

Os prémios assim calculados incluem já todos os adicionais.

Pagamento dos prémios

O início do pagamento mensal dos prémios, coincidirá com o início do seguro.

Empregados eventuais

Estes podem igualmente participar do seguro, nas mesmas bases dos que pertencem aos respectivos Quadros.

Devem, pois, para a sua inscrição, proceder ao preenchimento da proposta indicando claramente os serviços que desempenham e o ordenado mensal que recebem.

Reformados

Os ferroviários que forem atingindo a reforma, poderão manter o seu seguro em vigor até à data de perfazerem os 75 anos de idade.

Pessoas seguras que abandonem o serviço ferroviário

Aqueles que, por qualquer motivo, deixem o serviço ferroviário, poderão manter os seus seguros, desde que imediatamente comuniquem o facto à Seguradora com a indicação da nova actividade e se sujeitem ao pagamento do prémio mensal que, então, lhes for fixado de acordo com a Tarifa Oficial do Ramo de Acidentes Pessoais e em relação ao novo risco profissional.

Beneficiários

A pessoa segura pode instituir um ou mais beneficiários para o capital em caso de Morte, sendo conveniente indicar os parentescos, nomes completos e as importâncias que a cada um destinar.

O beneficiário ou beneficiários podem ser substituídos em qualquer altura, mediante carta dirigida à Companhia e assinada pela pessoa segura.

O trabalhador precisa de uma rede compacta de protecção contra a invalidez, contra a doença, contra o desemprego, contra a degradação do salário que só a pode tecer a suficiente organização de cada grupo económico, alicerçado no entendimento dos diversos elementos da produção.

REBELO DE ANDRADE

Bilhete turístico «FÉRIAS SOLNEVE»

Por JAIME SILVA

Chefe do Escritório de Turismo e Publicidade

CONTINUA a C. P. a marcar destacada posição entre os organismos que, directa ou indirectamente, mais têm contribuído para o desenvolvimento do turismo em Portugal. Foi ela, há mais de 30 anos, a precursora das excursões no País verdadeiramente organizadas, e todos quantos já entraram na idade madura se lembram ainda, e com saudade, dos célebres «comboios-mistérios», que tanto alvoroço então causaram.

A seguir lançou a C. P. os não menos apreciados «Expressos Populares», nos quais transportou para todos os cantos do País e a preços excepcionalmente reduzidos, dezenas

Cônsia do lugar de relevo que ocupa no panorama do turismo nacional e da potencialidade dos seus meios de acção, tem ainda lançado novas modalidades de pequenas excursões individuais ou colectivas, a preços económicos, proporcionando assim a todos os portugueses, mesmo os de recursos mais modestos, a sua oportunidade de também conhecerem Portugal.

Foi o caso, por exemplo, do bilhete turístico «UM DIA NO RIBATEJO», criado no ano passado, e que registou assinalado êxito. E agora, há poucas semanas, foi a vez do bilhete turístico «FÉRIAS SOLNEVE», indi-

✱

Lapa de Loriga, em Seia

✱



e dezenas de milhar de entusiastas excursionistas.

Nos últimos anos, porém, dada a impossibilidade de aumentar o seu parque de material ao ritmo do crescimento da população e do incremento de utilização do Caminho de Ferro, verificado especialmente na última década, viu-se a C. P. forçada a organizar apenas pequenas excursões pelos comboios ordinários ou em automotoras especiais, excursões que, diga-se de passagem, sempre têm tido o melhor acolhimento e na maioria dos casos esgotam as lotações.

Mas não pára aqui a iniciativa da nossa Empresa.

vidual ou colectivo. Esta simpática e útil iniciativa, concretizada pelos esforços conjugados da C. P., Organizações Solneve e Empresa Geral de Transportes, sob o patrocínio da Comissão Regional de Turismo da Serra da Estrela, teve desde logo larga aceitação, estando-lhe reservado papel preponderante na divulgação e engrandecimento do salutar turismo de montanha na mais alta serra de Portugal.

Estes bilhetes «Férias Solneve» compreendem o transporte em comboio de Lisboa à Covilhã e volta, o transporte em auto da estação da Covilhã à cidade e à Serra, jantar, dormida e pequeno almoço no Hotel Solneve,



Fiandeira da Serra da Estrela

almoço frio na montanha e saco-lanche distribuído à partida da Covilhã para Lisboa.

A viagem inaugural deste novo serviço teve lugar no dia 8 de Abril findo, em automotora especial, nela tendo tomado parte cerca de 60 convidados, entre os quais jornalistas e representantes da Televisão e da Rádio, dirigentes e associados do Ski Clube de Portugal e outras individualidades. A C. P. fez-se representar pelo economista sr. dr. Torroais Valente, pelo Chefe do Escritório de Turismo e Publicidade sr. Jaime Silva e pelo Agente de Tráfego, sr. José Bizarro.

O sr. dr. Carlos Coelho, presidente da Comissão Regional de Turismo da Serra da Estrela, deu as boas-vindas aos convidados numa das salas daquela Comissão, tendo-os igualmente obsequiado com um aperitivo. Havendo jantado e pernoitado nas belas instalações do Hotel Solneve, os convidados partiram na manhã seguinte para o planalto da Torre, a 2000 metros de altitude, visitando pelo caminho alguns dos pontos de maior interesse turístico, como a Varanda dos Carquejais, as Pedras do Urso e da Marreca, as Penhas Douradas, os Piornos, a Nave de Santo António, o Covão do Boi e o monumento a Nossa Senhora da Boa Estrela.

A Comissão Regional de Turismo ofereceu um almoço aos convidados nas Instalações Técnicas da Esquadra 13 (Estação de Radar), gentilmente cedidas para o efeito pelo seu Comandante sr. Capitão Silva Coentro, com a aquiescência do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

Após o almoço usou da palavra o sr. dr. Pedro Nolasco, Inspector da Direcção-Geral dos Desportos que, num breve improviso, elogiou a iniciativa de se criarem os bilhetes turísticos «Férias Solneve». Seguiu-se no uso da palavra o sr. dr. Carlos Coelho, que deu aos convivas a boa notícia de que no próximo ano se inaugurará o teleférico Piornos-Planalto da Torre, o que permitirá o acesso ao ponto mais alto da serra em qualquer época do ano.

O sr. Capitão Silva Coentro igualmente teve palavras de louvor pelo êxito da iniciativa, fazendo votos para que o turismo da Serra da Estrela se desenvolva em ritmo crescente, para benefício da economia do País.

Ao fim da tarde a caravana regressou à Covilhã, sendo-lhe então servida uma refeição volante no Hotel Solneve. E após a entrega de sacos-lanches, iniciou-se por fim a viagem de regresso a Lisboa de uma jornada que foi, a todos os títulos, muito agradável.



Efeitos da neve na Serra

Por CAROLINA ALVES

Origem das fogueiras de S. João

PARA além de quanto é perceptível à vista desarmada, existe um mundo de seres elementais que pela sua pequenez não conseguimos ver. São chamados os espíritos da natureza, colaboradores infatigáveis do Criador, no aperfeiçoamento da Humanidade.

Eles vivem no ar, na água e ocultos na terra e têm a missão sagrada de produzir tudo quanto é necessário para que nós vivamos e possamos ter saúde.

Os povos antigos tinham com esses minúsculos seres contacto e designavam-nos por nomes diversos. Os mais conhecidos são: as graciosas Sereias, Ninfas, Nixias e Ondinas, que vivem na água: as Salamandras que vivem no fogo e o produzem, e que, ainda hoje, denominam os fogões de sala; os Silfos, feitos de luz e os génios que vivem no ar; e ainda os que vivem na terra, chamados Gnomos—Anões.

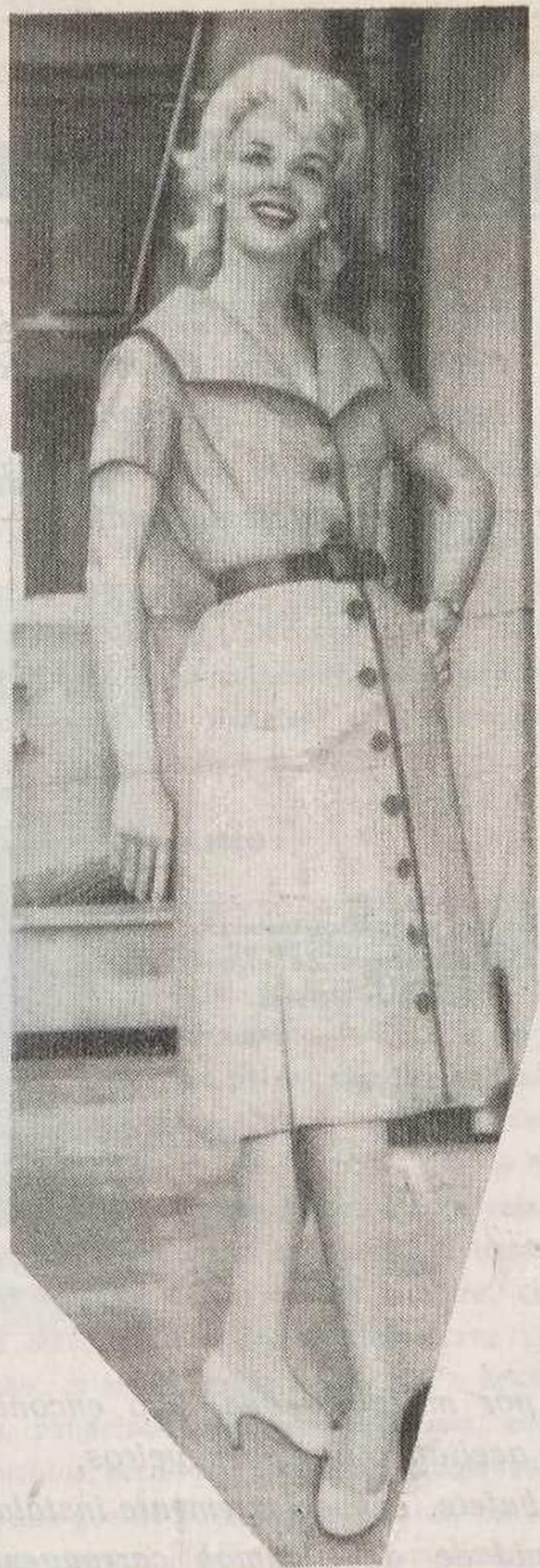
Os habitantes primitivos da terra conheciam-nos e sabiam qual o género de trabalho a que cada espécie se dedicava. Eles são os agentes invisíveis que trabalham sem descanso para nos proporcionarem alegrias e tristezas também. É curioso o seu labor. Se o pudéssemos examinar, veríamos como eles são diligentes e tomam a seu cargo os relevantes trabalhos na transformação da matéria, da natureza.

O bom e o mau tempo, o nascer e florir das plantas, os frutos e as sementes que nos alimentam, são produto do seu trabalho. Com que habilidade eles se encarregam de modelar, colorir, amadurecer o que a terra mãe nos dá!

O Sol, a Lua e os planetas germinam, influenciam e criam, mas, como seus principais colaboradores, estão estes ínfimos seres sempre prontos a dar forma, compor e dar tonalidade. Há ainda os que se encarregam de libertar a atmosfera de nuvens, a fim de fazer chegar ao solo sagrado os raios vivificantes do Sol. Porém a par dos espíritos bons da Natureza, existem os desordeiros que desencadeiam as tempestades e os trovões, provocando os raios que fulminam e fazem sofrer a humanidade. Os celtas, muito sabedores dos mistérios da Natureza, desafiavam esses seres invisíveis, disparando as suas setas contra as regiões celestes onde eram produzidos os trovões, mostrando assim toda a sua temeridade, a fim de se imporem aos chefes desses pequenos mas poderosos seres para que se aquietassem.

Fica, assim, esclarecido que o mundo invisível se compõe de ínfimos seres indispensáveis à transformação da natureza, sendo uns bons e outros de má índole.

E pena é que não possamos vê-los, para melhor



Vestido primaveril, de xadrez de lã azul claro

apreciarmos e compreendermos o precioso auxílio dos nossos bons amigos.

No entanto, sabe-se que, terminada a faina de colorir os campos, depois de terem cumprido, perfeitamente, a sua missão de preparar os deliciosos frutos e sementes que nos alimentam, eles exultam de alegria e festejam rijamente o acontecimento, que abrilhantam com a sua formosura e arte. Os Silfos de Luz, com o segredo da cor, as Salamandras de fogo e as Ondinas da água produzem espectáculos deslumbrantes a que os antigos davam o nome de FESTAS DAS FADAS.

O homem procurou imitar as festas dos seres elementais da Natureza, e por isso, três dias depois da entrada do Sol no Caranguejo, este acende foguei-



A título experimental, os Caminhos de Ferro Britânicos (Western Region) introduziram recentemente em alguns dos seus comboios, de longo curso, um eficiente serviço de bufete automático — accio-

No acto inaugural, o Director do Serviço do Tráfego dos «British Railways», sr. G. A. V. Phillips, esclareceu que o novo serviço se propõe substituir a carruagem-restaurante ou a carruagem-bufete dos comboios em que a sua circulação não é compensadora — mas em que a duração do percurso, por outro lado, exige, forçosamente, que os Caminhos de Ferro cuidem das necessidades de alimentação dos seus passageiros.

*
Bufete automático instalado nas carruagens de alguns comboios ingleses
*



nado por moedas — que logo encontrou a maior aceitação dos passageiros.

O bufete, convenientemente instalado na extremidade de algumas carruagens das composições, faculta um serviço completo de sanduíches, bolos, frutas, bebidas quentes e frias, tabacos e fósforos.

ras e dança em seu redor, indo banhar-se de madrugada, — dia de S. João, nas águas límpidas dos rios e nascentes, que de véspera, cuidadosamente, perfumara com milhares de pétalas de flores campestres, a fim de, na frescura das águas, transmitir ao seu corpo maior beleza e saúde.

Assim, chegou aos nossos dias o hábito de acender fogueiras em véspera de S. João, que não é mais do que o símbolo das festas das Fadas, que o povo ingenuamente comemora, colaborando simpaticamente com os Espíritos da Natureza, que tanto trabalham na obra do aperfeiçoamento da humanidade a que nós chamamos evolução.

Embora se trate de uma experiência que tudo indica venha a concretizar-se — acrescentou o sr. Phillips —, a introdução do bufete automático nas composições inglesas constitui, para além de tudo o mais, uma eficiente demonstração de como os B. R. pretendem contentar os seus passageiros — e facultar-lhes o que eles precisam, para maior comodidade das suas viagens.

As verdadeiras fontes de alegria são os resultados das tarefas difíceis — e não os das fáceis.

W. Grenfell



Por J. MATOS SERRAS

Novos selos

Os Estados de Selangor e de Kelantan, da Federação da Malaia, substituíram os retratos dos antigos sultões pelos actuais, em todos os seus selos. Em dois destes, com desenho e taxas iguais, vê-se um comboio rebocado por uma locomotiva a vapor.



A Rússia emitiu um selo comemorativo da Semana da Carta, no qual aparecem representados vários meios de transporte — avião, helicóptero, autocarro, locomotiva e navios.



Com motivos alusivos às suas minas, a Coreia do Norte pôs em circulação um selo em que se vê um mineiro tendo a seu lado uma via férrea, e sobre esta um grupo de vagonetas.



Marcófilia

Um feliz carimbo foi apostado no primeiro dia de circulação da série comemorativa do Centenário dos Caminhos de Ferro da Finlândia.



Exposições

O Júri da 2.^a Exposição Filatélica do Sport Lisboa e Benfica, às colecções não desportivas atribuiu: medalhas de vermeil (telecomunicações, centenários do selo e flores); medalhas de prata (edifícios, centenários do selo e borboletas); e medalhas de bronze (U. P. U., astrofilatelia e caminhos de ferro).

Os nossos temáticos

Em recente inquérito organizado pelo Jornal Filatélico, apurou-se que os filatelistas temáticos portugueses têm especial preferência pelas seguintes espécies de coleccionamento: — Europa, flores, aves, borboletas, desportos, peixes, cavalos, animais, *caminhos de ferro*, cosmonáutica, botânica, navios, religião, centenários do selo, U. P. U., dia do selo, aniversários do selo, aviação, mapas, automóveis, átomos, navegadores, astronomia, exposições filatélicas, transportes, médicos, comunicações, pintura, cientistas, dia da mãe, músicos, matemáticos, cruz vermelha, televisão, crianças, indústria, T. S. F., arquitectura, poetas, bandeiras, costumes regionais, edifícios e monumentos, escultura, heráldica, refugiados, romancistas, ano geofísico, insectos, rotários, militares, ano mariano, pontes, hidráulica, numismática, medalhística e artes gráficas.

Como se constata os *caminhos de ferro* aparecem bem colocados.

Catálogos

Além do excelente Catálogo da nossa temática publicado em França, há um outro, editado nos Estados Unidos da América, mais completo e cujo preço é de 3 dólares. Pode ser adquirido na American Topical Association, 3.300 N 50 th St, Milwaukee 16, Wisc.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para o recenseamento do BOLETIM DA C. P.

■ *Em missão de serviço de recepção de materiais, deslocou-se a Madrid e a Bilbau, em meados do mês findo, o Subchefe do Serviço de Conservação da Via e Obras, Sr. Eng.º Augusto Borges de Almeida Ferreira.*

■ *O Sr. Eng.º Pedro de Brion, Subdirector da Companhia, representará a C. P., na reunião do Comité de Gerência da U.I.C., que se realiza em Paris, de 4 a 6 do corrente mês.*

■ *Prosseguem as obras para instalação da nova Colónia de Férias da C. P., em Valadares, para filhos de ferroviários. Tudo indica que a nova Colónia marítima venha a funcionar já no próximo ano.*

■ *Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em Bâle, em 28 de Fevereiro p.p.º, a Eurofima — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário — decidiu elevar, por unanimidade de decisões, de 50 para 100 milhões de francos suíços, o seu capital social.*

O número de acções correspondentes à C. P. — associada dessa organização internacional — foi, em consequência, elevado de 20 para 40.

■ *Realiza-se de 17 a 26 do corrente mês, em Munique, a reunião da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. A representação da C. P. será assegurada pelos Srs. Administrador Major Mário Costa e Eng.º Costa Macedo, Director-Geral Eng.º Espregueira Mendes e Chefes de Divisão Eng.ºs Júlio Santos, Horta e Costa e Joaquim Barros.*

■ *Teve lugar em Lisboa, de 15 a 17 do mês findo, a reunião anual ferroviária FIP, para estudo e resolução das questões relacionadas com as concessões de transporte internacionais do pessoal ferroviário.*

As sessões realizaram-se no Palácio Foz, do S. N. I., com a presença de 22 delegados representando 13 Administrações ferroviárias. A C. P. esteve representada pelos srs. Eng. Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração, Dr. Álvaro Lobo Alves, Chefe do Serviço Central do Pessoal, Dr. F. Cândido Reis, Economista do Serviço da Fiscalização das Receitas, e Inspector sr. J. Frederico Pires, Representante da Companhia em Paris.

■ *Para tomar parte numa reunião ferroviária em Madrid, efectuada nos passados dias 8, 9 e 10 de Maio, deslocou-se àquela cidade o Economista sr. Dr. Torroais Valente. A reunião — de representantes da parte comercial de várias Administrações europeias e de Agências de Viagens — teve em vista regular problemas relacionados com o tráfego de trabalhadores entre países além Pirenéus e os da Península.*

José Lourenço

Faleceu, recentemente, o chefe de secção da Divisão da Exploração, José Lourenço, figura bastante conhecida no meio ferroviário, porquanto era um dos dadores de sangue portugueses com maior número de transfusões dadas.

Inscrito, para o efeito, no Instituto Português de Oncologia, José Lourenço estava sempre pronto a



acudir a quem, na emergência, dele se abeirava, e a não poucos colegas deu generosamente o seu sangue.

Publicando hoje a fotografia do extinto, o «Boletim da C. P.» presta a sua derradeira homenagem a este benemérito, que em quantos com ele conviviam deixou inesquecível saudade.

DESPEDIDA

Manuel de Sousa Reis, factor de 1.ª classe no Barreiro, ao passar à situação de reformado, a seu pedido, vem por intermédio do «Boletim da C. P.»



apresentar as suas despedidas a todos os superiores, colegas e subordinados, e, bem assim, àqueles com quem privou durante os 34 anos da sua vida ferroviária.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — Henrique da Silva, inspector de tracção; Hipólito Augusto Silvestre e Bernardo Fernandes Casanova, chefes de maquinistas; Humberto Oliveira Antunes, escriturário de 1.^a cl.; António Maria Mendes Coelho e António Eduardo da Costa Etur, operários de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Marcelino António Ferreira Vinagre e Luís Dias, operários de 1.^a cl.; José Louro, condutor de 1.^a cl.; Manuel Tavarès Bandeira, fiel de cais; António Gázio Lopes, operário de 2.^a cl. e Sezinando Cardoso Marques, capataz de manobras de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Joaquim Correia de Oliveira, António Gomes e José da Fonseca, operários de 3.^a cl.; António Joaquim de Brito, agulheiro de 2.^a cl.; Manuel José Espírito Santo do Rio e António da Silva Pardal, serventes de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Manuel Pinto e Joaquim Farinha dos Santos, serventes de 1.^a cl.; Artur Reis Pinheiro, guarda de P. N. (H); Esperança das Dores e Tereza Maria, guardas de P. N. de 1.^a cl. e Jesuína Pereira, auxiliar feminina.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Joaquim da Rosa*, chefe de lanço — não obstante estar de licença, ao ser avisado pela estação do Tramagal de que ao Km. 131,200-Leste estava uma junta desligada por completo, subiu para a marcha 32303 e foi proceder à substituição de duas barretas; *Manuel Jorge*, chefe de distrito, *José Salvado Gralha*, assentador de 1.ª cl. e *Deolinda Mendes Faustino*, substituta de guarda de P. N. — o primeiro e o segundo, pelas 6.30 horas, procederam à reparação de um carril partido ao Km. 73,940-Norte; a terceira, tomou a iniciativa de ir a casa do chefe de distrito participar aquela anomalia na linha; *José Simões*, subchefe de distrito — ao ter conhecimento de que entre os Kms., 40,300 e 40,500 Norte lavrava incêndio nas travessas, dirigiu-se ali e combateu o fogo durante uma hora; *António Aires de Oliveira*, assentador de 1.ª cl. — ao ser avisado pela estação de Vale de Figueira que lavrava incêndio nas travessas da via ao Km. 86,700-Norte, dirigiu-se ao local e ao fim de duas horas, trabalhando com denoto, conseguiu extinguir o fogo.



Da esquerda para a direita: — *António Queiroz*, chefe de distrito e *Henrique Gomes Vilaça*, assentador de 1.ª cl. — não obstante estarem de folga, apresentaram-se a colaborar nos trabalhos de substituição dum carril que estava partido ao Km. 41,379-Minho; *João Bengala Chaves*, subchefe de distrito — ao ser avisado pelo maquinista do comboio 2011 de que ao Km. 155,790-Leste se encontrava um sobreiro caído sobre a linha, não obstante estar de folga foi ao local munido de um machado e desimpediu a via, evitando perturbações na marcha dos comboios; *João Gomes*, assentador de 1.ª cl. — verificando que lavrava incêndio nas travessas da via entre os Kms. 256,207 e 250,600-Norte, dirigiu-se ao local munido de uma enxada e de um regador e combateu com denodo as chamas; *Manuel da Costa Martins*, assentador de 1.ª cl. — viajava no comboio 3121, em gozo de licença, e como notasse uma pancada estranha à passagem pelo Km. 121,900-Beira Baixa, entregou na estação de Castelo Novo um bilhete a relatar o sucedido, permitindo assim que o pessoal do distrito fosse substituir um carril que estava partido; *António Zacarias Veríssimo*, assentador de 2.ª cl. — não obstante estar de licença, ao ser avisado pela esposa de que ao Km. 101,680-Beira Baixa estava um carril partido, protegeu a via com os sinais regulamentares por se aproximar a hora de passagem do comboio 3381, apoiando e pregando depois o carril e evitando assim um possível acidente.



Da esquerda para a direita: — *Jaime Marques*, chefe de distrito e *Américo Rodrigues*, assentador de 1.ª cl. — avisados pela estação do Entroncamento, eram 5 horas, de que ardiavam travessas do pavimento da P. N. do Km. 110,839-Norte, foram extinguir o incêndio, combatendo com denodo as chamas e evitando perturbações na marcha dos comboios; *João Dionísio* e *António Marques*, chefes de distrito; e *João Manuel* e *João Fortunato Gasalho*, assentadores de 1.ª cl. — não obstante estarem de folga, dirigiram-se ao Km. 101,925-Norte e substituíram um carril que ali estava partido, evitando grandes perturbações na circulações dos comboios.