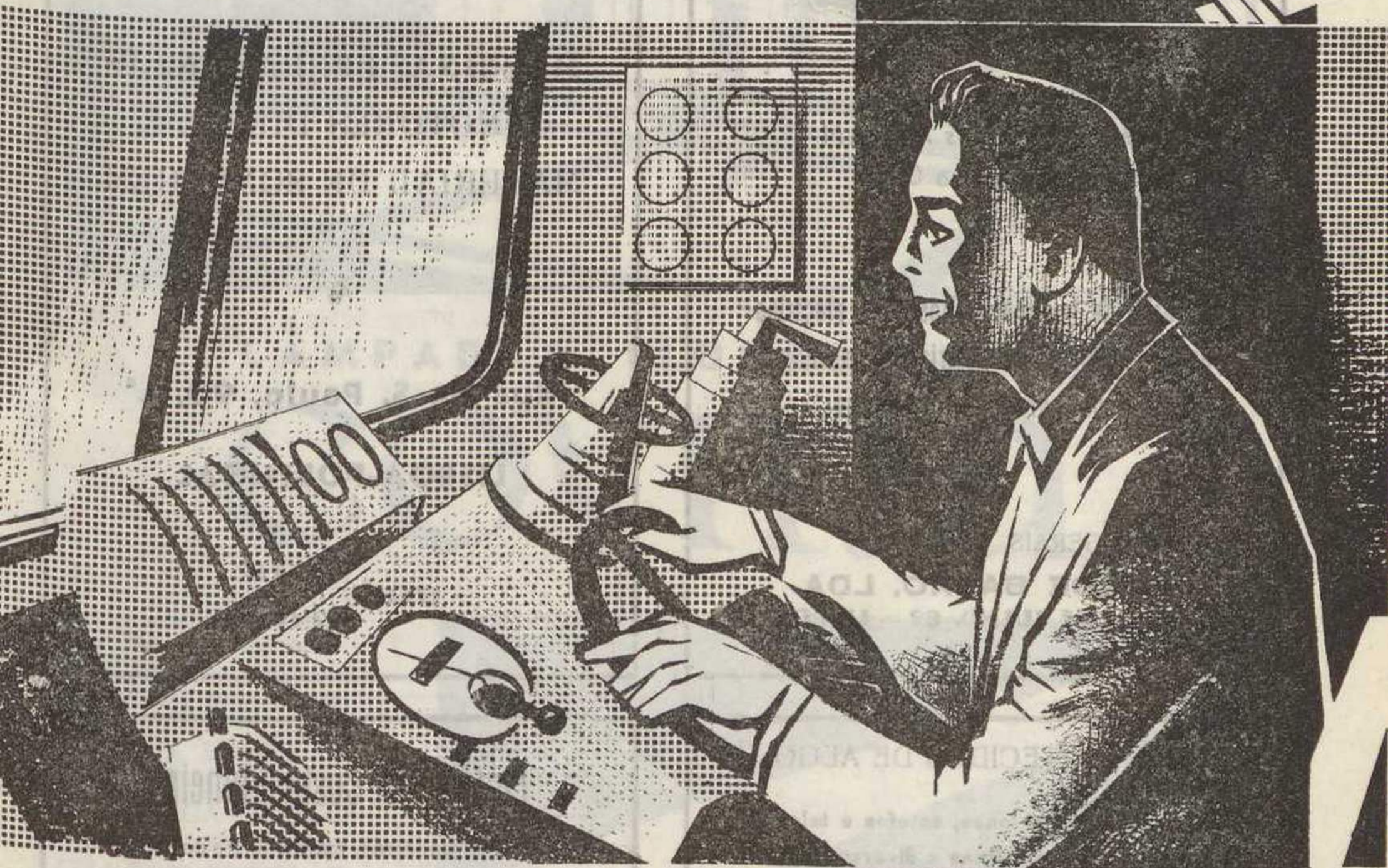
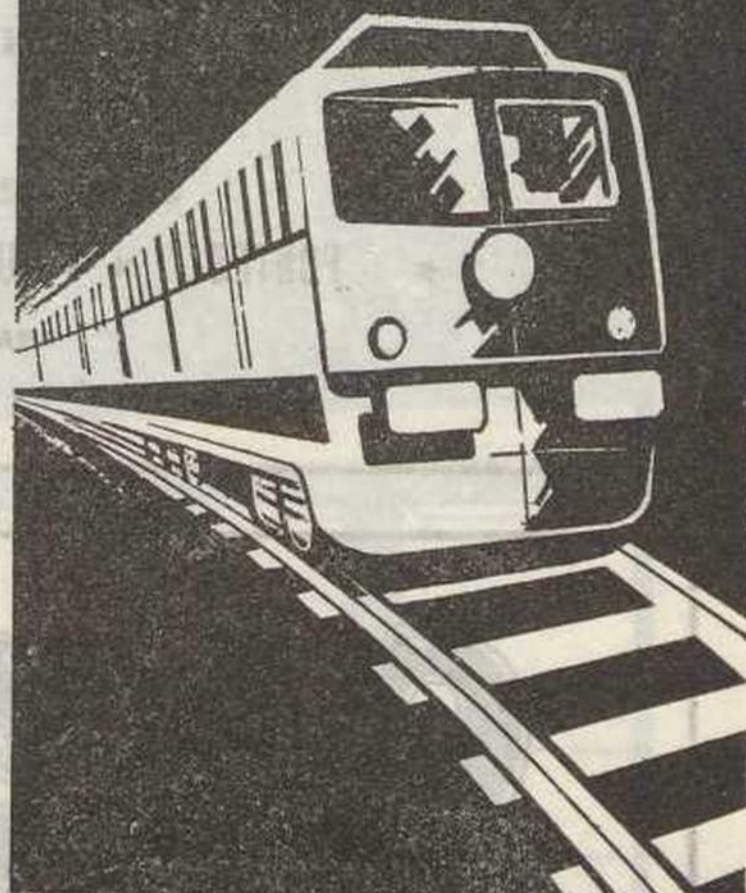




*em menos tempo
e com maior segurança!*

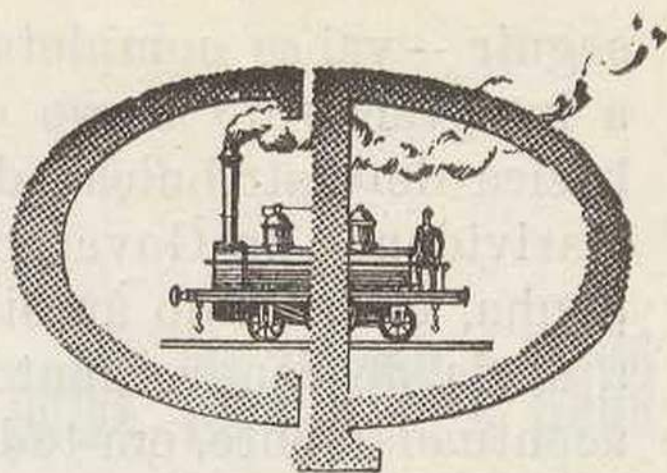
A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
adquirindo material moderno tem contribuído
valiosamente para a melhoria da rede nacional
de transportes terrestres. A Shell orgulha-se de
fornecer à C. P. os lubrificantes que as novas
locomotivas e automotoras necessitam.



**LUBRIFICANTES
INDUSTRIAIS**



Boletim da



N.º 367 • JANEIRO 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

D. f.

Mensagem do

ANO NOVO

Os trabalhos de transformação e reapetrechamento da nossa Rede, têm sido, como é do conhecimento geral, fortemente impulsionados nestes últimos anos. Procura-se conseguir um aperfeiçoamento cada vez maior dos serviços, sobretudo no tocante a velocidades, comodidade e segurança oferecidas ao público, em estrita obediência à contínua e crescente adaptação e melhoria do nosso caminho de ferro, ao meio económico que lhe cumpre servir.

Ao País convém uma via férrea boa, próspera, disciplinada, e em condições de emprestar a mais útil e efectiva colaboração às suas mais eminentes necessidades de transporte.

É neste intento que sucessivos programas têm sido traçados, que muitas responsabilidades têm sido assumidas e que múltiplos investimentos têm sido realizados. Comprovam-no os laboriosos e complexos planos de electrificação de linhas; de ampliação e reforço de parques de material tractor e circulante; de maior difusão da «dieselização», tanto na via larga, como na reduzida; de construção e reequipamento de oficina e postos de reparação; de modernização da sinalização e de telecomunicações; de renovação, conservação e duplicação da via e respectivas pontes; de substituição e reforço da frota fluvial; de modernização e ampliação de estações, etc., etc., — que foram ou estão sendo cuidadosamente estudados, elaborados e executados.

Mercê dessas realizações — as em curso e as que se lhes irão

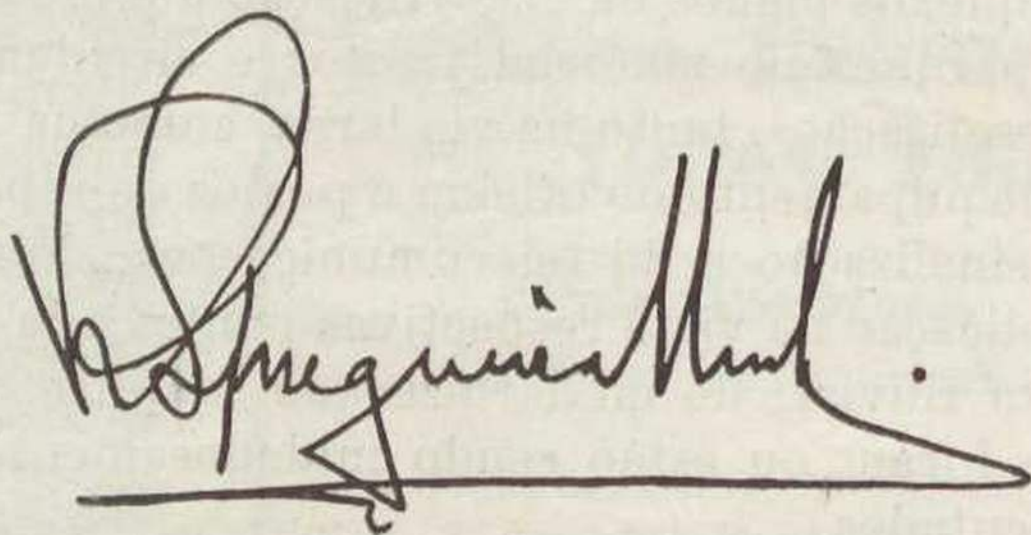
seguir -- vai-se completando progressivamente, e em cadência viva, a integração do nosso caminho de ferro, pela sua função de rede básica de distribuição de riquezas, no espírito dinâmico e na acção clarividente do Governo da Nação — ao mesmo tempo que se acompanha, embora no âmbito óbvio dos modestos recursos disponíveis, a ânsia de renascimento e expansão da via férrea, que se nota, tão acentuadamente, em todos os países evoluídos da Europa.

Convém salientar, que muitas dessas realizações têm tido uma projecção e significado que não se confina, evidentemente, nos interesses ferroviários que as puseram em marcha. Dizem respeito a toda a Nação — e são, de facto, de toda a Nação!

Para muitos outros empreendimentos, só a passagem do tempo lhes dará a verdadeira noção de medida e alcance, pois são simples elos de cadeias de melhoramentos que gradualmente vão tomando corpo, no conjunto em que se integram.

Apesar de tudo, muito haverá ainda a fazer. Reconhecemos que as insuficiências da Empresa são extensas e profundas. E nem tudo quanto existe é bom. Haverá sempre muito e muito a rever e a aperfeiçoar — até porque as condições e formas de transporte não cessam, naturalmente, de evoluir. Existe porém um factor de importância decisiva, que de modo algum pode ser esquecido ou minimizado: a confiança inabalável de todos nós na continuidade do interesse e patrocínio da esfera governativa pelos problemas que ao Caminho de Ferro concernam. Mais do que esperança, essa confiança constitui uma das mais fortes e vivas e sentidas razões de fé no futuro!

Com os recursos pois de que dispomos e com o auxílio dos importantes investimentos consignados no II Plano de Fomento Económico, prosseguiremos na marcha de melhoramentos que nos compete impulsionar, para, por nossa parte, colaborarmos no admirável esforço colectivo de valorização e incremento — em que todos nós, portugueses, tão patrioticamente, nos empenhemos. Trabalhar pelo País é bem a única forma de o servir sèriamente!

A handwritten signature in dark ink, likely belonging to António de Oliveira Salazar, written in a cursive style with a large initial 'A' and a long horizontal stroke at the end.



Ibsen e Grieg -- Ultrapassagem do círculo polar. De Narvik a Bodö, através do arquipélago das Loföten. O Sol apareceu à meia-noite

Por ARMINDA GONÇALVES

O meu interesse pela Noruega foi despertado pelos dramas de Ibsen e pela música de Grieg. A maravilhosa alma nórdica — a alma da Nora da «Casa da Boneca», do Osvaldo dos «Espectros», do «Solness, o construtor», da «Hedda Gabler», do «Peer Gynt», complexa e móbil, e, mais talvez do que nenhuma outra, a da Solveig que, na sua crença e na perseverança em esperar o regresso de Peer Gynt, é uma das mais adoráveis personagens criadas pelo génio do grande dramaturgo — embalou a minha imaginação de rapariga.

Encantaram-me as Danças Norueguesas e o célebre concerto para piano e orquestra, mas adorei as duas suites «Peer Gynt», escritas por Grieg para o fantástico drama de

Ibsen, música emocionante, que é a mais famosa obra do notável compositor, sobretudo a «Canção de «Solveig», tão bela, tão cheia de sonho!

Como uma corda musical a roçar a epiderme da minha sensibilidade, assim as melodias de Grieg acordaram no meu espírito vibrações inefáveis, do mesmo modo que a filosofia e as tendências sociais dos dramas de Ibsen me seduziram.

Atravessei a fronteira da Noruega em Wassijaure. Os cumes gelados das montanhas faiscavam de brancura em Julho.

Nas estações ferroviárias e ao longo da via, alguns lapões nos seus trajos regionais — compridas blusas negras listradas de vermelho e apertadas com cintos, gorros da

■
A passagem do círculo polar norueguês. Repare-se na curiosa cerimónia do rei «Bóreas» a receber os turistas
■





Nas florestas românticas do
Norte

mesma cor, do alto dos quais pendem longas franjas — vendiam peles de renas e outros objectos da Lapónia.

Para ver o Sol da meia-noite percorrera mais de 1500 quilómetros desde Estocolmo e atravessara o círculo polar — que sensação psicológica! Vira junto da linha férrea a placa indicativa «Polarcirkus» ladeada por duas casas de lapões construídas de terra batida, de feitio cónico, tendo à volta, ao alto, traves de madeira unidas na extremidade superior. O comboio apitara três vezes enquanto afrouxava a marcha.

Pronto! Cheguei ao lugar mais setentrional da viagem! Narvik, a pequena e airosa

cidade espreguiçada numa curva do «fiord»? Sei lá! Uma chuva miudinha, impertinente e nuvens plúmbeas interpunham-se entre os meus olhos desolados e a camada azul do éter onde o Sol devia brilhar. E lama e água por toda a parte — tudo cinzento... cinzento! ..

Suspirei. Que tristeza!

Entretanto a chuva parou. E eu, encostada à janela do quarto do hotel, até perto das duas horas, olhei o colorido das casas adormecidas, a rua deserta onde brilhavam poças de água e as nuvens levemente rosadas.

Ah, Sol da meia-noite, que partida me fizeste! Serias um espectáculo inédito para

Narvik, a cidade espreguiçada numa curva do «fiord»



■
 Alguns dos barcos que navegam nos «fiords» do Mar do Norte e contornam as costas da Noruega
 ■

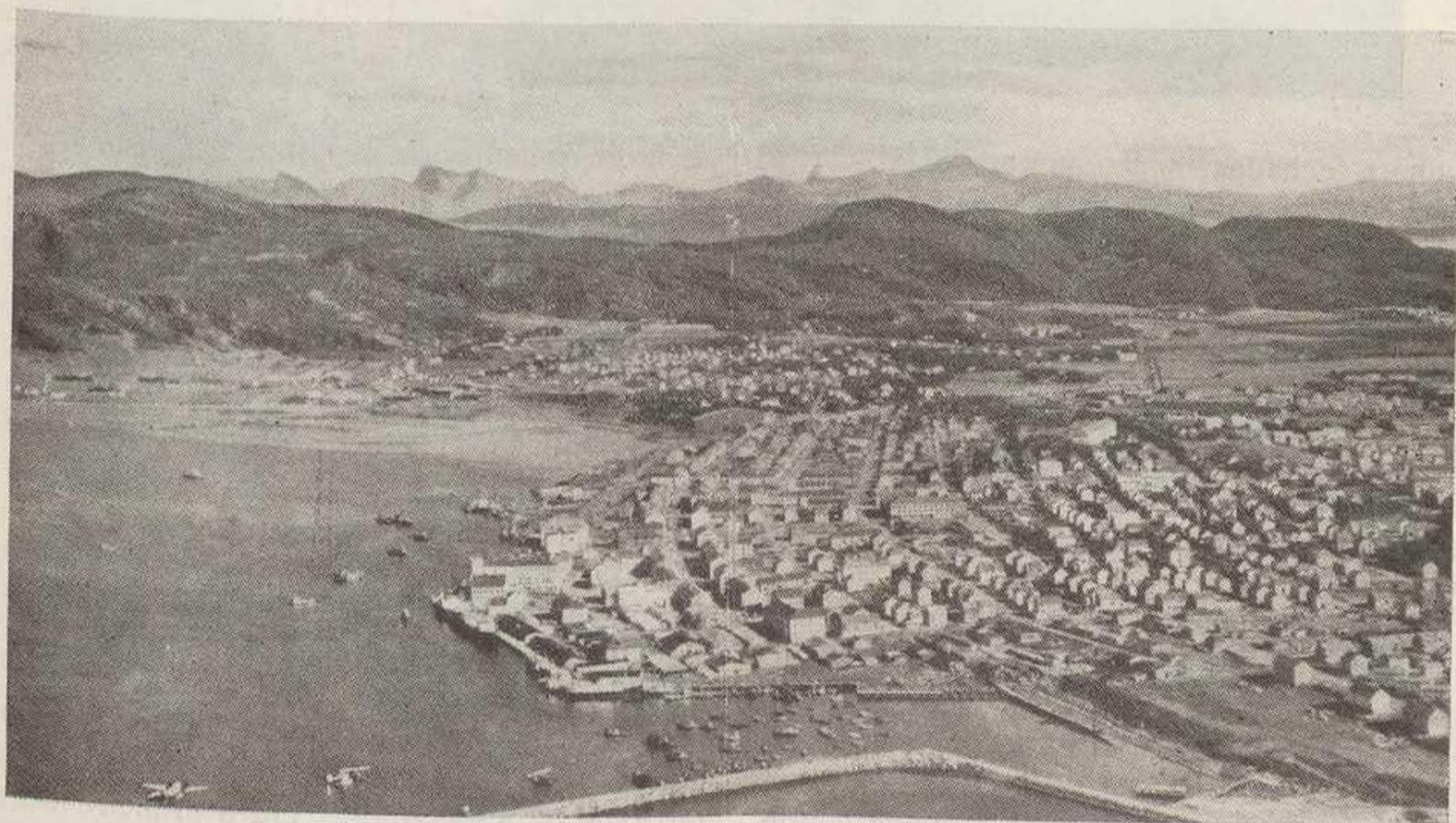


mim, que vinha das terras do meio-dia, e concordaste com o clima inconstante, foste cúmplice do malogro que sofri!

Adeus, Narvik. A bordo dum barco costeiro, deixei-a na manhã nebulosa. Ficou no longo dia à espera da longa noite.

Agora os meus olhos queriam abranger toda a largura do «fiord» e as inúmeras ilhas de encostas verdejantes nele disseminadas.

Apesar da cor cinzenta da atmosfera, sentia crescer o meu interesse. De todos os lados a montanhosa terra verde se abria, cercada pelas águas, formando sinuosos arabescos. De onde em onde, descia até à margem uma povoação, cujas casas de madeira, pintadas de cores alegres, punham uma nota colorida no ambiente verde e pardo. As águas reflectiam a cor triste do céu.



O porto de Bodø por detrás do qual se recorta a terra montanhosa

Depois, a chuva recomeçou. Já então o barco seguia por entre as ilhas inóspitas do Arquipélago das Loföten.

A desolação do mar, o aspecto selvagem das ilhas, os escolhos de espaço em espaço emergindo das águas, a sinalização dos perigos encontrados frequentemente, os faróis empoleirados nas pequenas ilhotas entre o mar e o céu por vezes esfumados na neblina, impressionavam.

Mas, naquelas regiões, o clima é propício ao tédio e à nostalgia. Os pescadores de baleias e de focas, de arenques e de bacalhaus das Loföten, devem ter vida árdua e dura.

Desembarquei em Svolvær, uma das ilhas do arquipélago. Continuava a chover. Um cais encharcado, sem cobertura, armazéns de

A chuva só cessou pelas 11 horas e, nesse momento, começou o deslumbramento ao longo da estrada, entre as montanhas verdes, o céu onde vogavam grandes nuvens que pareciam flocos de algodão em rama e a água dos «fiords», que reflectia as nuvens. As casinhas airoas, de madeira pintada de cores garridas, completavam a paisagem: não se concebem umas sem a outra.

Tomei, novamente, o comboio em Fauske. Eram 19 horas e só na manhã seguinte chegaria a Trondheim.

O caminho tornou-se assombroso de imprevista beleza. Quedas de água, rios caudalosos, florestas de abetos e cedros, montanhas brancas, geladas...

Ah, os «Trolls», pensei! Os «Trolls», es-



As figuras do lapão e da rena recortam-se na contra-luz do Sol da meia-noite

madeira fechados, nenhuma comodidade. Em redor, um aglomerado urbano. Dos pequenos barcos ancorados, os pescadores retiravam para terra a carne ensanguentada de baleia.

Decorrida uma hora estava de novo a bordo — noutro barco procedente do Cabo Norte com rumo a Bodö. Tornou-se desde então mais vasta a extensão marinha; afastei-me das ilhas; a costa passou a ser quase invisível sombra.

Quando chegou a meia-noite, tornei a perscrutar o Sol entre as nuvens. Elas, porém, não se abriram e apenas se coloriram dum leve rubor. Às três horas, sempre com clareza, cheguei a Bodö, moderna e bonita cidade, que vive da pesca e das indústrias de pescarias.

pécie de gnomos ou espíritos, que os noruegueses acreditam que vivem no seio da terra, corporizando-os em seres asquerosos e trocistas, deviam dançar nas cavernas, sob as montanhas...

Todas as lojas da Noruega vendem uns horríveis bonecos com focinhos de animais e corpos humanos: são os «Trolls». Não me deixava a ideia de ver o Sol!... Ser-me-ia possível vê-lo ainda?

E foi! Era meia-noite precisa. O horizonte tornou-se vermelho: as nuvens pareciam manchas de sangue de bordos flamejantes: e o Sol uma bola ígnea.

A quantos poentes maravilhosos, duma beleza semelhante, tenho assistido na nossa terra! Mas, à meia-noite, era a primeira vez. Foi emocionante!

O Caminho de Ferro de SALTSJÖBADEN

NÃO raras são as cidades de certa importância em cuja vizinhança existem centros turísticos de renome, acessíveis por linhas férreas suburbanas, normalmente de escassa quilometragem, mas de crescido volume de tráfego. Este tipo de caminho de ferro encontra-se representado entre nós pelo clássico exemplo da linha de Cascais, mas bom número de capitais europeias possuem idênticas linhas, exploradas também por empresas particulares independentes e de há muito electrificadas, em regra em corrente contínua. É este o caso do interessante Caminho de Ferro de Estocolmo a Saltsjöbaden — aristocrática estância de vigilância que, como o nosso

única, excepto num pequeno troço situado a meia distância entre os términos, onde os comboios, que partem à mesma hora de cada um destes, se cruzam normalmente.

No intuito de assegurar a máxima eficiência a esta disposição, de há muito que a firma L. M. Ericsson (que igualmente tem fornecido por várias vezes o seu equipamento à C. P.) instalou nesta linha o primeiro Comando de Tráfego Centralizado (C. T. C.) de toda a Europa (em serviço desde 1938) e que passamos a descrever sucintamente.

Numa das estações do percurso, Neglinge, onde se encontram também as oficinas do pequeno caminho



■
Visão nocturna de Estocolmo
— a Veneza da Europa do
Norte
■

Estoril, foi criado pelo próprio caminho de ferro que a serve — de que hoje nos vamos ocupar.

O Caminho de Ferro de Saltsjöbaden, de bitola internacional, tem apenas 18,5 km. de extensão, dos quais 15,5 km. pertencem à linha principal (Estocolmo-Saltsjöbaden) e 3,0 km. a um curto ramal e, em toda a linha, o tráfego de passageiros é dominante, pois de mercadorias é diminuto.

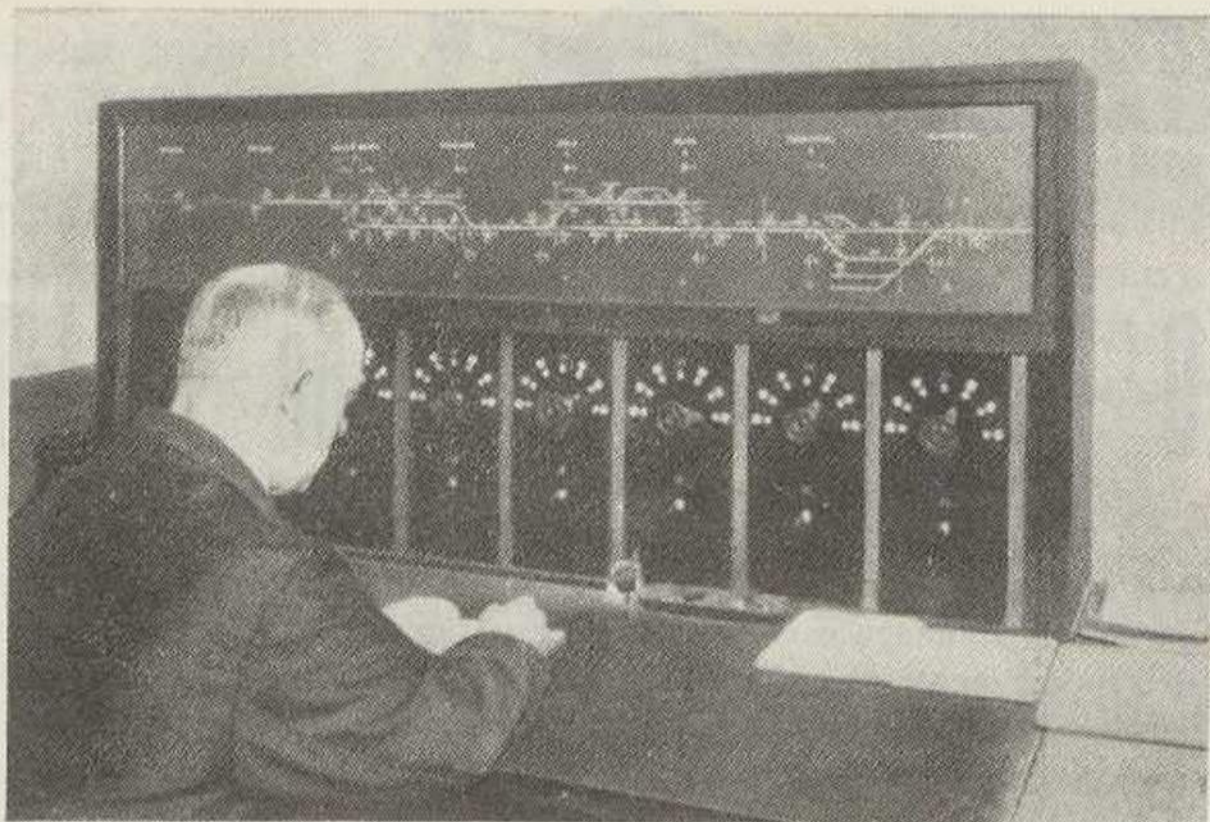
A mesma Companhia explora ainda dois magníficos hotéis de luxo em Saltsjöbaden, que, pela sua excelente situação e inextinguível conforto, são os escolhidos para receber como hóspedes as individualidades que, seja por motivo de congressos ou reuniões, seja por motivo de visitas oficiais ou particulares, se deslocam à capital da Suécia.

A principal curiosidade que oferece o Caminho de Ferro de Saltsjöbaden é, sem dúvida, o seu singular sistema de exploração. A linha — totalmente electrificada com corrente contínua de 1300 V — é de via

de ferro, foi montado o posto central de comando de toda a rede, guarnecido por um único agente que dispõe dum quadro de comando que o informe da posição de todos os comboios na linha e do qual pode actuar todos os sinais e agulhas. Os sinais são fechados automaticamente à passagem do comboio e as passagens de nível fechadas quando o comboio se aproxima delas e abertas mal por elas passe.

As ordens do posto de comando são enviadas ao longo da linha sob forma de mensagens codificadas que seguem por dois pares de fios, montados no mesmo cabo que contém os fios telefónicos, e são recebidas no receptor apropriado, instalado em cada estação; este actua então *relés* especiais que executam as ordens recebidas, sendo, como se vê, tudo realizado automaticamente, o que dispensa a existência de qualquer pessoal de estação para assegurar as operações requeridas pela circulação dos comboios. Uma vez a ordem executada, o posto de comando recebe a sua

■
O Posto de comando da
linha de Caminho de Ferro
de Estocolmo a Saltsjöbaden
■



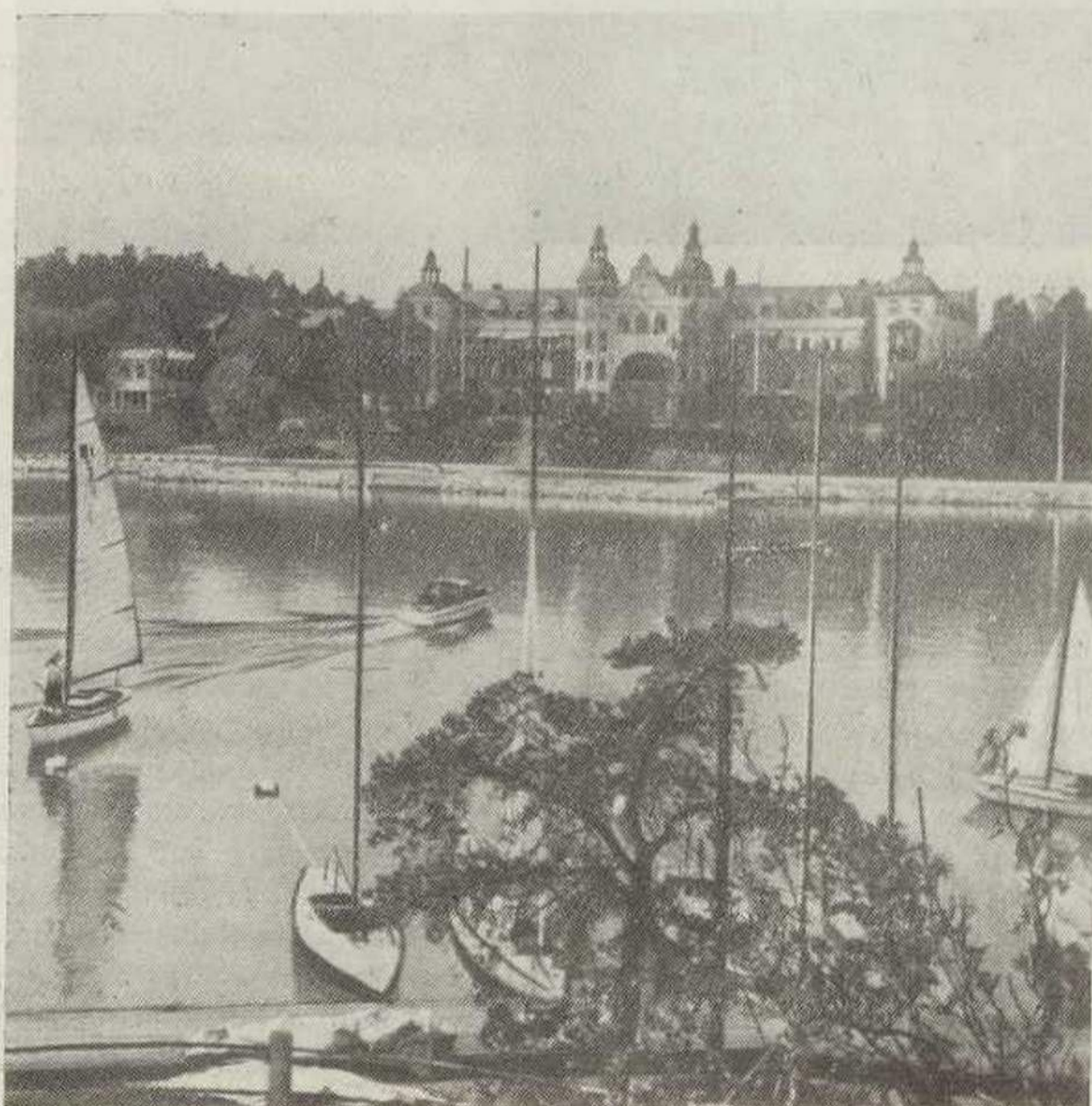
confirmação e tem assim a certeza de que tudo se encontra disposto efectivamente da forma desejada.

Além da economia de pessoal que esta instalação proporciona ao Caminho de Ferro de Saltsjöbaden, este conseguiu ainda eliminar, por completo, a existência de agentes nas estações pois que, tendo de transportar quase exclusivamente passageiros, se lhe tornou supérflua a existência daqueles; deste modo, em todas as estações os títulos de transporte são vendidos pelos quiosques de jornais (mercê duma cláusula do respectivo contrato de arrendamento) mas os passageiros podem também adquiri-los, sem sobretaxa, no próprio comboio.

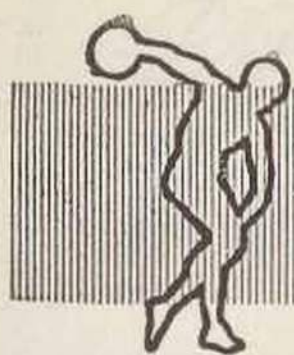
Seja-nos permitido ainda citar alguns dados estatísticos que cremos do maior interesse. Assim, o nú-

mero de carruagens de que o Caminho de Ferro de Saltsjöbaden dispõe é apenas de 20 (8 motores e 12 reboques), todas montadas sobre bogies e com uma capacidade total de 1562 lugares sentados; mas este reduzido efectivo de material efectuou no ano de 1958 nada menos de 535 milhares de comboio-quilómetro, transportando cerca de dois milhões e meio de passageiros, tendo sido necessários para efectuar este transporte apenas 130 empregados, o que revela claramente a eficiência do sistema adoptado.

Notemos, finalmente, que o Caminho de Ferro de Saltsjöbaden, explora, como complemento da sua linha ferroviária, uma rede rodoviária de 324 km. para o que possui 145 autocarros. Este conjunto dos dois meios de transporte constitui o meio ideal de locomoção nos atraentes arrabaldes meridionais de Estocolmo.



■
Saltsjöbaden e o seu Grande
Hotel — que pertence aos
caminhos de ferro locais
■



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Os desportistas ferroviários estiveram presentes na inauguração do novo Estádio da F. N. A. T.

Por J. MATOS SERRAS

A brilhante cerimónia com que teve lugar a inauguração da fase inicial do novo e excelente Estádio da F. N. A. T., permitiu que os trabalhadores portugueses amantes do Desporto vibrassem em uníssono. Tal melhoramento veio trazer um benefício incalculável a muitas centenas de praticantes. Na nossa crónica de hoje falaremos de tão agradável acontecimento. E se o não fizemos já, foi porque a tarefa de comentar os últimos Jogos Desportivos Ferroviários nos ocupou o espaço disponível dos números antecedentes. No entanto, não podíamos, de modo algum, deixar de dar nota desse importante facto,

tanto mais, que os ferroviários estiveram largamente representados no festival inaugural. Uma centena de atletas do Grupo do Barreiro e mais de setenta do de Campanhã, foram fiéis intérpretes da nossa actividade desportiva.

O novo Estádio, destinado às actividades dos desportistas filiados da F. N. A. T., está situado em pleno bairro de Alvalade. Por ora, apenas se inaugurou o magnífico campo de futebol e as pistas de atletismo, assim como os lugares para o público — 8.000 no peão, 1.700 em bancada coberta e ainda 30 camarotes — e as instalações para os atletas — 5



Garbosos, peitos peçados de medalhas, os desportistas ferroviários de Campanhã participam no desfile de inauguração do novo Estádio



O Estádio possui uma excelente bancada

vestiários amplos e um posto médico à altura das necessidades.

A fase imediata prossegue em ritmo veloz e compreende a construção de duas piscinas, uma coberta e outra descoberta, de uma carreira de tiro, um ginásio, um recinto de patinagem e campos para a prática do voleibol e basquetebol.

Mais de 4.000 atletas disseram PRESENTE no acto inaugural, a que assistiu o Sr. Presidente do Conselho.

Depois de se ouvir o Hino Nacional, executado pela Banda da Carris, o atleta Carlos Fonseca fez o agradecimento ao Governo e, a certa altura, disse:

«A F. N. A. T., síntese viva dos melhores e mais nobres ideais, espelha constantemente nas suas actividades a preocupação construtiva de conseguir a aliança maravilhosa entre a cultura da alma e a educação do corpo».

Perante os olhares de admiração da assistência que enchia o belo parque de jogos, após a parada seguiram-se os restantes números do programa elaborado. Assim, teve lugar uma solta de milhares de pombos correios e de garridos balões. Classes de ginástica infantil, de senhoras e de homens, trouxeram novo motivo de agrado. A alegria contagiante de alguns ranchos folclóricos deu ao ambiente ainda maior alacridade. Por fim, o Desporto-Rei compareceu na sua máxima força. Durante algum tempo, no apetecível tapete de relva do novo campo evoluíram as duas equipas finalistas do Campeonato Corporativo de Futebol – a do Grupo Desportivo do Pessoal da Companhia dos Telefones (Campeã Continental) e a do Grupo Desportivo e Cultural de Santa Maria (Campeã Insular).

Terminava em beleza tão grandiosa demonstração do valor do Desporto, quando praticado com nobreza e compreensão mútuas.

Os trabalhadores portugueses tinham também o «seu» Estádio!

Noticiário Internacional

Atendendo ao movimento conhecido pelo Desporto Ferroviário por esse Mundo fora, passaremos a dar notícias das actividades dos filiados na União Desportiva Internacional dos Ferroviários (U. S. I. C.).

Assim, informamos que se disputou recentemente o primeiro Campeonato da Europa em Voleibol. O torneio teve lugar em Kharkov, na Rússia, e os ferroviários participantes classificaram-se pela seguinte ordem: — 1.º — Rússia; 2.º — Checoslováquia; 3.º — Bulgária; 4.º — Polónia; 5.º — França; 6.º — Alemanha; 7.º — Hungria; 8.º — Finlândia; e 9.º — Turquia.

Futebol sem correcção não é Desporto

A Associação de Futebol de Lisboa recomenda aos jogadores:

— A derrota nunca é pesada demais para justificar desinteresse ou atropelos à ética.

— A vitória nunca se torna tão fácil que permita menosprezar o valor dos adversários.

E pede às equipas de arbitragem:

— Sobriedade, firmeza e isenção em cada faceta do seu trabalho.

**O APRUMO E O DESPORTO
DEVEM ANDAR DE MÃOS DADAS**



Uma atribulada noite de Natal

Por GUERRA MAIO

ANTES de mais nada devo dizer que as minhas notas de viagens, bem como os contos como o que se segue, têm sempre um cunho de verdade. Não possuo espírito inventivo, limitando-me a contar o que vi, embora às vezes lhe imprima uma feição romântica, mais ou menos literária, dentro daquela determinante do grande Eça de Queiroz: «Sobre a nudez forte da verdade, o manto diáfano da fantasia». Fantasia, porém, muito mais tênue que a do Mestre, está bem de ver...

Ai vai a história extravagante duma noite de núpcias, que teve lugar numa noite de Natal.

Foi isto há anos.

À partida do «Sud-Express», que de Lisboa me levaria a Paris, veio ter comigo uma senhora, tipo de modesta condição social, que perguntando-me se eu, no caminho, poderia prestar assistência a uma sua sobrinha, já instalada em carruagem de 1.^a classe e que se destinava a Paris, para se encontrar com o marido, que estaria à sua espera na estação de Austerlitz. Fui à janela do seu compartimento e disse à senhora que logo que o comboio partisse iria vê-la com muito prazer — o que só fiz, todavia, depois de termos passado Coimbra. A criatura contou-me a sua história. Havia casado, dias antes, e por procuração, no Consulado de França, com um companheiro de infância, nascido em Paris, filho de pais portugueses e amigos da sua família. Não sabia uma única palavra de francês e não conhecia o marido, mas tinha com ela o retrato dele, destes dos passaportes, assim como ele tinha o dela, mercê dos quais seria possível encontrarem-se à chegada à capital francesa. Observei-lhe que o com-

boio chegava a Paris às 23,30 horas, que a estação estava mal iluminada e que como era véspera de Natal, não seria fácil reconhecerem-se, considerado o número elevado de passageiros que aquele comboio, nesse dia, levaria.

A rapariga ficou muito perturbada, mas eu tranquilizei-a um pouco, prometendo que faria tudo o que pudesse em seu favor.

A jovem-noiva confidenciou-me então, que lhe haviam dito para, em caso de embaraço, mostrar ao primeiro polícia que encontrasse um papel que lhe deram com os seguintes dizeres: — *Consulado de Portugal*. Por aqui se vê como é fácil dar conselhos e meter as pessoas em trabalhos...! Como poderia ela ir ao Consulado português àquela hora e numa noite de Natal? O melhor seria ir dormir na sala de espera da esquadra de polícia do bairro ou junto ao Túmulo do Soldado Desconhecido...

Passado Santa Comba Dão, veio o funcionário dos passaportes, que diante duma mulher portuguesa, casada com um francês e não sabendo «patavina» da língua de Balzac, tudo lhe pareceu história. Tive que intervir, garantindo-lhe, que era assim mesmo — com o que ele dificilmente se convenceu — e lá seguimos com Nossa Senhora e todos os demais Santos, a caminho da fronteira. Ultrapassada esta, fomos ao salão-restaurante, onde estava a polícia espanhola, que, por sua vez, achando o caso também muito estranho, não opôs contudo dificuldades ao seguimento da passageira — o que não impediu, todavia, que entre a assistência a odisseia dela não desse motivo a profusão de hilariantes gargalhadas.

O percurso espanhol não teve história e passado Hendaia a rapariga foi objecto de propostas, talvez sinceras, de uns rapazolas portugueses, companheiros de compartimento, que prometiam levá-la a seu destino, o que ela teria aceitado se eu ali não fosse...

À chegada a Paris o comboio, com mais de 2 mil passageiros, ia atulhado, compartimentos e corredores. Apeámo-nos e ela de retrato na mão procurou o marido entre as muitas pessoas que esperavam no cais, sem todavia o encontrar. Pensei que ele estivesse junto da grade, à saída, mas nada. Saiu toda a gente. Os porteiros fecharam a grade. Ficámos de fora, nós e os dois rapazolas, estes como abutres à espera da vítima! Interrogado o primeiro, se não estava à espera da consorte, respondeu, que muito felizmente era solteiríssimo... e o outro disse aguardar uma tia paranóica... que faltava sempre!

Esperando a minha chegada estavam as minhas duas filhas que, rindo-se do caso, convidaram a noiva a ficar em nossa casa, donde, passado o Natal, a levariam ao comboio do Norte, em direcção ao Aire Sur la Lys, onde o marido morava com o Pai, este combatente na primeira guerra mundial. Assim aconteceu. Expedi-mo-la pelo «rápido» de Arrás, recomendando ao revisor a fizesse descer na estação indicada. Telegrafou-se ao marido e voltámos para casa, sem receio de maiores embaraços.

Vamos agora ao epílogo. O jovem marido estava efectivamente na estação e de retrato em punho, mas com aquela avalanche de passageiros não pôde reconhecer a mulher, e, em vez de sair pela porta principal, enfiou pela do «metropolitano». Como convinha a uma dupla noite festiva, — de Nupcias e de Natal — o rapaz havia mandado pôr no quarto do hotel em que se havia alojado, um franguinho assado, gulodices várias e uma garrafa de Champagne a refrescar num balde de gelo. Ao chegar ali sem a esposa, naturalmente furo e desesperado, abriu a garrafa do espumante e bebeu uns copos para afogar as suas mágoas. Parece que ainda arrancou uma perna do saboroso frango, mas a sua emoção era tão grande, tão grande, que este não lhe passou dos gorgomilos. Acabou por passar o resto da noite, com a criada...

NOTICIÁRIO diverso

Para a construção de dois novos embarcadouros na estação fluvial do Barreiro, um na muralha Norte e outro na muralha Poente, a C. P. adjudicou os trabalhos às firmas Metropolitana e Colonial de Construções (SOMEC) e Construtora Moderna, Ld.^a.

— O Sr. Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, foi reconduzido no cargo de vogal efectivo do Conselho Superior de Transportes Terrestres, em representação da C. P., para o novo período de mandato iniciado em 12 de Dezembro último.

— No passado dia 5 de Dezembro, um grupo numeroso de agentes da C. P., acompanhados pelo sr. Eng.º Espregueira Mendes, visitou demoradamente o Metropolitano de Lisboa. Os visitantes foram recebidos pelo sr. Eng.º Melo e Castro, Presidente do Conselho de Administração do Metropolitano e antigo Administrador da C. P., e pelos demais técnicos daquela Empresa.

— No Conselho Superior de Obras Públicas, está-se a proceder à revisão do actual Regulamento de Pontes Ferroviárias. Foi já elaborado um esquema respeitante à via férrea, pelo sr. Prof. Eng.º Edgar Cardoso, vogal do dito Conselho e Catedrático de Pontes do Instituto Superior Técnico. A representação da C. P. na Comissão para o efeito criada, está a cargo do sr. Eng.º José Sebastião Perestrelo de Guimarães, Chefe do Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras.

— Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 42.314, de 26 de Julho de 1959, a C. P. emitiu recentemente uma nova série de 25.000 obrigações do valor nominal de 1.000\$00 cada, representada em títulos de 1, 5 e 10 obrigações. Estes títulos são avalizados pelo Estado e o seu juro é de 4,5 % ao ano, isento de quaisquer impostos, e pagável semestralmente em 1 de Janeiro e 1 de Julho.

A totalidade das obrigações subscritas atingiu o alto número de 183.680, ou seja 7 vezes mais do que o quantitativo emitido, motivo por que houve que proceder a rateio.

— Em 28 de Novembro findo, realizou-se no SNI a cerimónia da distribuição de prémios do XVII Concurso das Estações Floridas relativo a 1958. À sessão presidiu o sr. Dr. César Moreira Baptista, Secretário Nacional da Informação, estando presente, em representação da Direcção-Geral da C. P., o sr. Prof. Eng.º André Navarro. Como já oportunamente anunciámos, o 1.º prémio coube à Estação de Caminha; o 2.º, a Leixões; o 3.º, a Olhão; o 4.º, a Valado; o 5.º, ao Luso e o 6.º a Fronteira. Muitas outras estações, como também já demos notícia, foram distinguidas.

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferrovieiros

Plano Turístico para 1960

Tendo em vista o interesse sempre crescente manifestado pelos participantes das anteriores viagens quer no país, quer ao estrangeiro e no intuito de servir da melhor forma esse mesmo interesse que vem alimentando e recompensando as nossas actividades, encontra-se a Delegação Turística em contacto com organismos congéneres de outros países da Europa a fim de dar forma ao plano turístico de 1960.

Temos, pois, o prazer de poder anunciar já algumas das viagens projectadas para o corrente ano:

SETE DIAS NA SUÍÇA

Partida de Lisboa a 22 de Maio e regresso a 3 de Junho. Um dia em Paris. Entrada na Suíça por Basileia, de onde se seguirá para Lucerna. Passeio no lago até Flüelen. Prosseguimento da viagem para Interlaken (a visitar em tipóia) e Montreux, nas margens do lago Lemán. Subida, pelo caminho de ferro de montanha, a Rochers de Naye, para admirar o deslumbrante panorama dos Alpes. Trevesia do lago até Evian (França). Visita das cidades de Lausana e Berne. Ascensão em funicular ao Gurtenkulm. Regresso a Portugal, na carruagem directa, de Genebra a Irun.

Preço aproximado : 1.600\$00 (inclui apenas as estadias em Paris e na Suíça).

Prestação mensal : 320\$00.

MADRID E NORTE DE ESPANHA (9 dias).

Partidas a 1 e 9 de Julho. Dois dias em Madrid: visita dos principais monumentos e Museu do Prado. Passeio ao Escorial. De comboio rápido até San Sebastian, a formosa concha azul. Continuação da viagem, de autocarro, ao longo da costa cantábrica, visitando Bilbao, Santander, Oviedo, Gijon, El Ferrol e Corunha. Regresso a Lisboa por caminho de ferro. *N. B.* — Por motivos de ordem técnica, a viagem cuja partida está marcada para 9 de Julho será realizada em sentido inverso.

Preço aproximado : 1.260\$00

Prestação mensal : 180\$00

ÁUSTRIA (17 dias).

Partida a 15 de Julho, no «Ibéria-Express», na carruagem directa a Hendaye. Dormida nesta cidade fronteiriça, de onde se seguirá para Nuremberg (Alemanha). Entrada na Austria pela fronteira de Passau. Quatro dias em Viena: além dos seus principais monumentos e seus fabulosos museus visitar-se-ão, nos arredores, Carnuntum — Seewinkel (próximo da



O grupo da ATC francesa (Região Oeste) que no ano findo visitou Portugal, por ocasião das Festas da Agonia, em Viana do Castelo

fronteira húngara), Kahlenberg, Leopoldsberg, Heiligenkreuz, Mayerling, etc.. Três dias em Salzburg, onde se efectuarão agradáveis excursões ao Grossglockner (a mais alta montanha da Austria — 3.798 metros —, de neves perpétuas) e a Salzkammergut (a célebre região dos lagos austríacos). Um dia no Tirol: Innsbruck e a sua famosa rua Maria Teresa; ascensão em teleférico ao Hafelekar (2.258 metros); à noite, danças e canções tirolesas. Regresso a Portugal por Zurich e Paris.

Preço aproximado : 3.150\$00

Prestação mensal : 450\$00

SETE DIAS NA BAVIERA (percorrendo a célebre estrada romântica).

Partida de Lisboa a 29 de Julho. Chegada a Würzburg, na Alemanha, a 1 de Agosto. Circuito na cidade. Continuação da Viagem, no dia seguinte, até Bad cujos interessantes castelos teutónico e renascen-

estrito de Gibraltar. No regresso a Portugal, através da Andaluzia, visitar-se-ão as cidades de Granada e Sevilha.

Preço aproximado : 1.800\$00

Prestação mensal : 180\$00

* * *

Os pedidos de inscrição em qualquer destas viagens podem ser feitos por correspondência dirigida à Delegação Turística dos Ferrovíarios, estação de Santa Apolónia — Lisboa, ou apresentados directamente, na nossa sede, às 2.^{as} e 5.^{as} feiras, das 10 às 12 horas.

Esclarece que este mesmo horário será adoptado para todo o serviço informativo (inclusive o telefónico) bem como para a cobrança das prestações.

Os programas pormenorizados destas viagens



■
O grupo português que em 1959 se deslocou à Bélgica para participar na 3.^a Concentração Turística Internacional de Liège
■

tista serão visitados. Uma tarde em Rothenburg a fim de conhecer a antiga cidade imperial e partida para Dinkelsbühl, donde, após se terem percorrido os principais pontos de interesse turístico, se prosseguirá até Augsburg. No percurso entre Augsburg e Füssen, poder-se-á admirar a mais bela igreja do barroco bávaro (Wieskirche). Após visita aos castelos reais de Neuschwanstein e Hohenschwangau, em Füssen, partir-se-á com rumo a Garmisch. Ascensão em funicular à magnífica Sonnenberg (1.765 metros). Partida para Munique pela estrada Olympia. Permanência de 1 dia na mais bela cidade do sul da Alemanha. Visitas ao castelo de Nymphenburger, ao Museu Alemão, etc. Regresso a Portugal por Paris.

Preço aproximado : 1.680\$00 (inclui apenas estadia na Baviera e um dia em Paris).

Prestação mensal : 240\$00

MARROCOS E ANDALUZIA (10 dias).

Partida a 4 de Outubro para Casablanca, no paquete italiano Augustus Cesare. Cinco dias em Marrocos com programa de visitas ainda em preparação, que terminará na cidade de Tânger. Travessia do

serão remetidos a todos os agentes interessados que os solicitarem.

* * *

No próximo número do «Boletim da C. P.» referir-nos-emos às excursões a realizar no país durante o corrente ano.

Ecos da Excursão ao Minho e Trás-os-Montes

Durou quatro dias a excursão realizada no ano findo ao Minho e Trás-os-Montes, com pleno agrado de todos os participantes. A partida teve lugar de Lisboa (Santa Apolónia), no dia 6 de Julho pelas 23,15 horas.

Chegados a Campanhã tomaram os excursionistas os seus lugares num autocarro que aí os aguardava e os levou a Guimarães, tendo feito neste percurso uma curta paragem na aprazível estância de Vizela. Em Guimarães, cidade de tão ricas tradições históricas que remontam ao nascimento da Nação, o programa previa visitas ao Castelo, à Igreja de S. Miguel, Museu regional Alberto Sampaio, etc. Fez-se ainda uma subida ao alto da Penha, na serra de Santa Catarina,

de cujo Santuário e Parque se desfruta belíssimo panorama.

Depois do almoço, os excursionistas partiram com destino a Braga, passando pelos mais importantes lugares de peregrinação e fé do país: — os Santuários do Sameiro e do Bom Jesus.

Braga, surpreendeu quem, pela primeira vez, pisou as suas velhas alçadas. Florescente e industrial, parece ter sacudido o pó das idades para nos surgir com uma feição moderna de capital provincial.

Aqui, como principais pontos de interesse, surgiram a velha catedral romântica cujo início da edificação data do século XI e a capela dos Coimbras, obra renascentista de considerável valor artístico.

Pelo fim da tarde chegaram os excursionistas às termas do Gerez onde pernoveram.

No dia seguinte partiram em direcção a Chaves, através do magnífico Vale do Cávado, dominado

país dá-nos Vila Real a impressão de se encontrar a grande altitude, alcandorada como está numa espécie de promontório a cujos pés corre o rio Tâmega sinuoso e acidentado.

Os participantes da excursão não se cansaram de admirar do alto do Terreiro do Calvário (461 metros) o impressionante panorama, tipicamente transmontano que dali se abrange.

Deslumbrante foi a travessia da serra do Marão, de uma grandeza severa que pesa e domina, abrindo sobre os vales profundos e tortuosos as mais surpreendentes perspectivas. Ladeando uma estrada cheia de curvas e contra-curvas, a bordejar o abismo, atingiu-se o alto de Espinho (1.019 metros de altitude), espécie de monumental balcão donde a vista se espraia por horizontes brumosos de uma extraordinária vastidão.

Depois de atravessar a famosa região do vinho verde, alcançou-se a vila de Amarante, cortada pelo rio Tâmega.

Em seguida ao almoço que honrou a boa gastronomia local e a que não faltaram os afamados vinhos verdes, teve lugar a partida para a cidade do Porto — com passagem por Penafiel, Paredes e Valongo.

Na «Cidade Invicta» tomaram os participantes deste passeio através do Minho e Trás-os-Montes o comboio que os traria de regresso a Lisboa — certamente satisfeitos por terem tido a oportunidade de conhecer alguns dos pontos de maior interesse paisagístico do nosso tão bonito e variado País.

Dado o grande interesse que a excursão justamente despertou e de acordo com instantes sugestões por nós recebidas, projecta-se no corrente ano, uma repetição deste passeio que esperamos alcance êxito semelhante ao anterior.

3.ª Concentração turística internacional de Liège

Como oportunamente anunciámos, realizou-se em Junho passado uma excursão de ferroviários portugueses à Bélgica, por motivo da 3.ª concentração turística internacional de ferroviários organizada naquele país pelos Sindicatos de Iniciativa Federados do Vale do Rio Amblève.

Com o intuito de tornar a viagem duplamente atractiva, deliberou esta Delegação Turística proporcionar aos participantes uma breve visita a Paris e, no regresso, uma outra ao Luxemburgo, país até à data não incluído na rota das nossas viagens ao estrangeiro.

Estão reunião internacional efectuada na Província de Liège e de que participaram à volta de 500 ferroviários idos dos mais diversos pontos da Europa decorreu com êxito, que excedeu o anterior, tendo em vista que à 2.ª Concentração (de 1957) compareceram cerca de 240 pessoas. Torna-se, pois, notório o interesse crescente que estas reuniões vêm despertando.

A impressão recebida por todos os participantes foi das mais agradáveis, dado o ambiente cordial que a tudo presidiu e a forma como todo o programa de visitas e festas foi organizado. Além das várias recepções proporcionadas pelas diversas entidades oficiais, há a assinalar o banquete de encerramento a que se



Excursão à Escandinávia: a estação de Kiruna, na Lapónia, já para além do círculo polar ártico

pelas cristas agrestes da serra. No percurso houve ensejo de admirar as grandiosas barragens do Cávado.

Chaves, situada em ridente planalto, a todos encantou, com a sua velha ponte sobre o Tâmega, edificada pelos Romanos, e seu aspecto de cidade em pleno desenvolvimento.

Depois do almoço, seguiu-se o caminho das Pedras Salgadas, com passagem por Vidago. Ambas as estâncias termais se encontram enquadradas num cenário de tranquila beleza e mereceram o apreço dos visitantes, que tiveram alguns momentos de repouso passeando pelos respectivos parques.

Quarta-feira, dia 10, era também o último da excursão. Pelas 8,30 horas partia o autocarro com destino a Vila Real, passando por Vila Pouca de Aguiar e Samardã — terra de aspecto bravio e atormentado onde Camilo Castelo Branco passou grande parte da sua infância e adolescência.

Ainda que não seja das mais elevadas cidades do

seguir animado baile, a fechar este dia de grande confraternização ferroviária, durante a qual foram entregues taças e outros prémios atribuídos pelos organizadores aos participantes das diferentes nacionalidades.

Presidiu ao referido banquete o Sr. P. W. Segers, Ministro das Comunicações e estiveram presentes outras individualidades de destaque, como sejam o Director-Geral dos Caminhos de Ferro e o Comissário Geral do Turismo da Bélgica, os Srs. Clerdent, Governador Civil da Província de Liège, Armando Huysmans e Charles Jurdan, respectivamente, Presidente e Secretário da Federação de Turismo da mesma Província, entidade organizadora desta reunião internacional, bem como representantes das Câmaras Municipais e do turismo da referida região, da A. T. C. Belga e de outros organismos ferroviários.

Pelo êxito de mais esta concentração em Liège, de ferroviários belgas e seus colegas estrangeiros, daqui temos o prazer de felicitar os organizadores responsáveis.

As rápidas visitas a Paris e Luxemburgo efectuadas no caminho de ida e do regresso, a que, aliás, fizemos já referência, decorreram a contento de todos.

Em autocarro percorreram os excursionistas os «Boulevards» de Paris, fazendo repetidas paragens a fim de visitarem alguns locais de maior interesse turístico, tais como o Sacré-Coeur, Invalides, etc. Realizou-se também uma curiosa visita a pé ao célebre Bairro Latino de artísticas e boémias tradições.

Nesta cidade que, sobre todos quantos a visitam, exerce uma espécie de mágico atractivo, deu-nos uma animada e amável recepção o grupo a cargo de Mme. Louis Foursaud, ilustre Directora do Serviço de Turismo da Confederação dos Trabalhadores Intelectuais de França.

Também a todos cativou a forma extremamente cordial como no Luxemburgo foram recebidos pelo Sr. Thibor, presidente da A. T. C. daquele simpático país e seus colaboradores Dominique Mergen e Roger Moms. Coube a este último a missão de guiar os excursionistas portugueses através da cidade, visita esta que à noite se repetiu, na amável companhia dos srs. Thibor e Dominique revelando curiosos aspectos da urbe iluminada.

País atraente e de gente acolhedora, foi o Luxemburgo uma bem grata revelação para os visitantes portugueses.

As agradáveis impressões colhidas pelos participantes desta Concentração Ferroviária que vai repetir-se no corrente ano, levam-nos a crer que, por motivo da próxima reunião, voltaremos ainda mais numerosos à atractiva região do Amblève.

Excursão à Escandinávia

Teve início a um sábado, 27 de Junho, do ano findo, a primeira excursão de ferroviários portugueses aos países da Escandinávia e que iria ter a duração de vinte e um dias. De acordo com um programa sugestivo e inédito, dada a considerável distância a percorrer, fez-se a primeira etapa desta viagem em Paris onde, na estação de Austerlitz, aguardavam o

grupo, por parte da A. T. C. francesa, M. e Mme. Houillon, nossos dedicados amigos.

Depois de uma noite de repouso e de algumas horas livres na manhã seguinte que permitiu a todos respirar um pouco o «ar» inebriante de Paris e deambular a seu bel-prazer pelos «boulevards» e praças da sua preferência, teve lugar, às 14h00, a partida para a Dinamarca, no «Paris-Escandinávia-Express» onde os excursionistas tinham assegurados os seus lugares-camas.

Chegados à costa do Báltico, a hora matutina, depois de haverem efectuado extenso percurso em território alemão, fez o grupo português a travessia do mar, deixando Grossenbrode, ainda na Alemanha, para atingir Gedser, já na Dinamarca.

As manobras levadas a cabo para entrada das carruagens do comboio dentro do ferry-boat que o transportaria à outra margem e o animado movimento do cais, mantiveram em suspenso a atenção de todos.

Ao pisar, finalmente, a capital da Dinamarca, sentiram, com certeza, os visitantes a excitação que sempre proporciona uma atmosfera diferente, um ambiente com características diversas, capaz de abrir novas e curiosas perspectivas, no espírito de cada um.

O primeiro dos três países escandinavos a ser visitado, foi a Dinamarca, que é, apesar de territorialmente pequena, uma simpática nação em pleno desenvolvimento. A sua capital é uma bonita cidade bem ordenada, populosa e cheia de movimento, cortada de pitorescos canais onde se espelham as frontarias de tijolo dos prédios ou reflectem as torres pontiagudas das suas velhas igrejas.

Como símbolo poético de um povo cujo coração bate em uníssono com as palpações do próprio mar, umas vezes doces, outras inquietas, a todos impressionou e encantou, sentada sobre um rochedo à entrada do porto, a célebre «Sereiazinha» do escultor Edvard Eriksen.

E a «descoberta» da Dinamarca começou, com os excursionistas gentilmente guiados pelo Dr. Jensen, dedicado amigo de Portugal cujo idioma estudou e conhece e que, na preparação da viagem dos ferroviários portugueses à Escandinávia, preciosíssimo auxílio prestou, ajudando a resolver inúmeras dificuldades em que, por vezes, a grande distância que separa os dois países, colocava os responsáveis por esta excursão. Mme. Jensen acompanhou seu marido na amável tarefa de guiar o grupo português.

Num circuito realizado em autocarro, colheram os visitantes uma agradável impressão da sua passagem pelos principais pontos de interesse da capital dinamarquesa tais como: — a igreja de Grundtvig, o Palácio de Roseborg, a Bolsa, etc., etc. Resultou também do maior agrado um passeio, em canoa automóvel, pelo porto e através dos velhos canais que atravessam a cidade, a todos revelando curiosos e pitorescos aspectos.

À noite jantaram os excursionistas juntamente com um grupo de ferroviários italianos, no restaurante «Lorry», recinto cosmopolita onde foi dado apreciar agradável espectáculo de variedades.

No dia seguinte houve uma deslocação, por magní-

fica estrada marginal, à Zeeland do Norte e uma visita ao castelo de Kronborg, em Helsingor, onde Shakespeare situou a acção do seu dramático «Hamlet».

À noite, os visitantes jantaram num curioso restaurante chinês, no parque de diversões «Tivoli», que é uma das principais atracções da cidade — com os seus bonitos relvados e lagos, vendo-se por entre o arvoredo pequenos teatros de pantomina e «Ballet», carrocéis, montanhas russas, etc. A sublinhar a *féerie* do local, houve um belo espectáculo de fogo preso sobre os lagos, adequado a valorizar o ambiente, já de si encantador.

Tinha chegado o momento da partida após dois dias de pleno agrado passados na atraente cidade de Copenhague.

À partida, apresentaram cumprimentos de despedida M. Roloff, presidente da A. T. C. dinamarquesa e, M. e M. Jensen.

Deixando para trás Copenhague, o barco que levaria os excursionistas à Suécia venceu rapidamente a distância que o separava do porto de Mälmo. Chovia torrencialmente e trovejava, quando se deu o desembarque. O percurso entre Mälmo e Estocolmo fez-se por caminho de ferro, proporcionando uma primeira visão da bonita paisagem sueca. Já passava das 22h00 quando se atingiu a capital — em pleno dia! A estranha noite sem sombras teve apenas um curto crepúsculo que surgiu por volta das 23h00 para, pouco depois, voltar a abrir-se em surpreendente claridade.

Na estação, aguardando o grupo português, encontrava-se o Sr. Bramlind, inspector principal dos caminhos de ferro suecos que, em nome da A. T. C. do seu país, apresentou amáveis saudações de boas vindas.

Os primeiros contactos com a cidade fizeram-se durante um circuito em autocarro, passando-se entre outros pontos pelo parque de Dyargarden, Palácio do Parlamento, edifício da Sala de Concertos, onde se procede à entrega dos Prémios Nobel, Câmara Municipal (curioso monumento da arquitectura sueca), Ópera, etc..

Óptimas impressões colhidas por todos os visitantes quer da parte antiga da cidade, com características medievais, quer da parte moderna, de belíssimos aspectos urbanísticos.

Sob amável orientação do Sr. Bramlind realizou-se no dia seguinte uma excursão a Skansen em cujo parque se puderam admirar alguns dos animais mais característicos das paragens setentrionais, tais como renas, ursos, etc.. Ali existe também um museu folclórico ao ar livre que compreende curioso conjunto de habitações de madeira das diferentes províncias suecas, mobiladas segundo o estilo e os costumes das regiões representadas.

Durante o jantar no restaurante «Solliden», do referido parque, assistiu-se, através de amplas janelas, a interessante espectáculo de danças e cantos regionais.

No prosseguimento de um programa cheio de interesse, efectuou-se na manhã seguinte uma visita, em barco a motor, a Saltsjöbaden, agradabilíssima estância balnear. De regresso a Estocolmo, a todos surpreendeu a quantidade de barcos a motor cruzando as

águas em demanda dos inúmeros ilhéus que pululam no golfo da Bótnia e são o melhor refúgio, durante o fim da semana, dos que vivem o trepidante dia a dia da capital.

O almoço teve lugar no restaurante «Margareta», anexo a uma escola de artes domésticas, no qual todo o serviço é assegurado por alunas da citada instituição. É esta uma interessante faceta da evoluída organização social nos países nórdicos.

No dia seguinte partiram os excursionistas para Uppsala, velha cidade cheia de tradições onde, em princípios do século XII, se edificou a primeira Universidade da Suécia. Digna de menção é, igualmente, a bela catedral gótica ali erguida e que passa por ser a mais importante do país.

A cerca de um quarto de hora em autocarro fica situada a «Velha Uppsalla», espécie de berço histórico da Suécia e origem da civilização escandinava. Ali se



São raparigas como estas, simpáticas estudantes norueguesas, que asseguram o serviço no hotel de Verão «Studenbyen», em Oslo

encontram os túmulos de três reis Vikings que, sob a forma de pirâmides, se elevam lado a lado. Apenas a dois passos, pode admirar-se a «Pedra Mora» lugar onde, em tempos recuados, o povo elegia os seus chefes. Guiou o grupo, nesta interessante visita, a simpática Mlle. Eva Blomberg.

Seria esta a última cidade que se visitava na Suécia pois chegara o momento de tomar o comboio que, dirigindo-se para o Norte, levaria o grupo à vizinha Noruega.

Atravessou o comboio, neste percurso de 24 horas, extensas e cerradas florestas que foram, contudo, rareando à medida que se avançava para as regiões setentrionais. Atingido, com certa emoção, o círculo polar ártico, com a surpreendente temperatura de 26°, aproximava-se o terminus da esplêndida viagem na Suécia.

Em Kiruna, importante centro de exploração de minério, tomaram-se os primeiros contactos com a

Lapónia. Puderam observar-se ali alguns tipos característicos que envergavam os trajes tradicionais e vendiam, no cais da estação, interessante variedade de «souvenirs».

Retomada a marcha, a paisagem animou-se subitamente. Divisaram-se montanhas listradas de branco, pelas encostas o degelo fazia precipitar correntes caudalosas que vinham alimentar extenso lago que o comboio costeou durante cerca de trinta quilómetros. Bruscamente, a temperatura desceu e formou-se uma neblina que em breve se transformaria em denso nevoeiro, encobrindo aos olhos dos viajantes os últimos aspectos da paisagem sueca.

Meia hora depois, ao iniciar-se uma rápida descida, a dissipação do nevoeiro permitia avistar-se largos trechos da costa norueguesa e, num dos seus recortes, a cidade de Narvik.

Estava-se finalmente, no país do «sol da meia noite». Uma cacimba teimosa escondia, porém, o disco solar e não permitiu que os excursionistas satisfizes-

que se, por falsa manobra, algum barco for apanhado pelos seus diabólicos remoinhos será brutalmente atirado contra uma das ilhas onde se desfará.

Este percurso em autocarro fez-se através de uma região ainda desprovida de caminho de ferro. Fauske, cuja estação foi inaugurada em 1959, marca actualmente o ponto mais avançado da ligação ferroviária entre o Sul e o Norte da Noruega.

De novo por caminho de ferro, atingiu o grupo português a cidade de Trondheim. Ali se almoçou, após a visita à soberba catedral que rivaliza com a de Uppsala no título de a mais grandiosa igreja da Escandinávia. Pouco mais tarde, tomava-se o «rápido» que, directamente, transportou os ferroviários portugueses à almejada capital norueguesa, ao encontro da primeira noite com trevas, após quatro dias de permanente luz solar.

Chegado a Oslo pelas 22h00, onde era aguardado pelo Sr. Andersson que, em nome da A. T. C. norueguesa, apresentou os habituais cumprimentos, foi o

■
Lourdes. O 1.º grupo de ferroviários portugueses a caminho de Itália
■



sem a sua curiosa expectativa, assistindo ao celebrado fenómeno. No dia seguinte deixava-se Narvik a bordo do navio «Tranoy» que levou o grupo português através do arquipélago das Loföten, de beleza agreste, ao porto de Svölvaer. Neste percurso houve oportunidade de observar inúmeros barcos da pesca da baleia que cruzavam as águas das Loföten vindos, ou em demanda, das vizinhanças do polo. A segunda etapa da viagem até Bodø fez-se num barco de maior tonelagem, o Nordly (proveniente de Kirkeness e do Cabo Norte), e a bordo do qual se encontrava um grupo internacional de ferroviários, em cruzeiro organizado pela A. T. C. Suíça.

Centro piscatório e comercial, estabelece Bodø ligação aérea entre o norte e sul da Noruega. Curiosa a sua moderna catedral de linhas quase severas e de excelentes condições acústicas. Após rápido passeio pela cidade partiu-se em autocarro para Fauske, visitando-se no caminho as correntes de Saltstraumen. Tão fortes, tão bravias se mostram estas correntes

grupo conduzido ao «Studenbyen Sommerhotell» situado na periferia da cidade, próximo de uma pequena estação do metropolitano. A todos agradaram o óptimo ambiente e as excelentes instalações. Torna-se interessante salientar que o serviço neste hotel de Verão, de tão simpático carácter social, é desempenhado por estudantes.

No dia seguinte, percorreu-se a cidade em autocarro. Salienta-se, entre outros pontos de interesse, o surpreendente parque de Frogner, espécie de «atelier» ao ar livre do grande artista Gustav Vigeland, onde se encontram os 150 grupos escultóricos que representam o Homem no seu ciclo evolutivo.

Na península de Bygdøy os excursionistas visitaram um curioso museu onde estão expostos alguns barcos usados pelos antigos conquistadores Vikings. Despertou também justificado interesse em outro museu ainda em Bygdøy no qual se pode ver a famosa jangada Kon-Tiki que, em 1949, realizou audaciosa expedição através do Pacífico. Curioso e tipicamente

nórdico se revelou o Holmenkollen onde se realizam importantes corridas internacionais de esquí. Junto da pista de salto funciona um ascensor que transportou os visitantes ao cimo da torre (72 m.) da qual se lançam os esquiadores, e donde se desfruta belíssimo panorama.

No próprio dia em que se iniciou o regresso, realizaram os excursionistas um inesquecível passeio de barco, através do fiord de Oslo.

A partida da capital norueguesa teve lugar no dia 11. De novo se fez a travessia da Dinamarca mas seguindo agora um itinerário diferente através da Zelândia e da Fiônia, passando pelos três estreitos — o de Sund, o do Grande e do Pequeno Belt. Este último é atravessado por extensa ponte que o comboio galga como que suspenso sobre o abismo das ondas.

Já na Alemanha, onde se entrou pela fronteira de Flensburg, a linha de caminho de ferro tem de traçar uma enorme curva ascensional que lhe permite ganhar altura e atravessar o canal de Kiel sem prejuízo da navegação.

Chegado a Hamburgo pela tarde de Domingo, o grupo foi recebido pelo Sr. Max Jacobs, da A. T. C. alemã. Após o jantar no restaurante «Hamburger Ratskeller» visitou-se St. Pauli, efervescente de movimento e feérico de luzes que assinalam, junto do porto, os inúmeros *dancings* e *bars* ali existentes.

Na manhã seguinte realizou-se um circuito de autocarro que permitiu aos visitantes formar uma lisonjeira opinião sobre a cidade cortada de canais e semeada de parques e jardins. Houve ainda um agradável passeio de barco pelo porto de Hamburgo e uma descida ao túnel que atravessa o Elba cujo tráfego é contínuo e intenso. Nestas visitas, os excursionistas foram amavelmente conduzidos pelo Sr. Georg Wichern, funcionário dos caminhos de ferro alemães e que, devido aos seus conhecimentos da nossa língua, prestou valioso auxílio ao grupo português.

À tarde visitou-se o parque «Planten und Blumen» onde se jantou e assistiu em seguida, a um deslumbrante espectáculo de jogos de água («Cascatas musicais»), a que a música e a luz pareciam dar voz e espírito. No dia seguinte abandonava-se Hamburgo. Numa curta paragem em Colónia para transbordo, houve ensejo de lançar ainda um rapidíssimo olhar à célebre catedral cujas agulhas esguias e rendilhadas são uma espécie de símbolo da arte gótica.

E de novo se atravessou terras de França, a caminho de Paris. Por coincidência, festejava-se em toda a cidade, com a animação habitual, o 14 de Julho — o que revelou aos visitantes uma nova e curiosa faceta de Paris, sempre múltipla, sempre surpreendente. Houve um dia livre que foi alegremente aproveitado para fazer compras e percorrer os «boulevards» parisienses.

Apresentaram ao grupo português amáveis cumprimentos de despedida os Srs. Lhoir, Secretário-Geral da A. T. C. francesa, Montmory e Thibault, respectivamente Presidente e Vice-presidente da Secção Paris-Saint Lazare da mesma Associação.

Com a chegada a Lisboa, no dia 17 de Julho,

estava concluída a longa viagem aos países escandinavos, decorrida com agrado geral de todos os participantes.

Excursão à Itália

Realizou-se no Verão passado uma excursão à Itália em que tomaram parte dois grupos de ferroviários portugueses. Tanto o primeiro como o segundo grupo que totalizaram 68 pessoas, visitaram além de Florença, Roma, Nápoles, Veneza, Milão, — Lourdes e Nice, na França, e Genebra na Suíça. A partida teve lugar a 28 de Agosto e 12 de Setembro, respectivamente, e o regresso a 13 de Setembro e 29 do mesmo mês.

Por falta de espaço não nos é possível noticiar devidamente o facto, mas contamos, no próximo número do Boletim, fazer justa referência a esta excursão que decorreu da forma mais satisfatória.

Ecos de uma visita de ferroviários estrangeiros

Num almoço de despedida realizado no Hotel Aliança, na cidade do Porto, quando da recente estadia em Portugal do grupo suíço — alemão que embarcou em Lisboa para um cruzeiro no Mediterrâneo, foram proferidos pelo Eng.º Manitto Torres que acidentalmente ali se encontrava hospedado, palavras de muito apreço para a nossa missão turística e de franco elogio à acção preponderante desenvolvida pelos Caminhos de Ferro na sua contínua senda de progresso.

Regulamentação Dispersa

I — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1113 de 2-11-959 ao n.º 1131 de 26-11-959.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

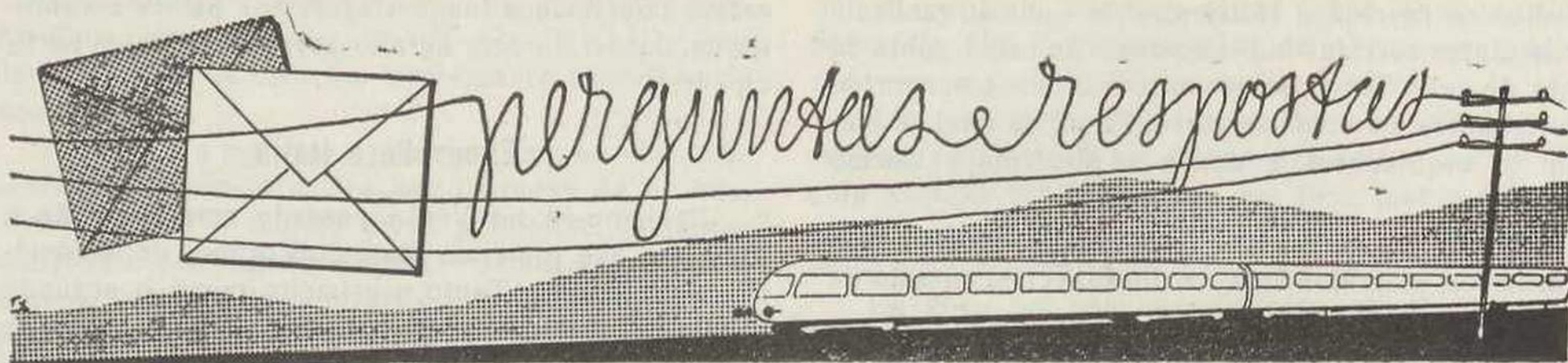
Instrução n.º 2724 de 16-11-959 — Cantonamento automático entre Campolide e Braço de Prata.

1.º aditamento à Instrução n.º 2554 de 14-11-959 — Sinalização dos Ramais particulares, «Faro-Vagabunda» e «Faro-Torpiva».

1.º aditamento à Instrução n.º 2703 de 16-11-959 — Passagens de nível das linhas exploradas com cantonamento automático.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 30-11-959 — Alterações e ampliações.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 145/Cons. n.º 355 — Peço dizer-me se um agente reformado da Companhia pode entrar e sair de uma estação sem que seja compelido ao pagamento do respectivo bilhete de cais.

Resposta — Os agentes reformados não perdem a sua qualidade de empregados, e, nesta conformidade, têm também direito à entrada nos cais de embarque, mediante a apresentação do cartão de identidade.

///

Pergunta n.º 2 146/Cons. n.º 356 F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.):

1 cabaz com maçãs	—	30 Kgs.
1 grade com criação viva.	—	65 »
2 sacos com hortaliça.	—	55 »
		<hr/>
		150 »

De Vila Franca de Xira para Braço de Prata
27 Kms.

Aviso ao Público B. 100

Aviso ao Público B. 271

Tarifa Geral, base 6.^a com redução de 40 %

\$50 × 27 × 0,10	1\$35
\$70 × 27 × 0,10	1\$89
36\$00 × 0,06	2\$16
Manutenção 18\$00 × 0,06	1\$08
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
	<hr/>
Total	10\$50

Resposta — O resultado da taxa apresentada é inferior ao do mínimo de cobrança previsto na Tarifa Geral, que é de aplicar.

Segue discriminação como corresponde:

Mínimo de cobrança	4\$00
Manutenção 18\$00 × 0,15.	2\$70
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
	<hr/>
Total	10\$70

Pergunta n.º 2 147/Cons. n.º 357-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.):

2 latas com azeitonas	80 Kgs.
1 grade com cabritos vivos	85 »
1 saco com feijão verde	65 »
	<hr/>
	230 »

Malveira a Sintra 32 Kms.

Aviso ao Público B. 265

» » » B. 271

Tarifa Geral, base 6.^a, com redução de 40 %

\$50 × 32 × 0,08	1\$28
Manutenção 18\$00 × 0,08.	1\$44
\$70 × 32 × 0,09	2\$02
42\$00 × 0,07	2\$94
Manutenção 18\$00 × 0,07.	1\$26
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$06
	<hr/>
	13\$00
Desinfecção	2\$50
Total	15\$50

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

Distância 32 Kms.

Aviso ao Público B. 265 × 100 Kgs.

» » » B. 271 × 100 »

Tarifa Geral, base 6.^a com redução de 40 %

\$50 × 32 × 0,10	1\$60
Manutenção 18\$00 × 0,10.	1\$80
\$70 × 32 × 0,10	2\$24
42\$00 × 0,07	2\$94
Manutenção 18\$00 × 0,07.	1\$26
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$06
	<hr/>
Soma	13\$90
Desinfecção	2\$50
Total	16\$40

*Onde quer que os homens encontrem
uma região a explorar, o comboio es-
tende-se até lá, arrastando consigo no-
vas povoações e novas actividades.*

Os nossos CONCURSOS

Diverindo-se, pode ganhar dinheiro

PREMIOS — 300\$00

A gravura mostra-nos um interessante aspecto de uma das principais estações da nossa linha do Oeste.

Servindo uma zona turística importante e muito procurada pelos estrangeiros que nos visitam, esta estação conhece, durante a época balnear, um grande movimento de passageiros.

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

N.º 31

QUE ESTAÇÃO É ESTA?

Resultado do Concurso N.º 29

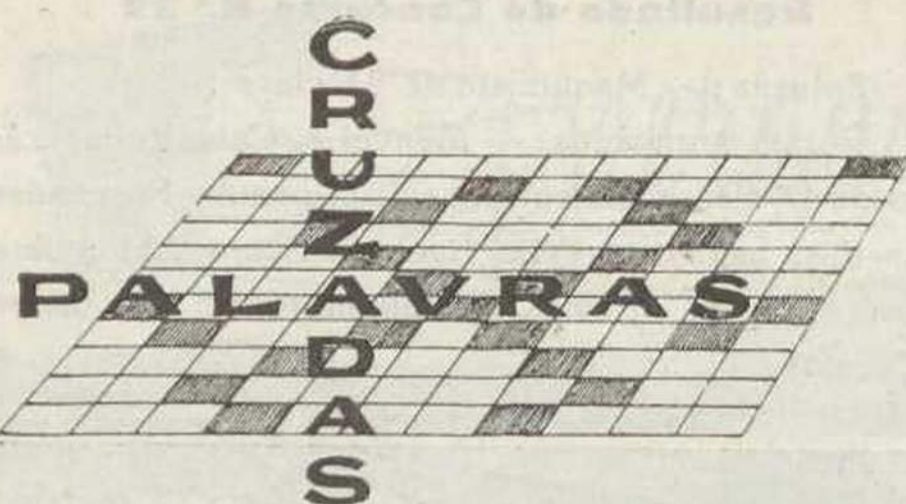
Solução: — Maquinista de 2.ª classe.

Foram premiados: — Manuel A. Caldeira, operário de 1.ª classe (Entroncamento), Joaquim Fernandes Martins, aspirante (Vila Real de Santo António) e José Martins Ramos, assentador de 1.ª classe (Cacela).

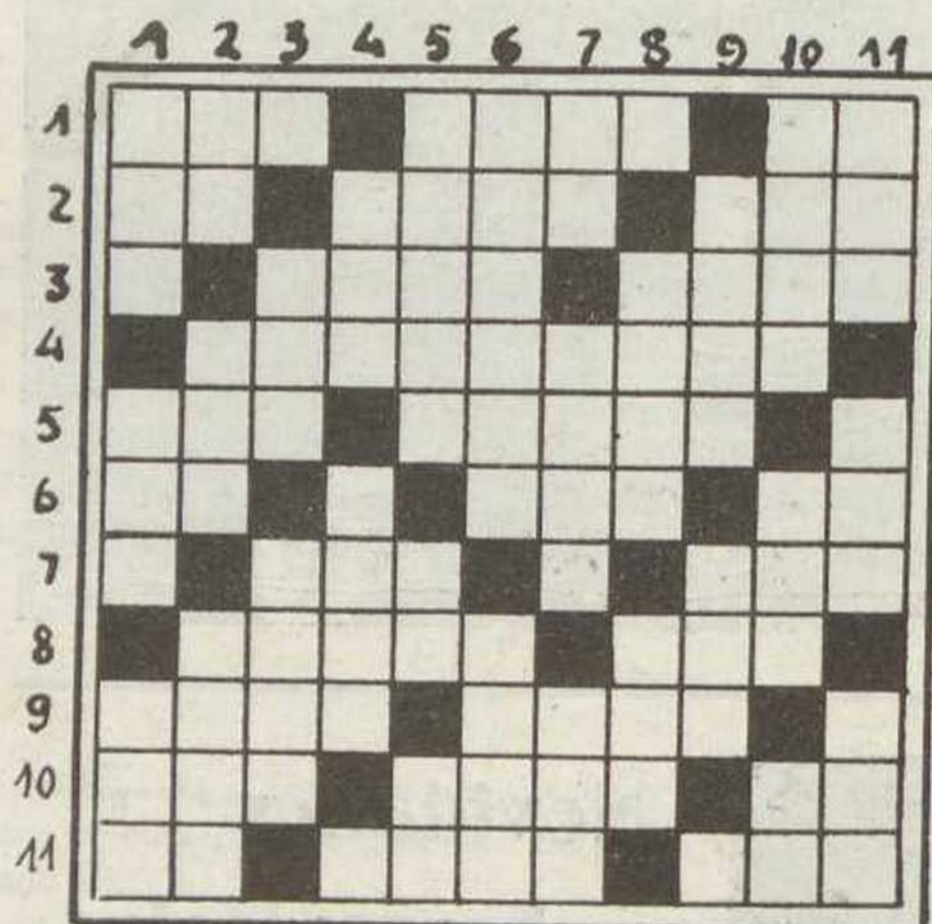


Novidades Ferroviárias

Na estação central de Kassel, os Caminhos de Ferro Federais Alemães estão experimentando actualmente um novo carrinho de mão, para transporte de bagagens. Grande número de veículos deste tipo foram postos à disposição dos passageiros, tanto à entrada da estação como no interior desta, para serem utilizados, sem qualquer pagamento. Para evitar deslocações desnecessárias, os passageiros não são obrigados a colocar os carros no mesmo lugar de onde foram retirados. Este novo «self-service» de bagagens, que tem tido grande aceitação, facilita muito naturalmente as deslocações dos passageiros e dispensa-os do recurso aos carregadores



Por RUI I. SANCHES



Problema n.º 6

HORIZONTAIS:

- 1 — Espécie de capa; Antiga companhia de caminhos de ferro; Utensílio.
- 2 — Nota musical; Classe; Bebida.
- 3 — Cimo; Estação da linha do Sul.
- 4 — Hierarquia.

- 5 — Contraç. de prep. e artigo; Estação da linha do Norte.
- 6 — Seguiu; Santo; Letra.
- 7 — Nome masculino; Sossego.
- 8 — Aniquilas; Astro.
- 9 — Género de desporto; Gostar.
- 10 — Escudeiro; Partidas; Estação da linha do Vale do Vouga;
- 11 — Sono das crianças; Anéis; Divisão do tempo

VERTICAIS:

- 1 — Composição poética; Cidade portuguesa do ultramar; Espaço.
- 2 — Rio do Norte da Itália; Afluente do Douro; Centro.
- 3 — Cabelos brancos; Nome de peixe.
- 4 — Estação da linha do Douro (inv.); Avisa para comparecer em juízo.
- 5 — Fogos; Ali; Seguir.
- 6 — Escolhes por voto; Rio de Portugal.
- 7 — Contraç. de prep. e artigo; Tratado do Atlântico Norte; Odiosas
- 8 — Indiferente; Boas.
- 9 — Carril; Firmar.
- 10 — Imaculada; Bigorna de ourives; Escalvado (inv.).
- 11 — Quero muito; Cidade do Norte de África Para barlavento.

Solução do problema n.º 5:

HORIZONTAIS:

- 1 — Tejo, Rires; 2 — Santarém; 3 — Ra, Orei, Nu;
- 4 — Amávamos, Pai; 5 — Somar, Cruz; 6 — Ica, Oro;
- 7 — Lugar, Cavar; 8 — Avos, Avaro; 9 — Gás, Pássaros;
- 10 — Os, Oiço, Sa; 11 — Alcobaça; 12 — Arear Reis.

VERTICAIS:

- 1 — Bras, Lagos; 2 — Amo, Uvas; 3 — Es, Amigos, Ar;
- 4 — Já, Vacas, Ole; 5 — On, Arar, Pica; 6 — Tom, Açor;
- 7 — Raro, Sob; 8 — Ires, Ocas, Ar; 9 — Rei, Crava, Ce;
- 10 — Em, Provar, Ai; 11 — Nau, Aros; 12 — Luiz, Rosas.

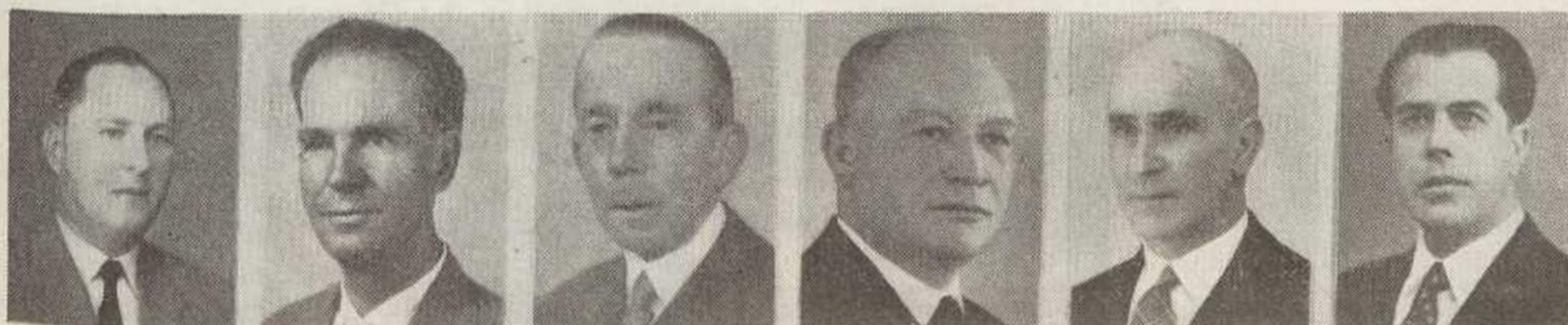


A C. P. está procedendo gradualmente à mecanização das suas bilheteiras, nas duas principais estações da capital. Eis duas máquinas de imprimir bilhetes, da conhecida firma alemã A. E. G., em pleno funcionamento, na estação de Santa Apolónia. Estas máquinas, muito utilizadas e difundidas nos caminhos de ferro estrangeiros — nomeadamente em França, Inglaterra, Alemanha, Suíça, Áustria e Finlândia — têm uma capacidade para imprimir 630 bilhetes diferentes, a um ritmo de 100 por minuto.

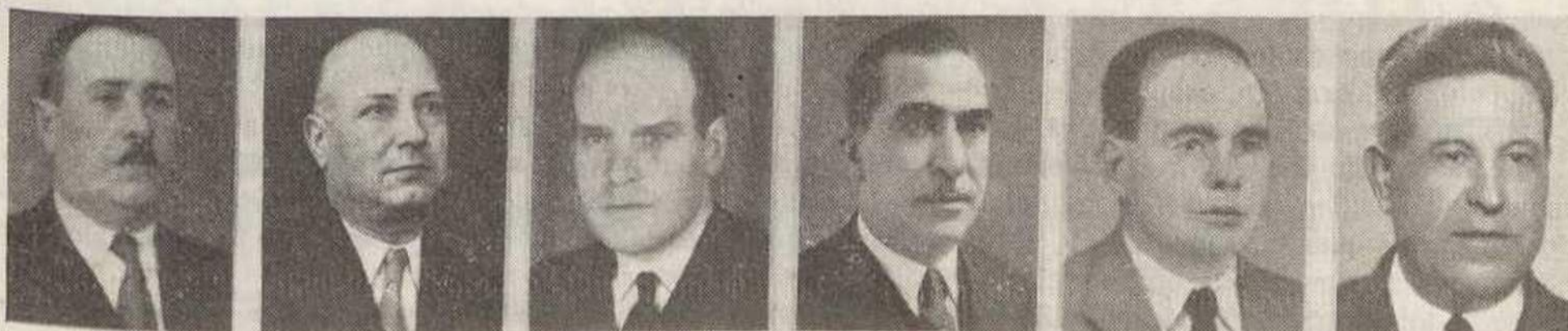
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — Albino Pinto da Costa, Chefe de Depósito; Napoleão Pinto dos Reis e Abílio Antunes dos Santos, Inspectores de Secção de Exploração; Júlio Pires Valentim, Inspector de Trens e Revisão de Bilhetes; José Alfredo Pereira Viana, Inspector de Receitas de 2.^a cl. e José Rodrigues da Silva Valente, Subinspector de Secção de Exploração.



Da esquerda para a direita: — João Gonçalves da Conceição, Joaquim Rodrigues Coelho, Fausto dos Santos Pereira, Augusto Pereira Garcia, Crisogno Costa e Augusto dos Santos Salvador Viegas, Chefes de Estação de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — José Mesquita, Samuel Augusto Machado, João Joaquim Pereira Resende, José Quaresma de Matos, José Nunes Barroso e José Lopes dos Reis, Chefes de Estação de 2.^a cl.



Da esquerda para a direita: — José Nunes Medina, Escriturário de 1.^a cl.; Armando Marques Vasconcelos e Joaquim Balbino Torrão, Chefes de Brigada; Tília Susana Gomes de Melo, Aurora Dias e Artur Mendes, Escriturários de 2.^a cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — Joaquim Nunes Varandas, chefe de distrito: pelo interesse e dedicação pelo serviço demonstrados quando, ao ser avisado por um particular de que a linha se encontrava obstruída, ao Km. 36,130 — Dão, por pedras e terras, prontamente se dirigiu ao local para proceder à remoção, evitando assim, com a sua rápida actuação, perturbações nas marchas dos comboios; Manuel Gil, Armando da Conceição Santos e António Soares, auxiliares (via) e António Dias Correia, servente auxiliar (via): pela dedicação e espírito de colaboração, demonstrados ao acederem para coadjuvar nos mesmos trabalhos. José Rodrigues Caldeira, assentador de 2.^a cl.: pelo interesse, dedicação e esforço despendido quando, não obstante estar de folga, e ao ser avisado por um estranho de que a via se encontrava interrompida ao Km. 191,175 — Beira Baixa, por ter caído uma trincheira, prontamente se dirigiu ao local munido de uma alavanca, tendo procedido à sua desobstrução coadjuvado pelo referido estranho.



Da esquerda para a direita: — Manuel Maria Correia, subchefe de distrito: — Elogiado pelo interesse demonstrado e esforço despendido, quando ao ser avisado que ao Km. 10,640-Lousã, se encontrava uma porção de terras caídas sobre a linha, prontamente se dirigiu para o local, munido de um candeeiro e ferramenta, começando a proceder à sua remoção. Mas, verificando que o não conseguia antes da passagem do comboio 671, pegou no candeeiro e correu ao seu encontro, conseguindo que parasse até completa desobstrução da via. António Carvalho, eventual de via: — Quando se dirigia para a estação de Coimbra, tendo encontrado a linha obstruída ao Km. 10,640-Lousã, por uma porção de terras, imediatamente foi avisar da ocorrência o subchefe de distrito Manuel Maria Correia permitindo assim que fossem tomadas as providências que o caso requeria. Joaquim de Almêida, assentador de 1.^a classe: — Elogiado pelo interesse e dedicação pelo serviço, demonstrados quando, não obstante se encontrar de folga, ao ter conhecimento que ao Km. 70,400-Douro se encontravam umas pedras caídas sobre a via, que haviam produzido avarias na máquina do comboio 702, dirigiu-se ao local e, coadjuvado pelos filhos, procedeu à desobstrução da linha. Eugénio Correia Cabrita, assentador de 1.^a classe: — Elogiado pelo interesse e dedicação pelo serviço, demonstrado por, não obstante se encontrar na situação de doente, ao ter conhecimento de que ao Km. 173,270-Évora e stava um carril partido prontamente se apresentou a coadjuvar os trabalhos de substituição.

SUMÁRIO

MENSAGEM DO ANO NOVO * IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves * CAMINHOS DE FERRO D'ALÉM FRONTEIRAS * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * EM VIAGEM, por Guerra Maio * NOTICIÁRIO DIVERSO * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS * REGULAMEN-
TAÇÃO DISPERSA * PERGUNTAS E RESPOSTAS * OS NOSSOS CONCURSOS * NOVIDADES FERRO-
VIÁRIAS * PALAVRAS CRUZADAS * PESSOAL

NA CAPA: «Pouca Terra-Pouca Terra» — de Judah Benoliel