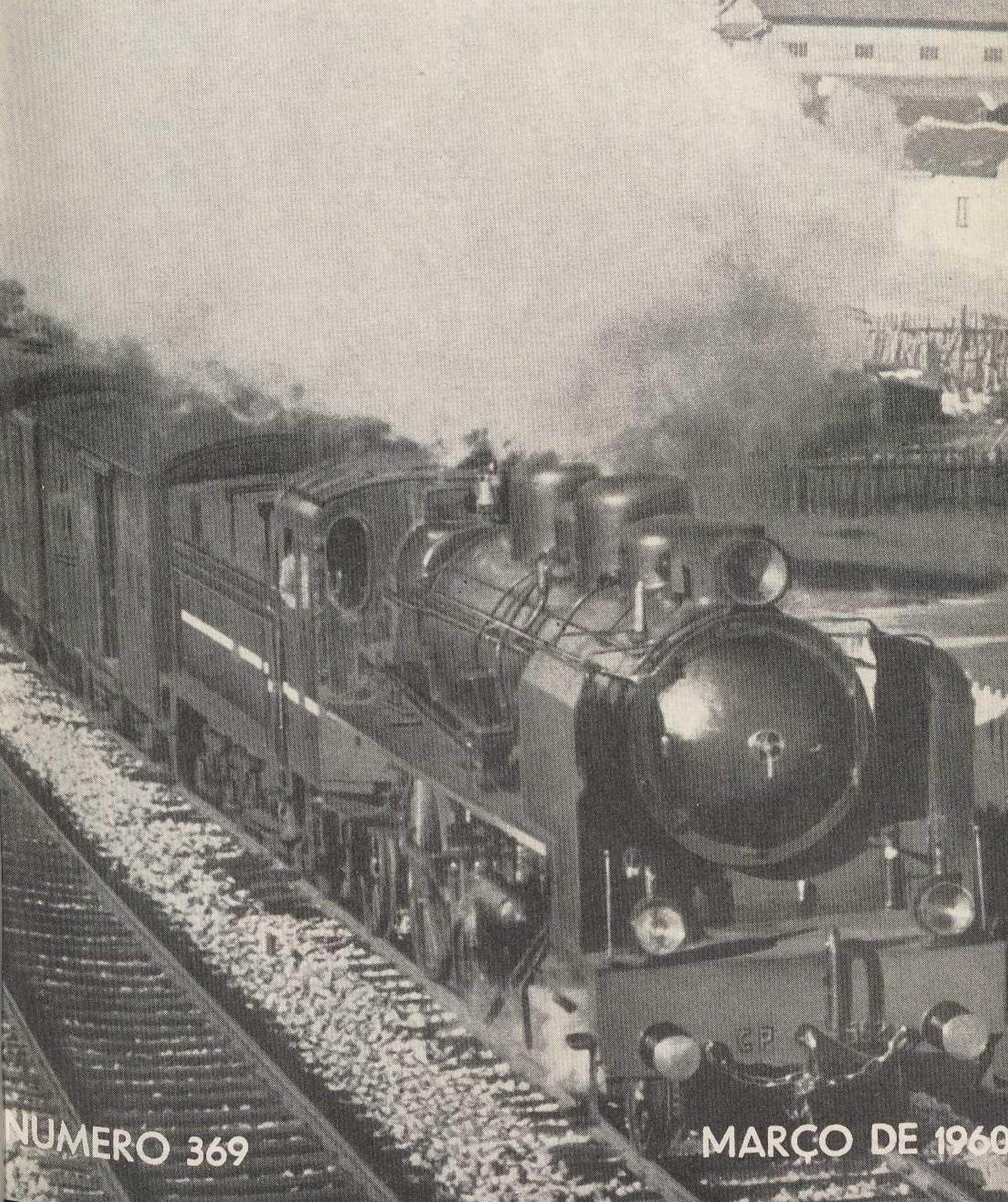


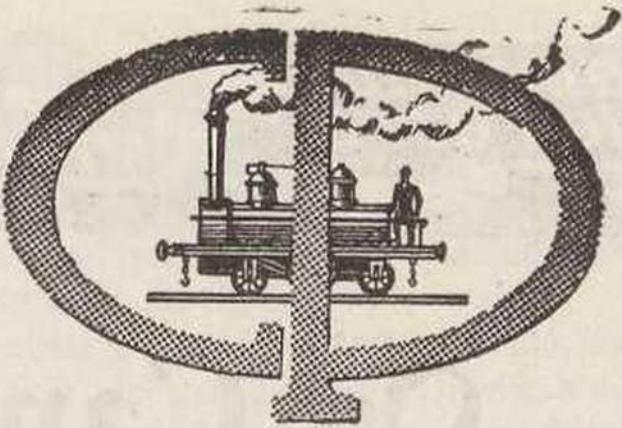
BOLETIM DA CP



NUMERO 369

MARÇO DE 1960

Boletim da



N.º 369 • MARÇO 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

EXPOSIÇÕES FERROVIÁRIAS



Em toda a parte e qualquer que seja a sua natureza, sempre as exposições ferroviárias são recebidas, por todos, com o mais franco e caloroso dos acolhimentos.

Por seu intermédio, pode seguir-se a evolução técnica e o progresso consecutivo de um meio de transporte — o caminho de ferro — cujo aparecimento, no século passado, constituiu, indubitavelmente, uma das maiores conquistas da civilização; foi como que o fluir de sangue vigoroso nas numerosas artérias que cruzaram de um extremo ao outro dos Continentes, assegurando e facilitando as trocas e consequentemente o desenvolvimento económico das populações afastadas das vias marítimas. E é hoje — como aliás sempre o será, a despeito da extraordinária concorrência de outros meios de locomoção mais novos — uma forma de transporte em contínuo incremento, uma larga janela aberta sobre o mundo, da qual os viajantes se debruçam, vendo passar, vertiginosamente, sempre novas, sempre diferentes paisagens étnicas e humanas.

Os Caminhos de Ferro Noruegueses

POUCO conhecida dos portugueses, sem dúvida por causa da considerável distância a que se situa de nós, a Noruega é, no entanto, um dos países europeus que maior interesse nos pode oferecer quer do ponto de vista turístico como do ponto de vista ferroviário, razão que nos levou a apresentar



Esquema da rede ferroviária norueguesa

neste número um breve apontamento sobre os seus Caminhos de Ferro.

A Noruega — que, com a Suécia, compartilha a Península Escandinava — é, pelas suas condições topográficas e climáticas, um país de escassa população em relação à sua vasta área, pois, que enquanto esta se eleva a mais de 320 mil quilómetros quadrados, aquela atinge apenas uns três milhões e meio de habitantes; por outro lado, os principais centros populacionais encontram-se muito afastados uns dos outros e não raro separados entre si por áreas extensas de reduzidíssimo povoamento.

O solo norueguês é muito acidentado, o que dificulta assazmente os transportes terrestres. Contudo, as costas extremamente recortadas (formando os célebres *fiordes*), proporcionam, em inúmeros pontos,

magníficos abrigos para a navegação, o que explica que grande parte dos transportes internos se efectue por via marítima — sobretudo os de mercadorias. O clima é, dum ponto de vista geral, bastante rude, porém, graças à sua tenacidade, o povo norueguês tem sabido extraír o máximo benefício das riquezas agrícolas e piscatórias que o País e as suas águas lhe oferecem.

A curta introdução que antecede, permite desde já compreender quão difícil tem sido a construção das vias férreas na Noruega, assim como, quantos problemas surgem para a sua exploração satisfatória. Aquelas, não obstante, têm-se desenvolvido embora mesmo antes da construção de muitas linhas, se antevisse já



Pessoal de revisão de bilhetes dos NSB

que elas teriam de ser inevitavelmente e sempre, deficitárias; todavia, o Governo norueguês não hesitou em dotar o País com elas, por sabiamente compreender os inestimáveis benefícios de ordem social e nacional que o desenvolvimento dos caminhos de ferro consigo sempre trazem. A construção da rede ferroviária norueguesa prossegue ainda hoje e com ritmo constante — prova manifesta e evidente da vitalidade do caminho de ferro nos tempos actuais.

Eis algumas características da rede norueguesa: Extensão da rede: 4.411 Km. dos quais 1.250 electrificados. Estações: 700. Pontes: 3.000. Túneis: 750. Altitude máxima: 1.301 m. em Taugevatn, na linha de Bergen.

Quatro linhas diferentes põem em comunicação a Noruega com a Suécia — único país com que ela possui relações ferroviárias. Começando de Sul para Norte, encontramos a linha electrificada de Ostfold que liga a capital, Oslo, a Gotemburgo, a Copenhague e aos demais países do Continente Europeu. A seguir, vêm a linha também electrificada de Kongsvinger, comunicação das duas capitais Escandinavas (Oslo e Estocolmo) e, mais ao Norte, a de Meraaker, explorada com tracção Diesel, que liga Trondhein (terceira cidade e importante porto) com a fronteira sueca e, finalmente, a de Ofot (electrificada) que transporta ao porto atlântico norueguês de Narvique os minérios de ferro oriundos da Lapónia sueca e destinados à exportação pelo Atlântico.

As principais comunicações internas irradiam de Oslo para as maiores cidades do país. Assim, a linha electrificada do Sul permite atingir o porto de Stavanger, passando por Kongsberg e Kristiansand; nela se situam os três maiores túneis do país: o de Kvinnesheli, com 9.064 m., o de Hægebostad, com 8.474 m. e o de Gyland, com 5.717 m. de comprimento.

A linha de Bergen liga esta cidade (a segunda do país, e o seu mais importante porto), a Oslo através dos mais surpreendentes cenários que a olhos humanos é dado contemplar; na estação de Myrdal, destaca-se dela um curto ramal (linha de Flaam) que pode ser considerado um verdadeiro prodígio da engenharia ferroviária. A linha de Bergen é explorada parte com tracção eléctrica, parte com tracção Diesel e a de Flaam, com tracção eléctrica.

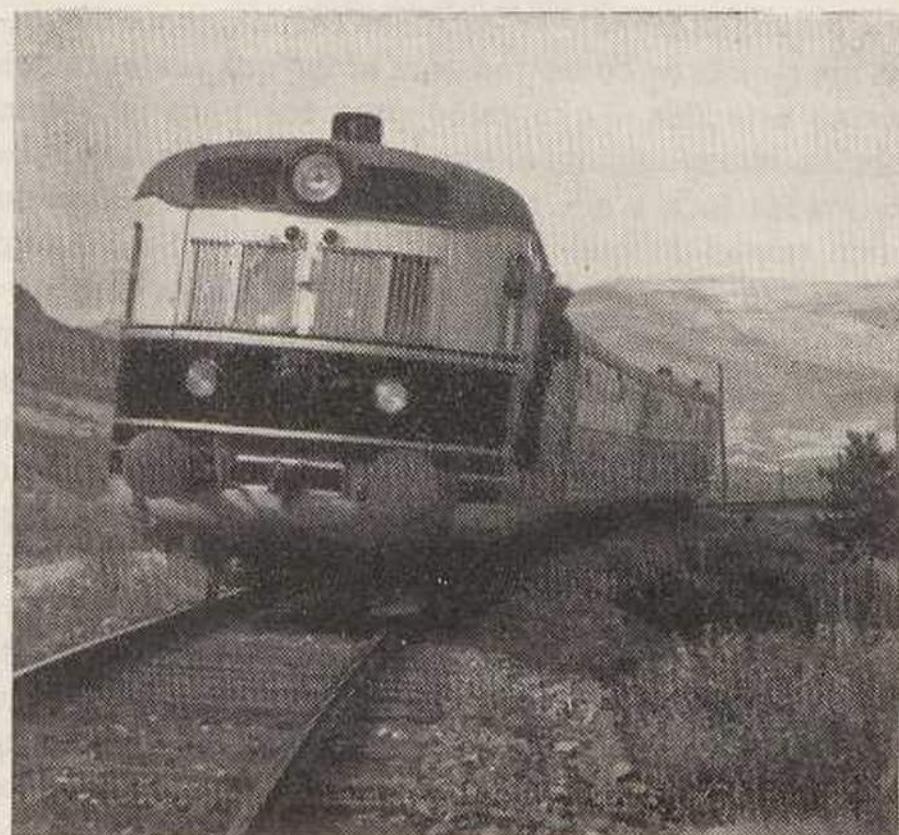
A cidade de Trondheim é atingida, a partir de Oslo, por duas vias diferentes: as linhas do Dovre e de Røros exploradas no troço comum a partir de Oslo, em tracção eléctrica e depois a primeira com tracção Diesel e a segunda com tracção de vapor, a título transitório; da linha do Dovre, separa-se em Dombås a linha de Rauma que, segundo até Aandalsnes, permite ao turista visitar uma das regiões mais interessantes de Noruega. Trondheim é inicio da linha do Norte que, quando concluída, chegará até Bodø mas que, por agora, apenas atinge Fauske, depois de atravessar o Círculo Polar Ártico entre as estações de Bolna e Stödi, um pouco a norte de Mo I Rana.

Actualmente, os passageiros destinados às povoações do Norte de Fauske utilizam os serviços de autocarros que partem desta estação para Bodø, Narvique e mais cidades até Kirkenes, através da estrada

ártica cujas soluções de continuidade são preenchidas por *ferry-boats*. A viagem até Kirkenes é feita em várias jornadas e é das mais encantadoras que se podem conceber. Está, no entanto, em curso um extenso estudo para construção de novas linhas férreas e é muito provável que entre elas se inclua o prolongamento desta linha do Norte.

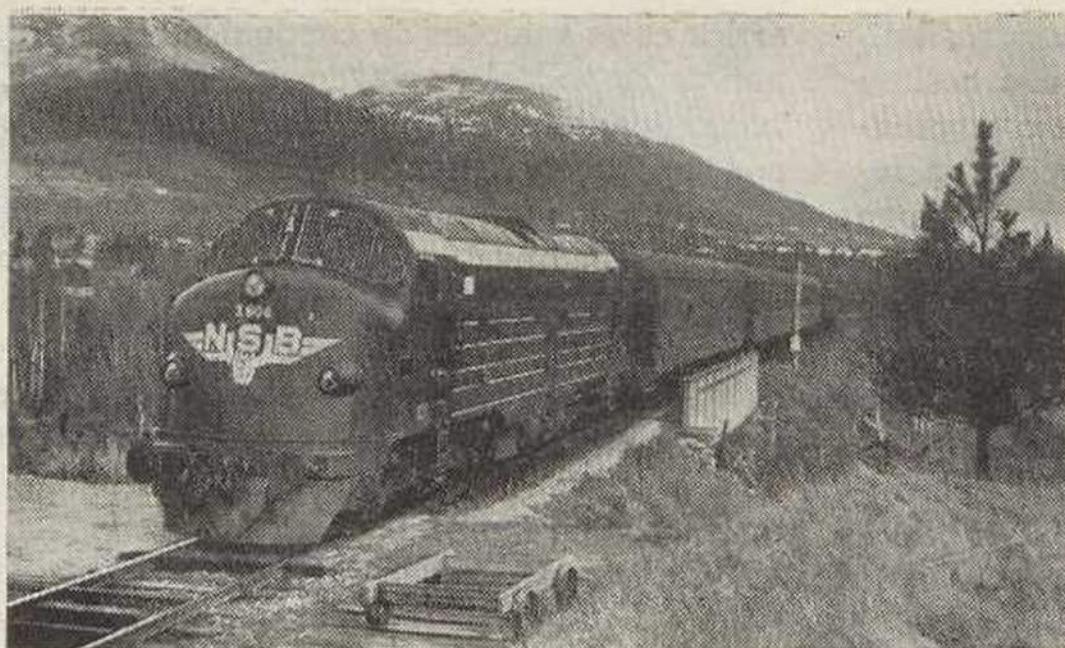
Com tracção Diesel são também exploradas as linhas de Gjøvik (de Oslo a Eina e Gjøvik) e de Valdres (Eina e Fagernes) que servem as regiões agrícolas mais importantes da Noruega, bem como centros turísticos de renome mundial.

Excepto nas zonas suburbanas electrificadas de Oslo e de Bergen (corrente monofásica, 16 2/3 Hz, 15 KV), o número de comboios em todas as linhas não é elevado, por diminuto ser, em regra, o número de passageiros. Nas linhas principais, existe um serviço de rápidos automotores diurnos só com 2.ª classe (Expresso, Et) cuja utilização está sujeita a um suplemento variável com a distância percorrida; são eles o *expresso de Bergen* (Oslo a Bergen e vice-versa), o *expresso do Dovre* (Oslo a Trondheim e vice-versa) e o *expresso do Norte* (só no Verão, de Trondheim a



Entre Oslo e Trondheim circula o comboio expresso automotor (expresso do Dovre) que faz o percurso em cerca de oito horas

Fauske e vice-versa, isento de suplemento). Além destes, todas as linhas têm um rápido diurno (Hurtigtog, Ht) em cada sentido e, ou um nocturno (linhas de grande extensão) ou um de fim de tarde (linhas menos longas). Os rápidos diurnos e de fim de tarde têm acomodação de 1.ª e de 2.ª classes e os nocturnos apenas de 2.ª e carruagens-camas de 1.ª e 2.ª classes, pertencentes aos próprios Caminhos de Ferro do Estado Norueguês. Em todos estes comboios, existe uma carruagem-restaurante, pertencentes também aos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês, mas exploradas pela Sociedade Anónima das Carruagens Restaurantes Norueguesas. Notemos ainda que bom número de carruagens de 2.ª classe dos NSB possuem assentos



Uma composição de longo curso rebocada por potente unidade Diesel-eléctrica, Nohab

inclináveis, o que torna as viagens muito cómodas a todos os passageiros noruegueses, mesmo àqueles de mais modestas bolsas.

Será curioso referir que todos os comboios de longo curso têm em certas importantes estações, paragens de maior duração, da ordem dos 15 a 20 minutos, designadas por *paragens para refeição* (Spiseophold), e assinaladas nos horários com a letra S, que permitem aos passageiros não só sair das carroagens e distender os membros como também obter nos restaurantes dessas estações — que estão providos para isso dum serviço muito rápido e eficiente — as gostosas especialidades locais que todos avidamente saboreiam, no curto tempo de que dispõem. Os revisores dão, com prazer, aos visitantes estrangeiros todas as informações sobre estas paragens, estações onde se efectuam para cada comboio, sua duração e especialidades culinárias existentes em cada uma delas. Este serviço é apreciadíssimo pelo público, tanto norueguês como estrangeiro que, mal o comboio pára na estação designada, logo acorre ao balcão do restaurante para obter a desejada especialidade local.

No após-guerra, os NSB têm procurado modernizar o seu material e racionalizar a sua exploração no sentido de obter melhores resultados de exercício. Assim, as tracções eléctrica e diesel-eléctrica têm

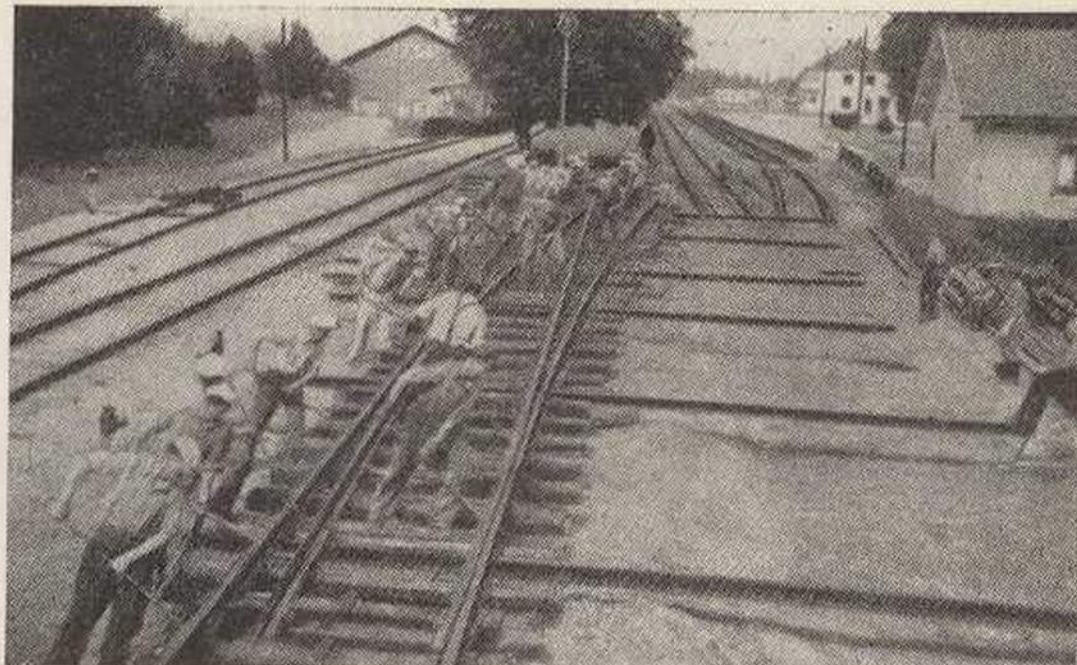
progressivamente substituído nas linhas norueguesas a obsoleta tracção de vapor. Por outro lado, grande parte do material circulante antiquado, que requer reparações de elevado custo, tem sido retirado de serviço e, em seu lugar, adquiridas novas carroagens e vagões.

Um numeroso esco de ferroviários, de todas as categorias, serve nos NSB, os quais exploram toda a rede (com excepção apenas de certas linhas suburbanas de Oslo e de alguns ramais que totalizam pouco mais de uma centena de quilómetros). A generalidade dos funcionários dos NSB fala, além da sua língua materna, uma ou mais línguas estrangeiras (na maioria dos casos inglês ou alemão) e procura auxiliar o mais possível os visitantes estrangeiros, não só prestando-lhes as informações que interessam ao serviço ferroviário de que eventualmente necessitem, como também aconselhando-os sobre os pontos turísticos mais importantes da região. Os próprios NSB editam um vasto número de folhetos ilustrados, em várias línguas, nos quais se descrevem as diversas linhas da rede e que se podem obter gratuitamente quer nas estações ou agências de viagens, quer nos próprios comboios, onde o próprio revisor os distribui. Além disso, o pessoal de todos os comboios regulares, à passagem por pontos notáveis, dá, pelo altofalante de que estão munidos todos os

■
Composição eléctrica da linha de Ostfold — que liga Oslo a Gotemburgo, a Copenhague e aos demais países do Continente europeu



Trabalhos de assentamento
da via na região nórdica



veículos dos NSB, explicações em várias línguas aos turistas e não hesita em fazer parar o comboio em determinados locais de especial interesse (passagem pelo Círculo Polar Ártico, quedas de água, monumentos, etc.) a fim de que os passageiros, saindo, os possam, em breves instantes, fotografar e contemplar. Estas paragens dos comboios, durante as quais os passageiros são conduzidos pelo pessoal ferroviário, de quem recebem todas as informações, tornam as viagens por Caminho de ferro extraordinariamente

agradáveis e constituem além disso uma excelente e eficaz propaganda para a popularidade do transporte por via férrea, na Noruega — modalidade que se tem tornado, mercê dos esforços dos NSB, numa curiosidade típica, bem notável em todo o Globo.



NEVE

*Caiu há dias neve em Portugal;
E enquanto a terra dela se cobriu,
Eu perguntei ao Tempo, por que mal
Assim aos pobres vinha dar mais frio !*

*Mas o Tempo, que os séculos da Vida
Vêem passar altivo como um deus,
Quis ver a nossa terra assim vestida
De alvo manto tecido pelos Céus.*

*— E foi a neve caindo,
Nessa leveza da neve ;
Muito branda, muito leve,
Muito de manso cobrindo
A terra submissa e doce ;
Submissa como se fosse
Alma cristã que se desse
Em promessa, numa prece
Pela volta do sol quente,
Ao sublime sofrimento
Do corpo moreno e lindo
Ir de manso revestindo
Da neve que, tristemente,
Ia caindo de leve,
Num adejar brando e lento,
Nessa leveza da neve !*

*Mas o Tempo, que os séculos da Vida
Sabem ser de vontade caprichosa,
Quis ver a nossa terra assim vestida
De alvo manto de pétalas de rosa !*

*— E foi mais neve caindo,
Sempre branda, sempre leve,
Talvez mais branca e mais breve,
Como pétalas de rosas
Muito leves, muito finas,
De rosinhas pequeninas
Da brancura da pureza ;
Que o tempo fosse esfolhando
Por suas mãos caprichosas,
Numa visão de beleza,
De alma encantada ! sonhando
Ver a terra, sua escrava,
Que a tal promessa se dava,
Seu corpo lindo e desnudo
Envolver nesse veludo
Tão leve e branco de neve !*

*— Como um manto de noivado
De certa e linda princesa,
Que era dum rei encantado
Da sua graça e beleza !*

*Deixou de cair a neve ;
Voltará o sol risonho !
Que breve a neve, tão leve,
Tornará num breve sonho.*

João Bispo
Chefe de Repartição Principal



Dois dias em Oslo — No parque das esculturas de Vigeland e na Câmara Municipal — A situação e o pitoresco da cidade

Por ARMINDA GONÇALVES

Um núcleo de edifícios ao fundo do «fiord» que tem o nome da cidade. População pouco densa: cerca de 500 000 habitantes.

Moderníssima, cubista, com duas torres quadradas, esteticamente discutível, construída de telhados vermelhos e rodeada de estátuas e de fontes, a Câmara Municipal tem, entre ela e as águas do «fiord», uma praça a que podemos chamar o vestíbulo de Oslo para quem desembarca no cais marítimo. Perto, à direita, o Castelo e o Palácio de Akershus, que data da Idade Média, ainda não está cansado de se ver reflectido na água. O Palácio Real não fica longe. A dois passos, o Teatro Nacional e as estátuas de dois homens de letras célebres: os poetas e dramaturgos Björnstjerne Björson (Prémio Nobel de Literatura 1903) e Henrik Ibsen cuja obra tanta influência teve na minha imaginação. Os seus nomes e o de Holberg (Ludvig de Holberg), também poeta e autor dramático, estão inscritos na fachada do Teatro.

Um pouco mais adiante, o Parlamento e a Univer-

sidade e, logo a seguir, a Galeria Nacional, que é considerada um dos mais famosos museus de Belas Artes, onde a pintura e a escultura da Noruega estão largamente representadas por artistas contemporâneos e modernos, entre os quais o pintor Edvard Munch é uma inesperada revelação.

Mais afastado, o Parque com a estatuária de Gustav Vigeland, autêntico museu ao ar livre: 150 grupos de escultura violenta e dramática. O artista deu-nos todo o ciclo da Vida — desde o nascimento à morte — desde o recém-nascido ainda de cabeça virada para baixo até ao velho de barba hirsuta e corpo acarbrunhado.

Todas as fases da existência — as irreprimíveis alegrias, as incontidas dores, as cóleras, a calma aceitação do sofrimento, os entusiasmos, o desânimo, o apogeu da carne e a decadência física — marcaram o Vigeland com um realismo impressionante.

A ponte que, dentro do Parque, divide o lago de Frogner, tem, sobre plintos, de um e de outro lado,



Em redor da Câmara Municipal de Oslo, que se vê no primeiro plano, agrupam-se os edifícios que constituem o centro da cidade



Esta escultura, devida ao cinzel de Edvard Vigeland, é uma das que ladeiam a ponte sobre o Lago Frogner

58 grupos de bronze. Em frente, fica uma fonte monumental, cujo centro é uma enorme taça de granito donde a água escorre em opulento caudal, sustentada por hércoleas figuras humanas.

Vinte grupos escultóricos de madeira, numa fantasia vegetal e humana, enquadram a fonte.

Seguindo em linha recta, encontra-se, sobre um terraço de largas escadarias, uma coluna de 17 metros de altura talhada dum só bloco de granito. Este monólito, no qual Vigeland esculpiu uma humanidade palpitante e estranha, dá-nos uma impressão desnorteante. Rodeiam-no 36 grupos de pedra.

Passa-se pelo meio desta floresta de corpos humanos nas mais variadas e insólitas atitudes e depara-se-nos o Anel da Vida: formam-nos 6 corpos de bronze estreitamente enlaçados.

Vigeland é um artista contemporâneo. Nascido em 1869, morreu em 1943 e dedicou a essa grandiosa obra de estatuária mais de 40 anos de vida.

As artes plásticas (a arte moderna, sobretudo, ou antes, os artistas de hoje) são estimulados na Noruega. Por toda a parte, no interior dos hotéis e restaurantes e nos edifícios públicos, encontramos pinturas e esculturas.

Foram confiadas a artistas noruegueses, dos mais brilhantes, as decorações da Câmara Municipal de Oslo. E são das maiores do mundo as pinturas murais que decoram a sala imensa do rés-do-chão, em redor da qual, à altura do primeiro andar, se estende uma varanda de mármore e espreitam as janelas do andar superior ao qual dá acesso uma escadaria também de mármore. Essas pinturas (a maior tem 26 metros de largura e 13 de altura) enchem as paredes inteiras. Os frescos que decoram as galerias e salas são alegó-

rias da história, da vida e dos costumes da Noruega. Dos dois lados do pátio de honra (que tem ao centro uma fonte com dois cisnes e vários lagos em degraus) baixos relevos de madeira pintada, compõem a «Frise d'Yggdrasil», inspirada nas tradições mitológicas e lendárias dos antigos povos escandinavos: os «Eddas».

Durante a minha permanência no Município (era sábado) vi entrar cerca de uma dúzia de pares que iam casar civilmente. Elas, (muito bonitas algumas) raramente vestidas de noivas mas levando todas um ramo de flores na mão; eles, de fato de passeio ou fato preto. Sentados numa antecâmara, esperavam que os funcionários do registo civil, chegada a sua vez, os chamassem. Cumprido o acto solene, desciam a escada sem cerimonial, simplesmente, como haviam subido.

Lá fora, ao ar livre, algumas crianças nuas ou quase nuas, banhavam-se e nadavam na água dos lagos, em volta das fontes, sob um sol que não tem a cor e o calor do sol meridional. Duas senhoras que passavam, descalçaram-se e molharam os pés. Não sei a que classe social elas pertenciam. Mas sei que nenhum polícia interveio — mesmo porque a polícia, na Noruega, é uma entidade quase desconhecida.

O núcleo de edifícios que formam o centro da cidade, é circundado por florestas de abetos, plátanos, castanheiros da Índia e cedros, e, dentro dessas florestas, alarga-se a urbe. As árvores só foram sacrificadas onde foi preciso abrir as ruas e construir as casas — todas de madeira e todas encantadoras — moradias, restaurantes, hotéis, subindo pelas colinas.

Oslo tem o mar aos pés e colinas em semicírculo.

Jantei num desses hotéis de madeira, o característico «Holmenkollen Turisthotell» enquanto, numa



A feérica iluminação da Câmara Municipal reflectida na água do «fiord»

Resultado do Concurso das Estações Floridas

O Júri do XVIII Concurso das Estações Floridas — uma louvável e utilíssima organização do S. N. I., promovida em estreita colaboração com a C. P. — após ter visitado 277 estações inscritas, resolveu atribuir os seguintes prémios relativos ao ano de 1959:

1.º prémio — trofeu e 2.500\$00 — à estação de FRONTEIRA.

2.º prémio — trofeu e 2.000\$00 — à de FORNOS DE ALGODRES.

3.º prémio — trofeu e 1.500\$00 — à de CONTUMIL.

Para os prémios subsequentes, 4.º, 5.º e 6.º, havia 5 estações com a mesma pontuação, pelo que houve que estabelecer o mérito relativo, atribuindo-se:

4.º prémio — diploma de honra e 1.000\$00, à estação de LUSO-BUÇACO.

5.º prémio — diploma de honra e 750\$00, à estação de VALADO.

6.º prémio — diploma de honra e 500\$00, à estação de OLHÃO.

Foram atribuídos diplomas de Menção Honrosa Extra Concurso e prémios pecuniários de 500\$00 às

Vila da Feira, Pinhão, Paredes, Canedo, Esmoriz, Macinhata do Vouga, Mourisca do Vouga, Cete, Régua-Tracção, Estarreja, Granja, Rio Tinto, Erme-sinde, Afife, Moledo do Minho, Braga, Pero Negro, estações de: Elvas, Barcelos, Lanhões, Paçô Vieira



Estação de Fronteira — 1.º prémio de 1959

sala contígua, alguém tocava piano. Grieg, Chopin, Boccherini, Schubert, Schumann fizeram-me companhia.

É na encosta de «Holmenkollen» que se realiza o famoso concurso de salto em «ski», duma torre com 42 metros de altura a 402 metros sobre o nível do mar.

Vistos lá de cima, a cidade e o «fiord» dir-se-iam adormecidos na atmosfera transparente da tarde sereníssima.

Uma calma absoluta paralisava o ar. E o azul cendrado do «fiord», sinuosamente recortado, com manchas nacaradas e lácteas que o céu nele refletia, e manchas escuras, esverdeadas, coloridas de pequenas ilhas, e outras manchas ainda, quase minúsculas, dos barcos estacionados ou em movimento, assemelhava-se a um lençol de seda brilhante.

Que contraste com a cor e a inquietação do mar no dia seguinte, quando passeei de barco! Soprava um vento fresco, o barco baloiçava, as águas eram mais escuras, enrugadas e sem brilho. Grandes nuvens

vogavam pelo céu. Mas em toda a costa, ao nível do mar, em pequeninas enseadas, nas encostas das ilhotas cobertas de arvoredo, a multidão entregava-se, com euforia, à vida em contacto com a natureza, sobretudo com o mar, o mar interior que se infiltrava pela terra, estendendo mil braços por todo o litoral do país.

Em cada pequeno abrigo, em cada angra minúscula, a água embalava barquinhos de coloração variada, que haviam transportado parte daquela multidão ébria de claridade e de calor solar. Os parques de campismo sucediam-se às moradias e aos hóteis, dispostos entre o arvoredo.

Visão dum paraíso terreno? Sim! Mas faz pensar no Inverno, no inverso da beleza estival. Faz pensar na brancura daquele mesmo cenário, na água gelada, no prolongado negrume nocturno, no frio atormentador. E compreendemos o alvorço, a alegria que, nos dias de Estio, contagiam aqueles descendentes dos antigos «vikingos» guerreiros e temerários!

S. Mamede da Infesta, Guimarães, Celorico de Basto
Pinhal Novo, Vila Real de Santo António-Guadiana,

Foram atribuídos Diplomas de Menção Honrosa e de Persistência com prémios pecuniários de 400\$00 às estações de: Santarém, Coimbra-B, Curia, Espinho, Valadares, Couto de Cocujães, Pinheiro da Bemposta, Tamel, Barroselas, Caminha, Valença, Chaves, Runa, S. Martinho do Porto, Covas, Mondim de Basto, Porto-Trindade, Celorico da Beira e Miranda do Corvo.

Foram também atribuídas Menções Honrosas Especiais e prémios pecuniários de 250\$00 às estações de: Recarei-Sobreira, Caíde, Vila Meã, Varjelas, Setil, Mealhada, McGofores, Canelas, Avanca, Branca, Ribeiradio, Arcozelo das Maias, Oliveira de Frades, Vouzela, Famalicão, Nine, Darque, Viana do Castelo, Montedor, Lanhelas, Cerveira, S. Pedro da Torre, Lapela, Pedras Salgadas, Torres Vedras, Outeiro, Bombarral, Louriçal, Leça do Balio, Vila do Conde, Condifelos, Araújo, Barreiros, Muro, Bougado, Vizela, Fafe, Amarante, Arco de Baúlhe, Murtede, Gouveia, Mercês, Sintra, Caxias, Agolada, Coruche, S. Tiago do Cacém, Albufeira, Crato, Castelo de Vide e Marvão-Beirã.

Foram ainda atribuídas Menções Honrosas e prémios pecuniários de 200\$00 às estações de: Marco Barqueiros, Caldas de Moledo, Vila Franca de Xira, Pampilhosa, Azambuja, Caxarias, Paraíso, Cacia, Ovar, Miramar, Bragança, Paços de Brandão, S. João de Ver, Arrifana, Albergaria-a-Nova, Pinheiro de Lafões, S. Vicente de Lafões, Termas de S. Pedro do Sul, S. Romão, Lousado, Âncora, Vila Real, Vidago, Vilarinho das Paranheiras, Tâmega, S. Domingos, Benfica, Dois Portos, Ramalhal, Pedras Rubras, Mindelo, Laundos, Rates, Castelo da Maia, Santo Tirso, Caniços, Negrelos, Lordelo, Vila Caiz, Chapa, Codeçoso, Arazede, Costeira, Santa Comba Dão, Guarda, Covilhã, Alpedrinha, Ameixial, Mexilhoeira, Pegões, Tunes, Abrantes, Tramagal, Torre das Vargens, Portalegre, Vale do Peso.

Os concorrentes premiados serão oportunamente convidados para a cerimónia de distribuição de prémios que, como habitualmente, serão entregues em sessão solene a realizar no Palácio Foz, em Lisboa, provavelmente no próximo mês de Maio.

* * *

Simultaneamente com esta notícia, anunciamos já as Bases do próximo concurso — O XIX — destinado ao corrente ano:

No prosseguimento da iniciativa tomada pelo Secretariado Nacional de Informação e que, com tanto êxito, vem sendo realizada desde 1941, vai este Organismo repetir este ano, mais uma vez, o «CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS» a fim de manter o estímulo pelo bom gosto na ornamentação floral das estações do Caminho de Ferro de todo o País, como exuberantemente se vem demonstrando e não convém perder.

BASE I

O «Concurso das Estações Floridas» destina-se, como anteriormente, a distinguir as estações de Caminho de Ferro que entre as de todas as linhas das companhias existentes, se apresentem com o melhor gosto na sua decoração floral e no seu conjunto global.

BASE II

Haverá, novamente, seis prémios, respectivamente de 2.500\$00, 2.000\$00, 1.500\$00, 1.000\$00, 750\$00 e 500\$00, para os classificados em 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, e 6.º lugares. Cumulativamente, serão concedidos trofeus artísticos comemorando o facto e destinados a serem colocados nas três estações, primeiramente classificadas.

As estações cujo arranjo floral mereça uma distinção, mas às quais não seja atribuído nenhum dos prémios, serão concedidos, conforme a classificação respectiva, diploma de menção honrosa e de menção especial, competindo prémios pecuniários de 200\$00 e 250\$00, de acordo com cada caso.

Serão distribuídos «prémios de persistência», do valor de 400\$00 cada, às estações que tenham merecido Diplomas de Menção Honrosa Especial, em dois anos, seguidos ou alternados.

Serão concedidos prémios de 500\$00 às estações classificadas com Menção Honrosa «Extra-Concurso. N. B. — Estes prémios serão entregues ao chefe que a dirigia quando da inscrição da estação.

BASE III

As classificações serão feitas por um Júri expressamente designado pelo Secretariado Nacional da Informação e composto de um engenheiro agrónomo, um representante da C. P. e um funcionário dos Serviços de Turismo, que presidirá.

BASE IV

Até ao fim de Abril a C. P. e a Sociedade-Estoril receberão dos seus agentes pelas respectivas circuncrições, os nomes das estações que desejem inscrever-se no concurso.

a) As estações entroncamentos (como Pampilhosa, Campanhã, Figueira da Foz, Entroncamento, Coimbra-B, etc.) devido ao seu extraordinário tráfego nos respectivos cais não podem ter os jardins fazendo parte integrante do conjunto da Estação; no entanto, serão consideradas como ESTAÇÕES FLORIDAS, e as suas inscrições incluídas neste certame por se ter verificado o esforço que vem sendo feito e a diligência para que sejam mantidos com o devido tratamento os seus jardins.

BASE V

A partir do mês de Maio, os componentes do Júri visitarão as estações concorrentes e, uma vez verificadas as suas classificações, serão estas publicadas e será feita oportunamente a distribuição dos prémios e diplomas respectivos.



Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

Em Agosto do ano findo foi emitida pela República do Viet-Nam uma série de quatro valores, comemorativa da inauguração da via férrea entre Saigon e Dongha.



Os selos apresentam o mesmo desenho, com uma locomotiva Diesel em primeiro plano. Vêem-se, ainda, o traçado da linha no mapa do país, as mãos e braços de um assentador, uma chave de parafusos e uma eclisse.

Marcofilia

Em 7-8-959 foi apostado na cidade de Saigon um carimbo de 1.º dia de circulação desta série.



Publicações

Os Caminhos de Ferro de Viet-Nam editaram uma revista alusiva à referida inauguração, um cartaz reproduzindo o desenho dos selos e ainda um mapa da sua rede, no qual foi apostada uma série e o respetivo carimbo que acima reproduzimos.

O «nosso» Catálogo

Foi acolhida com agrado a notícia do aparecimento, em França, do Catálogo mundial da nossa temática, cujo preço é de cerca de 30\$00.

Recenseamento Filatélico

Deseja trocar sobreescritos do correio aéreo o ferroviário alemão a seguir indicado: Gerd Alles, PRUMMERN. Kr. Geilenkirchen, Bez. Aachen.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

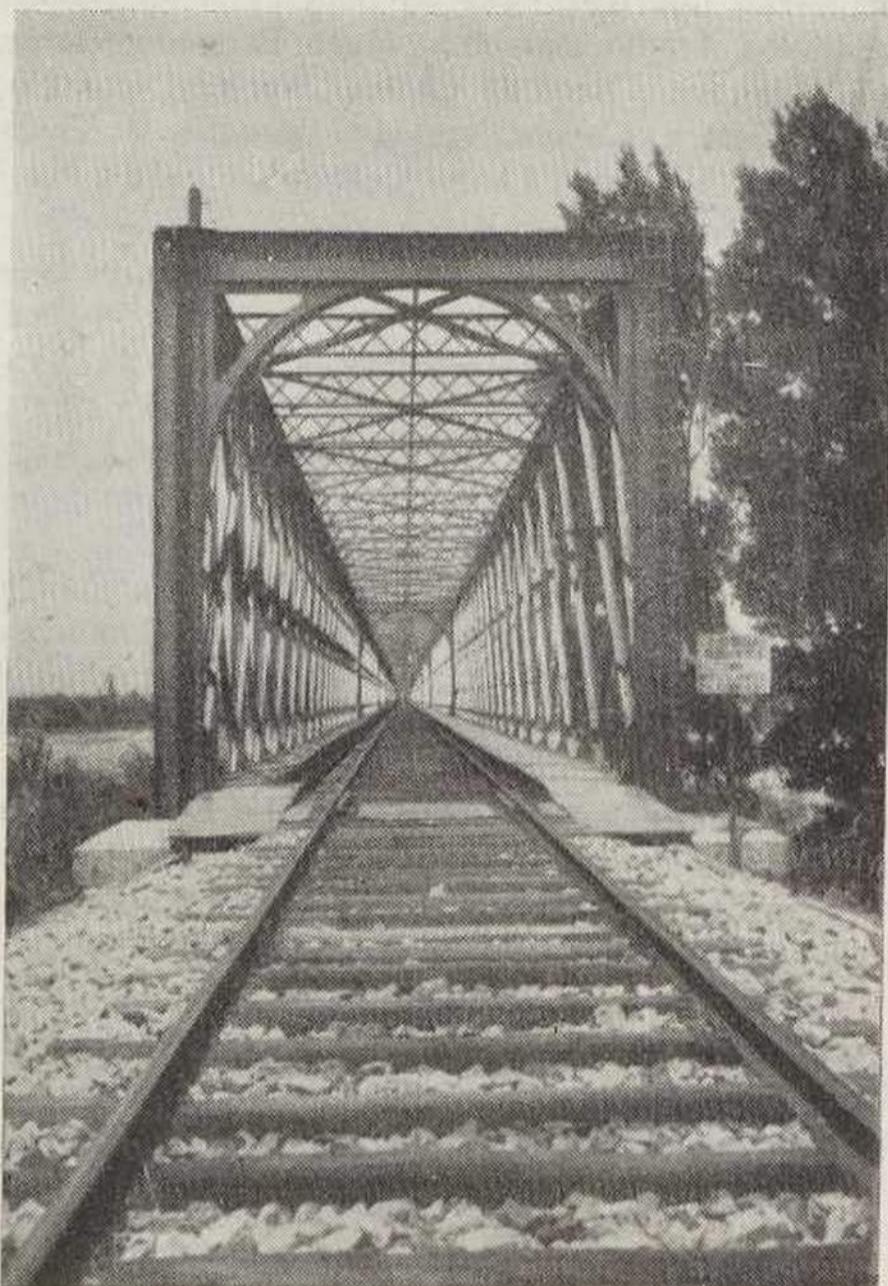
PRÉMIOS — 300\$00

A gravura que apresentamos, mostra um curioso aspecto da maior ponte ferroviária do País: a Ponte D. Amélia.

Tem 840 metros de comprimento e possui 14 tramos de viga contínua.

Situa-se a cerca de 4 Km. de um importante entroncamento ferroviário, no centro da nossa Rede.

N.º 33



EM QUE LINHA ESTÁ ESTA PONTE?

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

Resultado do Concurso n.º 31

Solução: — Estação de Valado.

Foram premiados: — António Joaquim Maia, operário de 2.º cl. no Depósito de Máquinas do Entroncamento; Joaquim Gonçalves Afonso, subchefe do distrito n.º 441 — Cacela, e José Catalão Gonçalves, operário de 3.º cl. no 2.º Grupo Oficial — Entroncamento.

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

A Alemanha romântica (Baviera)

Todo o sinuoso percurso denominado «Romantische Strasse», que vai do Main aos Alpes, se desborda como um tapete mágico guiando o viajante através do belíssimo país bávaro, marginando agora abismos profundos, cobertos de densa vegetação, ladeando depois o flanco de montanhas abruptas, conduzindo-o, por vezes, junto de velhas cidades ainda hoje cingidas por vetustas muralhas medievais.

Assim, ao longo de várias dezenas de quilómetros se vai desenhando, cheio de contornos tão inesperados como encantadores, o perfil desta privilegiada

região. Entre eles há a destacar a Igreja de Wies aonde todos os anos acorre piedosa multidão, devota do «Senhor Flagelado», seu miraculoso patrono. A fachada da igreja, de aspecto despretensioso, quase modesto, está longe de fazer adivinhar o pesado esplendor que, ultrapassado o portal, apanha de surpresa o visitante. Ali dentro, atinge o estilo barroco o seu mais sumptuoso simbolismo. O fulgor da talha dourada e toda uma ornamentação brilhante, rebuscada, em que abundam anjos rubicundos, nuvens, conchas, medalhões, etc., fazem do interior deste templo uma jóia habilmente cinzelada. «Hoc loco habitat fortuna, hic quiescit cor» (Aqui habita a felicidade, aqui o coração



A característica arquitectura de Rothenburgo empresta à velha cidade da Alemanha Romântica esta especialíssima feição

região do sul da Alemanha que, no próximo Verão, será visitada por um grupo de ferroviários portugueses.

Além de ser, sob o aspecto paisagístico, um dos mais aprazíveis recantos da Europa, a Baviera orgulha-se de possuir também riquíssimas tradições artísticas. Vamos encontrar, pois, espalhados por toda a terra bávara magníficos castelos, igrejas e palácios, quase sempre em estilo barroco que, de um modo surpreendente, ali floresceu. Os nomes prestigiosos de um Dominikus Zimmermann ou de um Balthasar Neumann estão ligados a alguns dos belos monumentos que, durante o século XVIII, foram erguidos naquela

encontra o repouso), foi a epígrafe que o abade Marianus gravou com o diamante do seu anel no vidro de uma janela da Sala dos Prelados, expressando neste desabafo aquilo que todos, peregrinos ou simples visitantes, sentem ao penetrar no santuário de Wies.

Também Augsburgo, antiga cidade imperial romana, guarda, ciosamente, alguns dos mais raros tesouros artísticos da Alemanha. A sua catedral, onde elementos de épocas e estilos mais diversos se entrelaçam numa estreita fusão que transcende o limite do próprio tempo, oferece-nos, a par de outras preciosidades, cinco curiosíssimos vitrais que passam por ser os mais antigos existentes na Alemanha, um portal de bronze,

Vista da fortaleza de Marienberg, a cidade de Würzburgo, junto do Main, tem este aspecto



do tempo dos romanos e alguns magníficos retábulos de autoria de Hans Holbein.

Com os seus pesados edifícios barrocos, as suas fontes de bronze, de belíssimo perfil clássico, os seus fragmentos de muralhas e torres feudais que perduram em certos bairros antigos, toda a cidade de Augsburgo é, de resto, um expressivo monumento que ainda hoje nos fala da preponderante hegemonia de que gozou em plena Idade Média e, mais tarde, durante a Renascença, então sob o mecenato da riquíssima família Fugger.

Entre outras manifestações artísticas, os maravilhosos espectáculos de ópera ao ar livre, que todos os verões têm lugar junto do «Rotes Tor» (Portão Vermelho), antiga porta da cidade, mantêm viva a tradição cultural de Augsburgo.

O mais importante centro artístico da Baviera continua a ser, porém, Munique, que justamente se orgulha de possuir uma das mais famosas pinacotecas da Europa de cuja coleção constam obras de Rafael, Ticiano, Rubens, Grünewald, Holbein, Dürer, etc. Os seus festivais clássicos do Verão durante os quais se ouvem magníficos concertos com obras de Mozart, Wagner, Hindemith e tantos outros atraem todos os anos uma verdadeira multidão de forasteiros apreciadores de boa música. Deste modo Munique, fundada na Idade Média pelos «Moenchen» (pequenos monges), soube conservar sempre através dos séculos a sua elevada feição espiritual.

Lado a lado, porém, da velha cidade e a despeito das ruínas da igreja de S. Pedro (St. Peterskirche) de cuja torre se avista o esplêndido panorama dos Alpes, foi-se erguendo pouco a pouco a urbe moderna, de larguissimas artérias plenas de movimento e animação, sobre as quais se abrem as inúmeras e inevitáveis «brasseries» onde o alegre muniquense, a pretexto de nada, levanta a sua característica e monumental caneca de cerveja para o ritual «toast».

A par da arte autêntica, requintada, que vamos encontrar em toda a Baviera nos seus muitos museus, igrejas e palácios, existe uma outra, de carácter puramente popular mas nem por isso menos válida e signifi-

cativa. Encontramo-la por toda a parte, quer nos pequenos burgos alcandorados nas encostas das montanhas alpinas onde ressoa o típico canto tirolês, quer transbordando da alma simples do bom povo bávaro. Nascida e criada num meio ambiente fácil onde o solo se mostra de uma fertilidade generosa e a vida decorre com lentidão e tranquilidade, a população bávara, católica na sua terça parte, é alegre, de uma exuberância pouco germânica, quase latina. A sua natureza comunicativa expande-se ruidosamente nas muitas festas tradicionais que abundam no calendário do país e onde, inalteráveis, aparecem alguns costumes que têm a sua raiz na Idade Média.

É nos Alpes que essas tradições se nos apresentam mais puras e é também nos Alpes que a Baviera atinge a sua maior beleza.

Na sua expressiva Sinfonia Alpina, Ricardo Strauss soube descrever em sons toda a magnificência desta região com as suas montanhas, roçando as nuvens, as suas impetuosas quedas de águas coroadas de arcos irisados, a adormecida tranquilidade dos seus lagos azuis até cujas margens desce, denso, o arvoredo verde-negro. Através de toda a partitura perpassa a doce magia da própria voz da floresta e da montanha em murmurios de folhas e cascatas, em apelos distantes que o éco profundo dos vales repercuta velando de mistério.

Mas não são apenas os espíritos excepcionalmente dotados, como o de Ricardo Strauss cuja sensibilidade de artista vibrou de um modo muito especial perante o deslumbrante espetáculo dos Alpes, que se mostram susceptíveis de captar a sua perene mensagem de beleza. Todos aqueles que têm a feliz oportunidade de visitar a Baviera, se sentem estranha e agradavelmente dominados por uma impressão de «maravilhoso» que, por muito tempo, ficará a perdurar na sua grata recordação.

Concentração Turística F. I. A. T. C. — Cruzeiro nas Rivieras Francesa e Italiana

De acordo com o que foi estabelecido durante o Congresso F. I. A. T. C. em Atenas, a A. T. C. Francesa

organiza, de 26 a 29 de Maio do corrente ano, uma concentração turística internacional na Côte d'Azur, com cruzeiro ao longo das duas Rivieras.

O programa para uma estadia de quatro dias, que nos foi enviado e julgamos irá suscitar o mais vivo interesse junto dos ferroviários portugueses, é o seguinte:

Chegada dos participantes a Nice, pela manhã do dia 26 de Maio (5.ª feira). Excursão em autocarro às famosas estâncias cosmopolitas de Eze, Saint-Jean-Cap Ferrat, Ville Franche-Sur-Mer. Recepção na Câmara Municipal de Nice, com vinho de honra.

Cruzeiro no «Gallus» que, ao longo da encantadora Costa da Riviera, conduzirá os participantes a: Cap-Ferrat, Cap d'Ail, Mónaco, Cap-Martin, Menton, Vintimilha, Bordighera, Sanremo, (Itália). Excursão em autocarro às celebradas «Gorges du Verdon», havendo a ocasião de passar, no percurso, pela Corniche sublime, Grand Canon, Mosteiros de Santa Maria, etc..

Visita facultativa aos velhos e pitorescos bairros de Nice. Regresso dos participantes aos respectivos países, por caminho de ferro. *Preço aproximado: Esc. 750\$00 por pessoa, cobrados em cinco prestações de Esc. 150\$00, regulando-se na última importância entregue a diferença para o custo exacto.*

NOTA: Dada as características desta estadia na Côte d'Azur, não é possível a esta Delegação Turística prestar assistência aos participantes durante a viagem de Portugal a Nice e regresso.

Férias na Córsega

No intuito de proporcionar aos ferroviários portugueses a possibilidade de fazer uma agradável estadia na Córsega, cuja beleza lhe justifica o título de «Pérola do Mediterrâneo», entrou a Delegação Turís-

tica em contacto, através da A. T. C. francesa, com a Société Villages de Camping Franco-Britannique.

Esta sociedade mantém naquela ilha um excelente centro internacional de campismo, o «Clube Horizonte», onde é oferecida a mais amável hospitalidade aos inúmeros turistas que, de todos os pontos da Europa, ali afluem. Entre estes contam-se habitualmente numerosos ferroviários franceses e de outras nacionalidades, graças às facilidades concedidas às respectivas associações turísticas e agora tornadas extensivas aos ferroviários portugueses.

Situado perto de Calvi e enquadrado num extenso pinhal de 25.000 m², que desce até à beira-mar, não se poderia desejar mais belo e repousante cenário para este campo de férias.

A instalação é feita em pequenos «bungalows» que mais se assemelham a minúsculas casas de bonecas semeadas entre o arvoredo, em tendas que abrigam duas a três pessoas e ainda em pavilhões dispostos de numerosos quartos.

A fim de manter uma contínua atmosfera de boa disposição que, ao mesmo tempo, facilite um estreito intercâmbio de sã camaradagem, realizam-se no clube várias competições desportivas com atribuição de prémios aos vencedores, bailes, desafios de volleyball, etc..

A dois passos, a Baía de Calvi oferece uma deslumbrante perspectiva, cercada de altas montanhas em cujos cumes a neve teima em perdurar. Durante os meses de Verão uma alegre multidão de turistas cruza as ruelas pitorescas da Vila, percorrendo os seus típicos cafés e restaurantes.

Mais além de Calvi podem os excursionistas visitar Ajaccio, capital da Córsega, que viu nascer Napoleão, a baía do Porto, as impressionantes rochas vulcânicas das Calanches de Piana, o Cabo da Córsega, Bastia, etc.. A todos estes pontos de interesse



É através de majestosa paisagem que se desenrola a esplêndida estrada dos Alpes

turístico realiza o «Clube Horizonte» excursões em autocarro ou barco a motor.

As inscrições para estadias de 14 dias neste campo de férias podem ser feitas nesta Delegação Turística, às 2.^{as} e 5.^{as} feiras (das 10 às 12 horas), durante o mês de Março, mediante a entrega de Esc. 30\$00 de inscrição e de Esc. 300\$00 de sinal. A diferença para o custo total deverá ser liquidada até 30 dias antes do início da estadia, tomando-se em conta o câmbio do dia da liquidação.

Preços em francos novos:

De 12 de Junho a 2 de Julho

| | |
|----------|--------|
| Bungalow | 243 NF |
| Pavilhão | 291 » |

De 3 de Julho a 11 de Setembro

| | |
|----------------------|--------|
| Tendas | 248 NF |
| Bungalow (4 pessoas) | 267 » |
| » (3 ») | 281 » |
| » (2 ») | 301 » |
| Pavilhão (3 ») | 320 » |
| » (2 ») | 340 » |

Serão feitas apreciáveis reduções para crianças até 8 anos.

Ecos da Excursão à Itália

8,40 h, estação de Santa Apolónia, 29 de Agosto de 1959. Momentos de excitação que sempre precedem a partida do comboio. Últimas despedidas de familiares e amigos que ficavam no cais. Ruidosa, a máquina pôs-se em movimento, deixando para trás vultos que acenavam. Iniciava-se a viagem à Itália do 1.º grupo de ferroviários portugueses, viagem que iria decorrer da melhor maneira, no cumprimento de um itinerário cheio de interesse.

A primeira cidade a visitar seria Lourdes onde, por feliz coincidência, se encontravam em peregrinação centenas de combatentes da Guerra Mundial. Tiveram assim os excursionistas a oportunidade de assistir a uma grandiosa procissão das velas que transformou a vasta esplanada em face da catedral num imenso rio de luz, tão impressionante como a própria fé dos peregrinos.

Na manhã seguinte ao dia da chegada, deslocou-se o grupo às grutas de Bétharram, eriçada de stalactites e stalagmites, onde a Natureza, caprichosa e artista, traçou bellíssimas formas arquitectónicas. Fez-se ainda uma ascensão em teleférico ao Pibeste, a 6 k. de Lourdes, de cujo cume se vislumbra amplo e soberbo panorama dos Pirinéus franceses e espanhóis. À tarde, visitou-se a Basílica onde havia grande concentração de peregrinos que assistiam, numa atmosfera de fé, às cerimónias da Missa e Bênção dos Doentes. Proporcionou-se ainda o encontro de descer à vastíssima Basílica subterrânea, que pode abrigar uma multidão de 20.000 pessoas e cuja arrojada concepção arquitectónica marca, de uma forma audaciosa, as modernas tendências da arte religiosa. Após o jantar no hotel Croix des Nordistes, retomava-se a marcha com destino a Nice.

Durante a sua estadia em Lourdes, foi o grupo

amavelmente acompanhado pelo nosso dedicado amigo M. Guimard que, por dominar a língua portuguesa, nos pôde prestar, em várias circunstâncias, valioso auxílio. M.^{me} Guimard deslocou-se expressamente a Lourdes para receber os excursionistas, sendo de igual modo cativante de simpatia.

Logo às primeiras horas do dia seguinte foi possível avistar a «Côte d'Azur», preguiçosamente espreitada ao longo do Mediterrâneo. Enquadrada por altas montanhas que a abrigam e protegem, as suas colinas ondulantes estão cobertas de uma vegetação verdejante luxuriante em que avultam as laranjeiras, as mimosas e os eucaliptos.

Em Nice, onde os excursionistas chegaram pela manhã no dia 1, respirava-se uma atmosfera festiva de vida fácil, de risonho prazer. O grupo percorreu em autocarro os meandros pitorescos da cidade semeada de jardins e esplanadas de aspecto cosmopolita, descendo ao célebre «Passeio dos Ingleses», que traça larga curva ao longo da vasta Baía dos Anjos. À tarde dirigiu-se a Mónaco e Monte Carlo, seguindo pela Moyenne Corniche talhada no flanco dos Alpes.

Em Mónaco, pequeno principado alcandorado num rochedo abrupto que penetra no mar, visitou-se o famoso casino onde, anualmente, os milionários americanos vêm trocar autênticas fortunas pelas fichas do «baccarat». Percorreu-se ainda o Jardim Exótico, possuidor de uma variedade quase infinita de cactos e outras plantas tropicais e também o Museu Oceanográfico cuja coleção de peixes das mais estranhas e raras formas e os muitos exemplares de cetáceos expostos lhe dão justo renome. Neste museu podem ver-se algumas marinhas pintadas e oferecidas pelo nosso rei D. Carlos ao príncipe Alberto de Mónaco. O regresso fez-se pela estrada do litoral, sinuosa como a própria costa.

Depois de uma noite de descanso partia-se de Nice com rumo à fronteira italiana de Ventimiglia.

Tiveram a amabilidade de acompanhar o grupo português até este ponto, M. e M.^{me} Litzelmann, da ATC francesa que, em Nice, haviam dispensado já aos excursionistas atenciosa e aturada assistência.

Agora em plena Riviera italiana, continuou o comboio a seguir durante largos quilómetros a costa do Mediterrâneo ao longo da qual iam surgindo as manchas douradas de um ou outro areal: — San Remo, Alassio, Savona, etc.

Pela tarde, avistava-se a primeira cidade importante da Itália — e seu maior porto — Génova, que se espreita pelas colinas circunvizinhas em aparatoso anfiteatro. Horas depois cabia a vez a Pizza de despertar uma onda de excitação e curiosidade entre os excursionistas que acorreram às janelas dos compartimentos para ver a célebre torre inclinada. E, ao fim da tarde, após rápida marcha através da província toscana, berço da literatura e arte italianas, alcançava-se Florença. Na estação, encontravam-se os Srs. Natali e Pecchini, da ATC italiana, que apresentaram cordiais saudações de boas vindas.

Nunca as horas pareceram ter corrido com tanta afluente rapidez como as que se passaram na cidade do Arno, querendo abranger com os olhos e guardar



A clássica fotografia, tendo por fundo a fachada da Basílica de S. Pedro.
1.º grupo de ferroviários que tomaram parte na excursão à Itália

no espírito a visão de tanta preciosidade e de tanta beleza.

No dia seguinte ao da chegada, cedo pela manhã, que o tempo urgia, visitou-se Santa Maria del Fiore, cuja imensa cúpula, da autoria de Brunelleschi, assinala o alvorecer de uma arte nova e mais sumptuosa que todas as outras: — o Renascimento. Erguem-se, à direita, o célebre Campanário, desenhado por Giotto e, em face, o não menos famoso Baptistério cujas portas de bronze cinzelado executadas por Ghiberti «são dignas de indicar a entrada do paraíso» como disse Miguel Ângelo.

Na praça da Signoria que foi outrora o «forum» da república florentina, visitou-se o Palácio Vechio, teatro sangrento das lutas entre guelfos e gibelinos. Na estranha torre que encima a construção esteve encerrado Savonarola durante as seis semanas que precederam a sua execução, facto que vem tornar mais soturnas ainda as tristes recordações ligadas a este palácio.

Nas Galerias Uffizi colheram os visitantes sensações muito diferentes e que ficaram a marcar como das mais belas recebidas durante a viagem. Aí puderam admirar valiosa coleção de primitivos italianos da escola de Giotto e também muitas obras do século

XV. Verrochio, Botticelli e Andrea del Sarto estão neste museu profusamente representados.

Curiosa a Ponte Vechia, sobre o Arno, que liga este edifício ao Palácio Pitti, vendo-se sobre a passarelle numerosas lojas, joalharias na sua quase totalidade.

Um impressionante friso de estátuas de mármore cinzento rodeia a praça onde se encontra o Palácio Uffizi, figurando os mais ilustres filhos da Toscana: — Dante, Petrarca, Galileu, Leonardo da Vinci, Miguel Ângelo, Machiaveli e tantos outros. Por todo o lado, num recanto de rua, na sombra de uma igreja, nas salas de um museu, paira o espírito de todos estes homens extraordinários que, miraculosamente, transcendem a própria morte.

Depois de um dia repleto de emoções, foi preciso deixar Florença, de que todos guardariam, porém, a mais inesquecível recordação.

Quatro horas após a partida da «Cidade das Flores», atingia-se Roma. Chegados à gare Termini foram os visitantes cumprimentados em nome do Dr. Cutrona, chefe do Dopolavoro Ferroviário (ATC italiana), ausente de Roma nesse momento, pelos seus adjuntos dos pelouros do Turismo e dos Desportos.

Sob orientação da Dr.ª Paola Gatti iniciou-se, na

manhã seguinte, a visita à cidade com um circuito em autocarro, que levou os excursionistas ao Palácio do Quirinal, ao Pantheon onde, junto dos túmulos dos reis de Itália, se encontra sepultado Rafael Sânzio, ao Castelo de S. Ângelo e ainda à Basílica de S. Pedro. Ponto culminante da vida espiritual cristã e centro irradiante da arte renascentista, é a Igreja de S. Pedro, como que o nobilíssimo coração da própria Cidade Eterna. Mandada erguer pelo imperador cristão Constantino sobre o túmulo de S. Pedro, que nesse mesmo local havia sido supliciado, foi mais tarde quase totalmente reconstruída de acordo com um projecto do arquitecto Bramante. Deve-se, porém, a Miguel Ângelo a imensa cúpula que a encima e é de concepção puramente renascentista. Entre os inúmeros tesouros de que a Basílica está recheada, contam-se a célebre Pietá, também de Miguel Ângelo, e o baldaquino do altar papal, obra de

de um belíssimo estádio, se encontram em activo curso numerosas construções que compreendem campos de jogos, ginásios, piscinas, refeitórios e ainda alojamentos para os atletas que participarão das próximas Olimpíadas.

Num almoço que teve lugar no Hotel Seviglia, usou da palavra o Sr. Gori, pioneiro e grande entusiasta da ATC italiana, que se referiu em termos muito calorosos a Portugal, recordando com verdadeira amizade as suas estadias neste país.

À tarde, por ocasião de uma visita a Castelgandolfo onde o Papa João XXIII recebia os maestros do mundo católico, teve o grupo português o feliz ensejo de tomar parte na cerimónia da audiência. Presentes, entre 8.000 pessoas que ali se encontravam, viam-se três grupos de compatriotas.

A última manhã desta admirável estadia em Roma foi reservada a uma deslocação a Villa Adriana, resi-



Ainda em S. Pedro, em Roma.
Na fotografia, os componentes do 2.º grupo da viagem à Itália

Bernini cuja colunata exterior, abraçando a vasta praça, é de incomparável beleza.

Pela tarde continuou o desfile inesgotável de igrejas, praças e fontes, cada qual mais digna de interesse que as precedentes. Santa Maria Maior, com a sua famosa coleção de mosaicos dos séculos V e XIII e a Catedral de S. João de Latrão que os próprios romanos reputam da mais bela, mereceram especial atenção. Viram-se ainda as Termas de Caracalla e visitou-se o celebrado Coliseu onde, por coincidência, se encontrava um outro grupo português, proveniente de Coimbra.

Prosseguiu a sua volta através de Roma, os excursionistas estiveram no Museu do Vaticano cuja pinacoteca se conta entre as mais ricas do mundo. Houve ainda uma rápida visita aos Museus Egípcio e Etrusco, à Biblioteca, às Salas das Musas e dos Animais, passando à justamente famosa Capela Sistina onde se podem admirar os soberbos frescos que representam a Criação do Mundo e o Juízo Universal, executados por Miguel Ângelo. A caminho deste Museu passou-se pela Cidade Olímpica onde, à volta

dência de campo dos imperadores romanos, donde se seguiu para Tivoli, em visita a Villa d'Este e aos seus parques de belíssimo traçado, famosos pelas centenas de fontes artísticas e inúmeros jogos de água que ali existem.

Cumprido o programa estabelecido para a visita a Roma, de novo o grupo de ferroviários retomava a sua marcha através da Itália. Desta vez a meta a atingir seria Nápoles onde, à sua chegada, foi cumprimentado pelo Sr. Pusatteri, Delegado do Dopolavoro Ferroviário.

Depois de uma noite de descanso e pequeno almoço no Hotel Universo, partiu-se para a Ilha de Capri a fim de visitar a Gruta Azul e a casa-museu de Axel Munthe, em Anacapri, onde outrora o imperador Tibério teve o seu palácio.

Ilha de sonho onde os gerânicos florescem profusamente e os bosques de carvalhos vestem de verde escuro as suas encostas escarpadas, abre-se Capri em sucessivos terraços floridos sobre o mar que docemente a envolve. A sombra sinistra de Tibério não consegue toldar a risonha atmosfera que se respira

em toda a ilha semeada de «villas» luxuosas e de hotéis de frequência cosmopolita.

De regresso a Nápoles, percorreu-se a cidade já envolvida nas sombras da noite. Ainda por feliz coincidência, festejava-se a sua grande festa anual, da Madona de Piedigrotta, pelo que Nápoles se encontrava em desusada animação, feéricamente iluminadas as ruas, as praças e o porto. Embora de carácter religioso, estes festejos revestem-se, paradoxalmente, de aspectos pagãos, quase carnavalescos a que a alegre excitação do povo napolitano armado de burlescos chapéus de papel e longos paus empenachados empregava movimento, ruído e cor.

Na manhã seguinte partiu-se em autocarro para Pompeia, esplêndida cidade romana sepultada nas cinzas do Vesúvio e agora ressurgida aos olhos maravilhados dos turistas. O esplendor artístico de Pompeia está bem patente no que resta dos magníficos «forum», teatro e templo, consagrado este ao culto de Dionísio de que uma soberba decoração mural nos dá testemunho.

Por inspirada sugestão do nosso amável acompanhante Sr. Oreste Neri, funcionário dos caminhos de ferro italianos, prolongou-se este passeio à costa de Amalfi. A estrada que acompanha os recortes da costa, ladeando as suas inúmeras enseadas de escarpas agrestes abertas sobre o mar, oferece belíssimas perspectivas como a da resplandecente Baía de Salerno, entrevista ao longe.

Ainda deslumbrados pelo sol ridente de Capri e Amalfi, partiram os atecistas, nessa mesma tarde para Roma. Após jantar no restaurante da gare, a viagem prosseguiu no expresso nocturno Roma-Veneza, sendo o grupo cumprimentado, à sua chegada, pelo Delegado Turístico Sr. Marzari, da ATC italiana.

Única no género, Veneza conquistou «in contínuo» o agrado e o coração dos excursionistas. Erguida sobre velhos canais em cujas águas misteriosas se debruçam os seus muitos palácios e «loggias», é a cidade tocada de estranha magia que logo se comunica a quem respira o seu ar húmido e doce.

A visita à cidade iniciou-se percorrendo o Palácio dos Doges, rendilhado de arcarias e colunatas e como que nascido das águas escuras do Grande Canal. Atravessando depois a praça de S. Marcos, no meio da clássica revoada de pombos que por ali adejam, entrou-se na esplêndida igreja resplandecente de mosaicos, com as suas cinco cúpulas bizantinas e as suas inúmeras torres — magnífica fusão de duas artes e de duas civilizações: a Ocidental e a Levantina.

À tarde, os excursionistas estiveram no Lido que, em frequência cosmopolita, pode rivalizar com as mais famosas praias das duas Rivieras e, à noite, passearam de gôndola através dos pitorescos canais.

Chegara a seu termo a rápida visita à cidade de Veneza e, de novo na gare de Santa Lucia, efectuava-se a partida para Milão. Acompanhou o grupo em grande parte deste percurso até ao Lago de Garda, Mme. Marzari que, já em Veneza, a todos prestara amável assistência.

Na impossibilidade de aumentar a duração da

viagem, a visita a Milão foi, necessariamente, rapidíssima. Depois do almoço que teve lugar numa das vastas salas da Cantina do Dopolavoro Ferroviário onde foi grato apreciar a modelar organização daquele estabelecimento que pode servir simultaneamente mais de mil refeições, visitou-se a soberba Catedral da cidade. A todos impressionou este magnífico «Duomo», obra prodigiosa da arquitectura gótica, o mais vasto e belo templo neste estilo construído em toda a Itália.

De novo em marcha mas desta vez no caminho do retorno, deixou-se para trás, definitivamente, a maravilhosa Itália para entrar na Suíça, pela fronteira de Domodossola. Antes, atravessara-se o Simplon que, com os seus 19,750 Km., é dos mais extensos túneis do mundo.

Pernoitou-se pois em Brigue, pequena cidade fronteiriça, a fim de evitar uma incómoda partida de Milão a hora demasiado matutina. Após duas semanas de contínuo movimento, resultou agradabilíssima surpresa o despertar, na manhã seguinte, em plena montanha coroada de neve, num ambiente de majestosa tranquilidade.

Nesta cidade foi o grupo saudado em nome da ATC suíça pelo Sr. Raess. Durante a sua curta estadia em Brigue acompanhou amavelmente os ferroviários portugueses o Sr. Löstcher, antigo funcionário dos caminhos de ferro suíços.

O percurso entre Brigue, donde se partiu a seguir ao pequeno almoço, e Genebra que se atingiu por volta do meio-dia, fez-se através do deslumbrante cenário dos Alpes, costeando por alturas de Montreux o Lago de Genebra.

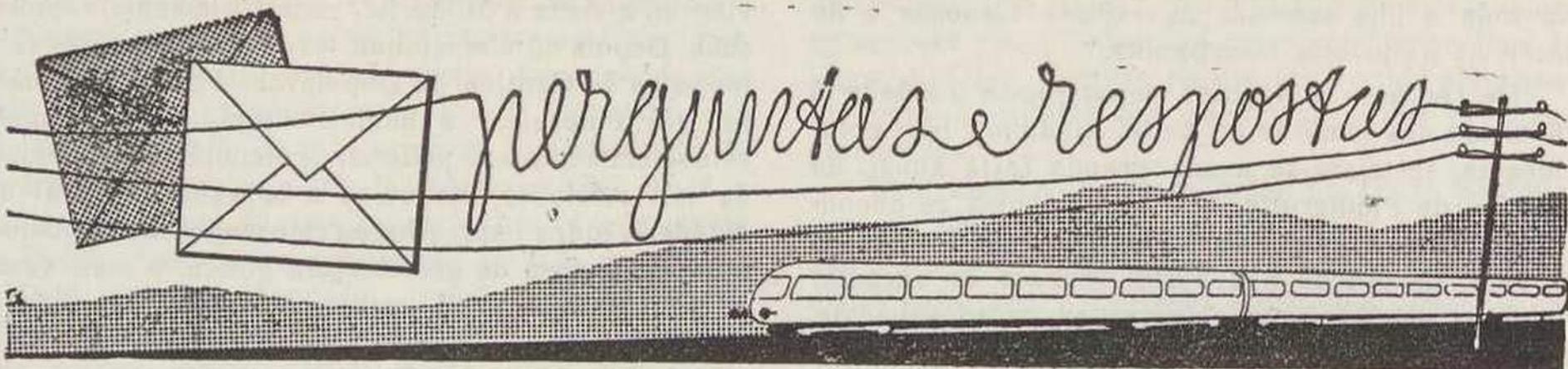
Num rapidíssimo circuito realizado sob orientação de Mlle. Jacqueline von Faustein, passou-se pela Cidade Universitária e Palácio das Nações, visitando o Monumento da Reforma — enorme muralha de cerca de 100 metros, junto da qual se erguem as estátuas dos quatro reformadores: Calvino, Farel, Beze e Knox. Houve ainda tempo para visitar curiosa igreja ortodoxa e, no porto, observar o gigantesco jacto de água que, como géiser imenso, sobe no espaço cerca de 130 metros.

Ao fim da tarde abandonava-se Genebra para, em percurso directo e numa última etapa que levaria dois longos dias, voltar ao ponto de partida: Lisboa.

De novo Santa Apolónia à vista. Os mesmos familiares e amigos que, à partida, acenavam amistosamente. Embora fatigados, os excursionistas mostravam-se felizes e, sobretudo, sentiam que voltavam enriquecidos por tanto tesouro descoberto, tanto beleza revelada. Havia muito que recordar e muito que contar. E havia também o desejo de regressar um dia.

«Arrivederci» Itália!

NOTA: Conforme já noticiámos, a 12 de Setembro um 2.º Grupo realizaria esta mesma viagem em que foram colhidas idênticas impressões.



Divisão da Exploração

Serviço de Movimento

Pergunta n.º 2148/Cons. n.º 294-M. — Um comboio rápido efectuou paragem em plena via por ter colhido mortalmente um indivíduo, ficando o cadáver sob a guarda do pessoal do distrito que trabalhava próximo do local do acidente.

Peço esclarecer se o rápido devia parar na primeira estação, onde não tinha paragem regulamentar, para efeitos da transmissão do telegrama endereçado «À Direcção, Serviços e agentes interessados», ou se o mesmo telegrama podia ser passado da primeira estação onde o rápido tivesse paragem determinada no horário, evitando-se assim a paragem na estação seguinte ao local do acidente.

Resposta — No caso apresentado, não havia necessidade de fazer parar extraordinariamente o rápido na estação seguinte ao local do acidente, devendo, portanto, o telegrama participando o acidente ser transmitido da primeira estação onde o rápido tivesse paragem regulamentar.

///

Pergunta n.º 2149/Cons. n.º 295-M — Por motivo de avaria na locomotiva, ficou um comboio de mercadorias retido numa estação intermédia à espera de outra máquina para o rebocar até ao destino.

Como a máquina de socorro era de menor potência do que a máquina avariada, houve necessidade de fazer redução de carga, por vários cortes, até ao limite da carga autorizada para a máquina de socorro.

O tempo à espera de socorro foi classificado à «Tracção», como não podia deixar de ser, mas o tempo gasto na manobra para a redução de carga foi marcado a «Diversos».

Peço dizer-me se o atraso foi bem classificado.

Resposta — O atraso não foi bem classificado.

Tanto a perda de tempo à espera de socorros, como o tempo gasto na manobra para a redução de carga, por ter sido fornecida uma locomotiva de menor potência daquela que rebocava o comboio desde a origem, devia ter sido classificado à «Tracção».

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2150/Cons. n.º 358-F — Por lapso de revisão saiu incompleto o processo de taxa dado na resposta à consulta n.º 2142/n.º 352 F inserta no «Boletim da C. P.» n.º 366, de Dezembro findo.

A seguir se descrimina o processo da taxa como devia ter sido publicado:

Distância 243 Kms.

Aviso ao Público B. n.º 261

1 piso e 2 adultos excedentes

Preço $2\$60 \times 243$ = 631\$80

Excedentes $\$20 \times 243 \times 2$ = 97\$20

Manutenção 20\$00

Registo 3\$00

Aviso chegada 5\$00

Soma 757\$00

Desinfecção 50\$00

Total 787\$00

///

Pergunta n.º 2151/Cons. n.º 359 F — Sei que as guias de porte a pagar das remessas de grande e pequena velocidade, devem ser enviadas ao Serviço da Fiscalização das Receitas, em separado das de porte pago, por dezenas, umas e outras ordenadas por números de ordem de chegada, mas tenho dúvidas sobre o procedimento a adoptar quanto às guias que, simultaneamente, são de porte pago e porte a pagar.

Peço esclarecer-me.

Resposta — Como se determina na carta do Serviço da Fiscalização das Receitas n.º 13-EFV., de 20 de Julho de 1956, as guias ou duplicados das remessas de porte pago que incluam verbas a pagar (reembolsos, desembolsos, etc.) devem ser enviadas ao referido Serviço, convenientemente dobradas, no cimo dos maços ou cintados relativos às guias de porte a pagar.

///

Pergunta n.º 2152/Cons. n.º 360-F — Cobrança a efectuar a um passageiro que embarca, sem bilhete, em 1.ª classe, no comboio n.º 8125, na estação de Cuba e pede bilhete em 1.ª classe até Beja e, em 3.ª classe, desta a Moura.

1.ª cobrança — Cuba a Moura 76 Kms.

| | |
|---------------------------|--------|
| $76 \times \$28 = 21\30 | |
| $20\% = 4\$50$ | 25\$60 |

2.ª cobrança — Cuba a Beja 17 Kms.

| | |
|--------------------------|--------|
| $17 \times \$40 = 6\80 | |
| $17 \times \$28 = 4\80 | 2\$00 |
| | 27\$60 |

Resposta — O processo de taxa apresentado está errado, segue discriminação como corresponde:

| | | |
|------------------------|-----------|--------|
| Cuba a Beja — 17 Kms. | 17 x \$40 | 6\$80 |
| Beja a Moura — 59 Kms. | 59 x \$28 | 16\$60 |
| | | 25\$40 |
| 20% de 25\$40 | | 4\$70 |
| | | 28\$10 |

///

Pergunta n.º 2153/Cons. n.º 361-F — Peço dizer-me se as remessas de Tarifa 8/108, expedidas para Despachos Centrais, ligáveis a mais de uma estação, podem, a pedido dos expedidores, ser encaminhadas pela estação mais distante.

Resposta — As remessas ao abrigo da Tarifa 8/108 não podem ter outro encaminhamento que não seja o da via normal (via mais curta).

///

Pergunta n.º 2154/Cons. n.º 362-F — Peço dizer-me que tratamento tarifário deve ser dado aos animais de pequeno porte, apresentados a despacho simplesmente apernados.

Resposta — Os animais pequenos tais como, cordeiros ou borregos, cabritos e leitões, quando apernados, consideram-se como acondicionados.

Chama-se a atenção do consultante para a consulta n.º 847, publicada no Boletim da C. P. n.º 363, de Setembro de 1959, a qual trata de assunto idêntico.

RECTIFICAÇÃO

Na pergunta n.º 2146/Consulta n.º 356-F., publicada no Boletim da C. P. n.º 367, saiu alterado o enunciado dos pesos das mercadorias.

Faz-se a devida rectificação:

| | |
|----------------------------------|----------|
| 1 cabaz com maçãs | 45 Kgs. |
| 1 grade com criação viva | 65 » |
| 2 sacos com hortaliça | 40 » |
| Soma | 150 Kgs. |

III — Divisão da Via e Obras

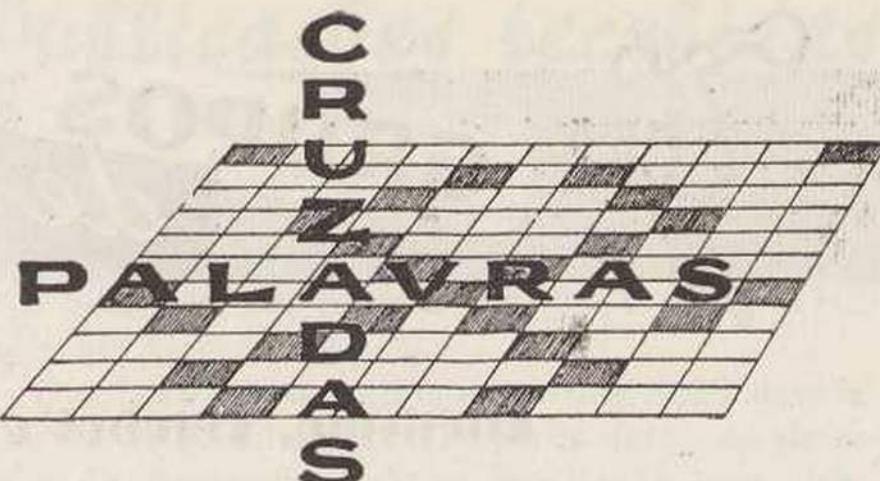
Pergunta — Peço o favor de me ser esclarecida a seguinte dúvida:

Sou guarda de passagem de nível de 3.ª categoria, com residência particular, mas há uma barraca de madeira com cozinha junto da referida P. N., pertencente à C. P..

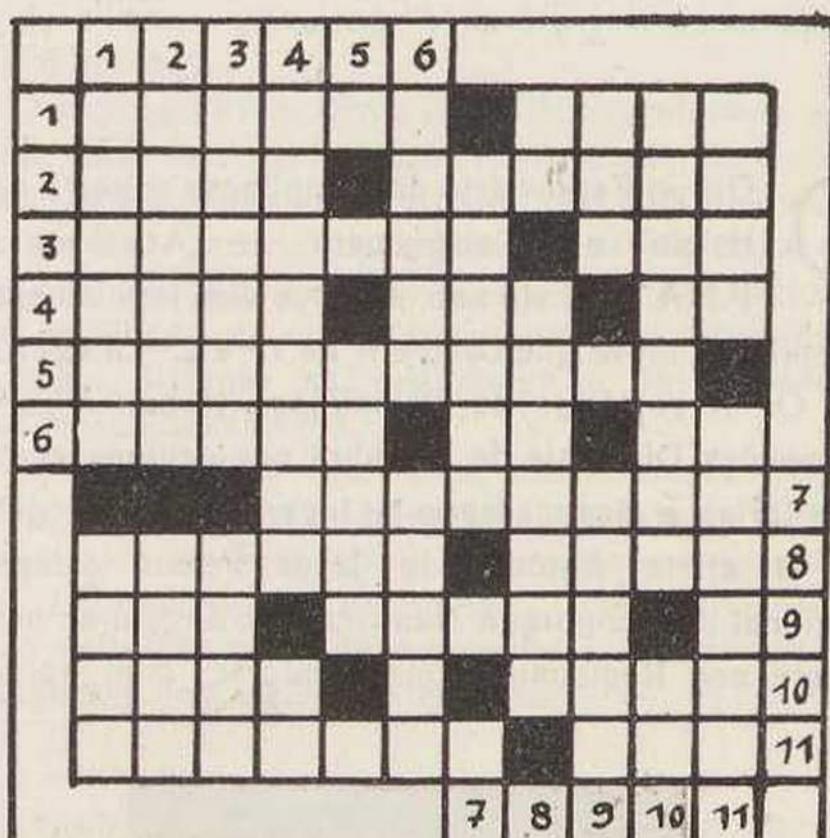
A primeira circulação passa na dita P. N. às 6h-28.

Desejo saber se o portador do V. 113, quando há circulações extraordinárias, deve levar o referido V. 113 à guarda, à sua casa particular, ou se esta tem de permanecer junto da P. N., durante a primeira circulação, que está no livro horário até à última, que passa naquela P. N. às 21h-15.

Resposta — Conforme está determinado na Instrução n.º 2551, compete ao agente encarregado da distribuição dos V 113, entregá-los directamente a todos os guardas de P. N.



Por RUI I. SANCHES



Problema n.º 7

HORIZONTAIS:

1 — Aparelho colocado nas locomotivas para fornecer a tiragem de fumo ; fiel. 2 — Rei dos Amalecitas vencido por Saul ; cidade da Sicília. 3 — Corpo parecido com o amido ; interj. de dor (pl.). 4 — Curo ; nome feminino ; aqui. 5 — Sistema dos que afirmam que os deuses foram personagens humanas, divinizadas pelos homens. 6 — Escorreguem ; prep. e art.º ; antiga rede ferroviária portuguesa. 7 — Fortificada. 8 — Saquinho ; origens. 9 — Patrão ; isento. 10 — Prep. e pron. pessoal ; efemante-fêmea. 11 — Debilitar ; o ar francês.

VERTICAIS:

1 — Chefe alemão ; remedieia. 2 — Cobarde ; assim seja. 3 — Galardão ; agarre. 4 — Junto ; antes do meio-dia. 5 — Suavizei. 6 — Proceder como um asno ; Dança de negros. 7 — Dente. 8 — Recitei ; substância cristalizável da raiz seca do ásaro. 9 — Escritor português ; fruto. 10 — Árvore africana ; vogal (dobrada). 11 — Macia ; assombrar.

Solução do problema n.º 6

HORIZONTAIS:

1 — Opa ; Lena ; Pa ; 2 — Do ; Aula ; Rum ; 3 — Cume ; Faro ; 4 — Categoria ; 5 — Dos ; Setil ; 6 — Ia ; São ; Te ; 7 — Gil ; Paz ; 8 — Matas ; Sol ; 9 — Vela ; Amar ; 10 — Aio ; Idas ; Ul ; 11 — OO ; Aros ; Ano.

VERTICAIS:

1 — Ode ; Diu ; Vão ; 2 — Po ; Coa ; Meio ; 3 — Cãs ; Galo ; 4 — Aut ; Cita ; 5 — Lumes ; La ; Ir ; 6 — Eleges ; Sado ; 7 — Na ; Ota ; Mas ; 8 — Frio ; Sãs ; 9 — Rail ; Por ; 10 — Pura ; Tal ; Un ; 11 — Amo ; Fez ; Alo.



GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

Atletismo, Futebol e Noticiário Internacional

Por J. MATOS SERRAS

O Grupo Ferroviário da Pampilhosa voltou a participar no Campeonato de Atletismo da F.N.A.T.. Este ano, em face dos regulamentos existentes, houve que competir na 1.ª e 2.ª categorias.

Os ferroviários da Pampilhosa foram de novo Campeões Distritais de Coimbra por equipas, em 2.ª categorias, e alcançaram o 3.º lugar em 1.ª categorias.

O atleta António de Jesus Pedro, campeão nacional da temporada transacta, distinguiu-se novamente nos Regionais, constatando-se, com agrado,

classificado no quilómetro, e Manuel Luís obteve igual lugar na mesma distância de 2.ª categorias.

* * *

Terminou mais um Campeonato Distrital da Associação de Futebol de Santarém, em categorias de honra.

Os futebolistas do nosso Grupo do Entroncamento tiveram desta vez comportamento inferior ao do ano passado, pois não se qualificaram para o Nacional da 3.ª Divisão e fixaram-se em penúltimo lugar na classificação final, cuja ordenação foi a seguinte:

1.º — Tramagal; 2.º — Torres Novas; 3.º — Coimbricense; 4.º — Benavente; 5.º — Leões de Santarém; 6.º — Alferrarede; 7.º — União Operária; 8.º — União de Tomar; 9.º — Ferroviários; 10.º — Cartaxo.

Noticiário Internacional

Realizou-se recentemente na Bélgica o 2.º Campeonato Internacional Ferroviário de Cross. O primeiro torneio tivera lugar em França no ano de 1956.

Desta vez inscreveram-se atletas ferroviários de 16 países. A prova compreendia um percurso de 9.400 metros, e a luta para apurar o Campeão Europeu só se decidiu sobre a meta.

Os dez melhores classificados foram os seguintes:

1.º — Dobrodenska (Rússia); 2.º — Van Der Hoeven (Bélgica); 3.º — Sokolov (Rússia); 4.º — Kondratchev (Rússia); 5.º — Egge (Noruega); 6.º — Khaline (Rússia); 7.º — Osatchy (Rússia); 8.º — Wild (Inglaterra); 9.º — Verheuen (Bélgica); 10.º — Bonneau (França).

A ordenação por equipas ficou como segue:

1.ª — Rússia; 2.ª — Inglaterra; 3.ª — Roménia; 4.ª — Turquia; 5.ª — Bélgica; 6.ª — Noruega; 7.ª — Alemanha Oc.; 8.ª — Finlândia; 9.ª — Bulgária; 10.ª — França; 11.ª — Suécia; 12.ª — Hungria; 13.ª — Jugoslávia; 14.ª — Suíça; 15.ª — Alemanha Oc.; 16.ª — Itália.



Os atletas António Pedro
e Manuel Luís

que por agora não tem adversários à sua altura. Também o atleta Manuel Luís se salientou, pois venceu folgadamente a prova de 1.000 metros.

No torneio Nacional os dois representantes do Grupo voltaram a brilhar. António Pedro foi 2.º

Jogos Florais Ferroviários



Como é do conhecimento de todos, promovido pelo Ateneu Ferroviário, com a colaboração deste *Boletim* e o patrocínio da C. P., instituíram-se os 1.ºs Jogos Florais Ferroviários, integrados nas Bodas de Prata, do Ateneu.

As produções classificadas foram as seguintes:

POESIA:

1.º Prémio (1.000\$00) :— produção «Trindades», de João José de Moura Antunes, chefe de 3.ª cl. na estação de Portalegre.

2.º Prémio (500\$00) :— produção «Merendas», de Artur António Alves Ferreira Rodrigues, escriturário de 3.ª cl. na Contabilidade e Finanças.

3.º Prémio (250\$00) :— produção «Conformação», de José Madeira Guerreiro Mealha, escriturário de 3.ª cl. do Material e Tracção, em Lisboa - P..

Menções Honrosas :— Atribuídas aos seguintes trabalhos:

- «Destinos», de José Ferreira, escriturário de 3.ª cl. da Exploração, em Lisboa.
- «Jura Quebrada», de Manuel Nunes Cebola, factor de 3.ª cl., em Campolide.
- «Alegoria», de José Ferreira de Lima, aspirante do Material e Tracção, em Campanhã.

NOVELA OU CONTO:

1.º Prémio (1.000\$00) :— produção «O Abono», de Armando Amílcar de Barros Gonçalves Areias, Subchefe de Serviço na Sociedade Estoril.

2.º Prémio (500\$00) :— produção «Entre o Amor e o Dever», de Asdrúbal da Silva Santos, Chefe de Secção do Material e Tracção na Figueira da Foz.

3.º Prémio (250\$00) :— produção «Passagem de nível», de Joaquim António Oliveira da Silva, agente de tráfego, no Barreiro.

REPORTAGEM FERROVIÁRIA :— Não foram atribuídos prémios pecuniários.

Publicações recebidas

Da conhecida firma editora inglesa Cleaver — Hume Press, (31, Wright's Lane, Kensington, London W 8) recebemos 2 excelentes livros que em parte se referem aos nossos caminhos de ferro: «STEAM ON THE SIERRA», por Allen & Wheeler e «FAR WHEELS», por C. S. Small.

O primeiro apresenta-nos, em descrição deveras colorida, os principais caminhos de ferro de via estreita da Península Ibérica, facultando uma visão, através de mais de uma centena de boas fotografias, de curiosas e bizarras composições — autênticas peças do museu — que ainda hoje circulam e bem cumprim o seu dever.

O segundo livro, «FAR WHEELS», refere-se aos velhos caminhos de ferro, de via reduzida, do Continente Negro — estradas férreas do Safari — mostrando, com particular incidência, as da linha de Gaza, em Moçambique. Evidencia-se, como curiosidade, a junção de unidades tractoras ou rebocadas, das mais diversas nacionalidades e antiguidades, numa mesma composição.

São dois livros excelentes, em pitoresca prosa, que recomendamos aos colecionadores de raridades ou curiosidades ferroviárias — e em que os seus autores constantemente patenteiam o seu reconhecimento pela hospitalidade e atenção dos ferroviários portugueses com quem contactaram.

* * *

Recebemos igualmente o primeiro número de «O ESCRITÓRIO», magnífica revista destinada ao desenvolvimento técnico, profissional e cultural dos empregados de escritório. Editada pela Federação dos Empregados de Escritório — R. do Alecrim, 46-1.º, a revista recomenda-se, em absoluto, a todos os empregados de escritório que procuram valorizar e dignificar a sua profissão.

Menção Honrosa :— Atribuída à produção «Pare, Escute, Olhe», de António Rodrigues Coutinho, inspector de receitas em Ermesinde.

TEATRO :— Não foi atribuído nenhum prémio.

NOTA : Por não cumprimento do art.º 6.º do Regulamento dos Jogos, foi desclassificado o trabalho «Entre o amor e o dever» (conto), de Asdrúbal da Silva Santos.

* * *

Algumas produções premiadas serão publicadas neste *Boletim*.

* * *

Os prémios serão entregues, com os respectivos diplomas, em sessão solene a realizar em data a fixar.

O Sr. Eng.º Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia, assistiu como representante da C. P. à reunião do Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus (C. I. C. E.) realizada em Paris em 27 e 28 de Janeiro.

— A pedido da «British Transport Commission», a C. P. far-se-á representar na próxima Conferência Inglesa de Electrificação Ferroviária, a realizar em Londres, em Outubro deste ano, por uma delegação chefiada pelo Subdirector da C. P. e constituída por um engenheiro da Comissão de Electrificação e outro do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

— Realizou-se em fins de Janeiro, em Lisboa, a V Reunião da Comissão Aduaneira Luso-Espanhola, encarregada do estudo da unificação e simplificação das formalidades no tráfego rodo e ferroviário.

Da delegação nacional, fez parte, como representante da C. P., o Sr. Dr. Carlos de Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

Entre os diversos assuntos tratados salientamos o estudo para a adopção de um documento único destinado à circulação de automóveis, com vista a facilitar as travessias na fronteira e a torná-las muito mais económicas; a fórmula de abertura e encerramento da fronteira, à mesma hora, e a igualdade de formalidades a exigir por ambas as partes. Relativamente ao caminho de ferro, estudou-se a forma de desembargar o conjunto da revisão aduaneira no principal percurso internacional, isto é, a verificação simultânea, na mesma estação, pelos agentes portugueses e espanhóis, das bagagens dos passageiros, como aliás é procedimento usado na fronteira Irun-Hendaia. Assim, à saída, a revisão seria operada em Vilar Formoso; à entrada, em Fuentes de Oñoro.

— Estuda-se, de momento, a ampliação da estação de Braço de Prata, por forma a transformá-la na estação principal de mercadorias de Lisboa. Este estudo está ligado ao da construção da gare de triagem a estabelecer, futuramente, em Sacavém.

Segundo os estudos feitos, Lisboa-Rego ficará sendo uma das maiores estações de apoio de serviço de passageiros da capital, logo que esteja construída a ponte sobre o Tejo e assente a via quádrupla até Cacém.

— Terá lugar em França, em 10 de Março próximo, uma reunião de engenheiros ferroviários para examinar, em serviço, a nova locomotiva BB-20105, da S. N. C. F., construída pelo Schneider-Westinghouse e em exploração há cerca de 3 meses nas linhas electrificadas de 25 KV — 50 Hz, da região Este. A locomotiva, possuidora de redutores de silício, destina-se a ser utilizada no reboque de comboios rápidos e pesados, e tem já conseguido notáveis «performances».

À reunião em referência estarão presentes técnicos da C. P. .

— Na sede da Previdência do Ferroviário Reformado, no Porto, efectuou-se a posse dos novos corpos gerentes para o corrente ano, ficando a Assembleia Geral, Direcção e Conselho Fiscal, respectivamente, sob a presidência dos srs. Eduardo da Costa Gaspar, José Joaquim da Silva Bravo e Cândido Lopes de Brito. Tudo se conjuga para que a associação das 3 mutualidades ferroviárias se realize, como há muito se intenta.

— Por motivo da recente reforma do Chefe Principal da Estação de São Bento, António Joaquim Pereira, um numeroso grupo de ferroviários seus subordinados, prestou-lhe uma calorosa homenagem de despedida. A essa homenagem, associaram-se muitos dos seus colegas e amigos.

— São os seguintes, os Corpos Gerentes, para o corrente ano, da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, com sede no Barreiro:

ASSEMBLEIA-GERAL—Presidente: Eng.º José Alfredo Garcia, chefe do 3.º Grupo Oficial; Secretário: Manuel João Nunes, escrivário de 3.ª cl. da 3.ª Zona de M. T. e Américo dos Santos Martins, fiel de armazém de 2.ª cl. (V. O).

DIRECÇÃO—Presidente: Gilberto Tavares dos Santos, contramestre de 1.ª cl. do 3.º Grupo Oficial; Vice-Presidente: João Luis Nogueira, contramestre de 2.ª cl. da 3.ª Zona de M. T.; Secretários: António Correia dos Santos, chefe de secção do 3.º Grupo Oficial e Manuel dos Santos Martins, facturador de 1.ª cl.; Tesoureiro: Francisco Ernesto Sanches, contramestre de 1.ª cl. do 3.º Grupo Oficial.

CONSELHO FISCAL—Presidente: Manuel Capela Bolina, chefe de escritório do 3.º Grupo Oficial; Secretário: Renato Magalhães, escrivário de 1.ª cl. do 3.º Grupo Oficial e Relator: Artur Manuel Moreno, escrivário de 3.ª cl. do 3.º Grupo Oficial.

— Sob a presidência do Ministro das Corporações, realizou-se, no passado dia 17, uma sessão solene comemorativa do 50.º aniversário da fundação do Montepio Ferroviário. Assistiram o Administrador-delegado, sr. Eng. Mário Costa, o Director-geral, sr. Eng. Espregueira Mendes, muitos funcionários da C. P. e todos os dirigentes do Montepio. Na sessão falaram os srs. Carlos Ventura, presidente da Assembleia, Victor Afonso, como sócio fundador, e o Ministro.

O sr. dr. Veiga de Macedo felicitou o Montepio, congratulou-se com o progresso da colectividade e demonstrou o interesse do seu Ministério pela fusão das 3 associações de previdência ferroviária. O Ministro aludiu ainda a alguns problemas sociais ferroviários, declarando que estes nunca foram esquecidos e que em breve se encontrará solução para contento de todos. Necessário será, disse, que os ferroviários se não impacientem, se mostrem compreensivos e saibam esperar, nunca ligando os problemas da classe aos assuntos da política. O Ministro prometeu ainda enviar os seus melhores esforços para que 1960 seja um bom ano para todos os ferroviários.

IMPRESOAI

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — Alfredo Monteiro Fernandes, contramestre de 1.ª cl.; Laurentino José Vinagre, inspector de receitas de 2.ª cl.; Manuel Pereira Guimarães e José Joaquim Martins, contramestres de 2.ª cl.; Ezequiel da Costa Cavaco, desenhador de 1.ª cl. e Álvaro Martins da Silva Couto, escruturário de 1.ª cl..



Da esquerda para a direita: — Albino da Silva, Alfredo Bento de Queiroz e José Pedro do Nascimento, chefes de estação de 2.ª cl.; José Lopes Mateus e Joaquim José de Almeida, escruturários de 1.ª cl., e Joaquim Pereira da Conceição, chefe de brigada. .



Da esquerda para a direita: — António da Silva, Domingos Pereira Alpoim Menezes e Vitor Luís Ferreira, chefes de estação de 3.ª cl.; João Ferreira e António Borrelho, electricistas de telecomunicações de 1.ª cl., e Artur Rodrigues, factor de 1.ª cl..



Da esquerda para a direita: — João Albino Dias, factor de 1.ª cl.; Joaquim Alves da Silva, José Fernandes, José Ferreira, Olindo Cabral e Fernando Oliveira Coelho, operários de 1.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — Joaquim Gomes Valente, chefe de estação de 3.ª cl.: ao conferir a saca do dinheiro para pagamento do pessoal da estação de Vila Franca Trancoso encontrou 500\$00 a mais, do que deu conhecimento aos seus superiores hierárquicos; José Marques da Silva, chefe de distrito e António José Gonçalves Ascensão: não obstante estarem de folga, ao terem conhecimento de que ao Km. 206,908-Beira Baixa se encontrava um carril partido, prontamente se dirigiram ao local e procederam à sua substituição; António Martins Coelho, servente de 1.ª cl.: encontrou numa carruagem uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; Álvaro Borges, chefe de distrito e António Maria Barreira, assentador de 1.ª cl.: o primeiro foi louvado pelo interesse e dedicação pelo serviço, pois viajando em gozo de descanso semanal na automotora 6 523 e tendo esta efectuado paragem ao Km. 76-Tua por a via estar obstruída em consequência de um desabamento de terras, prontamente se apeou e procurou desobstruir a linha, enquanto mandava avisar da ocorrência o Distrito 75; o segundo, louvado pelo interesse e dedicação e pela espontaneidade com que se apresentou a colaborar no trabalho de remoção, logo que teve conhecimento deste desabamento de terras, apesar de se encontrar também de folga.



Da esquerda para a direita: — Jaime Marques, chefe de distrito e Francisco Valente Diogo e Manuel Pires Correia, assentadores: pelo interesse e dedicação pelo serviço, demonstrados quando viajando no comboio 3.011, que efectuou uma paragem ao Km. 37,170-Beira Baixa, em virtude de estar a linha obstruída por um desabamento de trincheira, prontamente se apresentaram a coadjuvar os trabalhos de desobstrução; Marciano Garcia, chefe de distrito, e José Pinto e António Pinto Magalhães, assentadores de 1.ª cl.: pelo interesse e dedicação pelo serviço, demonstrados quando viajando no comboio 5.945 no gozo do seu descanso semanal, e tendo este comboio parado ao Km. 1,700-Minho, em virtude de se encontrarem obstruídas as duas vias pela queda de uma trincheira, prontamente tomaram a iniciativa de proceder à sua desobstrução.



Da esquerda para a direita: — Fernando da Cruz Bórgia, escrivário de 3.ª cl.: encontrou numa carruagem do comboio 9948 um relógio de algibeira, de ouro, com corrente, que entregou ao revisor; Manuel Duarte, factor de 2.ª cl.; encontrou na bilheteira n.º 10 da estação do Porto a importância de 300\$00, que entregou ao seu chefe; João Jorge, servente de 1.ª cl.: encontrou no elevador de passageiros a importância de 600\$00, que entregou ao chefe da estação do Rossio; Fernando Jorge, revisor de bilhetes de 2.ª cl.: encontrou numa carruagem do comboio 3010 uma carteira contendo 600\$00, que entregou ao chefe da estação de Lisboa-P.; Alexandre Oliveira Gomes, chefe de estação de 3.ª cl.: encontrou nos lavabos da estação de Sintra um anel no valor de 2.500\$00 que prontamente entregou; Manuel da Silva Ribeiro, servente de 1.ª cl.: encontrou nas linhas da estação do Barreiro um relógio no valor de 500\$00, que entregou ao seu chefe.