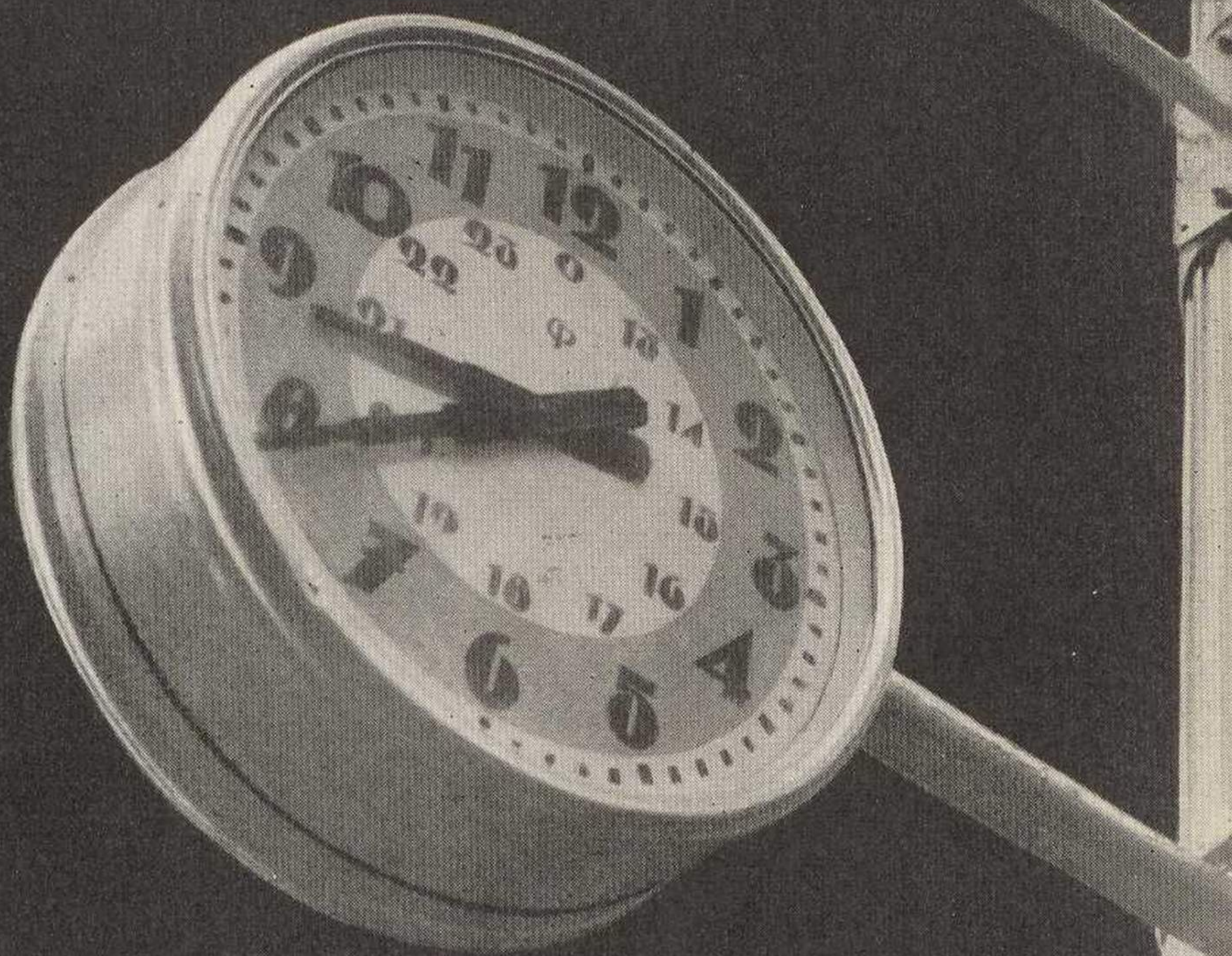


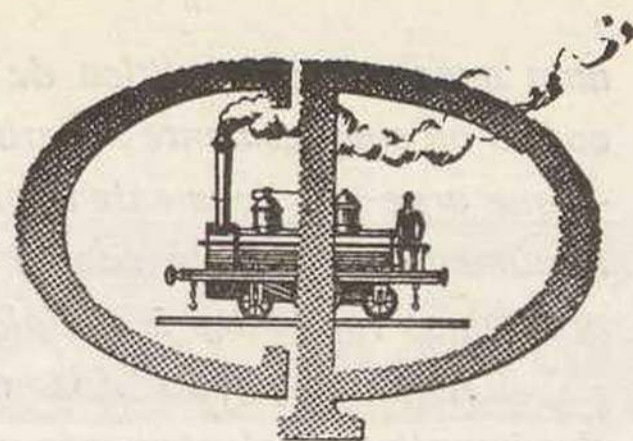
BOLETIM DA C.P.



NUMERO 383

MAIO DE 1964

Boletim da



N.º 383 ■ MAIO 1961 ■ ANO XXXIII ■ 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

A I Exposição Portuguesa de Embalagem



Realizou-se ultimamente em Lisboa, de 12 a 26 de Março, no recinto da Feira das Indústrias Portuguesas, à Junqueira, a I Exposição Portuguesa de Embalagem, promovida pelo Fundo de Fomento de Exportação — certame que alcançou larga audiência e projecção pública e que terá, sem dúvida, repercussão muito considerável na actividade comercial do País.

A Exposição, além de definir com justeza, inteligência e maleabilidade,

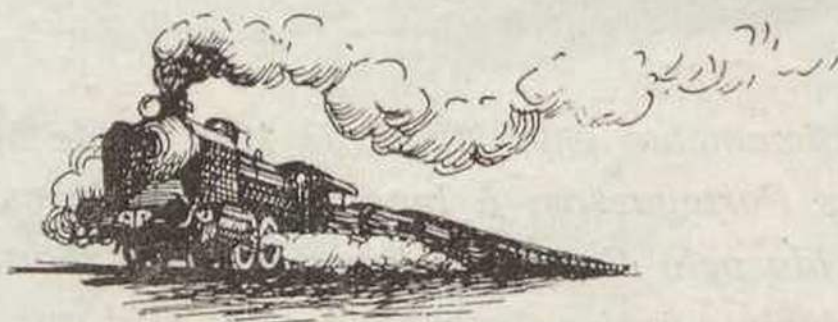
uma aconselhável política de exportação ao serviço do interesse nacional, indicando ou simplesmente sugerindo a adopção de metodologia apropriada e racional — que urge efectivamente impulsionar por forma eficiente e sistemática—abrangia, igualmente, um vasto campo para esclarecimento, informação e divulgação dos problemas tangentes à embalagem das mercadorias.

A participação dos organismos nacionais, no certame da Junqueira, documentou excelentemente um notável esforço de conjunto em prol da indústria nacional e do comércio exportador— e não só patenteou o já apreciável nível técnico atingido no sector da embalagem, como também permitiu antever as potencialidades económicas da Nação e as características específicas dos mercados onde é pretendida uma expansão dos produtos portugueses.

A síntese do que a embalagem representa no comércio, em geral, e no sector da exportação, em especial, foi dada através das seguintes legendas, que ilustraram o tema da magnífica Exposição:

- Saber embalar é saber vender;*
- Uma embalagem bem concebida está na base da promoção de vendas de um produto;*
- Um produto conquista a preferência do consumidor pela embalagem em que é apresentado;*
- As exigências de conservação e comercialização dos produtos evoluem. As modernas técnicas de embalagem acompanham essa evolução;*
- A embalagem de um produto é fundamental para o acreditar nos mercados externos;*

A gravura que documenta estas notas, na página anterior, mostra-nos o «stand» que a C.P., em colaboração com a E. G. T., apresentou nessa Exposição e em que, por sugestivos exemplos, se dava conhecimento da vantagem, e até conveniência, da utilização de contentores no transporte de determinadas mercadorias por via férrea.



FESTEJOS FERROVIÁRIOS

Os 125 anos dos **CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES**



COMO em devido tempo demos notícia, mais de duzentas mil pessoas assistiram, em Nuremberga, à cerimónia comemorativa do 125.º aniversário dos Caminhos de Ferro Alemães. A nota mais sensacional da festiva comemoração foi a circulação de uma pequena máquina a vapor, reprodução exacta do modelo original, da «Adler», e que percorreu penosamente — não se sabe se propositadamente... — os 6,5 quilómetros que separam Nuremberga da cidade de Fürth, troço inicial da via férrea germânica.

O maquinista, trajado a rigor, de chapéu alto e luvas brancas — autêntica réplica do inglês William Wilson que em 1835 tripulou a máquina inaugural — viu-se em sérios apuros, em determinado ponto do percurso, para vencer um declive acentuado — mas isso ainda mais valorizou o festivo programa, para maior gáudio dos circunstantes.

Bandas de música de ferroviários, com vistosas fardas, tocaram ao longo do histórico trajecto.

Quase todos os caminhos de ferro euro-

peus se fizeram representar por diversas delegações. A C. P. estava presente na pessoa do seu Director-Geral, sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes.

Antes da partida comemorativa, alinhava-se ao lado da «Adler» a última nova locomotiva construída na Alemanha: uma Diesel-eléctrica, de 1900 CV, da série V 60, aerodinâmica e mastodôntica.

Lado a lado estavam dois símbolos: se a «Adler» representava os antigos e bons tempos dos quais muitos da «belle époque» sentem óbvias saudades — a outra, a moderna, constituía o padrão da era sem descanso, do «Be bop» e da «Hula-hula» — que para muitos outros, mesmo novos, é um tanto ou quanto perturbante e confusa...

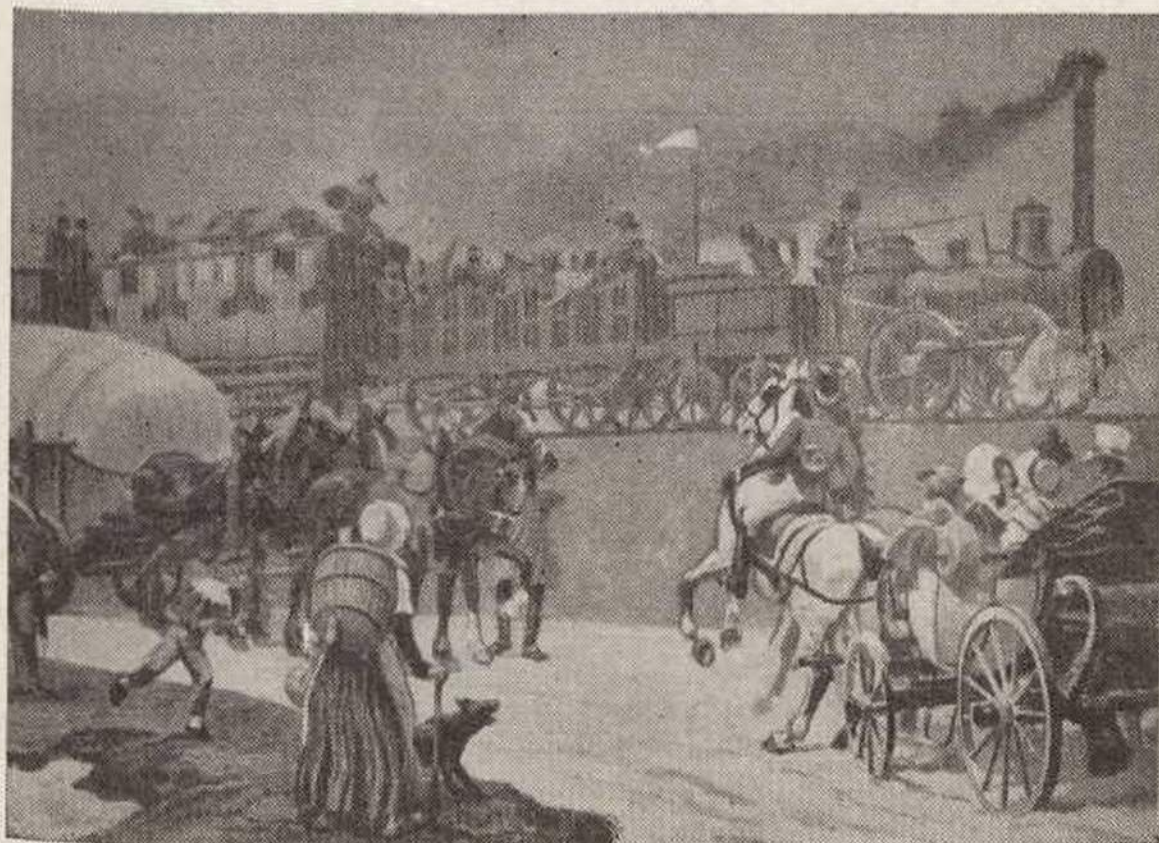
* * *

Foi num dia do mês de Dezembro de 1835 — precisamente o dia 7 — que os habitantes das duas cidades vizinhas de Nuremberga e Fürth, no sul da Alemanha, presenciaram um acontecimento sensacional: a inauguração da primeira linha férrea alemã.

✱

Inauguração do primeiro caminho de ferro na Alemanha, em 7 de Dezembro de 1835, no percurso de Nuremberga — Fürth. Quadro de F. E. Wachsmuth, de Leipzig

✱





A reprodução exacta do modelo original da «Adler», percorrendo o troço inicial da via férrea germânica

Nessa época, ainda eram desconhecidos muitos progressos da ciência e da técnica que hoje já não constituem razão de espanto: o relógio de corda, a brilhantina e o telefone, os pijamas «Baby-dolls», a bicicleta, a lâmpada eléctrica, a máquina de costura e de

barbear, o fósforo, as penicilinas, o gás «Cidla» ou os gira-discos...

A Alemanha ainda não existia como nação una; estava dividida — não como hoje em duas — mas num sem número de pequenos Estados soberanos que faziam parte da «Liga Alemã», mas nos quais ainda havia moedas, medidas e pesos diferentes.

Foi nessa altura, pela mão da via férrea, que a técnica iniciou a sua carreira triunfal através do mundo!

A nova grande invenção — o comboio — encurtou as distâncias e foi uma das condições prévias do fim desse sem-número de pequenos Estados.

Já Göette vaticinara 7 anos antes da primeira viagem da «Adler»: «não receio que a Alemanha não se una; as nossas boas estradas e os futuros caminhos de ferro hão-de contribuir, só por si, para isso!».

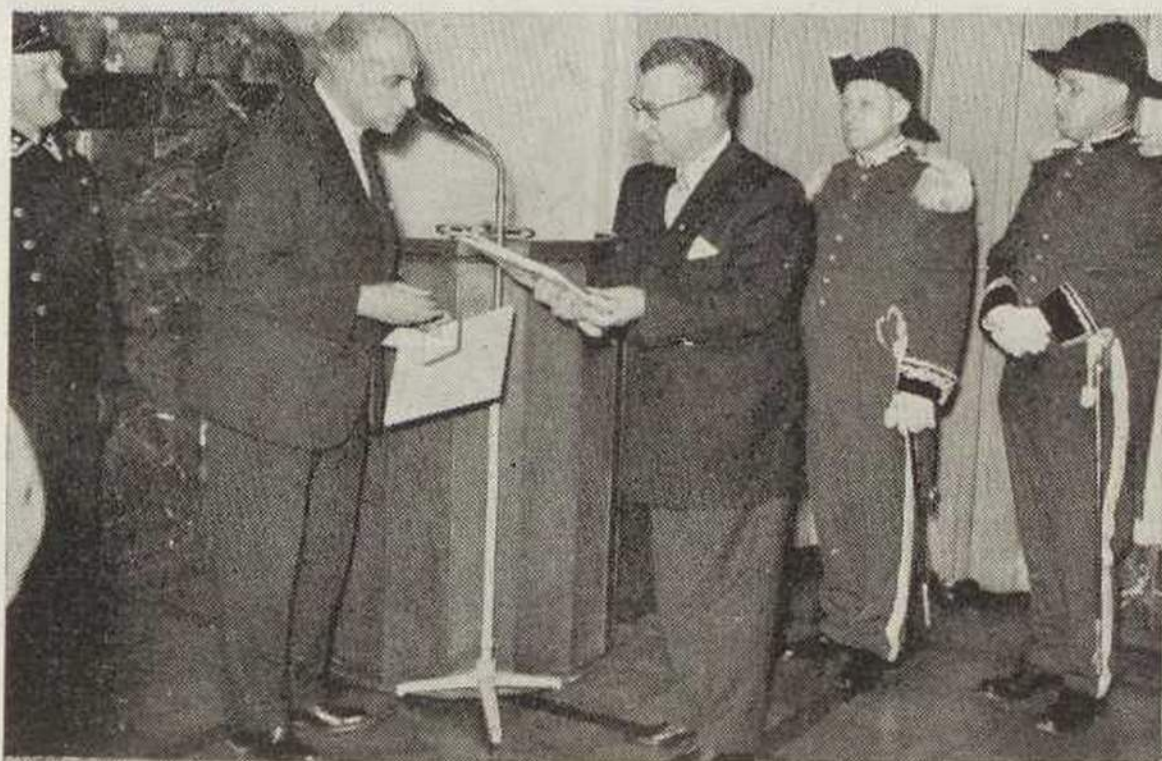
É evidente que o grande Göette não podia imaginar — pois nem Júlio Verne o vislumbrou sequer... — que os «rápidos», como os T.E.E., viessem a percorrer hoje o velho continente civilizado, a uma velocidade média superior aos 100 Km horários!

Mas historiemos um pouco a cerimónia ferroviária:

Quando da inauguração da primeira linha, um comboio com nove singelas carruagens pôs-se em lento movimento, sob os vivas de muitos convidados de honra e as aclamações de alguns milhares de espectadores. À locomotiva «made in England» dera-se o nome romântico de «Adler» (Águia). A designação «Adler» pretendia significar uma aspiração.

✱

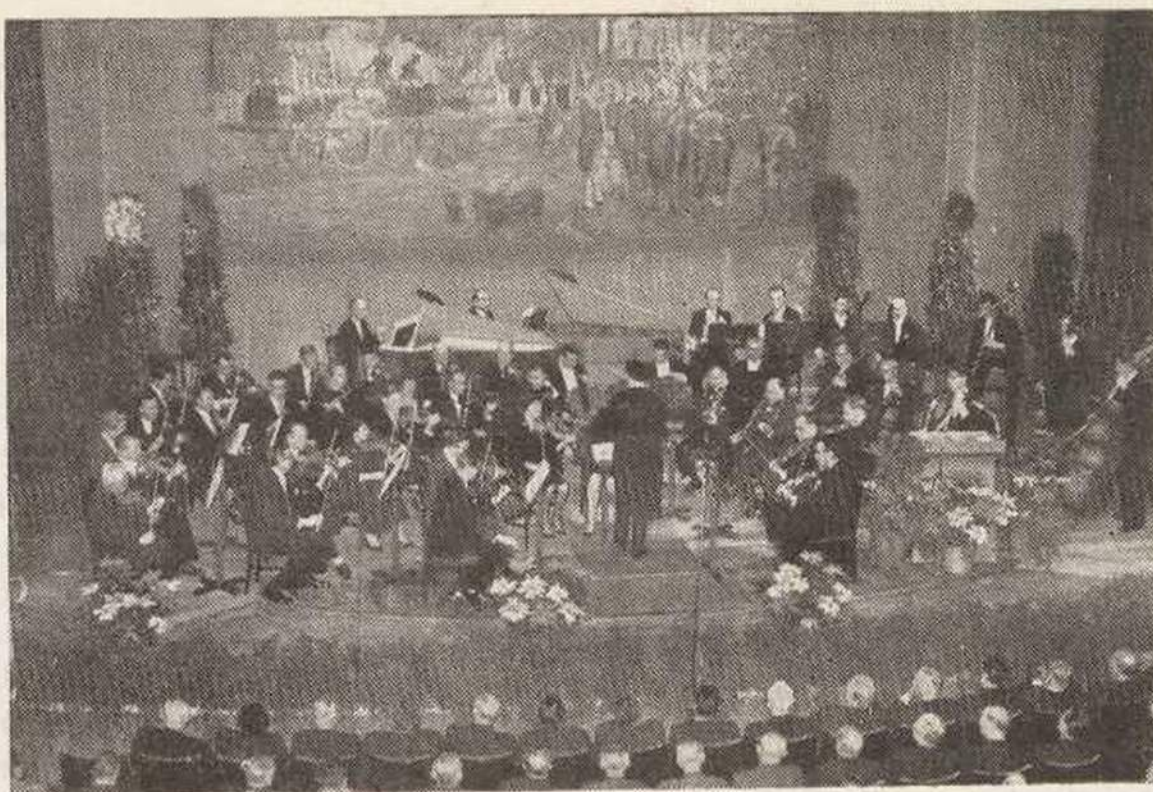
O Sr. Eng.^o Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., entrega, como presente, ao Sr. Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, Presidente do D. B., as edições publicadas pela Companhia, por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses



✱

A orquestra dos ferroviários de Nuremberga, numa das cerimónias comemorativas dos 125 anos dos caminhos de ferro alemães

✱



Os novos comboios deveriam ser tão rápidos e fortes como esse pássaro real. É verdade que a própria «Adler» não atingiu esse propósito... — mas bastaram somente 16 anos mais para uma locomotiva alemã fazer os 112 Km/h. certos, velocidade que os entendidos atribuem à verdadeira águia...

Mas voltemos à nossa reconstituição.

O inglês William Wilson manejava solenemente as alavancas de comando. Como passageiros sentaram-se 200 «corajosos» circunstantes e, como primeira carga, 2 grandes barris de cerveja — a carga indispensável dos grandes cerimoniais germânicos...

Tudo decorreu, como sói dizer-se, às «mil maravilhas»!

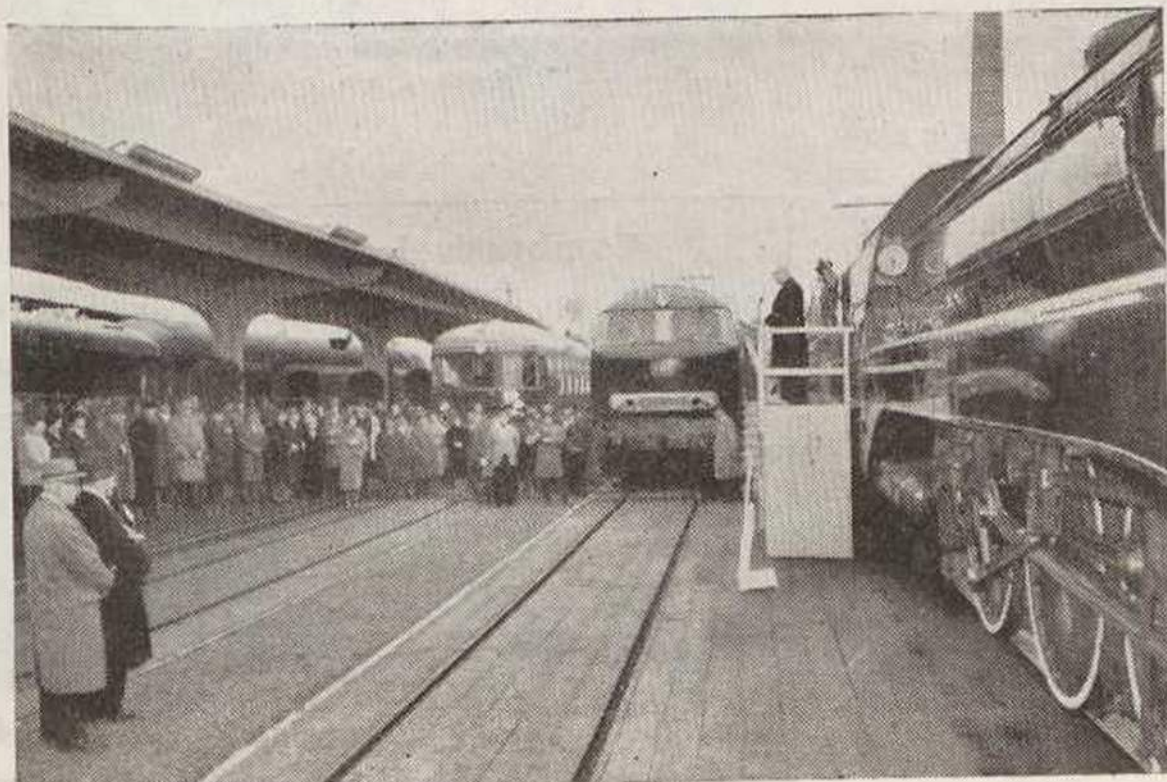
No dia seguinte, iniciou-se o serviço público regular no percurso referido.

Os cronistas relataram com grande entu-

siasmo, não isento de espanto, que o comboio «corria numa velocidade assustadora» (na realidade apenas 23 Km. por hora!), como as crianças começaram a chorar e até mesmo alguns adultos não puderam reprimir um «leve tremor».

A «Adler» fez o percurso em 15³/₄ minutos. Mas, para não cansar demasiado a nova locomotiva, resolveu-se superiormente prolongar, mais tarde, a viagem para 19 minutos.

Volvido pouco tempo, não tardou que os comboios alemães suplantassem, no seu país, as diligências. A evolução foi realmente assaz rápida: nos primeiros 10 anos, assentaram-se 2.300 Km. de linhas férreas. E até à I Grande Guerra, a rede alemã abrangia 64 mil Km. Presentemente a quilometragem só da rede do «D.B.» é de 70.500 Km., dum conjunto denso de 83.397 Km. da rede total germânica.



✱

Exposição de material ferroviário, na estação de Nuremberga

✱

NOTICIÁRIO diverso

■ *A Eurofima — Sociedade Internacional de Financiamento de Material Ferroviário a que a C. P. pertence — realiza a Assembleia Geral dos seus accionistas, no dia 13 de Junho, em Bâle.*

A Companhia deverá estar representada pelo seu Director-Geral, Sr. Eng. Espregueira Mendes.

■ *Em Elst (Holanda), teve lugar, de 20 a 25 de Março, um congresso internacional de engenheiros ferroviários, aliado a uma exposição de carácter técnico. A exposição, que despertou vivo interesse, foi organizada pelos Caminhos de Ferro Holandeses.*

■ *A C. P. vai dentro de meses começar as obras de alargamento do tabuleiro da ponte do rio Torto, por forma a comportar a cêrcea de porta aberta — o que se conseguirá, aumentando o comprimento das carlingas e reforçando-as.*

As obras não poderão iniciar-se mais cedo em consequência das greves ocorridas na Bélgica, que originaram grandes atrasos nos prazos de entrega das encomendas de ferro já feitas. Por outro lado, e derivado deste facto, ter-se-á agora que aguardar época apropriada de bom tempo para começo de trabalho.

■ *O sr. Eng. D. José Puig Batet, deixou o alto cargo de Director-Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis e passou a exercer as funções de Director-Adjunto da 5.ª zona (Barcelona), que anteriormente desempenhava.*

O novo Director-Geral é o sr. Eng. D. Alfredo Moreno Uribe.

■ *As 4.ª, 5.ª e 7.ª comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro, reunir-se-ão de 9 a 18 do corrente, em Paris.*

Como habitualmente, a Companhia será representada pelos chefes de cada uma das Divisões de Material e Tracção, Via e Obras e Exploração.

■ *Na cantina do Barreiro, um numeroso grupo de ferroviários da 3.ª zona prestou homenagem de despedida ao Inspector da Exploração, sr. Manuel Martins Entrudo Júnior, que em breve será reformado por atingir o limite de idade.*

■ *O sr. Eng. João da Cunha Monteiro, chefe do Serviço de Oficinas e Aprovisionamentos da Divisão de Material e Tracção, assistiu, em Roma, nos passados dias 5, 6 e 7 de Abril, à reunião do Grupo de Trabalho de Aprovisionamentos Ferroviários, promovido pela U. I. C.*

■ *O Município de Génova, que desde 1953, em homenagem a Cristóvão Colombo, vem instituindo o «Prémio Internacional das Comunicações», reservado cada ano a determinada modalidade de transporte, dedica este ano o prémio de 5 milhões de liras (250 000 escudos) ao autor do estudo científico mais notável sobre caminhos de ferro. Os trabalhos dos concorrentes deverão ser enviados até 31 de Agosto, ao «Cívico Istituto Colombiano», Via Garibaldi, 9, Génova.*

■ *Realiza-se em Istambul, de 5 a 9 de Setembro próximo, o IX Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro. A C. P. será representada pelo sr. Prof. Doutor Augusto Lopes de Andrade.*

■ *Segundo as últimas estatísticas tomadas na estação do Rossio, o movimento diário de passageiros embarcados é de 32.745 e o de desembarcados 34.010. Destes números, são dados pela linha de Sintra respectivamente 28.852 e 30.306 passageiros. O maior movimento cifra-se nos períodos das 6 às 11-45 h., com 20.970 passageiros desembarcados e das 17 às 21-15 h. com 18.036 passageiros embarcados.*

■ *Para representar a Companhia na Junta Autónoma dos Portos do Norte, durante o triénio de 1961/1963, foram designados, como efectivo, o sr. Eng.º António de Sousa Pires, chefe da 1.ª Zona de Material e Tracção, em Campanhã, e como suplente o sr. Eng.º António Rafael da Costa Carvalho, chefe da 1.ª Zona de Exploração, com sede também na mesma estação de Campanhã.*

■ *Realizou-se em Londres, de 21 a 25 de Março último, no recinto de Earls Court, uma exposição patrocinada pelos Caminhos de Ferro Britânicos em que se mostrava, por meio de modelos reduzidos, os aperfeiçoamentos mais recentes da engenharia ferroviária.*

■ *A «Sorefame» concluiu, em 12 do mês findo, a primeira de um grupo de 22 carruagens de 1.ª classe encomendadas pela C. P.*

■ *Entre os vários assuntos importantes tratados na Conferência P. H. F. (Portugal, Espanha, França) realizada em Lisboa, no passado mês de Abril, figuraram o do activamento das relações fronteiriças La Fregeneda-Barca d'Alva e Valença do Minho-Tuy, o estabelecimento de um comboio directo Lisboa-Badajoz-Sevilha e o do transporte especial de trabalhadores portugueses para França.*

■ *Realizar-se-á em Londres, nos dias 6 e 7 de Junho próximo, a Conferência dos Directores de Publicidade das Administrações ferroviárias pertencentes à U. I. C.*

■ *É de 180 dias o prazo estabelecido no novo Acordo Colectivo de Trabalho para a C. P. efectuar as promoções de todo o pessoal ferroviário em conformidade com as regras estabelecidas, ou seja no período que se alonga até 31 de Agosto.*

Combustível consumido pelas Locomotivas, Tractores e Automotoras 1960

Carvão estrangeiro (toneladas)	79 351
Carvão nacional (toneladas)	12 045
Lenha (toneladas)	—
«Fuel-oil» (toneladas)	158 661
Gasóleo (milhares de litros)	20 671
Gasolina (milhares de litros)	177
Energia eléctrica (milhares de Kwh)	47 930

O Porto e o Caminho de Ferro de Mormugão foram transferidos para o Governo do Estado da Índia

Realizou-se no passado dia 31 de Março, em Goa, a cerimónia da transferência, para o Governo do Estado da Índia, do Caminho de Ferro e do Porto de Mormugão, por ter terminado, às 24 horas desse dia, a concessão de que era titular a «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited».

Nesse solene acto tomaram parte o Governador-Geral do Estado da Índia e o Eng. Fernando Muñoz de Oliveira, recentemente nomeado presidente da Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia e, como representante da «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited», o coronel C. Blackford.

O porto e o caminho de ferro de Mormugão tinham sido concedidos à «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited» por contrato de 18 de Abril de 1881, que até agora se manteve fundamentalmente em

vigor, embora fosse em alguns pontos alterado por contratos de 1902, 1929, 1954 e 1956.

Para terminar a concessão, o Ministério das Finanças pagou à concessionária, nos termos dos referidos contratos, a importância de £ 1 107 541-18-10, soma muito avultada mas cujo pagamento se justifica pela enorme importância que o porto de Mormugão tem para a economia do Estado da Índia, bastando observar que, no ano de 1960, foram exportados através dele mais de 7 000 000 de toneladas de minério de ferro, e que no mês de Janeiro do corrente ano a exportação atingiu 900 000 t.

Como auxílio ao Estado da Índia, o Ministério das Finanças não só adiantou a mencionada importância do resgate, como emprestou ao Estado da Índia várias importâncias, no total de cerca de 50 000 contos, que, por motivo do fim da concessão, aquele Ministério deveria receber da «The West of India Portu-



O porto de Mormugão

guese Guaranteed Railway Company, Limited».

Criada pelo decreto-lei n.º 43517, de 25 de Fevereiro de 1961, a Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia, este serviço público recebe, portanto, todos os bens que pertenceram à concessionária e as quantias emprestadas pelo Ministério das Finanças, que devem ser reembolsadas em 12 anos, ficando assim habilitado a desempenhar com eficiência a obra de desenvolvimento do caminho de ferro e do porto de Mormugão, para a qual tanto o governo local como o Governo Central não têm poupado esforços.

Esta integração no nosso património, de uma concessão de tão grande valor, de nós afastada há oito decénios por vias de um contrato firmado com uma organização estrangeira, é um acontecimento importantíssimo e do mais relevante significado.

E causou justamente irrestrito regozijo entre todos nós por constituir afirmação eloquente da decisão de permanecermos bem firmes naquela

gloriosa província de Portugal, e por representar mais uma realidade de progresso nacional, definidora de uma etapa decisiva na estruturação de todo o nosso território parcelar ultramarino numa unidade económica que todos desejamos bem forte—e exclusivamente portuguesa.

Quer dizer, com esta capital medida, vinca-se, uma vez mais, a marca do espírito profundamente positivo, que preside aos destinos do País. E comprova-se que à margem de fantasias, no domínio do concreto, do corrente, do possível, se prossegue afincadamente no rumo certo por um Portugal melhor. E isto—«mantendo o contacto com a terra e os olhos bem abertos para as realidades».

DEMOS À NAÇÃO OPTIMISMO, ALEGRIA, CORAGEM, FÉ NOS SEUS DESTINOS; RETEMPEREMOS A SUA ALMA FORTE AO CALOR DOS GRANDES IDEAIS, E TOMEMOS COMO TEMA ESTA CERTEZA INABALÁVEL: PORTUGAL PODE SER, SE NÓS QUISERMOS, UMA GRANDE E PRÓSPERA NAÇÃO

SALAZAR

Estatística de tráfego de passageiros, bagagens e mercadorias — 1960

PASSAGEIROS		MERCADORIAS	
Quilómetros explorados.	3 571	Quilómetros explorados.	3 571
Quantidade de comboios de passageiros.	314 169	Quantidade de comboios de mercadorias.	88 141
Percurso dos comboios de passageiros (milhares de quilómetros)	18 173	Percurso dos comboios de mercadorias (milhares de quilómetros)	5 714
Percurso médio de cada comboio de passageiros (quilómetros)	57,8	Percurso médio de cada comboio de mercadorias (quilómetros)	64,8
Passageiros transportados.	76 787 413	Capacidade de carga para mercadorias (toneladas).	151 834
1.ª classe	1 595 394	Vagões disponíveis	9 049
2.ª classe	4 036 749	Vagões-dias (milhares)	3 383
3.ª classe	71 155 270	Percurso dos vagões (milhares de quilómetros)	157 943
Densidade do tráfego de passageiros Passageiros-quilómetro (milhares)	21 503	Carregados	123 629
Capacidade de transporte passageiros (quantidade de lugares oferecidos)	1 869 834	Vazios.	34 314
Percurso médio de cada passageiro (quilómetros)	66 130	Vagões carregados	554 916
Quantidade de passageiros, em média, por comboio	24,4	Vagões carregados, em média, por dia.	1 516
Quantidade de passageiros-quilómetro, em média, por comboio-quilómetro.	244	Carga transportada (toneladas):.	3 698 119
	103	Grande velocidade	157 202
		Pequena velocidade	3 540 917
		Toneladas-quilómetro (milhares).	762 084
		Percurso médio de cada tonelada (quilómetros):	206,1
		Carga média por comboio (toneladas)	42,0
		Carga média por vagão carregado (toneladas)	6,7
BAGAGENS			
Carga transportada (toneladas)	13 571		
Toneladas-quilómetro (milhares).	813		



De Saint Moritz a Lugano através do Desfiladeiro da Maloia

Por ARMINDA GONÇALVES

SAINTE Moritz (1856 metros de altitude), a famosíssima estância de desportos de Inverno no alto Engadine (Cantão dos Grisões) à beira do lago do mesmo nome, cercado de montanhas verdes, toucadas de branco, de cujas águas se exalava, sob o Sol, uma névoa esgarçada e ondulante! Era a linda paisagem suíça, que se repete em grandiosidade, mas é sempre diferente e não cansa!

Tenho a paixão da montanha, eu que também adoro o mar. E as planícies imensas, aquelas planícies que se confinam nos horizontes longínquos como um traço quase indefinido entre o céu e a terra não têm para mim o encanto e a atracção daqueles montes erectos para o espaço num prodígio que espanta, numa alucinação de crescimento cósmico.

Que existe para se admirar em Saint Moritz? Muito pouco! Hotéis, muitos hotéis, o Museu Segantini, o Museu de Engadine (regional), uma torre inclinada sem valor estético, e nada mais. Para nos extasiar existe... a Natureza.

A região é bela e austera. Em Prontesina subi à montanha (Monte Muottas Muragle, 2436 metros na

máxima altitude) sentada numa cadeira aérea suspensa dum cabo de aço, sempre a uma sensível distância do solo rugoso, sobre árvores, penedos e plácidas vaquinhos.

A cadeira para a qual subi e desci em andamento (a sua deslocação é ininterrupta) lembra uma cadeira de bebé trancada na frente para proteger o ocupante evitando a sua queda.

Para um estreante desse meio de transporte, a primeira sensação é de susto; eu, mal, porém, me senti suspensa, senti que me invadia um sentimento de alegria.

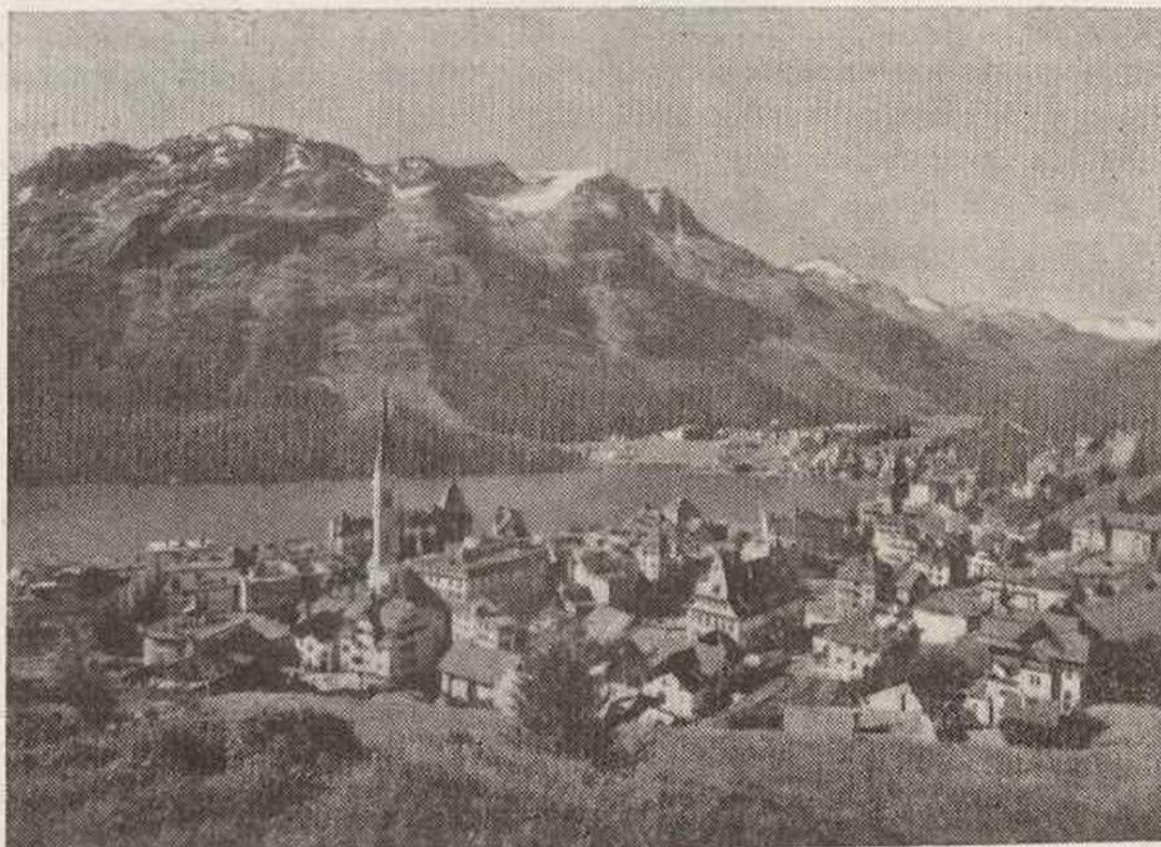
Era manhã, uma manhã levemente brumosa, quando parti num autocarro postal, em direcção a Lugano. Maravilhoso caminho!

Tendo deixado para trás a margem do lago (como ainda é grande a minha capacidade de reter as emoções e as recordações!) alcancei o desfiladeiro da Maloia — estupendo de grandiosidade com a altivez severa dos montes postados de ambos os lados, montes por cujo dorso, apesar de Junho ir em meio, escorria a neve ou a água se precipitava em torrentes.

✱

Vista geral de Saint Moritz

✱



Entrei na Itália por Chiavenna. O espectáculo deixou de ser severo, adoçou-se. O ambiente (e a paisagem um pouco) modificou-se.

Senti que estava em terra latina — a terra da minha querida Itália.

Passei por dentro de povoações; e as casas, tão diferentes das casas suíças, lembraram-me, irresistivelmente, as casas das nossas vilas. Já me afastava do romântico Lago de Como, que atravessassei, passei pelas ruas de Menaggio e contornei o Lago de Lugano. Uma intensa poesia, uma lírica presença que é a italiana e que podia ser portuguesa, empresta uma doçura, uma suavidade extraordinária a esta região; ela entrou na minha sensibilidade, adormecendo-a para o contacto da realidade como se fora sedativo.

As casas descem até à margem; e, para lá da estrada, crescem os vinhedos, as árvores de fruto e os

beleza. Gandria, vila de pescadores alcandorada na encosta com casas a roçarem na água, parece um quadro dum pintor impressionista; Morcote, na encosta, com arcadas junto à margem e a igreja e o cemitério no alto e ciprestes destacando-se no meio duma vegetação mais rasteira, é tão bela! Assim é Castagnola, a mais próxima de Lugano, no sopé do Monte Brè!

O parque da cidade é rico de plantas exóticas, tropicais e subtropicais. Pinheiros mediterrânicos, palmeiras e cactos gigantes encontram-se lado a lado com glicínias que estendem os seus cachos numa encantadora moldura e com todas as flores dos climas meridionais.

Neste parque há um museu e um «auditorium».

Um pouco mais adiante uma praia, o Lido, regurgitava de banhistas.



Outra perspectiva de Saint Moritz. Ao fundo, coberta de neve, a Piz della Margna

ciprestres tão decorativos na paisagem italiana. Prendeu-me o sortilégio dessa envolvente doçura.

Deixei a Itália e reentrei na Suíça.

Como Lugano é diferente das outras cidades suíças! A mais meridional e a menos alpestre a despeito das montanhas e do lago, estende-se voluptuosa e esplendorosamente sob os raios solares entre o Monte San Salvatore (915 metros) e o Monte Brè (933 metros).

Na piscina do Paradiso (num dos arrabaldes da cidade) grupos de jovens e de crianças nadavam e tomavam banho misturadas com pessoas de meia idade. Fazia calor.

À noite, na Avenida Marginal, profusamente iluminada, (o reflexo na água duplicava as luzes) passeavam muitos estrangeiros. Indianas, japonesas, chinesas, negras, envergando trajes nacionais, circulavam entre os característicos trajes dos europeus e dos americanos. No Casino a mesma mistura e o mesmo desejo de gozo. Música, jogo, dança, cinema.

Do Monte San Salvatore (que lindo panorama dele se desfruta! Lugano, em baixo, é fascinante) os meus olhos alongaram-se pela perspectiva em redor.

E do lago, onde passei de barco, as povoações ribeirinhas, que atravessara de autocarro, ganham em

A cidade tem o aspecto das cidades mediterrânicas: ruas estreitas e íngremes, um mercado pitoresco ao ar livre e sob as arcarias dos edifícios em volta duma pequena praça.

Este pedaço da Suíça de língua italiana, uma Suíça inesperada, inopinadamente diferente, como está longe da gravidade dos cantões de língua alemã e francesa!

O Sol, a claridade, o clima, a arquitectura não me desmentem.

AGRADECIMENTO

Álvaro Borges, Chefe do Distrito n.º 74, vem manifestar ao Ex.^{ma} Sr. Dr. João Luiz Cardoso, médico cirurgião da Companhia, o seu profundo reconhecimento pela excelente e rápida forma como operou, na Casa de Saúde da Timpeira, em Vila Real, sua mulher, Maria da Conceição, guarda de P. N., e bem assim pelas atenções e amabilidades com que a mesma foi obsequiada naquela clínica. O seu agradecimento é igualmente extensivo ao digno pessoal de enfermagem daquela modelar Casa de Saúde.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Temos em nosso poder o Relatório e Contas elaborado pela Direcção do Grupo Desportivo da C. P., referente ao Exercício de 1960.

No começo, lê-se o seguinte:

«Penalizados, devemos, com boa verdade, lamentar a nossa modesta representação nos poucos ramos de desporto, que com grande dificuldade vamos mantendo, facto que se deve atribuir à falta de pessoal jovem que presta serviço nestas Oficinas, sem os quais se torna impossível recrutar novos atletas.

Assim, simplesmente nos fizemos representar nos Jogos Desportivos Ferroviários, em basquetebol, remo e ténis de mesa. Organizámos as regatas do «Dia do Principiante», em 24 de Abril, que, por incumbência da Federação Portuguesa de Remo, nos foi confiada.

Nos vários campeonatos de remo, incluindo os Jogos Desportivos Ferroviários e a organização que nos coube, participámos em oito regatas, em yolles de 8 a 4 remos.

No campo cultural e recreativo, organizámos uma excursão a Madrid e Toledo, na qual tomaram parte alguns dos nossos associados e atletas.

Dedicámos também a todos os atletas uma excursão em autocarro, que serviu de recompensa pelos esforços despendidos pelos mesmos, durante as actividades que decorreram.

No sentido de bem-fazer, empreendimento do qual nos orgulhamos, e ainda para manter a tradicional

dádiva que, desde alguns anos, este Grupo tem proporcionado aos filhos dos seus associados mais necessitados, propusemo-nos, na quadra do Natal, a angariar fundos, com os quais adquirimos os agasalhos e brinquedos que distribuímos.

Seguidamente, é abordado o problema da projectada fusão entre o Grupo Desportivo da C. P. e o Ateneu Ferroviário. Sobre este assunto é prestada a informação que segue:

«Temos o dever de pôr os nossos associados ao corrente de assuntos que mais directamente possam afectar a vida da colectividade.

Portanto, devemos aqui transcrever parte de uma carta que a Direcção do Ateneu Ferroviário nos dirigiu, visto que só a partir do 3.º período a mesma começava a interessar:

Aproveitamos esta oportunidade para vos dirigir um amistoso convite e veemente apelo no sentido de se promover e estudar a fusão do Ateneu Ferroviário com o Grupo Desportivo da C. P., por forma a resultar uma única e poderosa Associação dos ferroviários de Lisboa, que possa integrar-se na projectada união e ombrear com as de Campanhã, Figueira, Entroncamento, Barreiro, etc.

A Direcção do Ateneu Ferroviário está certa e compenetrada de que, dada a clarividente inteligência e o alto espírito de compreensão com que VV. Ex.^{as}, estudam os problemas ferroviários e associativos, será



✱

O grupo dos escriturários
«casados»

✱

✱
A equipa dos escriturários
«solteiros»
✱



tomada muito a sério a nossa respeitosa proposta, aliás sugerida pelas Altas Entidades Superiores da Companhia, que tão ciosa e devotadamente servimos, e que VV. Ex.^{as} terão a gentileza de nos mandar comunicar a data, se VV. Ex.^{as} assim se dignarem resolver, para uma reunião preliminar e conjunta de ambas as Direcções.

Aguardando a anuência de VV. Ex.^{as}, e reiterando os nossos agradecimentos pelas amabilidades com que nos têm atendido e recebido os nossos pedidos, somos com consideração e estima,

a) **Mário Rocha Parreira**
(Presidente)

Depois de devidamente considerada esta carta, resolveu esta Direcção convocar todos os Corpos Gerentes do nosso Grupo, e nessa reunião se reviu mais uma vez o assunto, ficando resolvido nomear-se uma Comissão constituída por três membros directivos, a-fim de começar a estudar a fusão. No entanto, será o futuro que confirmará estas pretensões».

Após a apresentação de um resumo das actividades em 1960 nas modalidades de remo, basquetebol e ténis de mesa, anunciam o regresso à prática do futebol, para o que dispõem de um excelente parque de jogos.

Presentemente, o Grupo conta 402 sócios, pois no decorrer do passado ano inscreveram-se 21 interessados.

Foram propostos e aprovados alguns votos de agradecimento, entre eles ao Director e Editor do «Boletim» e ao seu colaborador J. Matos Serras.

No respectivo Balancete o movimento está assim discriminado:

Receitas	48 864\$40
Despesas	31 598\$70
Saldo da Gerência	17 265\$70

Posteriormente, a Assembleia Geral do Grupo Desportivo da C. P. elegeu os Corpos Gerentes abaixo indicados, para o ano de 1961:

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente — José Araújo Pereira Júnior
1.º Secretário — Frederico Luís Forte
2.º Secretário — António Miguel de Oliveira Capelo

DIRECÇÃO

Presidente — Dílio da Veiga Camarate de Campos
Vice-presidente — António Gaspar Nunes
1.º Secretário — Acácio Fernando Cardoso Ferreira
2.º Secretário — Álvaro dos Santos
Tesoureiro — Júlio Ferreira dos Santos
1.º Vogal — Agostinho Teixeira
2.º Vogal — Mário Lopes

CONSELHO FISCAL

Presidente — Florindo Lourenço
Secretário — Manuel Esteves Cipriano Júnior
Relator — Ladislau Tomás Lopes.

Jogo de futebol disputado por escriturários dos Serviços Centrais

No campo de jogos do Grupo Desportivo da C. P., junto ao apeadeiro de Marvila, realizou-se recentemente um encontro de futebol entre duas equipas constituídas por escriturários dos Serviços Centrais.

Os grupos alinharam do seguinte modo:

CASADOS—José Roque; Salvador Garcia, Barão Primo e Frederico Forte; Abílio Cabrita e Jaime Machado; António Lima, Mário Oliveira, Loubet Bravo, Eufrosino Sousa e José Pedro.

SOLTEIROS — Augusto Pires; Soares Rodrigues, Guilherme Fernandes e Ferreira; Pinheiro e António Machado; Eduardo Brito, Vilas-Boas, José Pargana, João Baião e José Brito.

Arbitrou o nosso colaborador J. Matos Serras e o resultado final foi um empate a 4 tentos.

Após o prélio teve lugar um almoço de confraternização.



Contos e Novelas

O filho do "Expresso" 88

Por ENRICO NOVELLI

CONHECI-O casualmente, numa noite de chuva, debaixo do alpendre da estação de Arezzo.

— Vinte e cinco minutos de atraso! — grunhia ele. — O senhor está a ver? Com esta gente, que se empenha em formar comboios de dez unidades quando as suas locomotivas não podem levar mais de sete, a oitenta quilómetros, nada tem de estranho o caso!

Era um jovem simpático: muito alto, muito delgado, muito pálido, com óculos de aros de tartaruga, redondos, que lhe davam um aspecto distinto; a aba do seu chapéu submergia-lhe na sombra o nariz napoleónico: um nariz conquistador e audaz...

Naquela noite sentia-me predisposto à tolerância. Nem por todo o ouro do mundo eu teria criado um inimigo.

— É verdade. . . Oh, sim! Utilizar locomotivas que não podem arrastar mais de sete unidades!

Naquele momento, entrou o comboio, a resfolegar.

O meu interlocutor olhou-me com um leve sorriso.

— A chegada de um comboio é um espectáculo que se repete com frequência, não é verdade?... Pois bem; para mim..., não sei, há sempre algo de novo nele. Por exemplo, o senhor viu? As rodas da locomotiva têm bielas vermelhas... Não é nada, só um pormenor. O senhor vai para Florença? Então, se quiser, faremos a viagem juntos.

Quando o comboio se pôs em movimento, o meu companheiro começou a olhar para o seu relógio; entregou-se a um cálculo mental longo e complicado, mas que pareceu ser-lhe aprazível porque sorriu para mim e murmurou:

— São doze e vinte e dois: devemos estar chegados à uma e quarenta e nove, salvo (aqui, fez-me uma piscadela de olhos) se o velhaco do maquinista ganhar alguns minutos depois do Incisa. Sabe que uma vez houve um (verdadeiro suicida) que ganhou nove? Mas ainda que ganhasse cinco, não poderíamos de qualquer maneira chegar antes da uma e quarenta e quatro.

Apesar de todos os meus esforços, não consegui dar ao rosto a expressão característica da surpresa e da alegria. O viajante dos óculos interrompeu-se, vexado.

— É verdade... Para o senhor isso é indiferente. Para mim, não. Tudo o que respeita a este comboio em particular me comove, me exalta..., não sei como exprimir-me... O senhor deve ser um céptico?

— Sou criador de coelhos.

— Pouco importa. Aposto de todas as maneiras que não obstante o seu ar indiferente, quando regressa à sua cidade, depois de uma longa viagem — de onde é o senhor? — sente dilatar-se-lhe o coração.

— Naturalmente. Mas isso nada tem de estranho... Em primeiro lugar, a casa natal; depois, a atracção do solo... é o patriotismo mais elementar..

— Pois bem, precisamente. Eu amo antes de tudo a minha nação: Itália; logo a seguir, a minha pátria, a minha verdadeira pátria: o comboio... o comboio que me viu nascer há trinta anos e que se chamava como este, o «Expresso» 88.

— O senhor nasceu no «Expresso» 88? — interroguei, após um longo silêncio. — Compreendo agora. É fácil dizer: «Nasci em Biella em Mondovì. . .» mas: «Nasci no «Expresso» 88!...». Fica uma pessoa exposta a que lhe digam impertinências. Parece uma brincadeira de mau gosto. .

— Supõe que o ignoro? Este facto, tão simples na aparência, tem amargurado profundamente a minha vida... Ao apresentar-me às sortes: «De onde é você?.. é de aqui ou de acolá?» «Não sei... de entre Bucine, e Montevarchi... no «Expresso» 88...». O sargento esteve a ponto de fazer-me prender. E para mais, o senhor compreende..., toda a minha existência tem-se encontrado como que encerrada numa linha de caminho de ferro...; as minhas ideias, os meus costumes, os meus sentimentos, sofrem a influência do sítio onde nasci. Desde a infância, tenho tido obscuras manias, que não alcançava explicar a mim próprio. Quando, por circunstâncias fortuitas, chegava atrasado a alguma parte, anotava cuidadosamente o atraso no meu canhenho. Às vezes, inconscientemente, punha-me a seguir durante um longo trajecto os carris dos «eléctricos», num passo rápido e automático, fazendo depois alto no lugar da paragem. Minha mãe observava estes hábitos singulares com muita inquietação. Um dia, mesmo, levou-me ao consultório de um célebre especialista de doenças mentais. Esse médico não me encontrou nada de extraordinário: limitou-se a aconselhar minha mãe a que me fizesse habitar tão perto quanto fosse possível de uma estação a fim de que eu pudesse saciar-me de visões ferroviárias... O senhor ri-se?

— Eu?! — protestei, num arranque espontâneo. —

Por que é que havia de rir? O seu caso não é muito coerente, o senhor mesmo o reconhecerá, mas não tem absolutamente nada de cómico..., pelo contrário. Continue, peço-lhe. .

— Não sei... — disse o homem dos óculos de aros de tartaruga, deixando-se cair no assento imediato ao meu —, não sei... Depois da morte da minha pobre mãe tive largos acessos de melancolia e profundas crises de abatimento. Estive enfermo durante quase um ano. O meu médico assistente salvou-me, desta vez, com um simples conselho: «Deve você movimentar-se, agitar-se, trabalhar, mas sem ir contra os seus gostos

motiva, «tender», furgão-postal, castruagem-cama e (por que não o confessar?) vagão de mercadorias.

«Talvez o senhor me compreenda. Quando estou alegre, a voz desses desgraçados furgões de animais, esquecidos em estações insignificantes e desoladas da Maremma, à sombra dos eucaliptos, ressoa de novo na minha memória, como que para censurar-me da minha leviandade, da minha frivolidade...

«Foi também no «expresso» de Vintimille que encontrei a que devia ser a companheira da minha vida.

Uma rapariga ruiva, esbelta, encantadora... Cha-



✱

Quando, por circunstâncias fortuitas, chegava atrasado a alguma parte, anotava cuidadosamente o atraso

✱

e inclinações. E, sobretudo, vá passar uma temporada à terra natal».

«A terra natal!» Foi uma revelação. Ninguém havia ainda pensado nisso..., nem eu próprio. Vivi desde então no comboio. Fiz-me caixeiro viajante de artigos quase alimentícios... Pouco a pouco, recobrei a energia, a saúde, o gosto de viver. .

«Absorvi lentamente a alma que se exala dessas máquinas magníficas que, através do Mundo, proclamam sem cessar o génio do homem... Senti que fazia parte daquele milagroso organismo; e impus ao meu coração indolente o ritmo acelerado da vida do comboio, devorador de espaço. Fui, alternadamente, loco-

mava-se Velia. Chama-se ainda Velia, mas não sou eu já quem lhe chamo assim.

— Porquê?

— É muito simples... Casámo-nos. Não era a mulher de que eu precisava; mas, enfim, casámo-nos. A ideia de passar toda ou quase toda a sua vida no comboio não lhe desagradou. Ao princípio, as mulheres aceitam sempre o que o homem lhes propõe... mas depois... quem é capaz de as dominar? Resumindo...

O homem dos óculos calou-se, suspirou, consultou o seu relógio e entregou-se a algumas observações pessoais acerca da marcha do comboio. Suavemente, insinuei com insistência:

O XX Concurso das Estações Floridas

A REALIZAR ESTE ANO

NO prosseguimento de uma interessante e útil iniciativa do Secretariado Nacional de Informação — e que com tanto êxito vem sendo realizada desde 1941, — vai esse Organismo repetir este ano, mais uma vez, o «Concurso das Estações Floridas», cujo fim é manter o estímulo pelo bom gosto na ornamentação floral das estações do Caminho de Ferro de todo o País, num propósito que plenamente se vem demonstrando e numa intenção que não convém, de forma alguma, perder.

Eis as bases do concurso — que se espera, mereça, como até aqui, o maior interesse e carinho da parte do pessoal das nossas estações.

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 troféus artísticos comemorando o facto e destinados a serem colocados nas três estações, primeiramente classificadas.

As Estações cujo arranjo global mereça uma distinção, mas às quais não seja atribuído nenhum dos prémios, serão concedidos conforme a classificação respectiva, diplomas 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», no valor de 400\$00 cada, às estações que tenham mere-

cido 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 composta por um engenheiro agrónomo, um representante da C. P. e um funcionário dos Serviços de Turismo, que presidirá.

BASE IV

A C. P. e a Sociedade Estoril receberão dos seus agentes pelas respectivas circunscrições, 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.

— Resumindo...

O «filho» do «Expresso» 88 encolheu os ombros.

— Nada. A eterna história. Cansou-se do caminho de ferro, de mim, de tudo...

— Apeou-se?

— Sim...

— São coisas que acontecem.

— Sim, mas afligem sempre. Ao romper da aurora, quando despertei, olhei em redor, vi que Velia não voltara... Não voltou nunca mais. Faz agora dois anos...

— Todavia, no comboio é fácil tornarem a encontrar-se...

— Talvez Velia haja escolhido outro modo de locomoção... navio... aeroplano...

Encerrámo-nos ambos em silêncio melancólico, enquanto o comboio, tomando bruscamente velocidade, se precipitava sobre Florência.

Quando chegámos, o homem dos óculos de armação de tartaruga não se esqueceu de consultar o seu relógio.

— Uma e quarenta e cinco... Ganhámos quatro minutos; muito bem... Se quiser, acompanhá-lo-ei a casa. Tenho de esperar as nove da manhã para voltar a embarcar no comboio.

Chovia. Pusemo-nos a caminho tiritando. Brusca-mente, o filho do «Expresso» 88 indicou-me uma lanterna vermelha colocada em cima de um monte de pedras, no meio da rua.

— Há que esperar — disse, balbuciando, com uma espécie de terror. O senhor vê o sinal? A via não está livre!

Não houve exortações, nem conselhos, nem súplicas que bastassem. Acabei por afastar-me, furioso, e abandonei-o à noite, debaixo do açoitado da chuva, à espera do sinal de «Via livre».



Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

No mês de Março p. p. reproduzimos os 3 selos emitidos pela Alemanha Oriental, comemorativos dos 125 anos dos Caminhos de Ferro Germânicos. Hoje apresentamos uma variedade daquela série, destinada aos filatelistas — um exemplar sem denteado do selo em que um comboio de passageiros entra para um «ferry-boat».



Durante o mês de Outubro do ano findo teve lugar no Brasil, o X Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro. Em comemoração desta reunião foi posto em circulação um selo de 2,50 cruzeiros, no qual aparecem três rodas duma locomotiva, a respectiva conjugação e a caixa de cilindros.



Marcofilia

Ainda em relação à série da Alemanha Oriental — do 125.º aniversário dos C. F. Alemães — recebe-

mos um F. D. C. com o carimbo alusivo ao acontecimento, o qual foi apostado em Berlim no dia 5 de Dezembro de 1960.



Mais um carimbo para a nossa temática. Foi autorizado pelos Correios de França, em Setembro último, e refere-se ao Centenário do Caminho de Ferro de Brive a Gaillac.



Publicações

A revista mensal dos ferroviários da Holanda — NIEUW SPOOR — publicou recentemente um artigo acerca do interesse despertado naquele país pela Filatelia, acompanhando-o de duas interessantes gravuras em que aparecem, respectivamente, adultos e jovens, manuseando os seus albums.

Recenseamento Filatélico

Ferrovíários filatelistas:

Pedro da Conceição Peres Sebes — Serviço de Compras e Recepção — Santa Apolónia.

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

Mandar não é escravizar: é dirigir. Quanto mais fácil for a obediência, mais suave é o mando.

DELEGACÃO TURÍSTICA dos Ferrovieiros

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Excursão à Serra da Estrela

Como oportunamente anunciámos, realizaram-se, no passado mês de Março, três excursões à Serra da Estrela, com um total de 120 participantes.

Uma Primavera precoce, libertando muitos pontos da serra do seu alvo manto, diminuiu talvez um pouco a beleza espectacular das paisagens nevadas, mas contribuiu, com o seu esplendor, para dar mais vida à Natureza.

Sob um sol primaveril, puderam os excursionistas dedicar-se aos prazeres da neve e foram horas de são e alegre convívio, as passadas na Serra da Estrela.

Deixaram, pois, estes passeios as melhores recordações para o que também muito contribuíram os bons serviços encontrados no Hotel Sol-Neve.

Excursão ao Algarve

Depois das neves da Serra da Estrela — das paisagens majestosas das alturas — chegou a ocasião de visitar o Algarve, terra de lendárias mouras encantadas, que a Natureza cobriu, aqui e além, do fino e claro rendilhado de amendoeiras em flor ou da branca espuma do mar.

O interesse despertado por esta região, uma das mais coloridas e pitorescas, está largamente patenteado nas numerosas inscrições recebidas.

Por esse motivo, formaram-se dois grupos, cujas datas de partida foram fixadas para 28 de Abril e 5 de Maio, sendo prevista no programa uma estadia de 3 dias na bela costa algarvia.

Portimão, cidade moderna e progressiva, a dois passos da afamada Praia da Rocha, foi o local escolhido para instalação dos grupos, cujos participantes terão ocasião de visitar as lindas praias de Albufeira, Armação de Pêra, Carvoeiro, Rocha, etc.

Passeio turístico, é ao mesmo tempo romagem histórica. Assim os ferroviários avançarão de Lagos até ao extremo sudoeste, a Sagres e ao Cabo de S. Vicente, «berço da lusa glória», como tão justamente o poeta cantou.

Silves, a antiga capital da província, e a Barragem do Arade serão as últimas visitas em terras algarvias.

Excursão ao Alto Minho

Continuando a desenvolver um interessante plano de visitas que tem por lema «dar a conhecer Portugal aos portugueses», seguir-se-á, em Junho, uma excursão ao Alto Minho.

Para os apreciadores do espectáculo, sem par, da Natureza, o Minho está incontestavelmente à frente de todas as regiões do nosso País.

Muitos poetas e escritores têm tentado fixar numa



Excursão à Serra da Estrela
(1.º Grupo)

quadra, numa frase, numa palavra até, a maravilhosa paisagem minhota, mas para apreciar o Minho é preciso visitá-lo, admirar a sua vegetação exuberante e variada, as suas majestosas serranias, os seus solares e capelinhas, o seu povo trabalhador e alegre, num conjunto de tal modo harmonioso e polícromo que lembra gracioso presépio armado por mãos de fada.

Viana do Castelo, a «Princesa do Lima», e Melgaço, uma das nossas melhores estâncias termais, são os locais escolhidos para a instalação do grupo. O circuito em autocarro permitirá visitar o paradisíaco

Os excursionistas, conduzidos pelo Vice-Presidente Técnico, Monsieur R. Caron, um dos mais entusiastas e infatigáveis obreiros da ATC francesa, fizeram uma larga digressão, em autocarro, pelo nosso país.

Realizando um programa de visitas, que incluía Espanha e Portugal, entraram pela Guarda e, durante 5 dias, admiraram as principais cidades portuguesas, seus monumentos e sítios turísticos.

Em Lisboa, tiveram ainda ocasião de visitar um restaurante típico, onde ouviram o fado e assistiram a algumas variedades folclóricas.

✱

Excursão à Serra da Estrela
(2.º Grupo)

✱



vale do Lima, com Ponte de Lima e Ponte de Barca, as graciosas povoações de Arcos de Valdevez, Monção, Valença e Caminha, a típica aldeia raiana de S. Gregório e as aprazíveis praias de Moledo e Âncora.

Ferroviários estrangeiros em Portugal

Entre as várias Secções provinciais da A T C francesa, a Normandia ocupa lugar de destaque, pela acção desenvolvida em prol do turismo ferroviário.

Não obstante actuar no âmbito restrito dum sector regional, vem esta Secção desenvolvendo, há largos anos, uma intensa actividade, concretizada em numerosas viagens não só em França, como ao estrangeiro.

Portugal figurava, há muito, nos seus planos turísticos. No entanto, dificuldades de vária ordem fizeram relegar sempre esse projecto e só este ano houve possibilidade de efectivar uma excursão ao nosso País.

Assim, foi com muito agrado que recebemos, no passado dia 26 de Março, um numeroso grupo, vindo de Ruão, onde a ATC Normandia tem a sua sede.

As impressões colhidas entre os participantes foram as melhores possíveis e Monsieur Caron afirmou, ao deixar-nos, que, dado o grande êxito alcançado por esta excursão, se propunha repeti-la regularmente nos anos próximos, satisfazendo assim o grande interesse que Portugal está suscitando aos normandos.

Registamos com prazer esta decisão que constitui mais um elo no estreitamento da amizade existente entre os ferroviários portugueses e os seus colegas franceses.

Congresso F. I. A. T. C. de 1961

Encontra-se já em nosso poder toda a documentação respeitante ao 15.º Congresso FIATC que terá lugar, como já noticiámos, em Luxemburgo, de 22 a 27 de Maio.

O tema de trabalho, fixado no ano passado, em Dublin, que visa as modalidades de colaboração entre as organizações ferroviárias aderentes à FISAIC, USIC e FIATC constituirá o problema capital a tratar durante as várias sessões plenárias.



✱

Excursão à Serra da Estrela
(5.º Grupo)

✱

Outras questões, porém, serão examinadas pela «Comissão Técnica» e pela «Comissão Administrativa», como sejam:

- Fixação das Manifestações Internacionais a organizar em 1962 sob o patrocínio da FIATC.
- Organização de estadias no período estival em diversas localidades da Europa com características próprias das «colónias de férias»;
- Idem, no período invernal, susceptíveis de proporcionar aos jovens a prática dos desportos de Inverno;
- Plano de excursões e viagens que cada ATC propõe efectivar em 1962.

Será ainda fixado o local e data do próximo Congresso, assim como se procederá à eleição do Presidente e Secretário-Geral.

Para esta reunião internacional preparou a ATC Luxemburguesa um atraente programa de recepção que, entre outros números, compreende uma excursão em automotora a Echternach para assistência a uma impressionante procissão dançante, a visita às Caves Cooperativas de Wellenstein e às instalações termais de Mondorf-Etat, outra excursão em autocarro às barragens de Esch Sûre e de Vianden e um grande Concerto na Praça de Armas, oferecido pela Harmonia e o Coral da FNCTTL. Este programa turístico terminará pela visita da moderna fábrica ARBED, em Dudelange.

No dia do encerramento do Congresso, haverá Recepção na Câmara Municipal de Luxemburgo, e, à noite, terá lugar o banquete oficial, no Casino Syndical, seguido de baile.

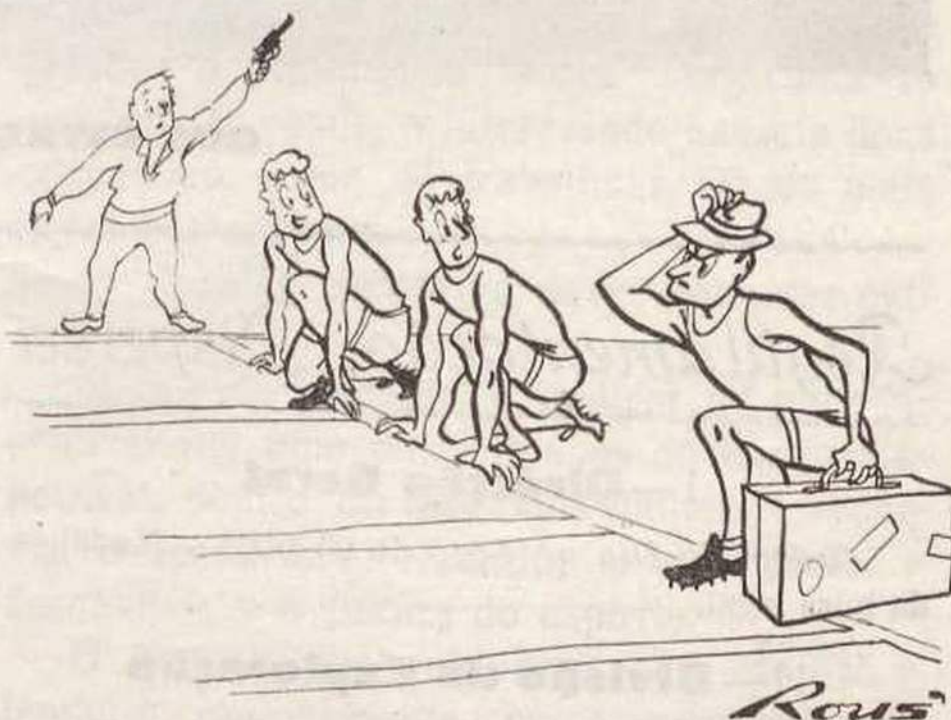
Excursão aos lagos suíços

Por amável deferência da ATC Suíça para com o nosso País, foi-nos possível obter a aceitação de um número mais elevado de participantes portugueses nesta interessante manifestação internacional.

Assim esse número que, inicialmente, estava limitado a 10, foi agora fixado em 35.

Apraz-nos comunicar esta resolução, por permitir aceitar ainda mais algumas inscrições nesta viagem à Suíça que, como era natural, suscitou o maior interesse entre os entusiastas da montanha e da neve.

BOM HUMOR...



— É um truque dele. Imagina-se a correr para apanhar o comboio... 19

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Modernizar estações, adaptando-as às necessidades actuais do transporte, por molde a proporcionar-se aos passageiros da via férrea a comodidade a que têm inteiro jus, é uma das preocupações fundamentais da C. P. E, na medida dos recursos disponí-

veis, tem-se procurado solucionar a contento, a intenção desejada.

Eis um exemplo entre muitos, e por demais conhecido, de uma das principais estações que beneficiou de amplas e profundas remodelações — a ponto de hoje constituir a sala de espera ou o ponto de referência para reunião, no coração de Lisboa, do público da capital.

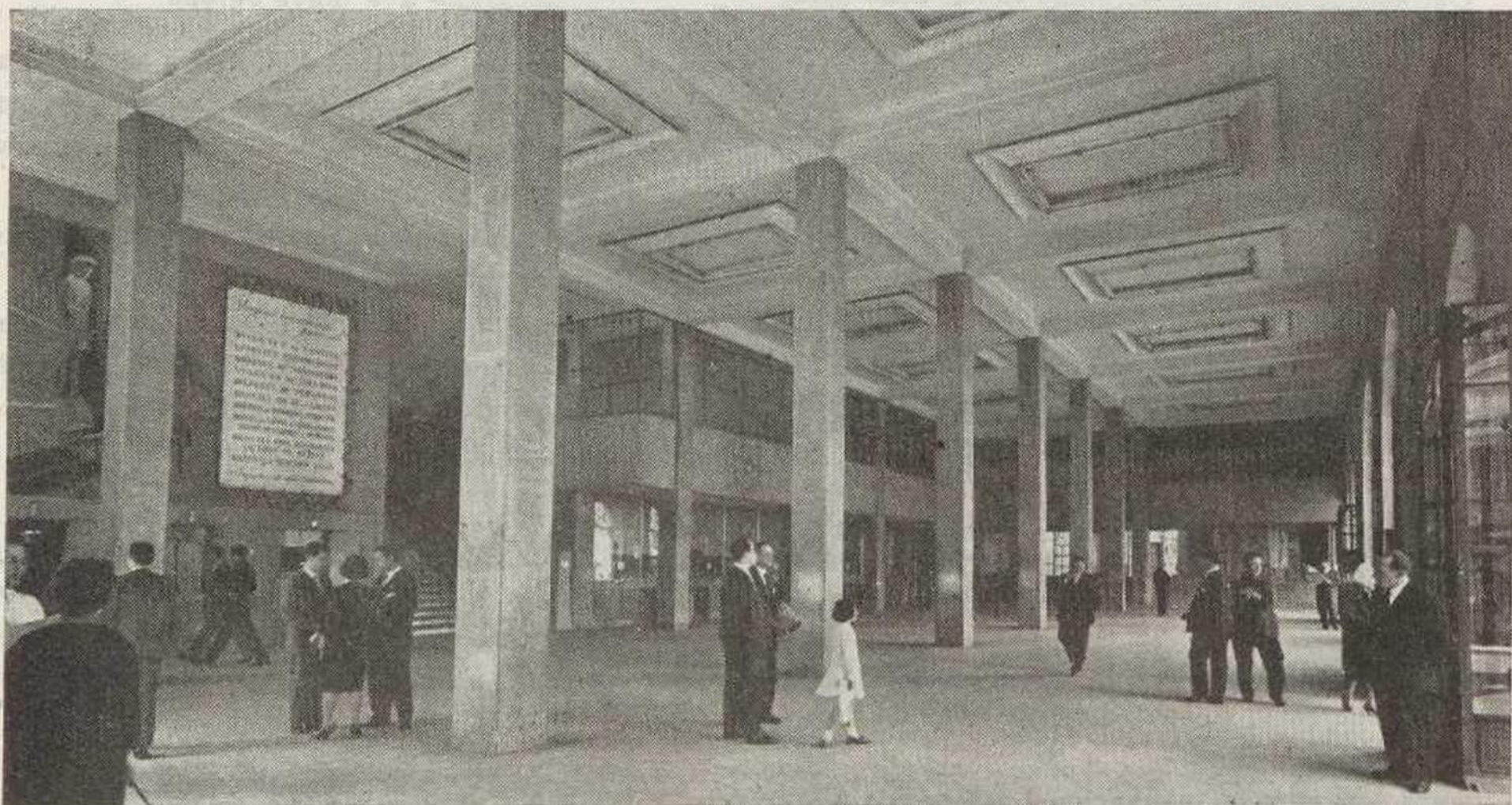
As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até ao fim do corrente mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

Resultado do Concurso n.º 45

Solução: — Linha do Vale de Vouga.

Foram premiados: — Hermilo José Nunes Júnior, factor de 2.ª cl. em Beja; António Sebastião Alves, operário ajudante em Coimbra e Vitorino Pinto da Silva, servente de 1.ª cl. em Macedo de Cavaleiros

N.º 47



QUE ESTAÇÃO É ESTA?

Foto de António Freire da Silva

Regulamentação Dispersa

I — Direcção Geral

Ordem do Dia n.º 4 615 de 20-3-961 — Mudança da hora legal.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1 442 de 2-3-961 ao n.º 1 461 de 29-3-961.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2 753 de 14-3-961 — Sinalização da estação de T. Novas.

Instrução n.º 2 754 de 20-3-961 — Período experimental da sinalização das passagens de nível entre Setil e Entroncamento.

Instrução n.º 2 755 de 20-3-961 — Experiências dos sinais luminosos entre Setil e Entroncamento.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 31 de Março de 1961.

Do J



O PREÇO DA SAÚDE DOS DIRIGENTES

Todos aqueles que exercem funções executivas, quer nas empresas privadas quer nos serviços do Estado, nesta época moderna de actividade febril, vêm por vezes a saúde seriamente abalada. As longas horas de trabalho, o contínuo esforço exaustivo, a prolongada concentração mental, o fardo das responsabilidades, todas estas causas de dispersão e de enfraquecimento de energias, de fadiga física e mental, agravadas pela vida sedentária e a consequente ameaça da prejudicial obesidade, são factores, na generalizada opinião das autoridades médicas, que põem em grave risco a saúde dos grandes dirigentes. Aqueles factores são susceptíveis, com efeito, de provocar a hipertensão arterial, a trombose coronária, doenças das vias respiratórias e outros males mais ou menos graves.

Sobre este assunto tão importante houve em Londres, nos fins do ano passado, uma curiosa reunião em que cerca de *setecentos* dirigentes das mais diversas actividades assistiram a várias palestras proferidas por nove eminentes especialistas da classe médica.

Segundo um dos mais qualificados destes especialistas a *trombose coronária*, hoje em fase de larga expansão, é facilitada grandemente pela seguinte maneira de proceder:

- Trabalho constante no gabinete, todas as noites, e aos sábados, domingos e feriados, além dos dias úteis, praticamente sem qualquer solução de continuidade, excepto reduzidos intervalos reservados às refeições e ao sono;
- Ocupação em casa, ao serão, com assuntos profissionais;

- Refeições sem a necessária tranquilidade e descanso;
- Frequência demasiada de festas, banquetes, reuniões e conferências;
- Interrupção das refeições para efectuar chamadas telefónicas de assuntos profissionais, prejudicando o descanso do espírito;
- Concentração em si de todo o serviço, fugindo ao recurso da delegação de funções e de responsabilidades nos subordinados;
- Efectuar viagens de serviço, viajando de noite, a fim de não perder tempo, com prejuízo das convenientes condições de repouso.

Viver, assim obcecado pelo trabalho e pelas responsabilidades, sem o mínimo repouso, e provocar o esgotamento físico e mental que seguramente arruinará a saúde.

Provam as estatísticas, com efeito, que, em cem casos de trombose coronária, 91 são devidos a prolongada fadiga, verificando-se que, em 25 casos, o interessado exercia duas ocupações e em 46 trabalhava 60 ou mais horas por semana.

O trabalho excessivo deve, pois, ser evitado.

O grande remédio é dedicar ao trabalho profissional uma parte apenas do tempo disponível, dentro de razoáveis limites, e reservar o restante ao recreio, à vida social e doméstica, e à cultura do espírito.

O homem que cultivar o seu espírito é também, curiosamente, um homem que vela pela saúde. O espírito também conta...

Já há 250 anos, o Dr. Samuel Johnson 21

dizia que «nenhuma pessoa deverá fazer tanto quanto pode: tem de guardar parte da sua vida para si». E, como aconselhava Eugénio de Guérin, «as distrações devem colocar-se na vida como as vírgulas numa frase».

Há que combater, paralelamente, os inconvenientes da vida sedentária e da obesidade. Um inquérito feito nos Estados Unidos mostrou que um homem de 45 anos, que tem um excesso de peso de cerca de 15 quilos, em relação ao peso médio normal, tem a duração da sua vida reduzida em 25 anos: chegaria assim, quando muito, aos 60 anos em vez de aos 85. Tudo quanto seja mais de 10% acima do peso normal é prejudicial.

A obesidade será combatida por apropriado regime alimentar.

E quanto aos inconvenientes da vida sedentária, há que reservar tempo para exercícios físicos e também para férias. O período de férias, a utilizar ano a ano, nunca deverá ser inferior a quatro semanas e devem ser utilizadas seguidamente, num ou em dois períodos. Não deixar passar um ano sem férias. Os dirigentes que têm grandes responsabilidades devem, mesmo, recorrer a frequentes embora curtas férias nas vésperas de importantes decisões, a fim de disporem da necessária descontração de espírito, sem a qual não há a justa visão dos homens e dos acontecimentos.

As próprias viagens de negócio ou de serviço devem ser acompanhadas de distrações e de períodos de repouso. Assim, as regras de *viagens de serviço* são enunciadas deste modo por uma autoridade médica:

- 1 — Meticulosa organização da viagem especialmente se se trata de países longínquos, tendo em conta o melhor itinerário, o clima, as datas de deslocação, os lugares de destino, e o apropriado equipamento de viagem;
- 2 — Não trabalhar em viagem mais de oito horas por dia e nunca além de seis dias por semana, considerando-se trabalho não só as visitas de serviço como ainda a aceitação ou a oferta de convites de simples hospitalidade;
- 3 — Reservar tempo para turismo ou recreio;

4 — Viajar com a família, principalmente com a mulher, sempre que possível;

5 — Repousar alguns dias, pelo menos quatro, após o regresso, antes de voltar para o serviço.

O homem que trabalha, e que quer poupar a saúde, tem de pagar o justo preço desta legítima pretensão, evitando o assalto da doença, sempre pronta a atacar: limitar o tempo de trabalho, e eliminar, sobretudo, o declínio físico e a obsessão ou preocupação constante do trabalho, recorrendo a intervalos de repouso, de recreio, de exercícios físicos, de descontração do espírito.

Há que respeitar o repouso. Já um velho provérbio chinês o dizia: «Podes acelerar o teu despertar, mas não o teu repouso».

A PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRABALHO — AS CAUSAS GERAIS DOS ACIDENTES E A SUA NEUTRALIZAÇÃO — UTILIDADE DA PREVENÇÃO DOS ACIDENTES

Podem classificar-se em duas grandes categorias as causas gerais dos acidentes de trabalho: refere-se uma ao material e a outra ao pessoal. O mesmo é dizer que existem *causas mecânicas* e *causas humanas* dos acidentes de trabalho.

Para que a prevenção se possa exercer eficazmente é necessário conhecer, naturalmente, estas causas, a fim de serem objecto de estudo com vista à sua gradual eliminação.

O conhecimento completo e sistemático das várias causas de acidente é possível por meio de métodos estatísticos. A elaboração de boas estatísticas está assim na base da organização do estudo das causas dos acidentes de trabalho. A estatística constitui a recolha e a conveniente classificação dos números que representam as incidências dos sinistros e consequentemente os riscos do trabalho.

Determinados estes, haverá depois que actuar no sentido de evitar ou de neutralizar os riscos, tendo em vista, por um lado, as causas mecânicas, e, por outro lado, as causas humanas dos acidentes de trabalho.

Actuar sobre as causas mecânicas é promover a modernização das instalações do trabalho e dos maquinismos, procurar fazer substituir o equipamento antigo, as deficientes instalações e locais de trabalho. É fazer, enfim, *entrar a modernização na oficina*.

Actuar sobre as causas humanas é desenvolver um esforço decidido e contínuo de propaganda, por via psicológica, junto do trabalhador, preparando-o, atraindo-o para as convenientes medidas de *segurança do trabalho*.

É curioso lembrar que tem havido quem afirme



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 196/Cons. n.º 386-F. — Peço dizer-me se, no caso de, acidentalmente, faltarem numa estação mod. F 68 ou F 69 (grande velocidade) ou mod. F 71 ou F 72 (pequena velocidade), devem substituir-se por modelos de velocidade diferente dos que faltarem, emendando-se os respectivos números a fim de se manterem as sequências das numerações.

Resposta. — Os mod. F 68, 69, 71 e 72 devem ser requisitados com a devida antecedência de harmonia com o disposto nos art.ºs 287.º e 288.º do Livro E 11.

Se, por circunstâncias imprevistas, se esgotarem alguns dos referidos modelos, não devem utilizar-se em substituição escriturações de velocidade diferente. A estação comunicará o sucedido, sem perda de tempo, à respectiva Secção de Receitas, que providenciará quanto à cedência dos modelos em falta, da reserva de outra estação, a fim de se evitarem os inconvenientes que resultam da utilização de escriturações de cor diferente da que corresponde.

Esclarece-se ainda o consulente de que em caso algum se devem alterar ou emendar os números de remessas que figuram nos modelos em causa (art.ºs 137.º, 138.º e 139.º do Livro E 11).

///

Pergunta n.º 2 197/Cons. n.º 387-F. — Peço ser informado da cobrança que deve ser efectuada a um

que a prevenção dos acidentes de trabalho é inútil ou pouco eficaz nos seus resultados, pois — dizem — a maior parte dos acidentes atinge não quaisquer indivíduos mas sim determinado grupo de indivíduos «pre-dispostos» a acidentes, e que, por isso, não os poderão evitar por mais «prevenidos» que estejam. Estar-se-ia assim em face dum fatalismo que a prevenção dos acidentes de trabalho seria impotente para eliminar.

Trata-se, porém, duma teoria absolutamente errónea, como demonstrou o Dr. Morris S. Schuzinger, médico americano, que se tem dedicado a importantes estudos de acidentes de trabalho.

Determinou este cientista que nada menos que metade dos acidentes de trabalho se verifica com indivíduos menores de 25 anos. A percentagem de acidentes com estes jovens trabalhadores é de cerca de duas vezes e meia mais alta que a que se observa com os trabalhadores de idade entre 40 e 44 anos, e

passageiro portador de um bilhete da Tarifa n.º 1-C, vendido em Porto (S. Bento) para São Lourenço, no dia 1 de Outubro de 1959, que o apresenta na viagem de regresso, no dia 15 de Fevereiro de 1960.

Deve cobrar-se o que corresponder pela Tarifa Geral, levando-se, porém, em conta o custo do bilhete apresentado, ou considera-se o mesmo nulo, procedendo-se como se se tratasse de passageiro sem bilhete?

Resposta. — Os bilhetes da Tarifa Especial n.º 1-C, apresentados fora do prazo de validade, são considerados nulos, ficando, portanto, os seus portadores sujeitos às disposições da Tarifa Geral.

Serviço do Movimento

P.ergunta n.º 2 200/Consulta n.º 310-M. — Determinando o Art.º 27.º, alínea b), do Regulamento 2, que o chefe da estação mandará para junto da agulha um agente graduado, a-fim-de mandar avançar o comboio até à estação, em seguida à primeira paragem e recusando-se os motoristas a deixar que o referido agente graduado tome a automotora para regressar à estação, alegando não ser regulamentar, peço o favor de ser esclarecido.

Resposta. — A função do motorista é unicamente a de pilotar a automotora e não a de fiscalizar o serviço, função que é da exclusiva competência do condutor, na sua qualidade de chefe de comboio.

Qualquer assunto que ao motorista mereça reparo, deve por este ser superiormente participada em folha de marcha.

nove vezes mais alta que a correspondente aos indivíduos entre 60 e 64 anos. Verificou também o Dr. Schuzinger que, na vida do trabalhador, a época mais aguda dos acidentes começa aos 17 anos e atinge o seu ponto culminante aos 21; estaciona depois até aos 28 anos, idade a partir da qual se inicia gradualmente o decréscimo.

Não há, portanto, um fatalismo no caminho da eficiência de prevenção dos acidentes de trabalho.

Há apenas, fundamentalmente, a *inexperiência*, combinada com inconsciência, o desconhecimento ou até a incompreensão do risco, o que a tudo são mais acentuadamente propensas as jovens idades.

Iluminar-lhes o caminho do trabalho pela conveniente actuação psicológica da prevenção de acidentes é, sem dúvida, obra valiosa, meritóriamente humana, digna da brilhante era de progresso material em que vivemos.

(DO «BOLETIM DO PORTO DE LISBOA»)



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — Tancredo Amâncio Mendes Saleiro, Aníbal Baptista Ferreira e José Moreira dos Santos, chefes de estação de 3.^a cl.; Luís Augusto Moutinho, José Rosa Estamenha e António Pedro Júnior, factores de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Ilda Augusta Pinto Amaro e Manuel António, escriturários de 3.^a cl.; Raul Maria Pereira e Miguel Lopes Pereira, operários de 1.^a cl.; Henrique Pereira de Sousa, condutor de 1.^a cl. e Miguel Gouveia, servente de 1.^a cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Hernâni dos Santos Ferreira*, operário de 3.^a cl.: — encontrou nas oficinas de Campanhã um relógio no valor de 300\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato; *António da Silva*, servente de 1.^a cl.: — encontrou um saco com 990\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *Carlos Martins Gaio*, servente de 1.^a cl.: — encontrou no cais de Tortosendo um porta-moedas com 615\$50, que prontamente entregou ao seu chefe; *Afonso Rodrigues de Sá*, operário de 1.^a cl. encontrou nas oficinas de Campanhã um relógio no valor de 200\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato; *António Gonçalves Nogueira*, fogueiro de 2.^a cl.: — achou no Depósito de Campolide uma carteira com 400\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato; e *Manuel Morgado Costa*, servente auxiliar: — encontrou uma mala com documentos e a quantia de 1.360\$20, de que fez imediata entrega ao seu chefe.

NA CAPA: «À HORA CERTA»

Foto de José Nunes Correia (Queluz).

Menção Honrosa do nosso Concurso Fotográfico