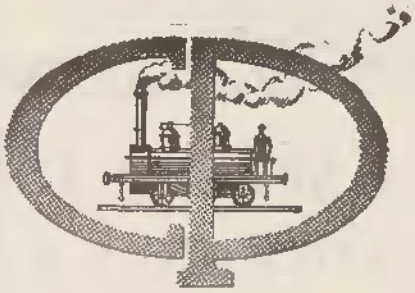
BOLETIM DA C.P

NUMERO 370

ABRIL DE 1960

Boletim da



N.º 370 • ABRIL 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

A ELECTRÓNICA AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO

Eis a nova linha de triagem da Companhia Burlington, nas visinhanças de Chicago, E. U. A. Projectado para classificar 3 mil vagões diàriamente, este novo sistema reduziu de 3 horas e meia a duração das manobras e de cerca de 85 °/₀ as avarias em vagões e cargas. É inteiramente automático e dotado de todos os recursos que a electrónica faculta aos equipamentos de sinalização e telecomunicações. Custou 4 milhões de dólares (120 mil contos) e proporciona economias equivalentes a uma amortização de 10 °/₀ do capital aplicado.

Da Suécia. Desembarque em Malmö. O encanto e a luminosidade de Estocolmo. O Palácio dos Concertos e os Prémios Nobel. Skansen e Saltsjöbaden

Por ARMINDA GONÇALVES

SOBRE o navio voavam as gaivotas. Pairavam em cima das nossas cabeças para logo revolutearem na esteira do barco, regressando num vaivém contínuo, numa grasnada confusa. Águas cinzentas, levemente encrespadas. Céu cinzento escuro, cavalgada de nuvens ameaçadoras. Súbito, a chuva diluviana, a trovoada à hora, justamente, do desembarque em Malmö. Ràpidamente, porém. A tempestade amainou, dissipou-se.

E, quando Estocolmo, num crepúsculo prolongado até perto da meia-noite, apareceu rutilante de luzes que se multiplicavam nas águas calmas do Lago Mälar e do Báltico, como um espectáculo de «féerie», senti-me compensada da fúria dos elementos que assinalara a recepção feita pela terra sueca.

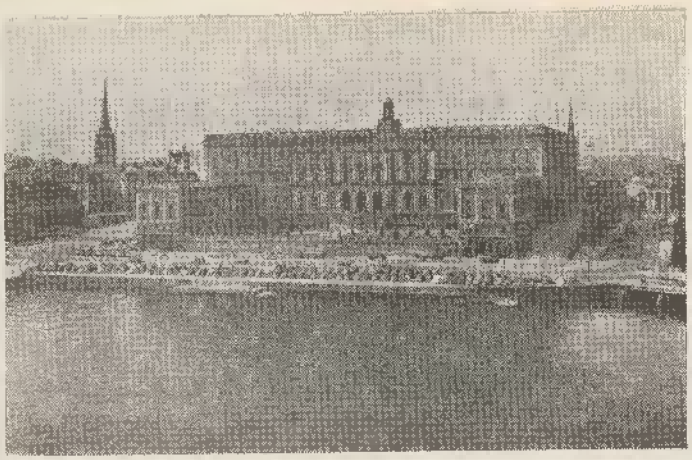
A privilegiada situação geográfica de Estocolmo — braços de água infiltrando-se pela terra, rodeando as várias ilhas sobre as quai foi edificada — gravou-se-me na retina con seus claros espaços aquáticos.

Ela não se assemelha à melancólica, magni ficente e incomparável Veneza, nem à suav Amesterdão, nem à pitoresca Copenhague Urbe insular, tem um encanto próprio — o d sua claridade e largueza de horizontes. Nã deambulamos por estreitos canais. Os braço do mar são largos; mais largo é o lago Mälar

Numa saída deste para o Báltico a passa gem é feita por comportas.

Estocolmo tem o coração na pequena ilh entre o lago e o mar, ligada por pontes à outras ilhas e à terra firme. Foi-se alargand no decorrer dos séculos e é hoje uma grand cidade. As ruas estreitas, medievais, da peque na ilha terminam com palácios à beira d água. O maior, imensa mole quadrada de estil neo-clássico, é o Palácio Real. Por detrá

Estocolmo iluminada. Em primeiro plano, a Câmara Municipal



O Palácio Real, na pequena ilha que forma o coração da cidade

dessas fachadas grandiosas, residem reis democráticos. Um francês, Marechal do Primeiro Império, combatente da Revolução, viveu ali fundando uma dinastia, reinou sobre o povo sueco com o nome de Carlos XIV: — foi João Bernadotte, plebeu e Príncipe de Pontecorvo, casado com a burguesinha Désirée.

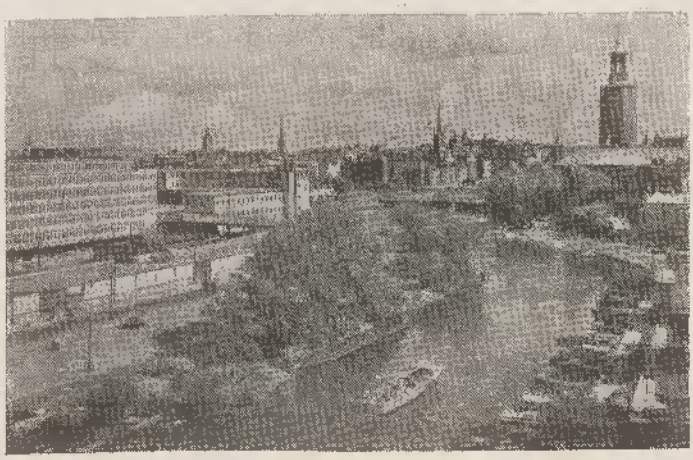
O imponente Parlamento, o Palácio da Nobreza e a Catedral erguem-se nesta ilha. Para além das pontes, a Galeria Nacional, o Teatro da Ópera e o antigo e lindo Palácio de tejolos vermelhos com o telhado de cobre verde-esmeralda da Câmara Municipal, também se debruçam sobre a água azulada em dias de céu límpido ou pouco nublado. E outros edifícios, outros palácios e igrejas — não tantas como nos países católicos.

No Palácio dos Concertos (estilo neo-clássico que se repete em tantos outros palácios de Estocolmo, com a frontaria principal virada para uma pequena praça, a meio da famosa, movimentada e luminosa rua Kungsgatan) reúne-se a Academia da Suécia sob a presidência do Rei, para a entrega dos célebres prémios Nobel. Sente-se emoção à ideia das notabilidades que todos os anos ali se reúnem com aqueles a quem o Prémio abre as portas da glória.

Como mulher, pensei com orgulho nas mulheres a quem ele foi atribuído: Marie e Irene Curie, francesas; Selma Lagerlof, sueca; Sigrid Undset, dinamarquesa; Pearl Buck e Jane Adams, americanas; Grazia Deledda, italiana; e Gabriela Mistral, chilena. E, como portuguesa, lamentei que apenas a um compatriota, o sábio Egas Moniz, esse prémio fosse concedido. E que ele não o tivesse recebido pessoalmente.

Na pequena praça, em frente, vendem frutos e flores.

Subi a Skansen onde está instalado, ao ar livre, um museu da vida, do folclore, da fauna e da etnografia da Suécia. O museu espalha-se pelas clareiras das florestas circunvi-



Um dos inúmeros canais que cruzam Estocolmo. A Câmara Municipal, à direita, apenas deixa ver o telhado e a torre

zinhas. Perto da entrada, mas já em plano elevado, há restaurantes, um palco e um auditório. No palco exibem-se danças regionais e executam-se concertos.

Skansen é um monte que domina a cidade e do qual a vista alcança os lagos, os braços de mar e as ilhas — o arquipélago urbanizado que forma a capital dum país calmo e frio, cortês e saudável.

Em Estocolmo respira-se livremente a amplidão e o sossego — reverso da trepidante inquietude das cidades meridionais.

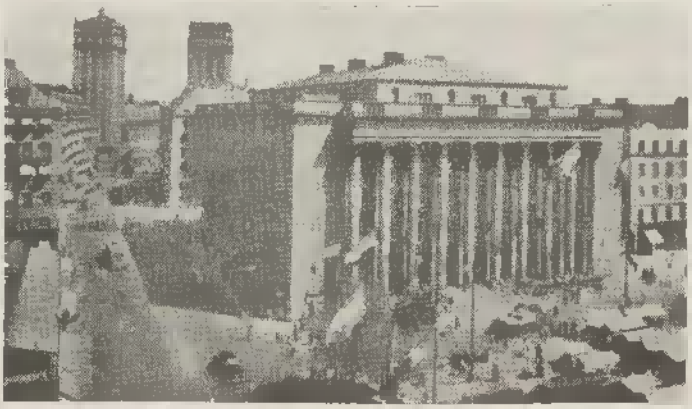
As ruas são largas e são amplas as praças da parte moderna e dos modernissimos arrabaldes, em obediência a um urbanismo que faz criar aos cidadãos a alegria de viver em habitações higiénicas e cheias de claridade. Não devemos esquecer o alto nível de vida e a elevada cultura deste povo certamente feliz.

Como todos os outros povos escandinavos e mesmo como os naturais da verde e húmida Grã-Bretanha, os suecos adoram a vida de ar livre logo que faz a sua aparição a Primavera, prenúncio do Verão de longos dias: compensação do Inverno gelado e triste em que a vida familiar é mais aconchegada.

Um passeio a Saltsjöbaden, levar-me-ia a conhecer esse lugar encantador que é, para os habitantes de Estocolmo, o mesmo que o Estoril é para os lisboetas. É uma linda e repousante estância balnear com grandes hotéis, restaurantes e divertimentos vários, sobretudo náuticos.

Está ligada à capital por uma excelente linha férrea, apenas com meia hora de trajecto.

Mas o percurso feito de barco por entre os milhares de pequeninas ilhas verdes, arborizadas, que formam o arquipélago de Estocolmo e se espalham pelo Báltico, é surpreendente, encantador.



Neste Palácio, o Rei preside à entrega dos Prémios Nobel. À esquerda, a Rua Kungsgatan

Para não haver cruzamentos e facilitar o trânsito (que não é regulado por polícias mas por sinais que os próprios peões podem manobrar) algumas ruas sobrepõem-se com passagens superiores e as consequentes rampas.

Um ascensor público — o de Katarinahissen — na margem entre o Lago Mälar e o Báltico, oferece pontos de vista deslumbrantes.

Em alguns restaurantes, mesmo modestos, há música directa à hora das refeições — um duo ou um trio, ou mesmo uma orquestra — e, além dos pratos quentes, servem uma infinidade de «hors-d'oeuvre» em que predominam o arenque, o salmão e as enguias fumadas, as anchovas, a lagosta, etc.. Além do pão branco há o pão de centeio e um pão escuro, levemente doce, de que não gostei. Servem também uma espécie de bolachas delgadíssimas, feitas de centeio.

O barco a motor, contornando a infinidade de ilhas, cruzava-se constantemente com pequenos iates e canoas motorizadas, ou ultrapassava outros, quando não era ultrapassado por eles.

Esses iates e essas canoas transportavam mulheres e homens pletóricos de vida, ébrios de alegria, confundidos com a natureza como que emersos do mar, tal as nereidas e os tritões da mitologia.

Sùmariamente vestidos, elas e eles, com frequência um «maillot» apenas a desenhar-lhes os corpos, os cabelos desgrenhados pelo vento, lançavam-se em corridas equilibrados nos minúsculos barcos que, ràpidamente, cortavam a água.

Pareciam felizes, muito felizes...

Caminhos de Ferro Suecos

COM os seus 450 mil quilómetros quadrados, povoados apenas por 8 milhões de habitantes, a Suécia ocupa a parte oriental da Península Escandinava, no Norte da Europa. Trata-se de uma Nação muito rica, graças aos seus múltiplos recursos florestais, mineiros e hidro-eléctricos, cuja indústria se acha florescente em todos os ramos — metalurgia, derivados da madeira, construções eléctrica, mecânica e naval, química e têxtil. O nível de vida do povo sueco é elevadíssimo e toda a população desfruta largamente dos benefícios da cultura. É dos países europeus, o que mais se aproxima do nível estadunidense, identificando-se, em muito, com a forma de viver dos americanos.

Os Caminhos de Ferro do Estado Sueco (SJ), que compreendem 92°/₀ das vias férreas suecas (quinze mil quilómetros) e bom número de serviços rodoviários e marítimos, constituem a mais importante empresa nórdica e para eles oferecem o seu labor diário cerca de 70 mil ferroviários de todas as categorias, espalhados por todo o País, desde as províncias a Norte do Círculo Polar Ártico até o extremo meridional da Península.

A electrificação dos Caminhos de Ferro Suecos atinge, no momento presente, 45°/₀ da sua quilometragem mas 90°/₀ do tráfego total é assegurado pela tracção eléctrica, porquanto esta tem sido principalmente aplicada, como é óbvio, nas linhas de mais intenso movimento. A Suécia orgulha-se de possuir a mais vasta rede electrificada do Mundo: 7 300 km de rede, explorados com corrente alterna, monofásica de 16 KV, 16 2/3 Hz, obtida, por transformação, em subestações próprias, da energia trifásica (50 Hz) da rede geral de distribuição. O início da electrificação data de 1895, num percurso de 12 kms, em via estreita, ligando Estocolmo a Framnäsviken. O maior troço contínuo electrificado de todo o Mundo é a linha de Trelleborg a Narvique, quase toda em território sueco, com 2.200 km de extensão! A Suécia possui igualmente a mais longa instalação de C. T. C. da Europa: a que abrange a linha de via única e tráfego intensíssimo, de Oxelösund a Ludvika, com 320 km, compreendendo 36 estações, e que foi executada pela Siemens.

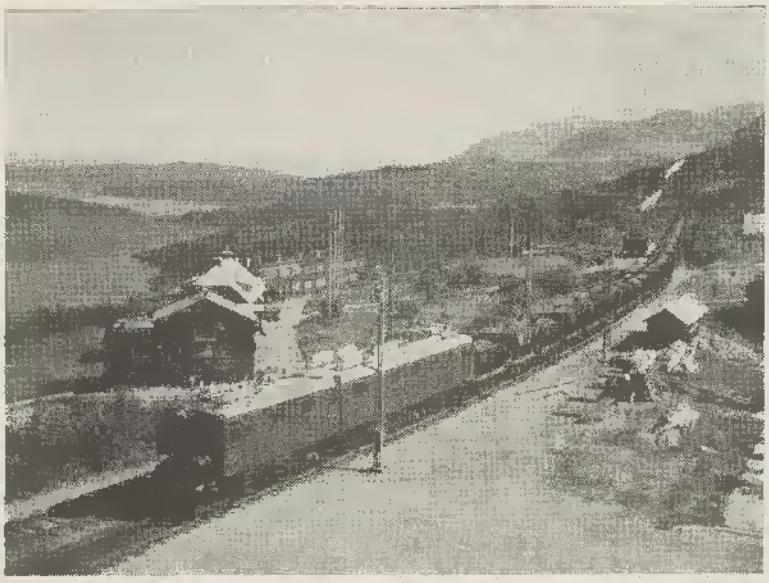
A grande maioria do material, tractor e rebocado, dos SJ é fabricado na própria Suécia; por toda a rede circulam numerosas automotoras semelhantes às que a C. P. adquiriu há anos na grande Nação escandinava.

As carruagens de passageiros, tanto de 1.ª como de 2.ª classe, oferecem o máximo conforto; nalgumas relações nocturnas (Estocolmo Malö e Estocolmo-Luleaa), são utilizadas carruagens de 2.ª classe com assentos inclináveis, muito populares entre a numerosa clientela daquelas duas grandes artérias ferroviárias.

As carruagens-camas incluídas nas composições dos comboios suecos pertencem aos próprios SJ e são por eles directamente exploradas. Dispõem de uma («single»), duas (1.ª classe) ou três camas (2.ª classe) e estão dotadas de regulação automática da temperatura por termostatos, possuem água corrente, quente e fria, tomadas de corrente para máquinas eléctricas de barbear (110 e 220 V) e de muitos outros aperfeiçoamentos, destinados a garantir aos passageiros a maior comodidade e conforto. O suplemento para a

sua utilização é assaz módico e, além disso, não é cobrada qualquer taxa de serviço. Todas estas circunstâncias explicam por que as carruagens-camas têm na Suécia uma utilização muito superior à de qualquer outro país europeu: nelas dormem anualmente mais de um milhão de passageiros dos SJ.

O serviço de restaurante dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco é assegurado por uma sua filial, concessionária de todos os restaurantes das estações, dos comboios e dos *ferry-boats*; para que se avalie da importância dos seus serviços, bastará citar que ela serve anualmente mais de 1 500 000 refeições e cerca



Na linha de Narvique: comboio de minério de ferro para exportação por aquele porto

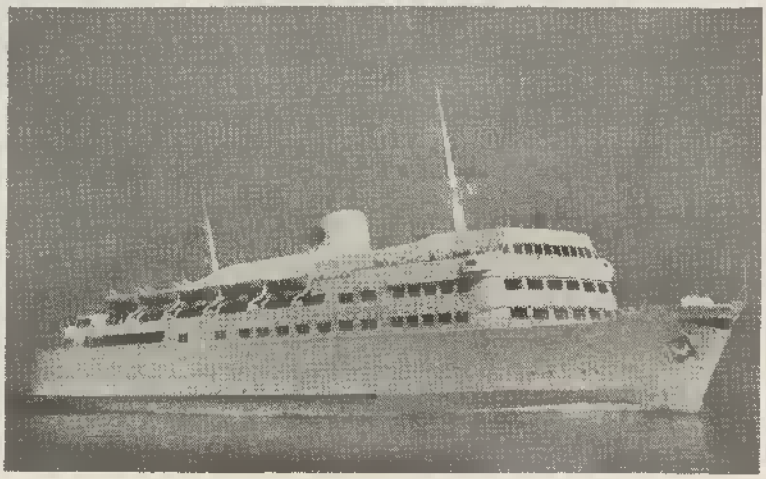
de 12 milhões de sanduíches as mais diversas — iguaria predilecta dos povos nórdicos, que os suecos designam por *smörgaasar*, e que, em boa verdade, constitui por si só, uma autêntica refeição!

Os comboios de passageiros suecos compreendem os grandes expressos interurbanos (Xt) de que o mais conhecido é o famoso *Göteborgaren* que percorre os 456 km que separam a Capital (Estocolmo) da segunda cidade do País (Gotemburgo), em 4 1/2 horas; nestes comboios é obrigatória a marcação de lugar, que inclui uma sobretaxa especial. Muito convenientes são também os comboios rápidos (St), sujeitos a módico suplemento, que circulam em todas as linhas de certa importância.

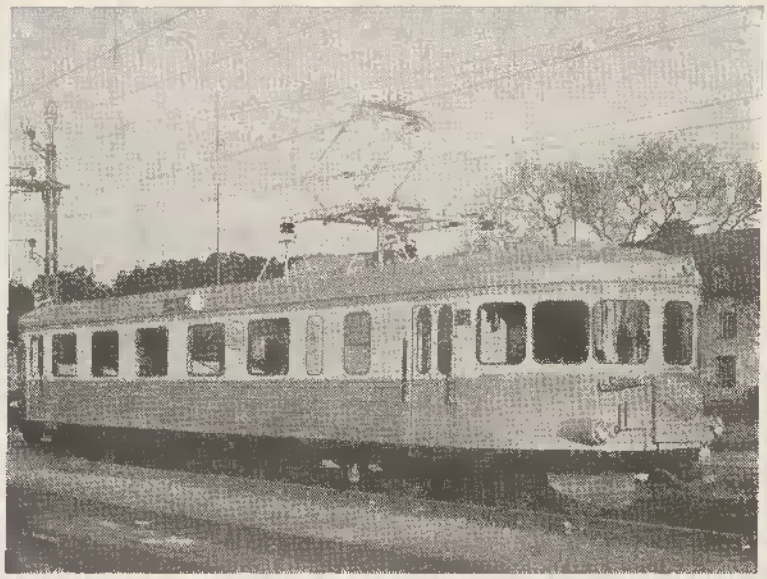
O tráfego de mercadorias é particularmente intenso e contribui com 67 % para a receita total dos SJ; têm, neste capítulo, especial importância os transportes de minérios, exportados pelos portos de Narvique e de Oxelösund, bem como os dos variados produtos manufacturados pela progressiva indústria sueca.

As estações da Suécia caracterizam-se pelos seus formosos jardins que constituem justo orgulho de todo o pessoal dos SJ. Reunindo todas as árvores e flores anualmente plantadas pelos Caminhos de Ferro Suécos — dizem-nos — obter-se-ia uma ampla alameda com 25m de largo e mais de 600 km de comprimento.

As ligações com a Dinamarca e com o Continente fazem-se por meio de *ferry-boats*. As unidades dos SJ ligam Trelleborg a Sassnitz e Travemünde, em conjunção com os Caminhos de ferro da Alemanha Oriental (DR) e Malmö com Copenhague, em cooperação com os Caminhos de Ferro Dinamarqueses (DSB), que asseguram, por seu turno, a ligação de Hälsingborg com Helsingör. A frota dos SJ transporta anualmente uns 3 milhões de passageiros; o seu mais recente *ferry-boat*, o *Trelleborg*, é, com o *Sassnitz* da DR, dos maiores da Europa: tem capacidade para 1.000 passageiros, 40 vagões e 30 automóveis, estes acomodados em garagem especial, com placa giratória; está equipado de estabilizadores e, apesar de ter sido principalmente previsto para o transporte de mercadorias, oferece um espaço muito vasto aos passageiros, podendo ser servidas simultâneamente 500 pessoas na sua grande sala de jantar, no bufete-expresso e nos salões da 1.ª e da 2.ª classes; desloca 7 mil toneladas e é accionado por dois motores de 5 000 CV cada um.



Um dos maiores *ferry-boats* europeus: O Trelleborg, recentemente posto em serviço pelos Caminhos de Ferro do Estado Sueco



Automotora eléctrica para serviços ónibus nas linhas dos SJ. Construídas de ligas leves, atinge uma velocidade de 110 Km/h e tem capacidade para 90 passageiros

O tráfego turístico nas linhas dos SJ é extremamente importante. Os Caminhos de Ferro do Estado Sueco organizam numerosas viagens especiais para servir a numerosa clientela estrangeira que visita o País. Entre estes circuitos, destacam-se os dos conhecidos comboios-cruzeiro «Sunlit Nights Land Cruises» que constituem a melhor propaganda turística da Suécia, no Mundo inteiro. Os comboios do *Sol da Meia-Noite* fazem 6 vezes por ano esta mesma viagem de Estocolmo a Narvique e regresso; os passageiros habitam, dormem e comem nas carruagens muito confortáveis do proprio comboio, providas de bar, biblioteca, salão de leitura, duches e cinema, durante os oito dias da encantadora digressão.

Muito apreciados pelos turistas são também os comboios-hotel que, por preços módicos, efectuam viagens de alguns dias em diferentes regiões de interesse turístico, no decurso de todo o ano; durante estas inesquecíveis viagens, os participantes pernoitam em compartimentos duplos de carruagens-camas dos SJ.

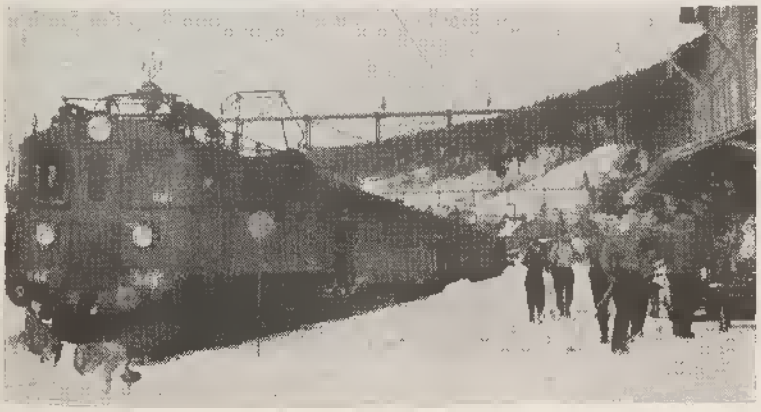
Além de todas estas facilidades, os SJ concedem ainda consideráveis reduções a viagens turísticas individuais, nalguns casos até em serviço combinado com os Caminhos de Ferro dos Países vizinhos.

Em complemento da sua vasta rede ferroviária, organizam também os SJ um intenso tráfego rodoviário de Norte a Sul, em rotas de exploração que ultrapassam em extensão total os 40 mil quilómetros e que são servidas por mais de 2.000 autocarros. Os serviços por estrada dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco compreendem inúmeras carreiras regulares e e turísticas mas também alugam veículos para excursões, organizadas por particulares; dentre os seus itinerários turísticos, salientemos o circuito do Cabo Norte que, passando por três países (Suécia, Finlândia e Noruega), durante 9 dias, permite visitar as regiões desérticas da Lapónia, com a particularidade notável de constituir a viagem circular mais nórdica do Mundo.

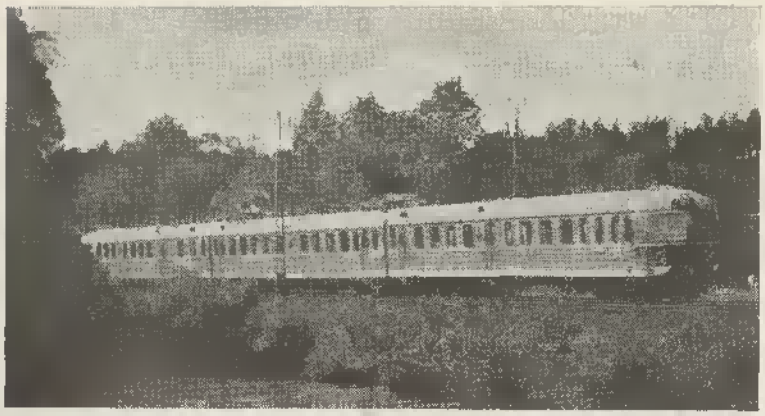
* * *

Embora um pouco fora do âmbito do presente artigo, pois nem sequer se trata de serviço explorado pelos SJ, a navegação no Canal de Göta merece referência especial, não só pelo seu inigualável valor turístico como também pelo papel de destaque que desempenhou na história dos transportes na Suécia.

O canal de Göta, que une Estocolmo a Gotemburgo, atravessando assim, de oriente a ocidente, todo o País, pelo Grandes Lagos Suecos, nasceu, em princípios do seculo passado, precisamente no intuito de



Chegada de um comboio-hotel a uma estação que serve importante centro de desportos de Inverno. Estes comboios circulam apenas durante a noite e cada manhã os passageiros chegam a novo ponto de escala



Os mais modernos e rápidos comboios dos S. J. são estes expressos que ligam Estocolmo aos principais centros populacionais suécos, tais como Gotemburgo, a segunda cidade do País. Vemos aqui uma destas composições, o Göteborgaren, nas quais nada falta para o conforto dos passageiros

solucionar, antes do advento do Caminho de Ferro, o problema dos transportes na zona industrial da Suécia, por intermédio da navegação interna.

Sòmente cerca de um terço da longa rota de 347 milhas é constituída por canais artificiais; a restante parte do trajecto é preenchida pelo mar Báltico, pelos lagos Véter e Véner (este o segundo lago em extensão de toda a Europa) e por vários rios. A construção dos diversos canais que ligam entre si os elos desta cadeia de vias navegáveis constituiu uma gigantesca empresa na qual se empregaram entre 2 a 7 mil homens. Muitos foram os obstáculos que tiveram de ser vencidos: a diferença de níveis exigiu a construção de 65 comportas, algumas isoladas, outras formando verdadeiras escadas, de inúmeras pontes, de condutas para fazer passar riachos por debaixo do canal e até de diques para que este pudesse ficar, em certos pontos, a um nível superior ao das terras circundantes. Todavia, todo o canal foi construído para embarcações como as que então se usavam; as comportas têm apenas pouco mais de 30 m. de comprimento por uns 7 de largura, o que impede que por elas transitem navios de maior calado. Actualmente, a Companhia de Navegação do Canal de Göta explora neste um serviço regular entre Estocolmo e Gotemburgo e vice-versa, apenas durante a época de Verão. A viagem dura apenas três dias e faz-se a bordo de confortáveis vapores dos quais os olhos maravilhados dos turistas contemplam toda uma interessante gama de paisagens que vão desde históricos castelos até activas cidades industriais. Os barcos afectos a este serviço são apenas três: o *Diana*, o *Juno* e o *Wilhelm Tham;* apesar das dimensões reduzidas destas unidades, impostas pelo tamanho das próprias comportas, eles dispõem de 25 cabinas que oferecem toda o comodidade, duma sala de jantar onde se servem excelentes refeições e até mesmo dum pequeno salão, tão bem aproveitado foi o seu espaço!

Muitos são os encantos que esta digressão repousante patenteia a seus participantes: a interessante manobra de todas as comportas que vencem um desnível de 91,5 metros e das inúmeras pontes giratórias e levadiças que atravessam o canal, constituem o entretenimento predilecto dos passageiros que, enquanto o barco lentamente avança pelas tranquilas águas de todo o percurso, têm oportunidade de gozar os mais idílicos panoramas escandinavos. Esta viagem, pelo canal de Göta é efectivamente uma jornada que se recomenda a todos os títulos — e que por isso mesmo não deve deixar de ser incluída na Agenda de qualquer viajante que se proponha conhecer e apreciar devidamente o vasto e rico panorama que a Suécia proporciona.

Paisagem edénica no Canal de Göta, perto de Borensberg

O prazer de viajar em comboio

(Adaptação do Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO)

EM um livro recente — «Hommes, Médecins, Machines» — o escritor francês Jules Romains, da Academia Francesa, dedica um longo capítulo aos caminhos de ferro e às viagens em comboio. Desse capítulo, tão grato à nossa sensibilidade, vamos dar um rápido resumo e o seu interesse é tanto maior quanto é certo que Jules Romains é um velho automobilista e se confessa um apaixonado do automóvel. Pois é do modo, que vamos ver, que ele encara o caminho de ferro e as viagens que este nos proporciona:

«Quando penso na minha amizade pelo caminho de ferro e pelo comboio, no lugar que ocupam nas minhas recordações e no meu sentimento da vida, na indulgência que tenho pelos seus inconvenientes e até pelos seus defeitos, na dificuldade para mim em imaginar uma civilização em que ele já não existisse, onde mesmo tivesse perdido o seu aspecto habitual, eu não duvido de que ele é um índice da geração a que pertenço.

«Tenho pela beleza dos comboios uma admiração impenitente. Refiro-me, escusado é dizer, às épocas em que essa beleza não tinha sofrido nenhuma degradação, em que ela, pelo contrário, se afinava de ano para ano. Seria, acaso, necessária alguma boa vontade especial para reconhecer que a locomotiva de um grande expresso, como que palpitante à espera da ordem de partida, era um espectáculo simultâneamente rico de intensidade e de qualidade e que a passagem desse grande expresso através dos campos era igualmente impressionante?

«Mas as próprias vias tinham conseguido ocupar um lugar próprio na paisagem. Eu poderia citar mais de um grande vale, que pareceria menor, que não teria o mesmo valor de movimento, de aspiração, de vida, se esse par de carris, que nele se estende, lhe fosse arrancado; mais de um pequeno vale que nos não contaria a mesma história local, que regressaria a uma selvajaria insignificante e anónima, se a sua linha férrea, de apertadas curvas, deixasse de trepar por ele além.

«Erro, porém, seria imaginar que esse poder de absorpção pela paisagem é indefinido. Tem sido posto a rude prova com o equipamento das linhas eléctricas. O aparelho de suporte dos fios como que encerra a

...«tenho pela beleza dos comboios uma admiração impenitente»...

via em uma espécie de gaiola interminável, cuja forma nada diz à nossa sensibilidade.

«Quando o material é confortável e a afluência não é demasiada, nada é, de antemão, mais aquietante, nada convém mais a certos estados de espírito do que a perspectiva de um dia passado no comboio.

«Quando penso em um desses dias em um comboio, penso, é claro, em uma carruagem agradàvelmente aquecida e nem me lembro sequer da possibilidade de uns carris levantados para nos fazerem descarrilar; nem evoco tão pouco um corredor cheio de soldados de licença ou de civis que tropeçam nas bagagens.

«Mas, se nos vemos instalados em um comboio normal, digno de uma sociedade civilizada, se tivermos a precaução elementar de reservar um lugar da nossa preferência, podemos encarar essa viagem como um verdadeiro repouso nesta nossa vida actual tão trepidante.

«Certamente não deixámos de levar conosco alguma coisa que ler, de acordo com as nossas predilecções. Nunca compreendi, quanto a mim, que, pela expressão «leitura para caminho de ferro», se designassem obras frívolas, publicações que se folheiam e logo se esquecem.

«Por mim, é no comboio que tenho feito algumas das minhas leituras mais densas e mesmo mais difíceis.

«Onde podemos nós encontrar um meio mais favorável para isso? Nada nos incomoda; nada, sobretudo, ameaça incomodar-nos. Não é a visita de um revisor, em trezentos quilómetros, que corta o fio das nossas reflexões. Não há correio. Não há telefone. Felizmente, os que tentaram instalar postos de escuta de rádio desistiram dessa fatalidade. O trabalho do espírito e a meditação encontram-se nas melhores condições; nós temos necessidade de um mínimo de agitação, de certa movimentação das coisas que nos rodeiam. Isso é um facto verdadeiro quando o regresso é povoado por intensa meditação. Ora o comboio, precisamente, oferece-nos o que nos é preciso de ligeira variedade, mesmo lateral, e de actividade, mesmo ilusória. Enquanto lemos e pensamos, todo o lugar, em que estamos, vibra, é percorrido por rumores; a paisagem, ao lado, não cessa de se decompor e de se recompor. E, se é certo que, ao contrário do automóvel, nos sentimos agradàvelmente libertos de toda a responsabilidade no que diz respeito à condução da viagem, às decisões, aos esforços, à vigilância que ela exige, ficamos contudo de certo modo ligados ao desenrolar de toda essa operação, prontos a notar-lhe as fases, as deficiências que se apresentem, um pouco mesmo de inquietação, se a houver, em resumo ao abrigo do tédio.

«Revejo-me atravessando longínquos países, na Europa, na África, na Ásia, no continente americano; apoio-me à grande janela do corredor; o comboio marcha lentamente, por causa das rampas ou das curvas. Os lugares são novos para mim, embora os tenha já encontrado em leituras, em ilustrações ou nos mapas, ou imaginado nos meus sonhos.

«Abraço com amplidão e comodidade a forma dos lugares; apreendo os pormenores e poucos me escapam; uma aldeia nas alturas, uma igreja romântica, uma casa isolada, um carro típico em um caminho, um rebanho e os camponeses com os seus trajos da região.

«Que tolo ascetismo — ou masoquismo — recusar saborear a extraordinária mistura, por vezes embriagadora e refinada, que o comboio nos oferece, que é o único que no-la pode oferecer, e que vai de uma espécie de mergulho no desconhecido até à presença, que continua em torno de nós, de um lugar familiar, amigo, acolhedor, essa carruagem para onde subimos ao partir de uma cidade brilhante, que ainda não abandonámos, que contém as nossas bagagens e esses miúdos objectos fiéis nos quais encontramos o reflexo da nossa vida, que embala com os seus ruídos cantantes e perfuma com o seu odor próprio as nossas leituras e os nossos sonhos, onde vamos dormir essa

...«As próprias vias tinham conseguido ocupar um lugar próprio na paisagem»...

noite em uma cama asseada e agradável depois de termos tomado a nossa refeição em uma carruagem vizinha, alegre e luminosa?

«Reflecti! Nenhum outro meio de viagem, absolutamente nenhum, vos oferece esta mistura, este conjunto e esta variedade. Por isso é que os verdadeiros amadores do comboio são também amadores das longas viagens por caminho de ferro. Por minha parte, nada me excita mais do que a perspectiva de um trajecto de dois dias, ou mesmo três, ou até quatro, contanto que o material seja moderno e que não tenha de mudar de comboio em todo o percurso. Que engatem, desengatem à vontade; que os polícias e guardas das fronteiras, com uniformes diferentes, venham de tempos a tempos fazer-nos uma visita. Mas que me deixem gozar descansado a «minha casa», onde me instalei.

«Não me gabeis, em contrapartida, as vantagens do avião. Conheço-as e reconheço-as. Mas elas são

simultâneamente fulgurantes e pobres. A extrema rapidez não me seduz senão precisamente quando a chegada ao fim e não o percurso é que me interessa.

«Quanto aos espectáculos, que o avião nos oferece, porque não confessar com sinceridade que eles se reduzem a meia dúzia de grandes efeitos esquemáticos, que a nossa sensibilidade depressa catalogou? Quando voámos por cima de dois mares sem nuvens, por cima de um ou dois «plafonds» de nuvens, sobre uma planície cultivada onde serpenteia um rio, sobre um deserto, entre os picos nevados de um maciço de montanhas, quando fizemos uma ou duas descidas em pleno dia e depois em outra cidade nocturna e iluminada, dizei-me que tendes essas impressões entre as mais fortes e as mais majestosas da nossa vida, dizei-me mesmo que as encontrareis de novo e sempre com a mesma exaltação. Mas não me queirais fazer crer que o pormenor apreciado seja de uma riqueza e diversidade inesgotáveis, nem, sobretudo, que vos façam penetrar no conhecimento dos lugares e dos homens. A vossa viagem é menos do que folhear as páginas de um album.

«Como negar que o vosso avião empobreceu a terra contraindo-a demasiado? O que ameaça e o que caracteriza o vosso modo de viajar é a passagem ao limite — uma visão da terra tão abstracta e inumana como uma fotografia da Lua.

«Foi nessa contemplação que nasceu para mim, ainda criança, a ideia do comboio concebido menos como meio de transporte do que como uma espécie de casa maravilhosa. Todos os encantos, toda a segurança de uma morada nele se deviam encontrar; mas, em vez de enraizada no solo, essa casa passeava e passeava-nos, levava-nos a um desenrolar de venturas, no meio das quais, porém, não deixava de ser poderosa e inviolável.

«Depois, cada progresso «interior» do comboio senti-o eu como uma vitória pessoal. Mas veio uma época em que tive a impressão de que esse progresso afrouxava, se tornou quase imperceptível, que a seiva criadora se desviava do comboio para procurar saída por outros lados.

«Revejo-me pelos anos de 1920, no momento em que cada país prodigalizava recursos enormes para favorecer o nascimento e o desenvolvimento das linhas de aviação.

«Mas pensava: que façam por este meio de transporte todos os sacrifícios que quiserem, mas não pretendam depois que o caminho de ferro e o avião ficaram em igualdade de condições. Se se tivessem consagrado ao melhoramento, à transformação do caminho de ferro, as somas que a aviação civil — na aviação militar nem é bom falar... — tem verdadeiramente devorado, o caminho de ferro teria feito tais progressos em conforto, velocidade, comodidade, que com certeza em quase nenhum dos grandes trajectos europeus se poderia pensar, tudo ponderado, que o avião pudesse rivalizar com ele.

«Quem quer que já passou um ou dois dias, de Inverno ou de Verão, em um dos grandes famosos comboios americanos, que ligam Chicago ou S. Luís à costa da Califórnia, ignora do que, já hoje e sem revolução, o caminho de ferro é capaz. Todo o conjunto do comboio é uma espécie de lugar público oferecido à nossa circulação e onde reina a mais agradável diversidade. O vagão-restaurante não é senão um dos elementos desse conjunto. Dispomos de um «bar» com profundas poltronas, onde nos vêm servir «cocktails» e bebidas diversas em mesinhas individuais; de outro salão mais espaçoso onde nos esperam os jornais, revistas, que não são de há seis meses como as dos consultórios de dentistas, brochuras de turismo, etc.; onde podemos fazer a nossa correspondência em pequenas secretárias fornecidas de papel com o nome do comboio — em suma, o equivalente ao salão de leitura de um hotel. No meio do comboio, muitas vezes ao lado do «bar», o salão do cabeleireiro e, à cauda do comboio, o carro-panorâmico para os entusiastas da paisagem, com as suas largas paredes envidraçadas e, por vezes mesmo, um terraço sobre a linha, abrigado por um tecto e até com cadeiras de viagem, verdadeiramente uma das amáveis fantasias que, no género, se tem podido inventar.

«Escusado é dizer que tudo isto com «ar condicionado», que mantém uma temperatura agradável e igual, grau de humidade constante e ausência total de poeiras, visto que as janelas, de vidros duplos, ninguém tem a fantasia de as abrir».

E, para terminar este breve resumo do longo capítulo de Jules Romains, esta espécie de resposta antecipada à natural objecção das enormes despesas que tal comboio representa:

«Não me parece mau repetir, até à obcecação, ao homem da Europa: Tudo o que pudesses sonhar de mais estravagante, de mais delirante, como criação pacífica, seria uma parcimoniosa, uma minúscula fantasia, um maço de cigarros, comparado com o que têm custado, com o que continuarão a custar, as duvidosas proezas da grande política, a que te tens deixado arrastar...»

Há quatro virtudes cristãs: a fé, a esperança, a caridade — e o bom humor.

BENSON

TRINDADES

Por JOÃO JOSÉ DE MOURA ANTUNES

Chefe de 5.ª cl. na estação de Portalegre

(1.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

— Avé Maria cheia de graça,
reza baixinho a gente que passa
de regresso ao lar.
— O Senhor é convosco,
dizem os sinos a badalar.

— Entre as mulheres, bendita sejais
Rainha e Mãe que a todos amais
— e nos deste Jesus:
Glória da terra
que nos veio do Céu em facho de luz.

— Santa Maria, que és Mãe de Deus,
guiai no caminho os filhos teus
que andam sem norte.
— Rogai pelos pecadores,
agora e na hora da nossa morte.

Tocam trindades, findou o dia,
e gente passa de regresso ao lar.
Rogai por nós, Virgem Maria,
pedem as bocas sempre a rezar.

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferroviários estrangeiros em visita a Portugal

Aproxima-se a data da chegada a Portugal do primeiro grupo de ferroviários franceses que, neste mês, iniciará a nova época de visitas dos nossos colegas estrangeiros.

À semelhança do que se tem passado nos anos anteriores, restabelecer-se-á a já tradicional corrente de cordialidade entre Portugal e estes simpáticos grupos europeus vindos uns, pela primeira vez, no desejo de descobrir com os próprios olhos o encanto meridional deste extremo da Península Ibérica, regressando outros, trazidos, talvez, pela doce pressão da *«saudade»* — vocábulo que ignoram nas suas línguas mas, cujos efeitos conhecem também como qualquer de nós.

Como de costume, são os franceses que, em maior número, afluirão ao nosso país.

Em primeiro lugar surge a A. T. C.-Norte que nos envia quatro numerosos grupos, respectivamente em Abril, Maio, Junho e Setembro.

Secunda-a o Secretariado Geral que organiza quatro viagens as quais se efectivarão em Maio, Junho, Julho e Setembro, estando a expectativa destas visitas a suscitar junto dos seus associados excepcional interesse.

Por seu turno, a A. T. C.-Oeste reservou a sua vinda para Maio e Agosto, por ocasião das tradicionais «Queimas das Fitas» e «Festas da Senhora da Agonia», repetindo um programa realizado com o maior êxito nos anos precedentes.

Igualmente em Maio próximo receberemos os nossos colegas austríacos, que entre nós se demorarão perto de uma semana.

Em Setembro, seremos visitados por um grupo composto de suíços e alemães que de Lisboa prosseguirá viagem por via marítima até Barcelona, em aprazível cruzeiro. No mesmo mês de Setembro virão ainda a Portugal dois grupos de alemães que, pela terceira vez, aqui fazem uma estadia e um outro proveniente da Escandinávia, que escolheu as atraentes praias do Algarve como especial objectivo da sua excursão. Neste grupo heterogéneo tomam parte dinamarqueses, suecos, noruegueses e filandeses, cuja visita com o mais sincero prazer registaremos, ao mesmo tempo que fazemos votos para que, de futuro, a presença entre nós destes colegas vindos de pátrias tão distantes se torne um hábito.

O alto índice do movimento turístico apontado para 1960 indica expressamente o interesse crescente que Portugal vem despertando junto das A. T. C. estrangeiras — interesse cujo âmbito vai, de ano para ano, alargando de modo a abranger hoje países de tão longínquas fronteiras.

A nossa excursão à Áustria

O interesse excepcional que vem despertando esta nossa iniciativa, mostra bem quanto está ainda presente o grande êxito alcançado pelas duas excursões promovidas à Áustria em 1956.

Registamos com o maior agrado este favorável acolhimento, pois correspondeu ao nosso intento de proporcionar aos ferroviários portugueses e suas famílias, impossibilitados de participarem das viagens precedentes, uma nova oportunidade de conhecerem este belo país, tão atraente quer sob o aspecto paisagístico quer sob o aspecto artístico ou folclórico.

Conforme já noticiámos a partida terá lugar no dia 15 de Julho (5.ª feira), no «Ibéria-Express» e o regresso no dia 1 de Agosto (2.ª feira), no rápido n.º 2.

O programa repleto de atractivos encontra-se já ultimado, sendo com todo o prazer que referimos aqui os seus aliciantes pormenores:

1.º dia — Cheg. Hendaye, às 21h15. Formalidades fronteiriças. Instalação no hotel. Jantar e alojamento (primeiro serviço D. T. F.).

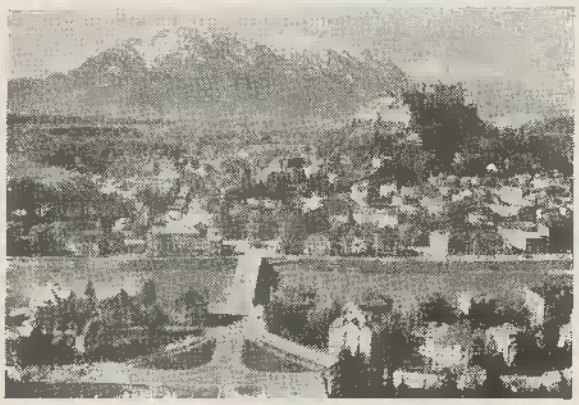
2.º dia — Pequeno almoço. Part. para Paris (Austerlitz), às 8h00 (cheg. 18h50). Condução à estação de Leste. Jantar. Part. para Francfort, às 22h05.

3.º dia — Cheg. Francfort às 8h00. Mudança de comboio. Part. para Nuremberga às 8h36 (cheg. 12h08). Condução ao hotel. Almoço. Visita da cidade em autocarro (das 14 às 17h.): o Burg (praça forte), cujas interessantes muralhas datam dos séculos XIV e XV — Igreja de S. Lourenço — Fonte das Virtudes — Igreja Gótica de Frauen, com relógio mecânico do século XVI — Museu Germânico, com ricas colecções ilustrando as étapas da civilização alemã. Durante a visita, passar-se-á junto do imenso terreiro onde os nazis realizavam as suas manifestações políticas. Das 17 às 19 horas, tempo livre. Jantar. Prova de vinho no Hgl-Geist-Spital. Alojamento.

4.º dia — Pequeno almoço. Visita ao Museu dos Transportes (o primeiro caminho de ferro alemão, de Nuremberga a Fürth, foi inaugurado em 1835) e da Casa «Photo Porst». Almoço. Condução à estação. Part. para Viena, às 14h30 (cheg. 21h30). Condução ao hotel. Jantar e alojamento.

5.º dia — Pequeno almoço. Visita da cidade em autocarro: Palácio e Parque de Schönbrunn (residência de Verão da antiga Casa Imperial austríaca) — Museu de

Artes Aplicadas — Monumentos a Beethoven e Johann Strauss — Palácio da Música — Igreja de S. Carlos — Escola Superior Técnica — Academia das Belas Artes — Museu das Ciências Naturais — Câmara Municipal — antigo teatro da Corte — Palácio da Corte — Naschmarkt (o maior mercado de Viena), etc.. Almoço. Passeio em autocarro às montanhas dos arredores, ladeando o Danúbio até Klosterneuburg (visita à Diocese dos Frades Agostinhos) e prosseguindo, por estrada em serpentina, até Kahlenberg e Leopoldsberg. Panorama deslumbrante e vasto, alcançando as fronteiras da Checoslováquia e Hungria. Regresso por Grinzing (famosa região vinícola), onde se janta num



Panorama da encantadora cidade de Salzburg sobre a qual paira o espírito eterno de Mozart. Dominando o casario, vê-se o velho castelo de Hohenzalburg, do século XI

dos seus restaurantes típicos, com música vienense. Condução ao hotel e alojamento.

6.º dia — Pequeno almoço. Visita ao Museu de História de Arte (famosa pinacoteca, antiguidades egípcias, gregas e romanas) e ao Tesouro do Palácio da Corte. Almoço. Circuito em autocarro «Heiligenkreuz-Mayerling»: Viena — Rodaun — Kaltenleutgeben — passagem pela maior fábrica de cimento da Áustria — Wögierin — Monte «Sulzer Höhe» (magnífica visita da floresta vienense) — Heiligenkreuz (visita do famoso Convento dos Cisteres) — Mayerling (visita ao antigo Pavilhão de Caça da Casa Imperial, teatro da tragédia de que foram protagonistas, o príncipe Rudolfo e a baronesa Vetsera). Regresso a Viena através do romântico vale de Hinterbrühl. Jantar e alojamento.

7.º dia — Pequeno almoço. Circuito em autocarro «Carnuntum-Seewinkel»: Viena — cemitério central da cidade (visita aos túmulos de alguns dos mais célebres músicos austríacos) — Schwechat — Fischamend — Petronell. Visita às ruínas da antiga cidade romana de Carnuntum e ao respectivo museu. Almoço em Deutsch Altenburg. Continuação para Rohrau (terra natal do grande compositor Josef Haydn) — Bruch a. d. Leitha-Neusiedl am See (Lago de Neusiedl — o maior lago austríaco e o único da Europa, de água salgada), visita a uma estação biológica — Seguimento para Seewinkel (loca muito aprazível) e Lago de Zick (propício, no Verão, à arte natatória) — Visita de uma adega local — Jantar — Regresso a Viena. Alojamento.

8.º dia — Pequeno almoço. Visita dos velhos bairros da cidade: Igreja ortodoxa grega — Praça da Universidade Igreja dos Jesuítas — o antigo «Convikt» dos Pequenos Cantores de Viena — a velha Universidade — Casa onde residiu Mozart — Catedral de Santo Estêvão (monumento-símbolo de Viena) — Coluna da Peste — Igreja de S. Pedro — Fonte Raffael-Donner — Panteão dos Capuchos (túmulos da família imperial) — Museu de Albertina. Almoço. Tarde livre. Jantar. Visita do «Prater» (o grande parque de diversões dos vienenses) — Subida na popular roda gigante para admirar o magnífico panorama da cidade. Alojamento.

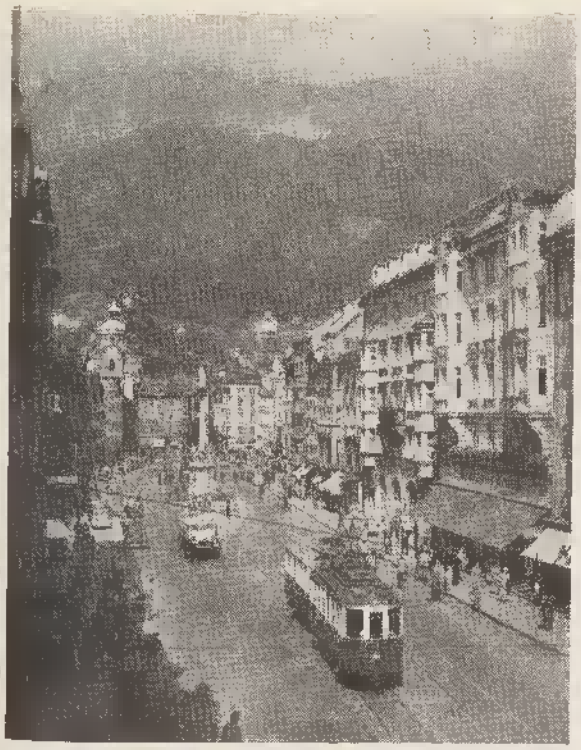
9.º dia — Pequeno almoço. Condução à estação. Part. para Salzburg às 9h50 (cheg. 13h32). Almoço. Volta pela cidade: subida em funicular à Fortaleza de Salzburg (linda vista da cidade) — visita à Capela de S. Jorge — após a descida, visita da Catedral — Câmara Municipal e a célebre torre do carrilhão — Casa onde nasceu Mozart — subida ao Monte do Monge (panorama magnífico) — Palácio e parque de Mirabela. Jantar. Assistência a um espectáculo folclórico (facultativo). Alojamento.

10.º dia — Pequeno almoço. Passeio em autocarro ao Grossglockner: Salzburg — Zell am See — Fuschertal — prosseguimento pela maravilhosa estrada dos Alpes até ao Grossglockner (a mais alta montanha da Áustria, 3 798 m.) — paragem para almoço no alto

O austríaco é alegre por natureza. As danças folclóricas do seu país têm este aspecto exuberante

de Francisco José — vista admirável do glaciar do Pasterzé (cerca de 10 km. de comprimento) — regresso a Salzburg por Saalfelden, Lofer, Kniepass, Unken e Bad-Reichenhall. Jantar e alojamento.

11.º dia — Pequeno almoço. Passeio em autocarro a Dachstein: Salzburg — Lago do Gosau-Hallstatt (a cidade pré-histórica das minas de sal-gema). Visita à igreja matriz e à Capela dos Ossos. Almoço. Seguimento a Obertraun — subida em teleférico ao Alpe de Schönberg — Visita das gigantescas cavernas de gelo do Dachstein (efeitos surpreendentes de estalactites e estalagmites) — regresso a Salzburg por Bad Ischl — Strobl — St. Wolfgang — St. Gilgen e com pas-



A rua de Maria Teresa, centro da capital do Tirol: — Innsbruck

sagem pela montanha do Scharfling. Jantar e alojamento.

12.º dia — Pequeno almoço. Passeio em autocarro a Heilbrunn. Visita do Palácio e do parque (admiráveis jogos de água). Regresso cerca do meio-dia. Almoço. Condução à estação. Part. para Innsbruck às 14h48 (cheg. 19h45). Condução ao hotel. Jantar e alojamento.

13.º dia — Pequeno almoço. Visita da cidade: Palácio da Corte — Capela Prateada — Igreja da Corte (túmulo do Imperador Maximiliano I, rodeado de 28 colossais estátuas de bronze) — a velha cidade dos tempos medievais com o célebre «Goldenen Dachl» (Telhadinho doirado) — Torre da Cidade — Casa Helbing — a famosa rua Maria Teresa, tendo por fundo a massa imponente das montanhas do Nordkette. Almoço. Ascensão ao Hafelekar, em teleférico (linda vista de Innsbruck e dos Alpes tiroleses). Jantar Assistência facultativa a um espectáculo folclórico Alojamento.

14.º dia — Pequeno almoço. Condução à estação. Part. para Paris (Est.), às 6h50 (cheg. 22h55). Condução ao hotel. Alojamento.

15.º dia — Dia livre em Paris (pensão completa).

16.º dia — Pequeno almoço. Condução à estação de Austerlitz (último serviço D. T. F.). Part. para Irun, às 8h00 (cheg. 17h25). Formalidades fronteiriças. Prosseguimento para Lisboa, às 19h00.

17.º dia — Chegada a Lisboa (Santa Apolónia), às 23h35.

Preço aproximado: 3 150$00
Prestação mensal: 450$00

4.ª Concentração Turística Internacional de Ferroviários

Promovida pelos Sindicatos de Iniciativa do Vale do Amblève e sob o patrocínio da F. I. A. T. C. vai realizar-se em Aywaille, Remouchamps e Liège, na Bélgica, de 15 a 19 de Junho próximo, a 4.ª Concentração Turística Internacional de Ferroviários.

Os promotores convidam cordialmente os ferroviários portugueses e suas famílias a participarem desta reunião internacional, cujo programa sobreleva os anteriores em atractivos, pois incluirá novas excursões e facultará aos participantes alguns tempos livres para efectuarem as visitas do seu maior agrado.

A partir de 3.ª feira, 14 de Junho funcionará um serviço de recepção permanente na estação de Liège-Guillemins (no Turismo, à saída da estação). Este serviço estará sinalizado na estação e encerrará na 4.ª feira, 15 de Junho, às 13 horas.

O serviço de recepção funcionará também em Aywaille (Hotel Villa des Roses), a partir das 9 horas de 15 de Junho.

Eis, a traços largos, o atraente programa:

1.º dia — Sessão de abertura pelas entidades oficiais de Liège. Vinho de honra. Partida às 10h00 em comboio especial, para Aywaille e Remouchamps Instalações nos hotéis. Almoço. Recepção e vinho de honra na Câmara Municipal. Visitas das cavernas de Remouchamps. Jantar. Concerto por uma banda local. Alojamento.

2.º dia — Pequeno almoço, Excursão a Harzé, Werbomont e Chevron (visita das instalações balneares). Recepção e oferta de lembranças. Regresso por Nonceveux, com passeio no vale de Ninglinspo. Almoço. Tarde livre (excursão facultativa). Jantar. Espectáculo de «music-hall». Alojamento em Aywaille.

3.º dia — Pequeno almoço. Excursão em autocarro a Belvaux, La Reid Spixhe, Polleur, Tiège, Jalhay (pântano da Gileppe) e Eupen (visita do maior pântano da Bélgica). Almoço e vinho de honra. Excursão em autocarro a Belle-Croix, Baraque Michel (o ponto mais elevado da Bélgica), Xhoffray, Malmedy, Troys-Ponts e Basse Bodeu (recepção na Câmara Municipal). Regresso por Coo e La Gleize. Jantar e alojamento em Aywaille.

4.º dia — Pequeno almoço. Partida às 9h00, em comboio especial, para Liège. Instalação nos hotéis. Recepção pelo Governador da Província. Almoço. Saudações da Associação Turística dos Ferroviários (A. T. C. belga). Tarde livre. Banquete de encerramento. Entrega de prémios e taças. Grande baile «A noite do turista». Alojamento em Liège.

5.º dia — Pequeno almoço e termo dos serviços. Part. para Bruxelas às 10h43 (cheg. 11h45). Visita da cidade sob a orientação de delegados da A. T. C. (facultativa).

Os direitos de participação foram fixados em 1.300 francos belgas (aproximadamente 760$00).

As inscrições e quaisquer esclarecimentos podem ser pedidos por correspondência dirigida à Delegação Turística dos Ferroviários ou pessoalmente, na mesma Delegação, às 2.as e 5.as feiras, das 10 às 12 horas.

Honrosas classificações das nossas Dactilógrafas

Maria Irene Pinto Osório — Judite da Silva Mendes — Maria José Barbosa

É com o maior prazer que o «Boletim da C. P.» dá notícia das brilhantes classificações alcançadas por 3 distintas dactilógrafas da Companhia — Direcção-Geral e Secretaria-Geral — concorrentes ao I Grande Concurso de Dactilografia, organizado pelo jornal «Diário Ilustrado».

Salienta-se que a este grandioso certame, realizado no Ateneu Comercial de Lisboa, concorreram 297 dactilógrafos e dactilógrafas de todo o País, e que, para a atribuição dos prémios só foram consideradas as notas altas, a partir de um mínimo de 14 valores inclusive — o que extraordinàriamente valoriza as posições ganhas pelas nossas colegas.

Eis as suas classificações:

Prova A (velocidade)

11.º lugar — Maria Irene Pinto Osório (17 valores).

20.º lugar — Maria José Barbosa (15 valores).

Prova B (perfeição)

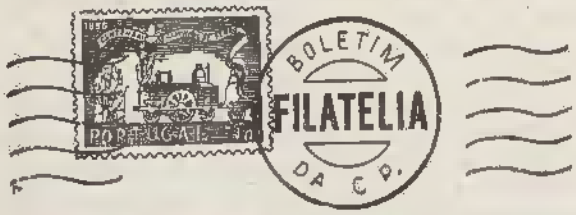
8.º lugar — Maria Irene Pinto Osório (16 valores).

9.º lugar — Judite América da Silva Mendes (16 valores).

21.º lugar — Maria José Barbosa (14 valores).

De notar, nesta prova B, ter sido igualmente de 16 valores a classificação do 1.º distinguido.

O «Boletim da C. P.» saúda efusivamente estas 3 funcionárias, tão brilhantemente classificadas, felicitando-as muito cordialmente por esta pública consagração das suas qualidades — que muito honram a Empresa que servem.



Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

Na recente passagem dos 60 anos dos seus Caminhos de Ferro, a Coreia do Sul emitiu um selo comemorativo do acontecimento. Como motivo escolhido apresenta um comboio de passageiros rebocado por uma locomotiva «Diesel».

Para fins filatélicos foi também emitido um bloco, que além do selo alusivo ao aniversário tem uma legenda muito curiosa.

Exposições Filatélicas

Os filatelistas ferroviários António Pinto e J. Matos Serras receberam as medalhas com que foram premiados na 1.ª Exposição Portuguesa de Temáticas. Ambos se encontram inscritos para a 2.ª Exposição de Temáticas, a realizar, este mês, na Secretaria do S. L. Benfica.

Publicações

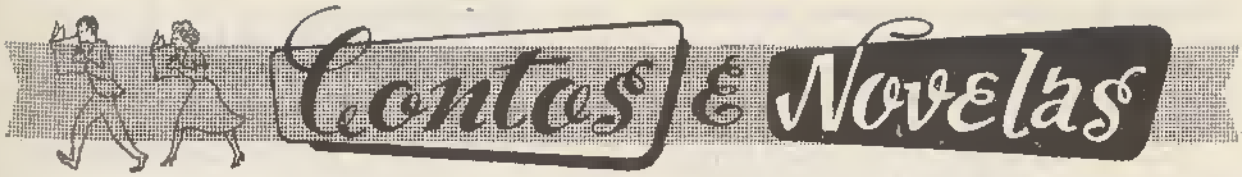
A importante revista americana *LIFE* acaba de dedicar um interessante artigo aos 297 selos mais vistosos do Mundo, que reproduz nas cores originais, e entre os quais se encontram 78 exemplares do Ultramar Português.

Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

Joaquim Rodrigues Grácio Simplício, rua do Vale de Santo António, n.º 102 - 2.º E. — Lisboa.

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



O ABONO

Por ARMANDO AMÍLCAR DE BARROS GONÇALVES AREIAS

Subchefe de Serviço na Sociedade Estoril
(1.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

MÁRIO Pinto fechou a lancheira com um estalido seco, de mal humorado, deu um jeito ao casaco e abalou da estação para a taberna do Girassol, quase em frente. Tropeçou num eléctrico, vociferou para um automóvel, deu umas secas «boas-tardes» a dois camaradas e penetrou por fim na baiúca, onde já se encontravam outros. Pediu «um de dois», decliitrou devagar, empurrando a mistela azeda com a cabeça para trás e, enxugando a boca com a mão, de-revés, espraiou a vista. O Serafim marralhava com outro a falta do bacalhau e o preço dos «cachorros», sempre a subir a nove que nem o das «9 e 45», quando passa em Belém...

Voltado para o Pinto, esperava-lhe a adesão, mas vendo-o macambúzio, começou a «entrar» com ele:

— Você é que é feliz, ó Pinto... Sem filhos!... a mulher a fazer vestidos e em casa à espera...

— Sabe lá da tua e deixa-me com a minha! — explodiu mal humorado. — A mulher trabalha a dias e... raios!... parece que está grávida. — E enviesou os olhos aborrecidos para o fundo negro do copo vasio.

Um silêncio se seguiu, que o próprio moço pontuou, parando de esfregar o zinco do balcão.

— Tens o abono de família, ó Pinto! — chalaceou um do canto. Mas, enquanto os outros riam, o Pinto encordoou...

— Tenho o raio que os parta a vocês e a mim também!...

E, furioso, abalou caminho de Alcântara, onde morava com os sogros.

* * *

Pela larga via, onde ao lado silvavam a espaços os comboios, seguiam homens aos magotes e o mulherio em algazarra. Iam apressados todos como a fugir ao fumo, às escórias das oficinas e das fábricas, que os continham todos os dias. E parecia ainda curvarem-se doloridos, resignados sob o peso das tarefas iguais e sem fim. Às vezes, os homens falavam entre si, em voz baixa, como temerosos ainda da disciplina dos contramestres. Um arrastava-se pesadamente com a mulher ao lado, de chale, que o viera esperar, um petizito magro e descorado pela mão, e carpiam como todos, moles e ressequidos. Ela contara as questões que durante o dia tivera com a «porca» da tia Ana e com o «misérias» da tenda, que já não fiava mais. E murmurou a medo: — Home, se a gente estivesse na terra... Aldemenos amanhava a batata e sempre estávamos no nosso... talvez com o vinhito na adega... Ele respondeu surdamente:

— O contramestre diz que vai haver aumentos no fim do ano... E *ós pois* era vergonha a gente voltar, dar o braço a torcer, raios...

Nos olhos de ambos lia-se a nostalgia da terra distante, farta e bela, como um sonho, ao pé daquele aspecto cruel da cidade que, vingando o campo, não conhecia ninguém, não amava ninguém e, para todos, era madrasta e juiz... castigando duramente a vaidade e ambição que impelia — quantos!... — ao êxodo estulto da lavoura... E a rua ia escoando a escuma das gentes pelos becos e travessas... O Pinto encontrou outro amigalhaço, que estava a contemplar as obras em Santos, os homens o espalharem alcatrão e brita no pavimento e que murmuravam baixinho, como para consigo próprios: — Também já suei muito nisto, também já suei muito nisto...

Determinaram provar o «branco» da taberna do Jagodes — um ferroviário já reformado, — ali ao pé — Pago eu...

Que não, que pagava ele... e a disputa seguiu logo depois e já entaramelada pelo esforço do álcool barato...

* * *

Quando o Pinto, que tinha o vinho eloquente, chegou às águas-furtadas ia de pior humor e a embirrar com o corrimão e as paredes da escada.

— Uma casa, sem ser casa, uma mulher sem ser mulher... não é minha, é dos patrões... ainda por cima a bruxa da sogra e o bruto do velho... e agora ainda um «rebento»...

— «Rebentado ia ele estar.. mas também rebentava tudo, tudo ..

Raios partissem a sua vida... E o corrimão que não estava no lugar das mãos, hein?!... Aquilo era partida do ladrão do senhorio...

Deu um encontrão na porta.

Alarido lá dentro e a reza da velha: — Lá vem ele bêbado como um cacho, outra vez!

— Tu não ouves, André? E anda aquela desgra-

çada a trabalhar todo o dia, para aquele moinante estragar o dinheiro na taberna, o maldito!

Arrumou-se na cama, a vociferar também. E no casebre mal limpo e mal alumiado, aqueles entes tinham a trágica *altura* de condenados eternos.

A mulher chegou horas depois, lenta e derreada. Todo o dia a lavar paredes, a encerar, a passar a ferro...

Sua maternidade era já bem visível. Seria quase bela, se o esforço rude e os desgostos lhe não tivessem cortado o rosto com estigmas do seu fadário... O homem quase sempre embriagado... o dinheiro que nunca ia além dos primeiros dias do mês, os ralhos... os maus tratos, tudo, tudo uma treva à sua volta... Tudo? Uma luzinha lhe alumiava agora, por vezes, os olhos tristes.

Olhando, nas montras por onde passava, o busto que dia a dia era maior, sentia no fundo do seu escuro destino, o estranho alvoroço da maternidade. Essa interrogação maravilhosa de um milagre futuro, tornava-a pensativa e extática.

E uma doçura enorme enxugava as lágrimas daquela escrava moderna, a tal ponto que até o próprio trabalho lhe parecia menor, nessa brutalidade que a esmagava.

Viu assim, com olhos menos desesperados, o marido, andrajoso, infeliz e amarrotado, sobre a cama desfeita, silenciosamente, e enquanto a mãe resmungava, pôs a mesa e carregou com a panela da comida. Depois, foi acordá-lo, convencê-lo a comer as sopas, com essa infinita paciência das mulheres humildes, quando são precisas.

Pouco tempo depois, aquela mãe dolorosa já mal se arrastava. Largas manchas violetas lhe escamavam o rosto. Pés inchados como trambolhos, o ventre desmedido, a senhora Adélia, vizinha, convenceu-a — «oh! mulher, olha que estás mal!» — a ir ao herbanário da Travessa da Galé, muito entendido em maleitas de toda a espécie... E lá foram as duas, naquela tarde, à loja do Snr. Cipriano, velhote de grandes barbas, ventrudo, de palavras sonoras e gesto largo, e que, em tempos, fizera vida, impingindo às turbas, nas ruas, com um macaco vestido, ao lado, e um lagarto no ombro, frasquinhos de elixires milagrosos...

Exposto o assunto e lançados seus olhares entendidos, o Snr. Cipriano pronunciou-se:

— Mulher! Você não está doente. O que vai é ter «cria»... E é para já, saiba-o... diz-mo este dedo, que é quem me tem feito a vida!

.. E agitava convincente o dedo mínimo, rebolido e de unha negra.

— Vá p'rà casa, ande .. E olhe, assim com'assim, leve este pacotinho de erva... muito bom p'rà criança ser rapaz e forte... Dois escudos! E vá-se chegando depressinha... santinha. Chame a parteira logo que lhe rebentem as águas... A D. Leocádia, no Largo d'Alcântara... tem olho...

* * *

O Pinto estava a apertar uma porca quando o contramestre lhe acenou:

— Vai-te vestir e desanda depressa para casa... A tua mulher já «desabou». Lá te arranjo a dispensa hoje e amanhã falo com o Snr. Engenheiro...

Maria das Dores viu assim, com olhos menos desesperados, o marido, andrajoso, infeliz e amarrotado, sobre a cama desfeita

Pinto ficou um instante apalermado. Uma sensação estranha o tomou.. Parecia que uma bola lhe descia da garganta ao estômago... Não pôde dizer nada e, saindo às carreiras, pendurou-se num eléctrico que o levou, sempre a murmurar idiotamente — Homessa, homessa! que raio de sarilho!... Pávido, ia vendo correr à desfilada as bermas da rua, que o carro devorava .. E foi zonzo, atordoado, que galgou as escadas e entrou pela porta semicerrada da casa, já cheia de vizinhas, que o acolheram com diversas exclamações:

— Seu Pinto... vá! até que enfim!...

— Chegou já com tudo em ordem, o malandro!

— Tem já um pimpolho catita! — Afastou todos e dirigiu-se para o quarto.

Na cama onde uma colcha branca, emprestada, punha uma nota de serenidade e limpeza, lá estava, lá estava a sua Maria, de olhos fechados, mas tão branca, que o coração lhe saltou de angústia. Ia dar um grito de pavor mas viu todos em volta a sorrir.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300$00

Há muitos anos que, em estreita ligação com a C. P., uma importante Empresa vem prestando valiosa colaboração na distribuição ao domicílio das encomendas e demais mercadorias transportadas pela via férrea. Para o efeito, dispõe a referida Empresa de dezenas de camionetas de carga, no género da que apresentamos.

Mercê deste entendimento, Lisboa e Porto em especial, e outras localidades como Figueira da Foz, Fátima, Silves, Barreiro, etc., beneficiam do excelente serviço de porta-a-porta do Caminho de Ferro.

N.º 34

DE QUE EMPRESA SE TRATA?

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 32

Solução: — 28 de Abril de 1957.

Foram premiados: — Francisco Nicolau Soares, servente de 1.ª cl. em Olhão; Manuel dos Santos Matos, auxiliar da revisão de bilhetes no Barreiro, e Manuel Ferreira da Cunha, auxiliar em Pinhão.

Reparou então que, ao lado, havia um novelo de roupa de onde saía um rostito vermelho de criança e, mais abaixo, um pèzito minúsculo e roxinho. Toldou-se-lhe a vista e não viu mais nada, nem ninguém. Uma comoção estranha o avassalou. Na sua alma rude fechada a tudo que era sensibilidade, nasceu, explodiu, cresceu até às alturas o amor infinito de quem é Pai. E o Pinto, transfigurado e redimido, caindo de joelhos ao lado da cama, onde o rosto da mulher se abria no primeiro sorriso de há tanto tempo, o Pinto, agarrando nas suas mãos calosas os pèzitos do filho, chorou, chorou também pela primeira vez. .

* * *

Conhecido o sucesso — A Maria das Dores tivera um petizito lindo: — do prédio escorreu a notícia para a rua, para baixo. E até a senhora do Snr. General se interessou, mandou a D. Amélia, a governanta, com uns trapinhos e um sobrescrito recheado.

E, ainda mais, o Snr. General, com um bilhete — ordem de marcha, transformou a Maria em ecónoma da cantina de um grémio. Situação opulentíssima, que fez morder de inveja muitas vizinhas e exclamar, cheia de pasmo sincero, a Senhora Leocádia, a porteira:

— Ora, agora, é que eu sei para que servem os grémios...

* * *

Também é outro o Mário Pinto! Todas as tardes vem do Cais do Sodré no 559, para casa, onde um berço e a mulher contente o esperam.

E nunca mais decilitrou pelo caminho. Trabalha quase sempre calado, olhos atentos. Às vezes, sorri-se e pára, a contemplar uma ou outra passageira, que leva um pimpolho ao colo, ou pela mão..

Quando na taberna, onde almoça, o desafiam para mais um copo, recusa sempre...

O Serafim, ofendido, repontou um dia:

— Olha, lá! Estás muito fidalgo!... Se calhar é por causa do abono ..

O Pinto sorriu-se. E, divertido, respondeu-lhe:

— Pois é! É por causa do «abono» que tenho lá em casa...

Conhecida a resposta, começaram a tratá-lo pelo Abono! ... E de tal maneira lhe ficou a alcunha, que o contramestre um dia, ao dar-lhe a notícia de que fora escolhido para uma vaga de 1.º, levou-lhe um recado do Engenheiro:

— Dize lá ao Pinto, que isto é por causa do Abono!...

Corpos Gerentes do Montepio Ferroviário, para 1960

ASSEMBLEIA GERAL — *Efectivos:* Presidente — Carlos Lopes Ventura; 1.º Secretário — António de Almeida Sobreira; 2.º Secretário — Carlos Canuto Júlio de Almeida. *Suplentes:* Presidente — António Baptista Espírito Santo; 1.º Secretário — Henrique Alberto Ennes de Mesquita; 2.º Secretário — António Gomes Júnior.

DIRECÇÃO — *Efectivos:* Presidente — Pedro Alberto Costa; Secretário — Carlos José Ferreira Mendes; Tesoureiro — Manuel Joaquim Vaz; Vogal — Simão Mendes Salgueiro; Vogal — José António Bivar Xavier. *Suplentes:* Presidente — Alfredo Júlio dos Santos; Secretário — Carlos Garcia Choen; Tesoureiro — Alfredo Izidoro Ribeiro; Vogal — Pascoal dos Anjos Diniz; Vogal — Eduardo dos Santos Borrego.

CONSELHO FISCAL — *Efectivos:* Presidente Camilo Lopes; Relator — João Pereira Nunes; Vogal — Eurico Pacheco de Lemos. *Suplentes:* Presidente — António Augusto da Silva Ramos; Relator — Pelágio José Ramos; Vogal — Amadeu da Silva.

Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2155/Cons. n.º 296-M — O disco que protege um ramal situado em plena via encontra-se avariado na posição de fechado e a sua reparação só pode ser levada a efeito no dia seguinte em virtude do guarda-fios estar ausente por motivo de folga.

Para evitar paragens dos comboios junto da respectiva agulha, não seria aconselhável que o chefe da estação de que depende esse ramal passasse um telegrama à estação anterior para prevenir os maquinistas dessa circunstância, deixando, por consequência, os comboios de efectuarem paragem junto do ramal?

Resposta — Tal prática não é de admitir, visto os maquinistas não poderem deixar de parar junto da agulha ou do semáforo se o ramal o tiver, em obediência ao disposto no 4.º período do art.º 25.º do Regulamento 3.

///

Pergunta n.º 2156/Cons. n.º 297-M — A pedido da Divisão de Material e Tracção foi dado excepcionalmente seguimento, por um comboio de passageiros, a uma locomotiva avariada, cujo seguimento era urgente.

O seu reboque excedeu a carga normal autorizada, do que resultou perder tempo em trajecto por menor andamento que, em folhas de trânsito e de marcha, foi classificado a «Diversos».

Na estação onde a referida máquina foi deixada houve a perda de 4 minutos para esse efeito, tempo que tanto o chefe como o condutor classif caram ao «Movimento».

Estarão bem classificados estes atrasos?

Resposta — O tempo perdido em trajecto por menor andamento devia ter sido classificado à «Tracção», visto o excesso de carga ter sido originado por uma conveniência dos serviços de Tracção.

Igualmente devia ter sido marcado à «Tracção» o atraso sofrido para a deixa da máquina avariada.

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Pergunta n.º 2159/Cons. n.º 1-T — Num Posto de sinalização tipo «SIEMENS», quais as diferenças fundamentais entre os dois regimes possíveis de funcionamento?

Resposta — *a)* — Quanto ao seu estabelecimento:

— *No regime I. F. («itinerários fraccionados») estabelecem-se separadamente o itinerário de entrada* (teclas do sinal de entrada e da linha da estação para onde deva entrar o comboio) *e o itinerário de saída* (teclas do sinal de saída e da plena via para onde se dirija o comboio),

— *O regime T. P. («traçado permanente»)*, que se estabelece apenas nas linhas directas (ascendente e descendente) da estação, *compreende a realização simultânea dos itinerários de entrada e saída* (teclas T. P. e da linha onde se quer estabelecer).

b) — Quanto à maneira como reagem à passagem de comboios:

— *No regime I. F. um itinerário é desfeito automàticamente pela passagem do comboio*, conservando-se fechado o sinal que o comandava, e desencravadas (susceptíveis, portanto, de serem comandadas individualmente) as agulhas constantes desse itinerário.

Para qualquer outro comboio que tenha de percorrer posteriormente esse itinerário, há que estabelecê-lo, portanto, por manobras das teclas respectivas.

— *No regime T. P.*, e após a passagem do comboio, *um itinerário restabelece-se automàticamente por si mesmo*, voltando os sinais respectivos à posição de abertos logo que libertas pelo comboio as secções que protegem, e permanecendo encravadas (não susceptíveis, portanto, de serem comandadas individualmente) as agulhas constantes desse itinerário.

Após a passagem do comboio e libertação das correspondentes secções, tudo «permanece» como estava antes da passagem do mesmo comboio. Daí, a designação de «traçada permanente».

Uma vez estabelecido este regime numa das linhas directas da estação, dispensam-se, pois, na mesa de comando, quaisquer operações preparatórias da passagem por essa linha de futuros comboios.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2157/Cons. n.º 363-F — Como o envio das guias de trânsito das remessas procedentes do estrangeiro é feito diàriamente, peço dizer-me se as estações destinatárias das remessas em tais condições têm de colocar, na respectiva altura, um mod. F 70 ou F 73 para seguimento junto às guias que remetem por dezenas.

Resposta — De harmonia com o disposto na página 17 (n.º 3 da alínea E, título III — Mercadorias) da Circular n.º 1128, de 10 de Dezembro do ano findo, no caso apresentado pelo consulente, não há que colocar na altura dos números de ordem de chegada relativos às guias de trânsito enviadas em cintados ou sobrescritos ao Serviço da Fiscalização das Receitas, quaisquer documentos para seguimento junto às guias de serviço nacional a remeter ao mesmo Serviço em 5, 11 e 21 de cada mês.

Facilidades de transporte para reformados nas linhas férreas estrangeiras

Como é do conhecimento de todos, existe no âmbito da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), um organismo denominado «Agrupamento para as facilidades de transportes internacionais do pessoal dos Caminhos de Ferro», designado pela abreviatura FIP e que tem por objectivo simplificar e facilitar a entrega de títulos para as viagens ao estrangeiro de ferroviários e pessoas de suas famílias.

Desse agrupamento faz parte a C. P., assim como todas as Administrações Ferroviárias da chamada Europa Ocidental.

Temos o prazer de anunciar que, por recente deliberação do FIP, foi resolvido conceder, a partir de 1 do corrente mês de Abril, aos agentes ferroviários reformados e a suas esposas, a redução de 50 % sobre o preço das viagens estabelecidas para o público. Tão importante bonificação é válida para um número de viagens sem limite, nas linhas férreas dos países aderentes à Convenção — *com excepção da rede francesa* (S.N.C.F.). Esses países são: a Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Dinamarca, a Espanha, a Finlândia, a Holanda, a Inglaterra, a Itália, o Luxemburgo, a Noruega, a Suécia e a Suíça.

Só terão direito à redução, os agentes que:

a) se encontravam ao serviço da C. P. quando passaram à situação de reforma; e

b) que prestaram 25 anos, pelo menos, de serviço efectivo nos caminhos de ferro ou contavam 60 anos de idade, pelo menos, na data em que foram reformados.

A redução referida é obtida, nas redes aderentes à Convenção FIP, mediante a apresentação de Carta de Legitimação, válida para cada ano e renovável a pedido do agente. Esta, é comum ao reformado e esposa, mas poderá ser utilizado sòmente por um deles.

A esposa do reformado perde, com o falecimento do marido, o direito à redução.

As facilidades de transporte no estrangeiro deverão ser pedidas em impresso próprio — mod. D29-A —, fornecido pelo Serviço de Previdência Ferroviária e Abono de Família.

Sobre facilidades de transporte nas linhas estrangeiras, tanto para agentes reformados como para agentes do activo, foi recentemente publicada uma Ordem da Direcção-Geral, cuja leitura se aconselha a todos os interessados.

■ Uma comissão do Grupo Ferroviário da Pampilhosa deslocou-se a Lisboa, no passado dia 2 de Março, para entregar pessoalmente ao Director-Geral da Companhia um Diploma de Honra de sócio honorário daquele Grupo, em conformidade com resolução unânime da sua Assembleia Geral. O Sr. Eng.º Espregueira Mendes, que muito apreciou a simpática iniciativa da Direcção daquele Grupo, agradeceu penhorado a atenção honrosa com que foi distinguido, e teve palavras de louvor e incitamento para a acção do Grupo Ferroviário da Pampilhosa.

■ *Por portaria do Ministério das Obras Públicas, foram recentemente nomeadas duas comissões, respectivamente de Abertura e de Estudo das propostas do concurso de empreitada para a construção da Ponte sobre o Tejo, em Lisboa. Da segunda Comissão, faz parte, em representação da C. P., o Administrador Sr. Eng.º António da Costa Macedo.*

■ Pela Sociedade Portuguesa de Máquinas Mecanográficas Bull, Ld.ª, foi aberto, recentemente, mais um curso de operadores. Frequentam esse curso os escriturários de 3.ª cl.: Eduardo Baptista Lindo, dos Serviços Médicos, Luiz Pereira da Rosa, da Secretaria da Direcção-Geral, Abel da Silva Nunes, do Expediente e Pessoal de M. T. e o aspirante de M. T., Martinho da Silva Abelho.

■ *Para efeitos de estágio nas Colónias de Férias da C. P., foram alterados os limites das idades das crianças a admitir: mínimo, 5 anos e máximo, 11. Limites anteriormente fixados: mínimo 6, máximo 12 anos.*

■ À semelhança dos anos anteriores, a Ala do Porto da Mocidade Portuguesa realizou, de 14 a 17 de Março findo, mais um Concurso de Trabalho, (fase regional), destinado a aprendizes de Empresas e alunos de Escolas Industriais, com idade compreendida entre 14 e 21 anos. A C. P. inscreveu 3 serralheiros mecânicos e 1 torneiro-mecânico, respectivamente: Joaquim da Silva Leal, António Álvaro Dias da Silva, Joaquim Teixeira da Silva e António Moreira Marques.

GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Basquetebol, Ginástica, Noticiário Internacional e Desportistas ferroviários

Por J. MATOS SERRAS

O Grupo do Barreiro não descura a actividade das suas secções. Assim, a equipa de basquetebol acaba de tomar parte no 18.º Campeonato Nacional (distrital de Lisboa) da 1.ª Divisão da F. N. A. T.

Além dos nossos representantes participaram no torneio mais os seguintes concorrentes: Robbialac Portuguesa (vencedora da prova), Casa Guérin, Carris de Ferro de Lisboa, Regina, Companhia Portuguesa de Seguros e Banco Nacional Ultramarino.

Assistimos ao encontro que serviu de encerramento da competição. Frente ao experiente adversário que é a Guérin, os barreirenses averbaram merecido triunfo, por 37-27.

Formado por elementos jovens e de futuro promissor, o «cinco» do Barreiro prepara-se activamente com vistas a uma digressão ao estrangeiro. No mês de Junho do corrente ano cabe-lhe retribuir a visita que em 1957 nos fizeram os basquetebolistas franceses.

Está assente a realização de dois jogos, sendo um em Paris e o outro em Lyon.

* * *

Também continuam em actividade as classes de ginástica do Grupo barreirense.

Todas as semanas se realizam sessões no seu magnífico ginásio, e mais de uma centena de ferroviários acorre a receber os ensinamentos ministrados por um competente professor de Educação Física da F. N. A .T.

Noticiário Internacional

A União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.) oferece anualmente uma taça para ser entregue aos desportistas ferroviários mais em evidência nas competições organizadas pela U. S. I. C. (União Desportiva Internacional dos Ferroviários)

Depois dos austríacos, húngaros e alemães, coube este ano a distinção aos ferroviários soviéticos, devido aos seus êxitos nas provas de pesos e alteres, cross e voleibol.

A entrega do trofeu efectuou-se recentemente, em Paris, na sede daquele organismo,

Uma fase do jogo Ferroviários do Barreiro-Guérin

tendo sido feitas afirmações muito interessantes. O sr. Pernot, presidente da U. S. I. C., realçou o significado das práticas desportivas e referiu-se à amizade que une 1.300.000 praticantes de 25 nações filiadas.

Desportistas Ferroviários

Falamos hoje de um futebolista que há

várias épocas defende as balizas da categoria principal do Sporting Clube de Espinho. Trata-se de Varela, conhecido basquetebolista do nosso Grupo de Campanhã. Quer no Nacional da 2.ª Divisão, como ainda há pouco na Taça de Portugal frente aos avançados do Sporting lisboeta, Varela vem mostrando, à evidência, as suas qualidades de desportista aprumado e valoroso.

Grupo Desportivo da C. P.

O Grupo Desportivo da C. P. (Lisboa) — a quem pertenceu a iniciativa de organizar a primeira colectividade desportiva da Companhia — enviou-nos o Relatório e Contas referente à gerência do ano findo.

No bem elaborado documento é feita alusão à falta de associados com idade adequada para a prática desportiva. No entanto, os seus atletas participaram nos torneios de basquetebol e ténis de mesa dos últimos Jogos Desportivos e disputaram 10 regatas de remo. Esclarece ainda que se mantém a secção de futebol, embora esteja suspensa a actividade da mesma.

Depois de se referir à interessante festa que pelo Natal foi levada a cabo, com distribuição de agasalhos e brinquedos aos filhos dos sócios, o Relatório insere vários agradecimentos, entre os quais aos srs. Director, Administrador, Editor e Redactor desportivo deste «Boletim».

No capítulo de contas o Balancete apresenta os seguintes números: Receita — 30.671$80; Despesa - 34.364$80, sendo: Remo (14.408$90), Jogos Desportivos (2.574$40), Basquetebol (3.867$40), Ténis de mesa (283$80), Futebol (825$00), Festa do Natal (2.606$40) e Diversos (9.798$90).

AGRADECIMENTO

Abílio Tavares Ferro, servente de 1.ª cl. da Estação de Castelo Branco, vem pùblicamente testemunhar o seu mais profundo reconhecimento ao Sr. Dr. Francisco de Sousa Sá, ilustre cirurgião do Posto de Castelo Branco, pela proficiência de duas intervenções cirúrgicas melindrosas a que foi submetido e pelas atenções e cuidados com que foi tratado.

Actualidades Ferroviárias

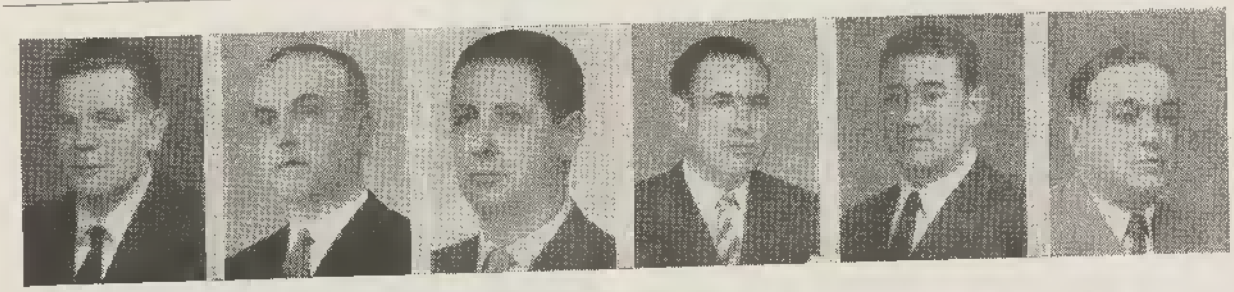
A CHEGADA DO MINISTRO MARCELLO MATHIAS

De regresso de viagem oficial a Londres, a convite do Governo britânico, chegou a Lisboa, no passado dia 16, no comboio «Sud-Express», o Sr. Dr. Marcello Mathias, ilustre Ministro dos Negócios Estrangeiros, cuja invulgar actividade diplomática se vem revelando extraordinàriamente prestigiosa para os interesses do País.

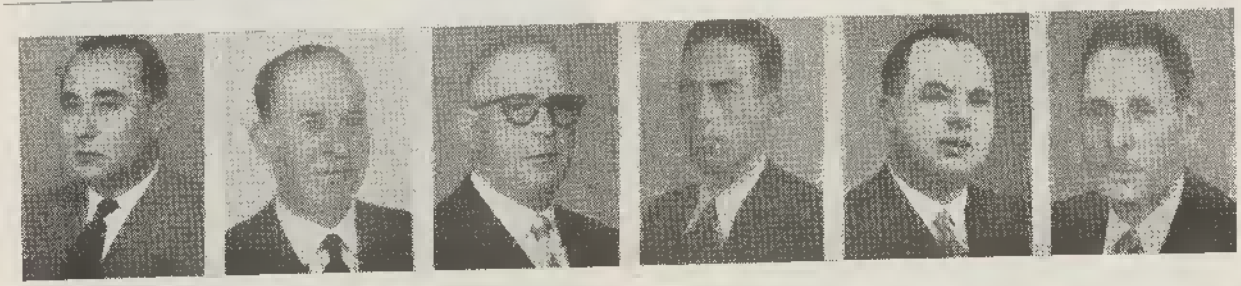
Num momento de tão consideráveis perspectivas políticas mundiais, como é o presente, o significado e a oportunidade desta importante visita do Ministro — coroada, como as antecedentes a outros Países, do maior êxito diplomático e pessoal — não passaram despercebidos do público, mesmo do menos entendido, constituindo para todos nós, portugueses, um forte motivo do mais vivo e franco agrado.

PESSOAL

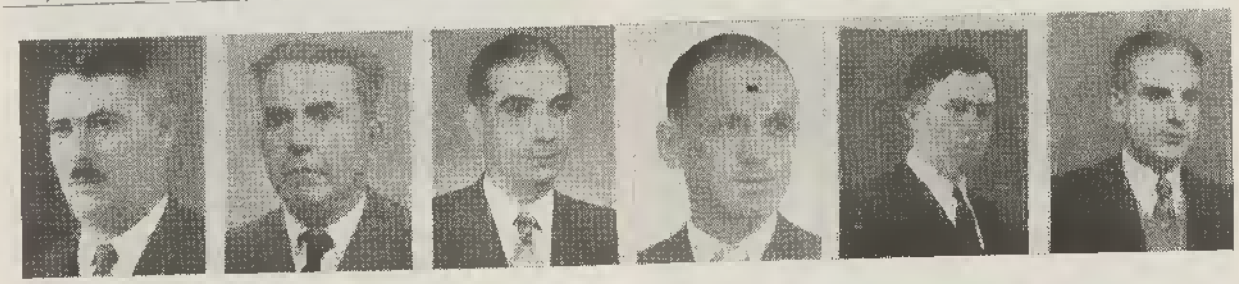
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



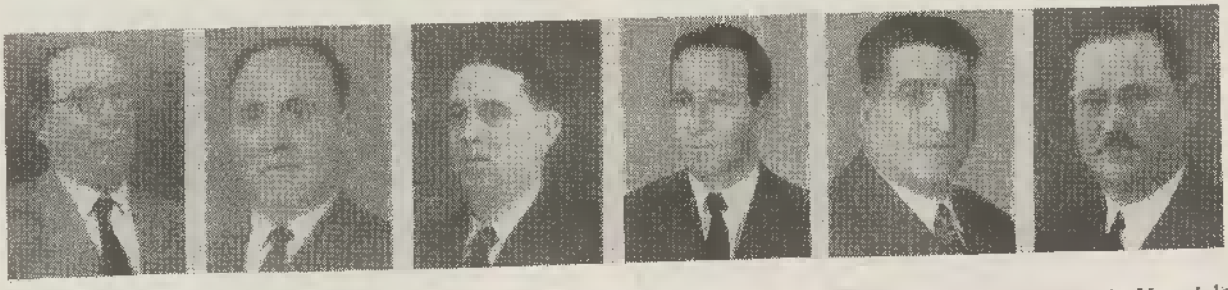
Da esquerda para a direita: — José Rodrigues Horta, chefe de depósito; Manuel de Oliveira Freire, chefe de escritório; Alberto Matias, inspector de receitas de 1.ª cl.; Jacinto Ernesto Sanches, contramestre de 1.ª classe; Carlos Barral Godinho e José da Costa Patriarca, chefes de secção.



Da esquerda para a direita: — Henrique Coelho Tavares e Leonel Pinto Rodrigues, chefes de brigada; Joaquim França Ribeiro e António Jacinto Hortêncio Jr., escriturários de 1.ª cl.; Deodato Soares Gouveia e Benjamim Augusto Monteiro, operários de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: — António Correia, Joaquim Manuel, Alfredo dos Santos Bolina, Barnabé de Pinho, José Bento Sanches e José Teles de Sousa, operários de 1.ª classe.



Da esquerda para a direita: — João Avelar Fernandes, escriturário de 3.ª cl.; Alfredo António Maurício e Francisco Ermitão, operários de 1.ª cl.; Joaquim José Pedro, revisor de material de 1.ª cl.; José Gomes de Oliveira e Manuel Joaquim da Costa, condutores de 1.ª cl.

NA CAPA — «O comboio ante a vasta planície castelhana» — foto de Mr. Wyrsch, de Berne, publicada por cortesia dos C. F. F..