

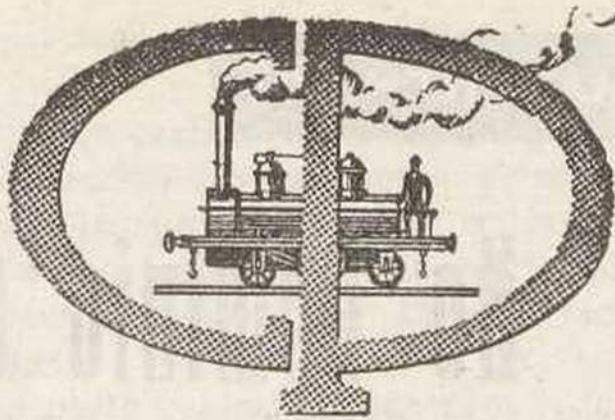
BOLETIM DA CP

NUMERO 372

JUNHO DE 1960



Boletim da



N.º 372 • JUNHO 1960 • ANO XXXII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

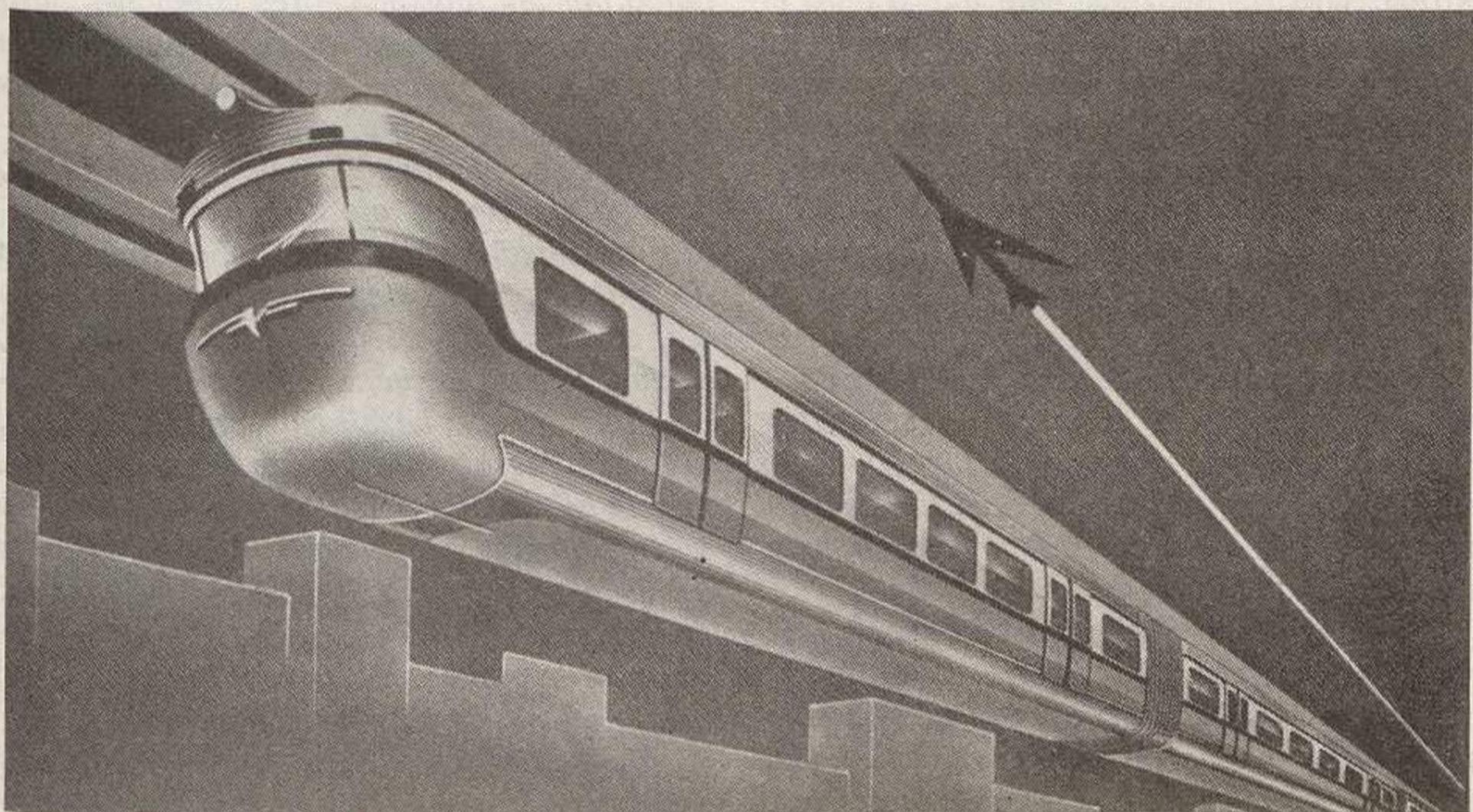
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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. 90158 — Lisboa

O «MONOCARRIL»

FORMA DE TRANSPORTE DO FUTURO?



Foi recentemente apresentado ao público, em Châteauneuf-sur-Loire, perto de Orléans, o primeiro «metro» aéreo suspenso francês, que circula num troço de mil metros.

Construído por um grupo de dezoito grandes empresas gaulesas — entre as quais se contam a Régie Renault, os Ateliers du Creusot, a Alsthom, a Michelin, etc., etc. — sob a Direcção da SAFEGE, este «monocarril», de concepção verdadeiramente revolucionária, será apresentado, nos últimos meses, às municipalidades das principais cidades do mundo que tenham problemas urgentes de circulação urbana a resolver.

Este novo empreendimento que vem acrescentar-se aos já existentes, na Alemanha (Wuppertal e Colónia), nos E. U. A. (Houston e parque da Disneylândia), e no Japão (Tóquio), ou aos já projectados para as cidades de S. Paulo, Buenos Aires, Cabo, Viena e Londres, integra-se na solução bem conhecida de utilizar a «terceira dimensão» — céu — na resolução dos problemas urbanos de saturação de trânsito pelos meios de transporte convencionais.

Apresentando grande economicidade de construção relativamente ao metropolitano — na proporção mínima de 1:8 — e possuindo, ainda, maiores e mais evidentes vantagens do que este, o «monocarril» parece predestinado a constituir, em boa verdade, a forma de deslocação útil, agradável e eficaz do passageiro do futuro.

No Domínio das Grandes Realizações Técnicas de Sinalização Ferroviária

DOIS NOTÁVEIS EMPREENDIMENTOS DA SIEMENS

Todos sabem que as exigências de um intenso e crescente tráfego, impõem o aumento de capacidade das instalações ferroviárias. Ora, é facto evidente que a pura e simples multiplicação do número e extensão destas, mesmo quando possível, nem sempre é aconselhável. Na verdade, ainda que se verifiquem, em uma dada situação, circunstâncias favoráveis para tal propósito — considerada a existência de espaço disponível e estimados os subsequentes custos —, qualquer Administração ferroviária ponderará, seriamente, se antes, e com menor dispêndio, não conseguirá obter, das instalações e pessoal existente, um mais amplo rendimento, evitando quanto possível a extensão das referidas instalações e o consequente aumento de pessoal operante.

Óbviamente que não poucas vezes esse problema é objecto de melindroso e profundo estudo das Administrações prudentes que — independentemente das questões de volume de tráfego — muito legitimamente pretendem reduzir, de forma considerável, os seus custos de exploração, embora com algum empate de capital — quase sempre amortizável, em prazo assaz curto.

A moderna técnica de sinalização ferroviária, cabe um papel decisivo na consecução desse magno objectivo. Assim o comprova, para referirmos o caso nacional, a introdução do comando único nas linhas de exploração económica («estrela» de Évora), nas linhas da Louzã e do Leste, e a instalação de comando centralizado na linha Setil-Vendas Novas (esta, antes, com tráfego a caminho de saturação), como igualmente o

atestam as diligências empreendidas, neste mesmo domínio, pelos países da vanguarda.

Efectivamente, a técnica actual, facultando por um lado melhores condições para utilização do material (maiores cargas e mais altas velocidades, para não citar outros factores), proporciona, sobretudo, novas modalidades de sinalização que, por seu turno, possibilitam o aumento do número de unidades a estacionar nas estações, o lançamento de maior número de circulações em plena via, a subida dos coeficientes de segurança, o alargamento da banalização, total ou parcial, numa ou em várias vias, etc. Mais ainda, algumas dessas novas modalidades, têm levado algumas Empresas a não encerrar ao tráfego linhas que tinham por deficitárias ou mesmo por pouco rendáveis, afastando, desta forma, a hipótese de uma forçosa substituição de exploração ferroviária, por outro meio de transporte concorrente.

Flagrante nos resultados, importa aqui referir e é esse, aliás, o intento deste introito — o conseguido, no momento, com duas das mais notáveis realizações da técnica ferroviária de sinalização: o posto central de manobra da estação de Francfort, na Alemanha, e o posto de comando, em plena via, de Oxelösund a Ludvika, na Suécia — ambas totalmente delineadas, construídas e montadas pela conhecida firma alemã Siemens & Halske AG, de Braunschweig.

I. — Posto central de manobra de Francfort-Main. — um posto de entroncamento de elevada capacidade.

Francfort, não só possui uma invulgarmente extensa estação de passageiros, fortemente saturada de

tráfego, como é um dos mais complicados e movimentados entroncamentos ferroviários de toda a Europa. O movimento de comboios aumenta permanentemente.

A estação de passageiros, uma estação de testa com 24 linhas de gare, possui, aproximadamente, 450 agulhas e 470 sinais principais e de manobra. Estão estabelecidos 420 itinerários normais e auxiliares e 1300 itinerários de manobra. Dentro das 24 horas, contidas num dia, são realizados cerca de 1250 movimentos principais e 4500 de manobra; nas horas de «ponta» formam-se mais 90 itinerários principais e 240 de manobra! A estação fica no meio da cidade, faltando-lhe, por isso, o espaço necessário para o desenvolvimento do pátio.

A partir da estação de passageiros, numa zona de 10 km., encontra-se uma rede extremamente ramificada (Fig. 1), na qual circulam, diariamente, quase 2 mil comboios. Onze itinerários de afluência estão ligados por várias vias únicas ou duplas. Estas permitem formar itinerários de desvio, quando não podem ser utilizados itinerários normais, facultando simultaneamente o acesso a 3 grandes postos de repartição de mercadorias. Porque faltam percursos especiais para comboios de mercadorias, estes circulam juntamente

com os de passageiros, sem passarem pela respectiva estação.

O serviço não centralizado existente até há pouco, dificultava o decurso dos movimentos principais e de manobra. O cômputo de 33 postos de manobra com os seus encarregados de circulação independentes, tornava impossível uma direcção unitária e sem obstáculos.

No novo posto central de manobras encontra-se aplicada a moderna técnica de sinalização, em todos os domínios, e reunidos num só local. Por seu intermédio é, não só comandado e controlado o decurso de funcionamento da estação de passageiros, como também a malha ferroviária adjacente.

Todas as instalações de manobra, a organização de exploração e os aparelhos técnicos estão reunidos num edifício em forma de torre no extremo do cais da estação de passageiros. No último andar encontra-se o compartimento de manobra e, nos inferiores, os compartimentos de «relés» e de alimentação de energia.

A base de toda a instalação de segurança é formada pelos postos de manobra com diagrama de figuração de vias, de que estão dotadas a estação de pas-

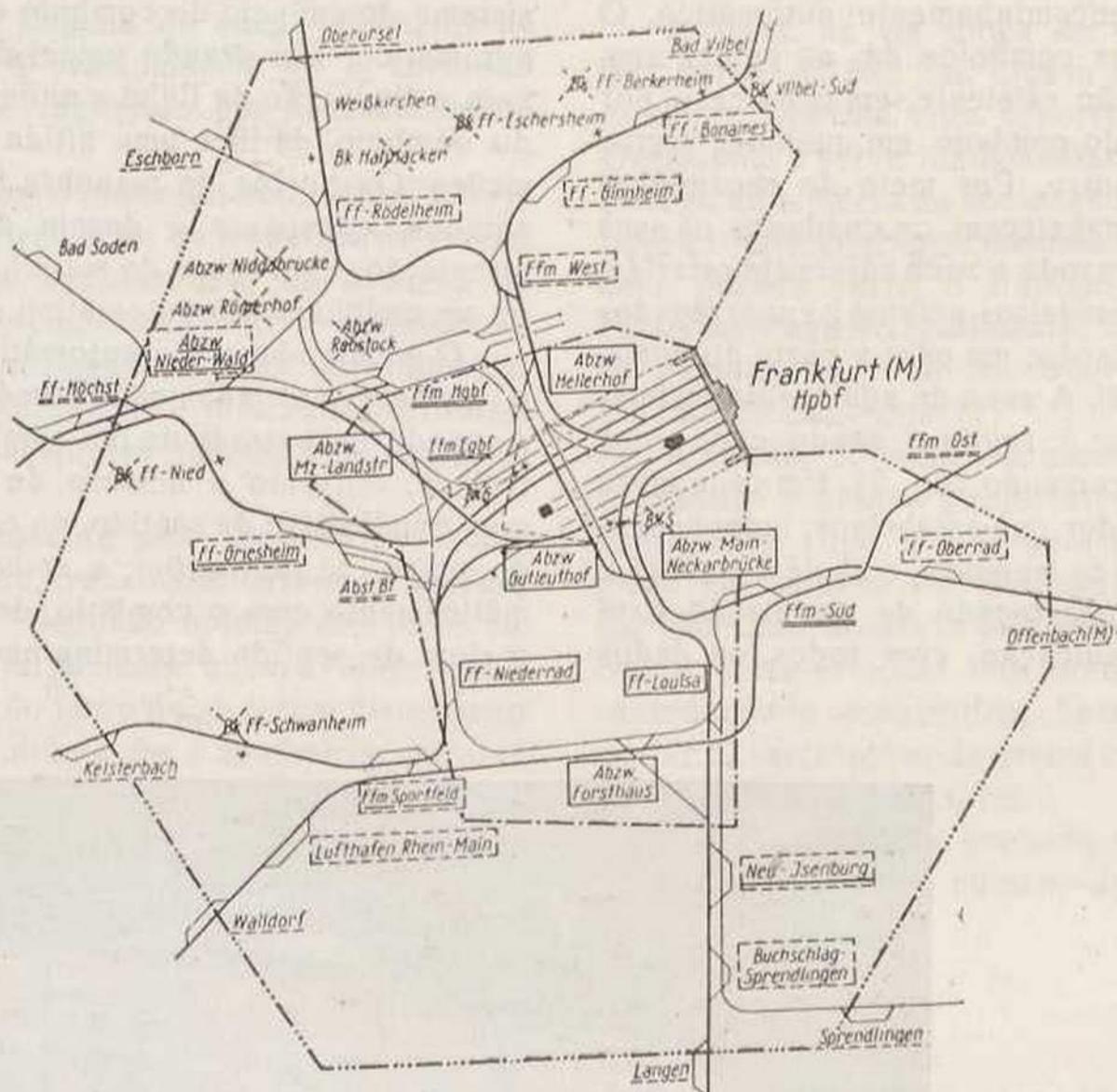


Fig. 1: Rede e zona de telecomando da estação central da Frankfurt Main.

1.ª fase

— — — — —

Ff-Louis

Ffm-Egbf

Neu-Isenburg

Zona telecomandada

Postos telecomandados

Estações dependentes

Postos de lançamento de numeração de comboios

Fase final

Ff-Oberrad

Ffm-Ost

Offenbach(M)

X Ligados a outros postos ou substituídos por sinais de cantonamento automático.



Fig. 2: Mesa de comando, n.º 2 (com figuração de linhas), no posto central de Francfort/Main

*

sageiros e cada uma das diferentes estações da zona. Os percursos estão garantidos pelo bloco automático, sendo, porém, característica marcante para o conjunto de centralização, o telecomando, o anúncio numérico dos comboios e o encaminhamento automático. O anúncio numérico dos comboios dá, no painel, uma ideia exacta da posição existente, em cada caso, por indicação do número do comboio, em qualquer sector em que ele se encontre. Por meio do encaminhamento automático, estabelecem os comboios os seus próprios itinerários, em toda a zona adjacente referida.

Na estação de passageiros actuam 2 encarregados de movimento, em estação: um para a parte do norte, e outro, para a do sul. A zona de agulhas da instalação está dividida em 5 regiões, sendo cada uma dotada de mesa de comando (fig. 2). Em cada mesa encontra-se um operador que estabelece, independentemente, os itinerários de manobra, e os de circulação, sob o controle do encarregado de circulação. Este tem um painel de indicação, com todos os dados

importantes, nomeadamente, com o sistema de anúncio automático dos comboios.

Dois encarregados de circulação regulam o tráfego, na zona adjacente, por meio de telecomando, de sistema de anúncio do comboio e de encaminhamento automático. Um grande painel de indicações (fig. 4), com a figuração da linha e anúncio óptico do número do comboio, dá-lhes uma nítida base para as disposições. Os postos de manobra locais podem ser orientados, consoante o desejo dos encarregados de circulação, em regime de manobra local, telecomando ou encaminhamento automático dos comboios.

O encaminhamento automático está acoplado com o sistema de indicação numérica dos comboios. Quando da entrada de um comboio na zona telecomandada, é retido o número de comboio, juntamente com o indicativo de sentido, no correspondente campo do painel de indicações, e ambos se deslocam automaticamente com o comboio, de secção para secção; o sinal de sentido determina nas zonas dos postos de

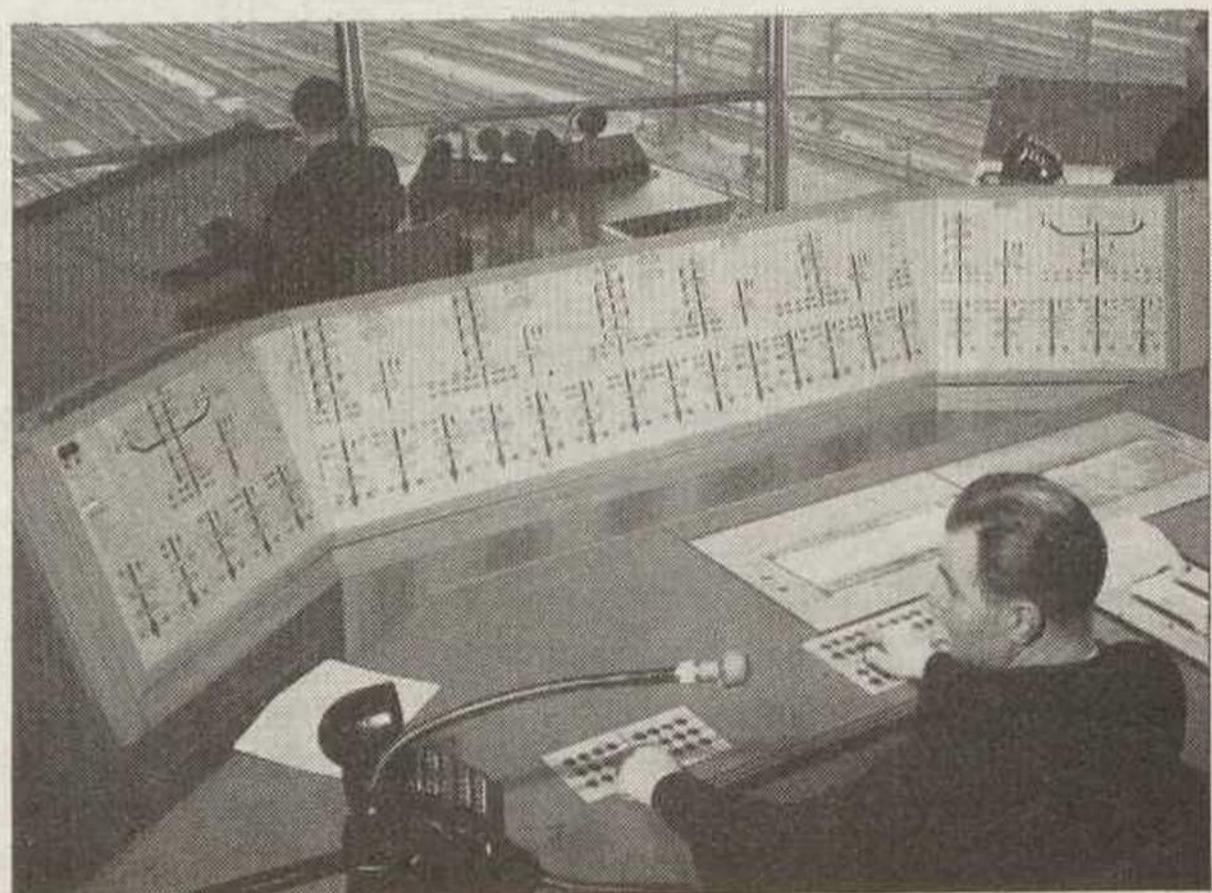
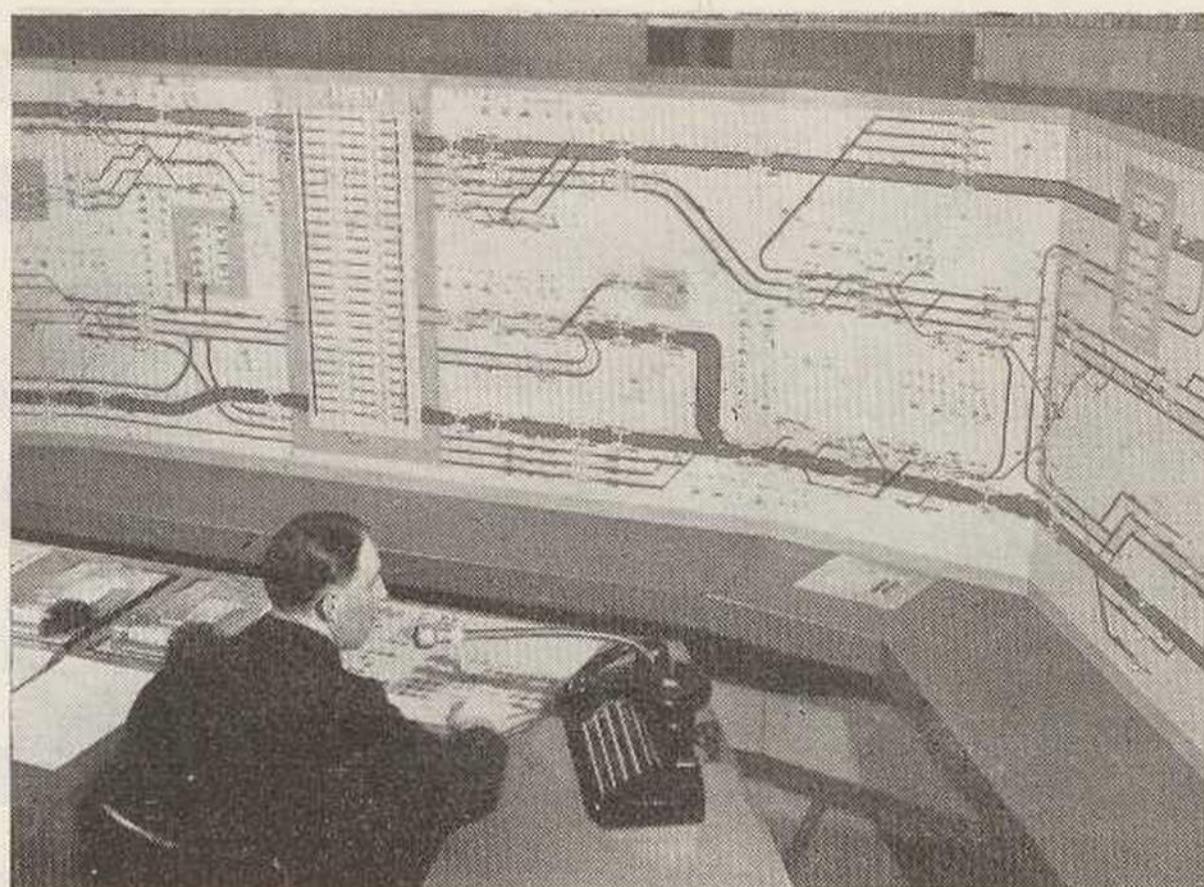


Fig. 3: Painel de indicações e mesa botoneira para comando de circulação, em estação, no posto central de Francfort/Main

*

Fig. 4: Painel de indicações e mesa botoneira de comando de circulação de linha, para telecomando dos postos na zona adjacente à estação central de Francfort/Maine (Vista parcial)



manobra, automaticamente, o itinerário que o comboio necessita para alcançar o destino pretendido.

O encarregado de circulação, pode intervir, a todo o momento, no sistema de encaminhamento de comboios e passar a telecomando ou a comando local, quando tal for requerido por necessidade de serviço.

O sistema de encaminhamento automático liberta os encarregados de circulação de trabalhos de rotina. A actuação limita-se à observação do decurso do serviço e à interferência, em caso de irregularidade.

O sistema de telecomando contém, na totalidade, 1500 comandos diferentes e 3000 indicações distintas. Diariamente são transmitidas 100.000 participações, ou seja, comandos.

A instalação, fornecida pela Siemens & Halske A G, de Braunschweig, trabalha eficazmente desde o inicio do seu serviço. Segundo opinião dos técnicos, as previsões foram largamente ultrapassadas. Só a economia que advém do facto de se terem dispensado 90 encarregados de circulação e agulheiros, garante uma breve amortização do custo da instalação. Os lucros reais daí resultantes, pelas vantagens do método de exploração, já não são expressíveis, em cifra!

2.—O posto de comando, em plena via, de Oxelösund a Ludvika, na Suécia

A linha de via única de Oxelösund a Ludvika, tem cerca de 320 km. Liga a região mineira situada junto de Ludvika com o porto marítimo do Báltico, Oxelösund, e serve fundamentalmente o muito intenso tráfego de minério da sociedade T G O J (Trafikaktiebogalet Grängesberg-Oxelösund-Järnvägar), e também, grande parte, o tráfego de passageiros. Uma parte da linha é, igualmente, utilizada por comboios de passageiros e de mercadorias dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco.

Ao todo, 36 estações, assim como locais de carregamento e pontes giratórias, são telecomandadas e controladas (figs. 5 e 6) pelo posto de comando, de plena via, situada em Skogstorp. As instalações de via são controladas a partir de circuitos de via. Os troços entre-estações têm, no conjunto, 200 sinais de cantonamento automático, havendo ainda a acrescentar 52 instalações de avisos luminosos automáticos e 25 de passagens de nível.

A concepção do projecto da instalação foi dificultada pelo grande número de passagens de nível,

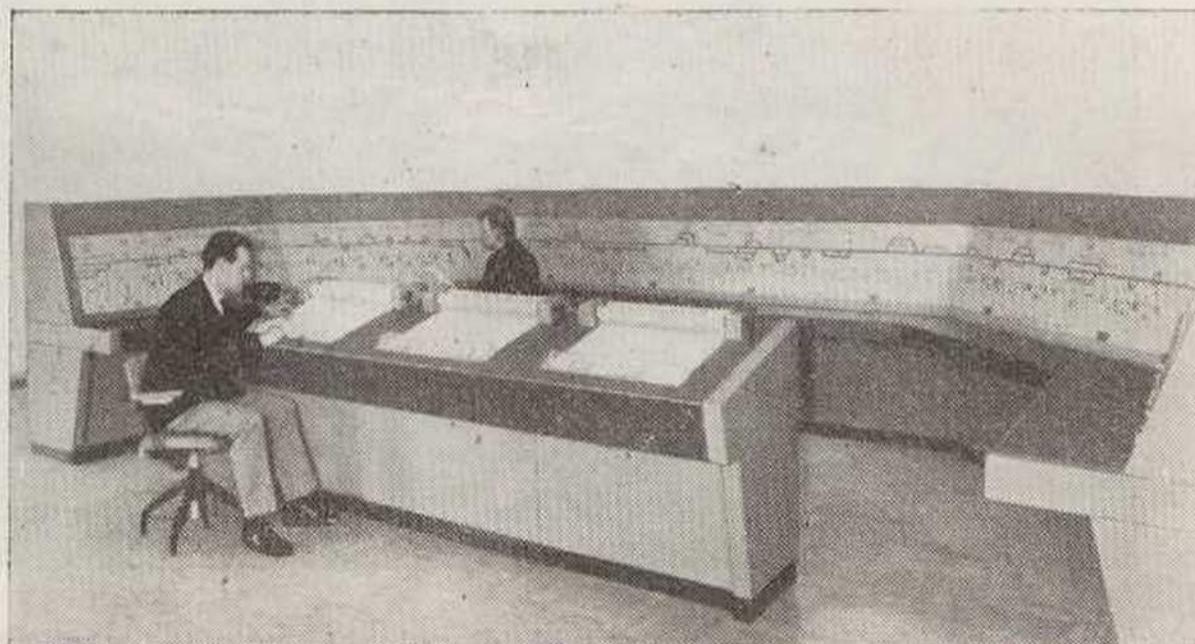


Fig. 5: Painel de comando, de linha, para comando da instalação de sinalização do troço de Oxelösund a Ludvika (Suécia)

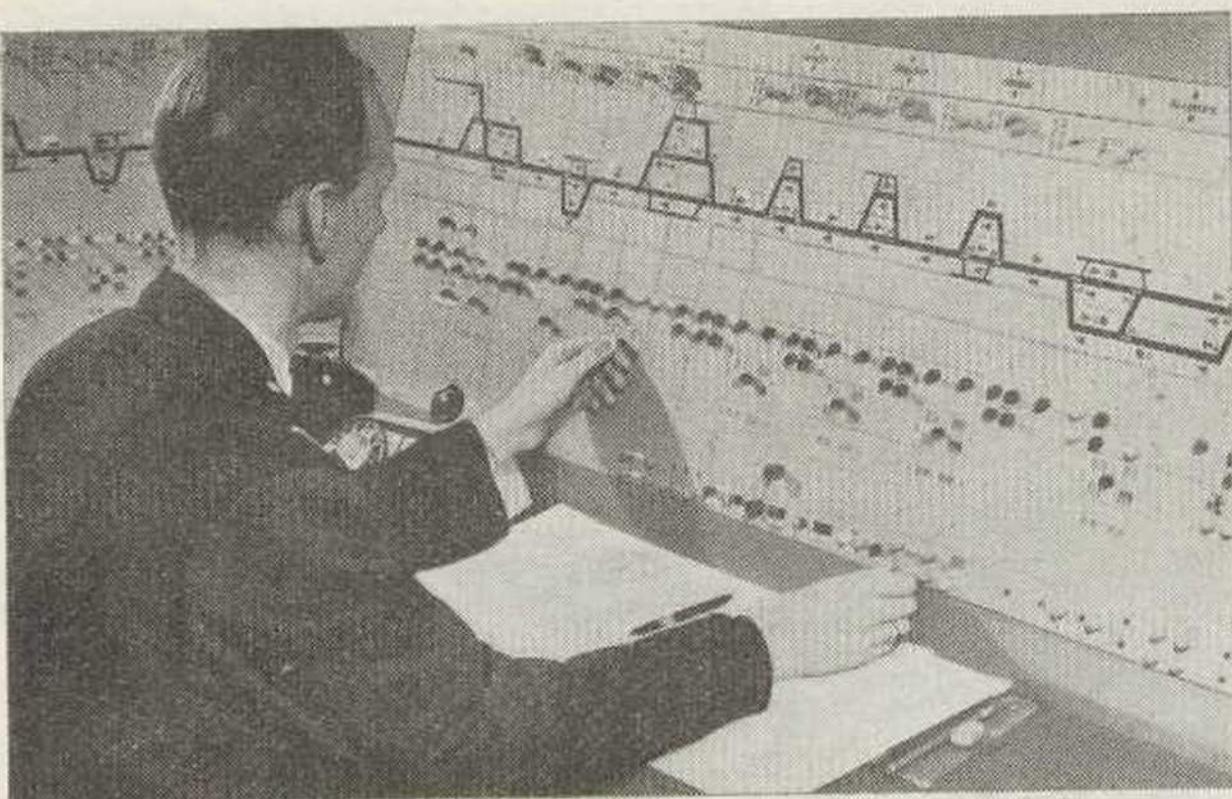


Fig. 6: Vista parcial do painel de comando, de linha (troço de Oxelö sund a Ludvika—Suécia)

que, em parte, ou estão directamente junto das estações ou que as atravessam mesmo.

A partir da central, e por intermédio da mesma instalação, são ainda telecomandados 180 seccionadores e 20 disjuntores da catenária, que servem ao telecomando das agulhas e sinais.

O telecomando é, contrariamente ao de Frankfurt/Main, montado pelo sistema de linhas. Divide-se por 6 canais de transmissão e tem um total de 850

comandos diversos e 3600 indicações a transmitir.

Para as 60 circulações duplas, existentes nas 24 horas, são transmitidas diariamente 100.000 indicações e comandos! — um débito análogo ao de Frankfurt.

O sistema de anúncio numérico transmite sinais indicativos (3) da espécie de comboios, e assinala, simultaneamente, a ocupação de via entre as estações.

Distribuição de prémios do Concurso das «Estações Floridas—1959»



No SNI, procedeu-se, no passado dia 17 de Maio, à entrega dos prémios pecuniários — num total de 53.500\$00 — referentes ao XVII concurso das Estações Floridas.

Como já em Março anunciamos, os prémios principais foram assim atribuídos: 1.º — António de Jesus Vieira, de Fronteira, 2.500\$00; 2.º — José Luiz Pereira, de Fornos de Algodres, 2.000\$00; 3.º — Albino Fernandes Madeira, de Contumil, 1.500\$00; 4.º — Adelino Antunes Coimbra, de Luso, 1.000\$00; 5.º — José Franco Camacho, de Valado, 750\$00; e 6.º — Manuel Catarino Júnior, de Olhão, 500\$00. Além destes, foram também entregues mais 154 prémios diversos.



O Secretário Nacional da Informação procedendo à entrega dos prémios



Uppsala — Os túmulos dos reis pagãos e os «Vikings» — De Gustavo Vaso à irrequieta Cristina — A Catedral e a Universidade

Por ARMINDA GONÇALVES

CERCA de uma hora bastou para transportar a distância que medeia entre Estocolmo e Uppsala. Uma tarde soalheira, quente, repousante. Cachoeiras brancas de espuma revolta, águas imóveis azuis ou verdes, florestas densas, paisagem caracteristicamente setentrional. Por fim, a cidade.

Com os seus 67 mil habitantes, seu soberbo Castelo quinhentista, sua belíssima Catedral gótica, sua Universidade célebre, sua Biblioteca famosa — banhada pelo Fyris tributário do Lago Mälar — Uppsala recebe-me para me contar os fastos da história desse país nórdico que é a Suécia, perdidos na noite dos tempos.

A sua fisionomia revela que é uma das mais antigas capitais da Escandinávia. Foi berço da nacionalidade. Ali nasceu, das tribos primitivas, a dinastia mais importante dessa era recuada, a dos Ynglingar, que reinou na Suécia e na Noruega (cujas origens se confundem), até se extinguir em 1060.

Na Velha Uppsala, distante 5 quilómetros da cidade universitária, sob três outeiros cobertos de ervazinha verde e tenra, estão sepultados três reis pagãos.

Os túmulos datam do século VI. Num quarto outeiro reunia-se outrora a assembleia do povo. Mas, do outro lado da estrada, uma velha igreja do século XII (a Catedral de então) lembra-nos a chegada ali do cristianismo.

Anteriormente, no mesmo local, houvera um templo pagão do qual ainda hoje existem vestígios — as ruínas veneráveis que ligam o passado ao presente.

No restaurante «Odinsborg», ornado com

objectos antigos e a dois passos do local evocador (os únicos restos do paganismo ali existentes) homens e mulheres em trajes «Vikings», servem o hidromel, por grandes chifres, como era de uso nos tempos pagãos.

E foram os «Vikings», hércoleos e temerários como eram também, na época, as outras tribos de bárbaros que habitavam a Europa Oriental e Central, ainda não encorpadas na civilização romana, quem, no século VII, nas suas surtidas pelo continente, utilizando a vía internacional estabelecida ao longo dos grandes rios da Rússia, abandonou a pirataria e chegou a Bizâncio para entrar em relações comerciais com o mundo levantino. Os Escandinavos iniciavam assim rela-



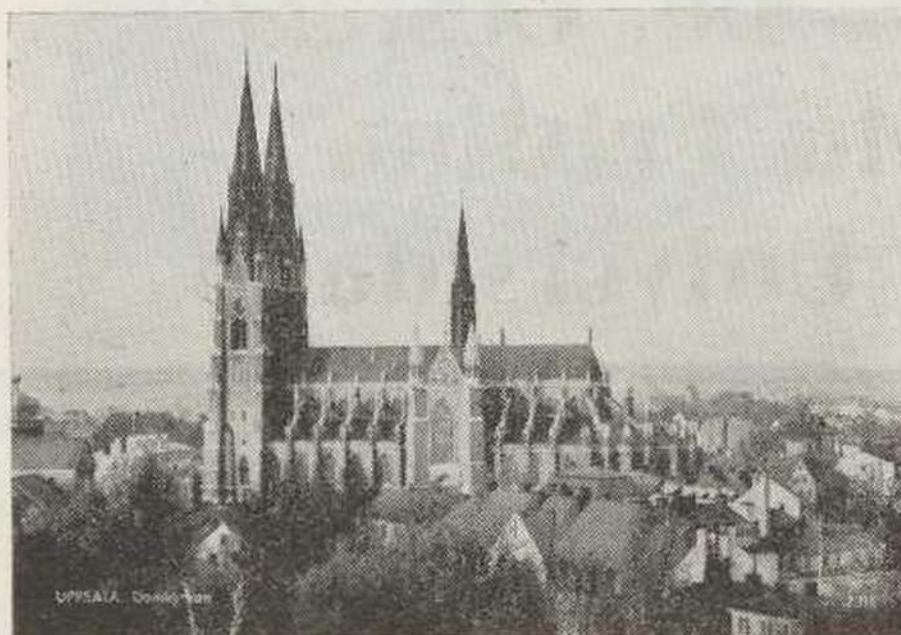
Na Velha Uppsala, os suecos, em trajes «Vikings», servem o hidromel por grandes chifres, como era de uso nos tempos pagãos

ções pacíficas com os outros povos não só europeus como de toda a bacia mediterrânea.

Mas voltemos a Uppsala. Passemos pelas

austeras salas do vetusto e imponente Castelo que foi residência de reis desde Gustavo Vasa (que o mandou construir), onde viveu Gustavo Adolfo, o grande rei tão cedo morto, e sua filha Cristina, rainha da Suécia, orfã aos 6 anos de idade, cujo reinado não foi além dos 28.

Na sala do trono teve lugar a sua forçada abdicação. Cristina abjurara do protestantismo,



A linda Catedral gótica de Uppsala, onde Gustavo Vasa dorme o último sono

mo, religião do Estado, tornando-se católica — não podia mais ser rainha!

Aqui foi criança e adolescente essa mulher irrequieta, inteligente e singular, que viajou por grande parte da Europa, que protegeu Descartes, que teve uma vida sentimental agitada, que mandou assassinar, em Fontainebleau, o seu favorito marquês João Monaldeschi e, por esse motivo, se viu compelida a abandonar a França, indo morrer em Roma com 63 anos!

Uma curiosidade: Junto do Castelo existe um sino originalíssimo «Gunillaklockan», mandado fundir pela rainha Gunilla Bielke em 1588. Após tantos anos, todos os dias, às 6 e às 21 horas, o sino toca em memória da rainha morta!

Entremos na magnífica Catedral, cuja primitiva construção data do ano 1250 e onde, num belo túmulo de pedra repousa Gustavo Vasa no meio das suas duas mulheres.

Também Lineu, o grande botânico e naturalista sueco, ali está sepultado.

Depois da Reforma, os santos foram retirados dos altares.

O interior da Catedral é maravilhosamente decorado. Os suecos orgulham-se dela e dizem-na a maior do seu país e a mais bela da Escandinávia. Mas eu lembro-me de que a de Nidaros, em Trondheim, na Noruega, é belíssima também.

Tenho visto tantas catedrais góticas! O Gótico, principalmente o Gótico dos países

do norte da Europa, é o estilo que mais faz subir o espírito, que o eleva até à divindade. Mais do que o Românico e, sobretudo, do que o Barroco.

No Gótico há como que uma ascese, uma transfiguração, uma fuga para o infinito.

Uppsala não é apenas um símbolo do mais remoto passado: é, acima de tudo, uma cidade universitária, a mais antiga da Suécia, e como tal é conhecida.

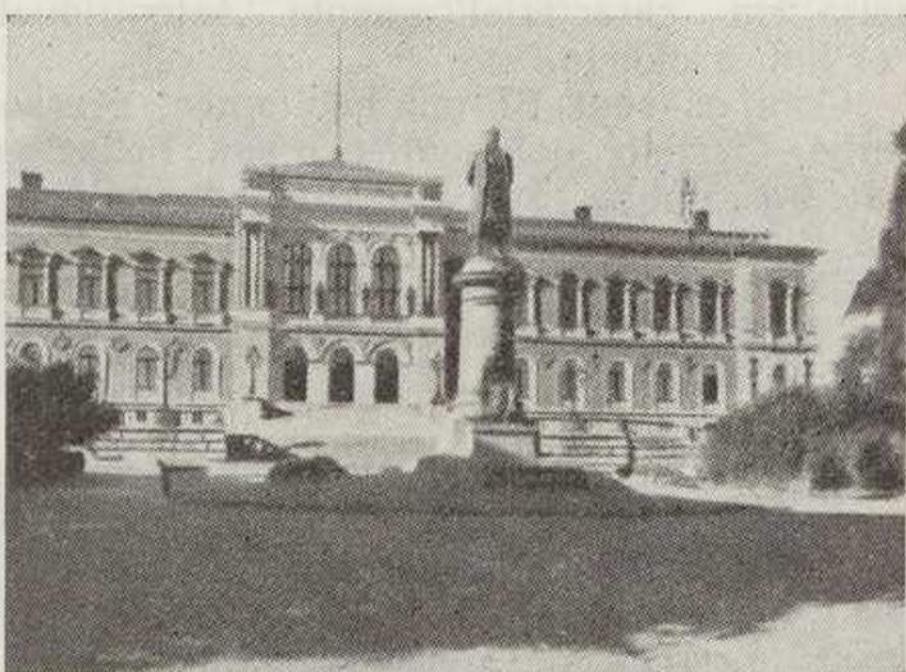
A sua Universidade foi fundada em 1477 e funciona, actualmente, num elegante edifício construído no último decénio do século passado para substituir o «Gustavianum», muito mais antigo, pois data do reinado de Gustavo Adolfo.

O «Gustavianum» com uma cúpula curiosa, ainda hoje existe quase em frente da Catedral.

A Biblioteca riquíssima, instalada em edifício próprio, é chamada «Carolina Rediviva» — Carolina por ter sido protegida pelo rei Carlos XIV (Marechal Bernadotte, de França); Rediviva por ter substituído um antigo edifício universitário demolido nos fins do século XVIII.

Entre os seus 35 mil volumes, conta-se a preciosa «Bíblia de Prata» que contém a versão gótica dos Evangelhos.

A vida dos estudantes com as suas praxes



A famosa Universidade, cuja construção data de 1887

e alegria trasbordante, dá-lhe uma feição própria e envolve num véu de juventude os seus pergaminhos de antiguidade.

Um dos costumes imutáveis da mocidade universitária é o de celebrar, à luz de archotes, a chegada da Primavera — na noite de 30 de Abril — no parque do Castelo. Em todos os pontos altos da cidade brilham luzes. E a alegria e a tradição são como incontido rio, infinidável rio rolando ao longo dos tempos.

Também Uppsala continuará a sua existência levando na face decrépita a beleza de outrora para lembrar a época donde procede.

O Instituto dos Ferroviários do SUL E SUESTE

O passado dia 8 de Abril reuniu, no Barreiro, a Assembleia Geral do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste para discussão e votação do Relatório e Contas da gerência de 1959 e do respectivo parecer do Conselho Fiscal.

Presidiu à sessão o Sr. Joaquim da Silva Simplício, Chefe de Circunscrição, reformado, tendo como secretários os srs. Gilberto Tavares dos Santos, contramestre de oficina, e Mário Rodrigues Dias da Silva, escriturário de 2.ª classe.

Todos aqueles documentos foram aprovados — sem discussão — por unanimidade.

Nas receitas, que atingiram, tal como as despesas, mais de duas centenas de contos, a quotização dos sócios beneméritos, efectivos e auxiliares, está representada por cerca de 79 %, ao passo que os donativos, de variada ordem, mal atingem os 7 %. Os restantes 14 % são constituídos por pequenas receitas ocasionais, incluindo a exploração agrícola da linda horta do próprio Instituto.

No capítulo das despesas, ligeiramente superiores às receitas, o consumo de géneros para alimentação dos pupilos e do pessoal atinge os 34 %. As despesas de primeiro estabelecimento (obras no edifício), essas atingiram, em 1959, mais de 21 % das despesas totais.

O saldo negativo (2 576\$30) foi coberto, como não podia deixar de ser, pelo montante acumulado dos saldos anteriores.

A despesa diária do Instituto, no ano de 1959, foi superior a 590\$00. Se deduzirmos, porém, o que se gastou em obras de primeiro estabelecimento, essa despesa baixa para cerca de 470\$00, cifra mesmo assim considerável.

São em número de 30 os pupilos (de ambos os sexos) albergados pelo Instituto, oscilando as suas idades entre os 6 e os 18 anos.

Além da alimentação e do vestuário — tudo muito cuidado — os pupilos recebem instrução e educação (aquele vai da primária à técnica ou liceal), e são dali encaminhados

*

O Edifício-sede do Instituto

*



para a vida prática, tudo com o fim de se tornarem elementos válidos, úteis a si e à sociedade.

Trata-se, como se sabe, de órfãos de ferroviários de qualquer zona da C. P., sendo certo que, presentemente, o facto de a instituição se denominar «Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste», já nada representa. O recrutamento dos pupilos é feito em toda a rede ferroviária nacional, sem qualquer distinção.

Inaugurado em 1 de Janeiro de 1927, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste dispõe de magníficas instalações — tanto habitacionais, como escolares — todas amplas, arejadas e confortáveis, e tem sido o amparo

que sonharam os seus beneméritos fundadores.

«DAR O PÃO E A INSTRUÇÃO» — é o lema do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, mas sem intuições deprimentes ou aspectos humilhantes, antes como indeclinável dever de uma classe organizada para com os seus companheiros de trabalho caídos, já, na longa estrada que todos têm de percorrer.

Proteger os filhos, em homenagem aos pais, além de benefício directo aos infelizes tocados pela asa negra da orfandade, é uma atitude nobre que pressupõe um ideal superior, e essa é a faceta pela qual deve ser vista e apreciada a Obra do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste.



Sala de estudo e lavoros da secção feminina

*

de várias centenas de filhos de ferroviários que nele encontraram a protecção e o carinho, sem os quais teriam soçobrado na vida.

Preside à sua direcção o sr. Alexandre Correia Matias, Subchefe de Serviço, reformado, cujo amor pela instituição é salutar e evidente exemplo para quantos se preocupam com o eterno problema da infância e da juventude, sobretudo quando, a uma e a outra, falta o escudo forte do braço paterno.

Secundam-no, nessa nobre missão, alguns dedicados ferroviários, uns do activo, outros reformados, que se não pouparam, também, a trabalhos e a sacrifícios para que o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste seja aquela instituição exemplar, profícua e social, com

Sabe-se também — e essa é uma realidade que todos lamentamos — que muitos ferroviários, ou porque não têm filhos, ou porque não os têm em idade, já, de poderem beneficiar do amparo do Instituto, ignoram (ou fingem ignorar) a existência daquele, e não lhe dão o valioso auxílio da sua contribuição, por modesta que seja. Trata-se da irresistível submissão a uma das muitas manifestações de egoísmo de que nem todos os homens conseguem libertar-se. No entanto, de entre todas as obras sociais de que a humanidade pode justamente orgulhar-se, a da protecção à infância (e também à velhice) é das mais belas, das mais expressivas, das mais eminentemente salutares.



Um aspecto da sala de estudos da secção masculina

*

Os ferroviários orgulham-se, efectivamente, da projecção e eficiência do seu Instituto, mas este, como se deduz do Relatório e Contas da gerência de 1959, precisa — e com urgência — de aumentar a sua quotização, o que só pode verificar-se com a entrada de novos sócios, de novos amigos ferroviários. Quanto mais a instituição viver à custa dos seus próprios recursos, isto é, quanto menos necessitar de auxílios estranhos à classe que a fundou, mais se impõe ao respeito e à consideração de todos, e mais ufanos devem sentir-se os seus continuadores !

Cumprir seu dever é, sem dúvida, apanágio dos ferroviários, mas cumprí-lo, *com sacrifício*, é também próprio dos homens fortes, dos homens conscientes.

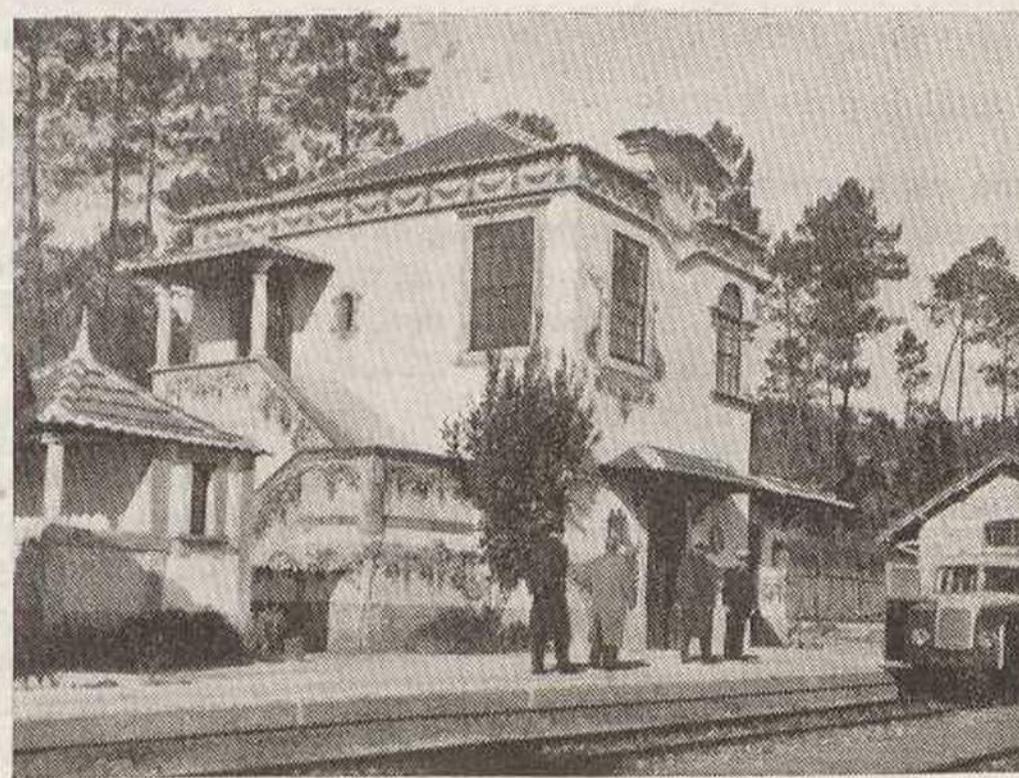
O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste necessita — desculpe-se a insistência — da colaboração de todos: do mais categorizado ao mais humilde dos funcionários, estejam eles no Norte, no Sul, no Leste ou no Oeste, pois onde quer que trabalhe um ferroviário pode surgir, de um momento para o outro, um infeliz órfão a reclamar protecção.

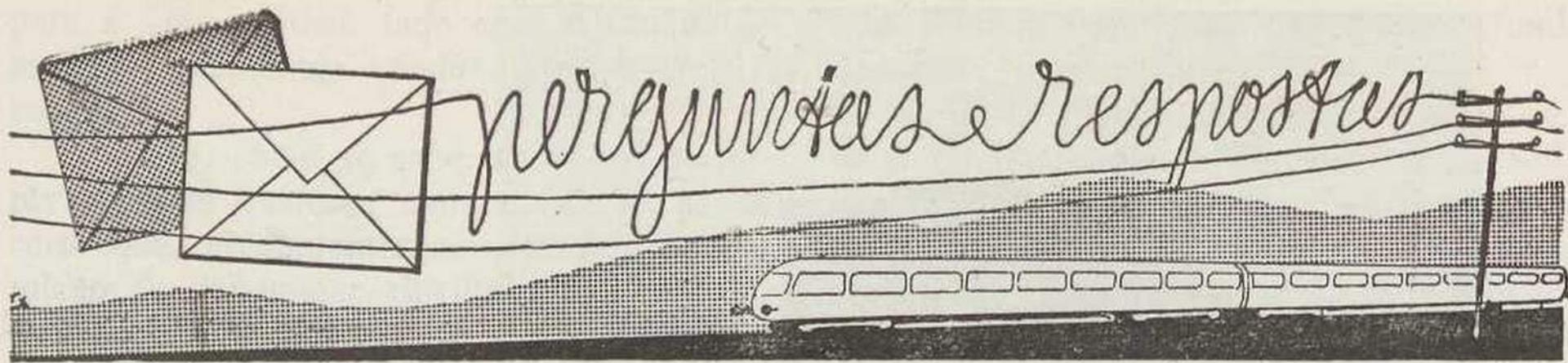
Aníbal Pereira Fernandes

*

A vistosa estação de Chapa,
na linha do Tâmega

*





Divisão da Exploração Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2165/Cons. n.º 300-M — Numa estação intermédia parou accidentalmente um comboio de mercadorias que tinha de realizar um cruzamento extraordinário na estação colateral seguinte.

O chefe foi ao furgão certificar-se se na última estação de paragem prescrita havia sido cumprido com o artigo n.º 62 do Regulamento 2, verificando que esta formalidade tinha sido cumprida.

Devia o chefe visar e carimbar o mod. M 117 que o condutor trazia em seu poder e lho apresentou para tal fim?

Resposta — Regularmente o chefe apenas tem que verificar se o condutor e maquinista são portadores do mod. M 117, e providenciar em caso de falta, não sendo, portanto, obrigado a visá-lo.

Só há obrigatoriedade de visar e completar estes boletins quando os mesmos forem fornecidos ao abrigo do artigo 110.º do Regulamento n.º 2 ou da Instrução n.º 2632.

///

Pergunta n.º 2166/Cons. n.º 301-M — O peso frenado exigido para determinado comboio de mercadorias é de 70 toneladas, segundo as respectivas tabelas de frenagem.

Deste modo o peso frenado desse comboio, que era ligado pelo freio contínuo, devia ser assegurado conforme a seguir se indica:

freio contínuo 70 ts. + 100 %	=	140 ts.
freio manual 50 % de 70 ts.	=	35 ts.
total de peso frenado		175 ts.

Mas como na composição do referido comboio existiam apenas 4 veículos providos de cilindros com o peso total de 75 toneladas, houve que compensar a falta de 65 toneladas de freio contínuo por peso frenado manualmente, para o que teve de se reforçar a brigada de trens por mais 2 agentes.

A frenagem ficou assim assegurada:

Peso frenado por	{	freio contínuo	75 ts.
		freio manual	102 ts.
total			177 ts.

Peço esclarecer se este procedimento foi acertado, visto haver opiniões em contrário.

Resposta — Se na composição do comboio não havia vagões com cilindros que atingissem o peso de 140 toneladas, conforme é exigido pela Instrução n.º 2726, o comboio devia ser considerado como desligado e por consequência devia ser frenado manualmente com o peso de 70 toneladas, de harmonia com o estipulado nas «tabelas de frenagem de comboios de mercadorias munidos sómente de freio manual».

Se assim se tivesse procedido, o reforço da brigada de trens seria evitado ou pelo menos reduzido.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2167/Cons. n.º 368-F — Referência à receita entregue nas estações, pelos revisores, no último dia de cada mês, depois de encerradas as respectivas operações de contabilidade.

Peço dizer-me em que local do mod. F 35 deve ser feita a indicação de que a receita é contabilizada no mês seguinte.

Resposta — A observação a que o consultante se refere, deverá ser feita na parte inferior dos talões-recebos dos mod. F. 35.

///

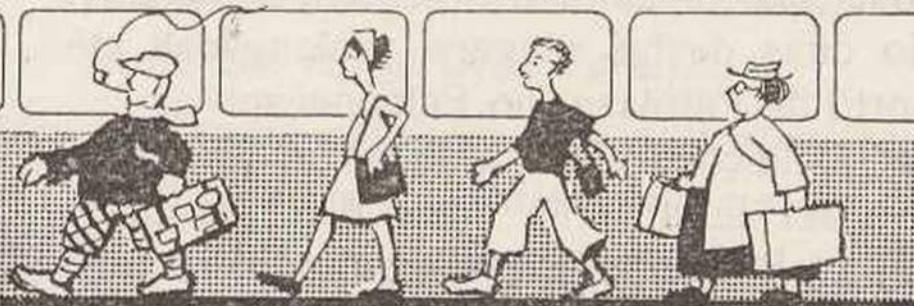
Pergunta n.º 2168/Cons. n.º 369-F — Estando às portas de uma estação para recolher os bilhetes dos passageiros desembarcados, notei que da 1.ª ou 2.ª classes desembarcou um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe e que, nesta classe, havia muitos lugares disponíveis. O passageiro diz ter viajado em 3.ª classe em todo o trajecto e apenas ter utilizado a 1.ª ou 2.ª classe para sair do comboio, sem comprovar esse direito com testemunhas no caso.

Deve ou não cumprir-se com o Art.º 13.º da Tarifa Geral-Título 1-Passageiros?

A meu ver deve ser feito como indica a 2.ª condição deste artigo, e se o passageiro tiver justificação, faz o pedido de reembolso.

Resposta — Os passageiros só ficam abrangidos pelo disposto no n.º 2 do Art.º 13.º da Tarifa Geral-Título 1-Passageiros, se forem encontrados em lugar de classe superior.

O simples desembarque do passageiro de classe superior à indicada no seu bilhete, não pressupõe forçosamente a utilização de tal classe ou a sua utilização indevida.



A Ressurreição dum velho itinerário romano

Conquanto se trate do restabelecimento dum velho itinerário que, precisamente por sua antiguidade, não é ferroviário, cremos ser de interesse referir aos nossos leitores a ocorrência em alguns dos seus pormenores, dado que os fenómenos deste tipo se tornaram algo invulgares no mundo actual dos transportes.

A *Via Egnatia*, constituída por mais de 1500 Km de estrada pavimentada, atravessava no tempo dos romanos, por quem foi construída, a Península Balcânica, havendo tirado o seu nome da cidadezinha de Egnatia, na costa Adriática da Itália Meridional, término da *Via Trajana*, procedente de Roma. Aquela importante artéria do notável sistema rodoviário que os romanos estabeleceram em todas as terras sob o seu domínio, começava do lado Balcânico, na cidade de Dyrrachium, que hoje se chama Durazzo, principal porto do pequeno estado da Albânia; daí seguia, através do enrugado solo macedónio e da fértil planície da Trácia até Bizâncio, no Bósforo, a actual Istambul, o mais conspícuo aglomerado populacional turco.

Os historiadores coevos revelam-nos que esta *Via* possuía já, naquela remota época, uma organização que se pode considerar verdadeiramente modelar e estava equipada de forma adequada para todo o género de tráfego que tinha de assegurar, tanto militar como turístico, sendo curioso notar, a propósito deste, que o seu volume era já então comparável ao dos nossos dias. Com intervalos regulares de uma milha, havia marcos que indicavam a distância à cidade mais próxima; de 10 em 10 milhas, deparava-se com

uma *statio*-posto onde se podiam alugar cavalos para substituir os que a longa jornada já houvesse porventura fatigado; de 30 em 30 milhas, encontrava-se uma *mansio* ou estalagem onde o viajante tinha à sua disposição comidas e bebidas, alojamento e até, repara-se no pormenor, a companhia de uma mulher bonita, se acaso a desejasse.

Não se julgue, porém, que tudo eram rosas naqueles tempos, pois não raro sucedia que os viajantes desprevenidos fossem roubados, quer pelos salteadores que assolavam a estrada, quer até pelos próprios estalajadeiros de algumas *mansiones*.

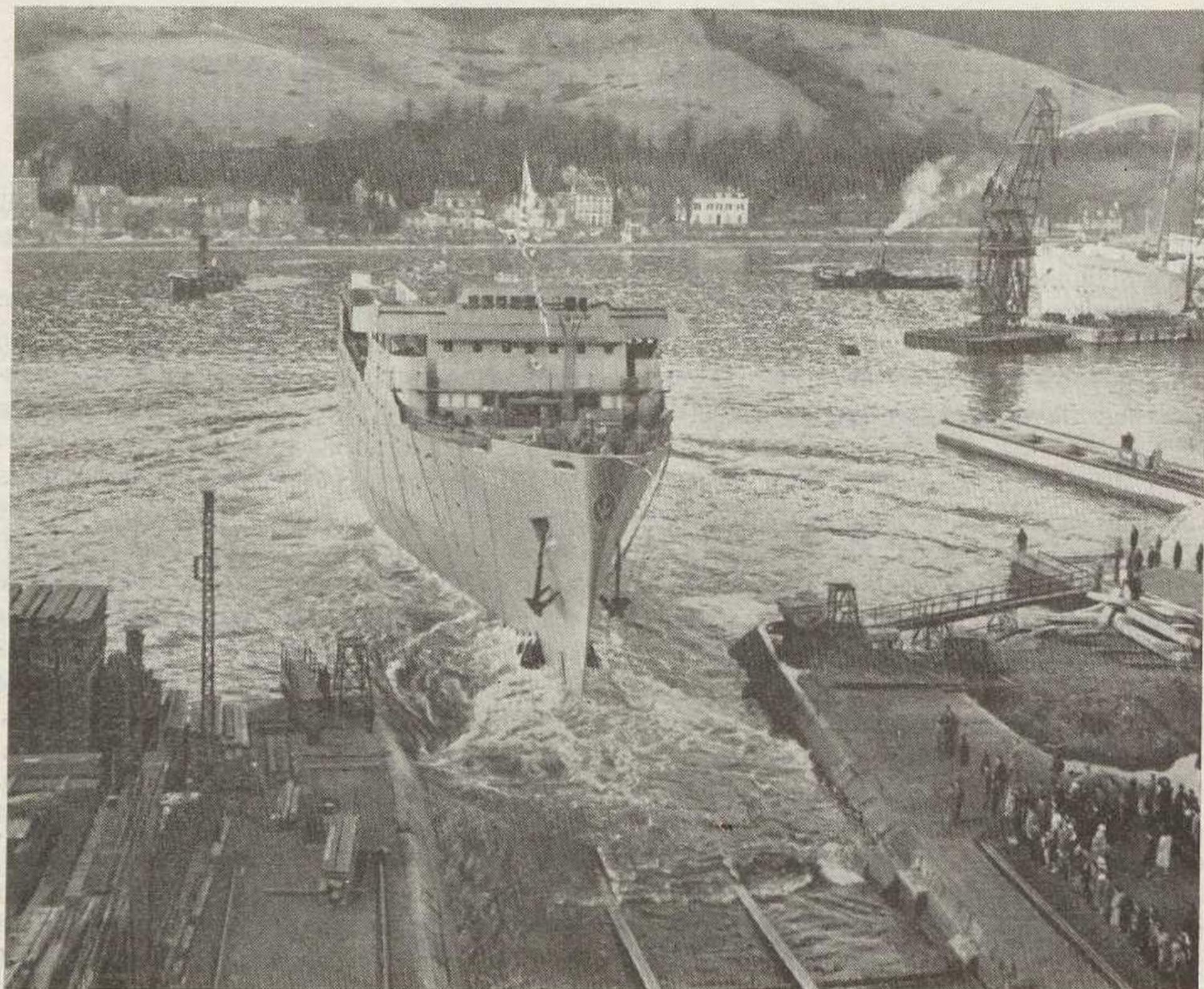
Intelizmente, a cidade de Durazzo está situada, no momento presente, em território comunista inacessível ao turista; apesar disso, este poderá, a partir deste Verão e sem qualquer dificuldade ou inconveniência, seguir quase o mesmo itinerário que os nossos antepassados utilizaram nas suas deslocações às terras da Hélade. Tal objectivo, sonho de há muitos anos, vai ser agora conseguido através de duas importantes realizações no domínio dos transportes, não só no interior dos Balcãs, como também, nas ligações marítimas destes com a Península Itálica.

Assim, encontra-se já quase concluída a construção de uma moderna estrada que segue aproximadamente o itinerário da sua antecessora, mas partindo do porto de Igoumenitsa, na costa ocidental grega, esperando-se que a sua utilização se torne possível neste Verão; por outro lado, será inaugurado em Agosto deste ano um serviço de *ferry-boats* entre Brindisi, na Itália, a ilha grega de Corfu, justamente considerada como a mais bela

entre todas quantas integrariam a parte insular da Nação Helénica, e o citado porto de Igoumenitsa, que funcionará 5 vezes por semana, sendo duas destas viagens prolongadas até ao porto de Patrasso, no Peloponeso.

As condições em que esta travessia passará a ser feita serão muito diversas da de antanho. Enquanto o célebre orador romano

O *Egnatia*, navio de 4500 toneladas, dispõe de todos os aperfeiçoamentos modernos, desde os estabilizadores que eliminam eficazmente todas e quaisquer oscilações a uma ampla piscina, sem esquecer, claro, um estabelecimento onde os passageiros podem adquirir os mais variados artigos, isentos de impostos. Os passageiros acomodam-se em



Aspecto do lançamento à água do novo navio-motor *Egnatia* que, assegurando, a partir do Verão próximo, o serviço entre a Itália e a Grécia, fará reviver o velho itinerário romano através da Península Balcânica

Cícero levou então nada menos de seis semanas a efectuar a viagem de Brindisi a Patrasso, o novo *ferry-boat*, sugestivamente baptizado com o nome de *Egnatia*, o primeiro dos dois que assegurarão o novo serviço, fará a mesma travessia, com 762 passageiros e 115 veículos, gastando apenas sete horas de Brindisi a Corfu, uma hora desta ilha a Igoumenitsa e outras sete daí a Patrasso.

assentos inclináveis do tipo avião, em assentos Pullman, convertíveis em leitos durante a noite e em camarotes de três e de duas camas, alguns com quarto de banho privativo; todas as dependências onde permanecem, quer o Públlico quer a tripulação, têm ar condicionado. Os preços das passagens são extremamente módicos, (cerca da terça parte dos praticados pelas carreiras ora em exploração), pois à introdução deste novo serviço presidiu a ideia

Revisão do Acordo Colectivo de Trabalho

O Ministro das Corporações, Sr. Dr. Veiga de Macedo, tem ultimamente trabalhado com os dirigentes dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários sobre assuntos de grande interesse para a classe.

As reuniões têm assistido, além do Director-Geral do Trabalho e Corporações, Dr. Neto de Carvalho, do Chefe dos Serviços de Ação Social, Dr. Quirino Mealha e do Assistente dos mesmos Serviços Dr. Correia Pires — o Presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, Sr. Joaquim Lourenço de Moura; os Directores dos Sindicatos do Movimento do Norte, Centro e Sul, respectivamente Srs. David Ferreira Pinto, Gonçalo Correia e Joaquim José Pedro; os Directores dos Sindicatos das Oficinas e Armazéns do Norte, Centro e Sul, respectivamente Srs. José Valverde,

de tornar a bela nação helénica acessível a todas as bolsas e, enquanto as *stationes* romanas foram substituídas por postos de abastecimento de gasolina, distribuídos sensivelmente com a mesma frequência, no lugar das antigas estalagens, encontram-se hoje modernos e confortáveis hotéis, ao alcance de todas as bolsas e até complexos de pequenos chalés, alugáveis pelo turista por períodos determinados.

Como tanta vez tem sucedido na História, de novo o Passado e o Presente se tocam — mesmo no progressivo domínio dos transportes que tão rapidamente evolucionam nesta segunda metade do século XX.

Custódio Rodrigues Duarte e João Inácio Martins e o Presidente da Comissão Administrativa do Sindicato dos Serviços Centrais, Sr. Jorge Dias Pereira.

Nessas reuniões têm sido analisados e debatidos, com a maior minúcia, importantes problemas pendentes relativos à situação dos ferroviários.

O Ministro das Corporações, numa das últimas conferências de estudo, informou que iria ser nomeada uma Comissão formada com representantes do Ministério das Comunicações, do Instituto Nacional do Trabalho, da Administração da C. P. e de todos os Sindicatos Ferroviários, para proceder aos estudos indispensáveis à revisão completa do actual Acordo Colectivo de Trabalho.

No final dessa Conferência, o Presidente da União dos Sindicatos agradeceu ao Ministro o interesse que ao Governo estão ultimamente merecendo as muito justas pretensões dos ferroviários e congratulou-se com a decisão respeitante à nomeação da anunciada Comissão.

Os dirigentes Sindicais já indicaram a sua representação na referida Comissão: Srs. Joaquim Lourenço de Moura, Presidente da União dos Sindicatos; Gonçalo Correia, em representação do Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais; José Rodrigues Valverde, representando todo o pessoal das Oficinas e Armazéns Gerais, e Jorge Dias Pereira, em nome do pessoal dos Serviços Centrais.

Por sua vez, o Conselho de Administração da C. P. indicou também ao Ministro a representação patronal da Companhia: Srs. Vice-Presidente Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, Administrador Eng. António Alfredo Sanches da Costa Macedo e Director-Geral Eng. Roberto de Espregueira Mendes.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A passagem de nível que apresentamos, apetrechada com moderna instalação eléctrica de sinalização luminosa, de comando automático de meias-cancelas basculantes, é a única deste tipo presentemente existente na nossa Rede, e está em serviço desde 1 de Julho de 1954, na linha do Norte, ao Km. 220,457, perto de Coimbra.

Deste sistema foi recentemente encomendada igual montagem em 10 passagens de nível da linha de Sintra, as quais, ainda no corrente ano, entrarão em funcionamento.

No programa de sinalização da linha do Norte, está igualmente prevista a instalação destes equipamentos em 6 P.N. entre o Entroncamento e Porto.

N.º 36



QUE PASSAGEM DE NÍVEL É ESTA?

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 34

Solução: — Empresa Geral de Transportes.

Foram premiados: — Artur Azevedo Santos, encarregado de 3.º cl., José Dias Lourenço, factor de 1.º cl. em Porto-Alfândega e Aires Ribeiro, factor de 2.º cl. em Contenças.



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

A Colômbia comemorou, recentemente, a passagem do Centenário do seu primeiro selo postal, emitindo uma linda série de 8 valores, com motivos históricos alusivos à evolução dos seus correios.



Dois dos selos pertencem à nossa temática. Um reproduz uma locomotiva a vapor e simboliza o transporte postal através do Caminho de Ferro; o outro apresenta as rotas trilhadas há um século e, no mapa do país, traça as estradas e linhas férreas de antanho.

Exposições Filatélicas

O Sport Lisboa e Benfica levou a efeito, em Abril passado, a 2.ª Exposição Portuguesa de Filatelia Temática. Entre os 35 expositores estiveram os ferroviários António Nascimento Pinto e José Matos Serras, que apresentaram, respectivamente, coleções temáticas de Desportos e Caminhos de Ferro. Ambos foram premiados com medalhas.

Marcofilia

No dia de abertura da Exposição do S. L. Benfica foi apostado um carimbo comemorativo do certame, tendo como motivo principal o emblema da popular colectividade desportiva.



Publicações

A revista *Nieuw Spoor*, órgão dos ferroviários holandeses, publicou um interessante artigo acerca do colecionamento de selos com motivos ferroviários, reproduzindo alguns exemplares e ainda a capa do Catálogo da especialidade, há pouco tempo editado em França.

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

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

A próxima excursão à Áustria

Repetindo uma excursão realizada em 1956 e que foi coroada do maior êxito, de novo este ano um grupo de ferroviários portugueses se desloca à Áustria visitando três das suas principais cidades: Viena, Salzburgo e Innsbruck.

Excepcionalmente dotado por uma Natureza em extremo prodiga, desdobra-se este país em paisagens de extraordinária beleza que deslumbra o turista quer ele suba ao Grossglockner contra cujas cristas nevadas, de altaneira inacessibilidade, as nuvens impelidas pelo vento parecem vir esgarçar-se e os derradeiros lampejos solares coroam, ao fim do dia, de fantástico e rutilante diadema; quer desça até junto das margens tranquilas, banhadas de luz, dos lagos do Burgenland; ou percorra ainda os caminhos sinuosos que através da montanha e marginando os vales verdejantes levam às pitorescas aldeias tirolesas.

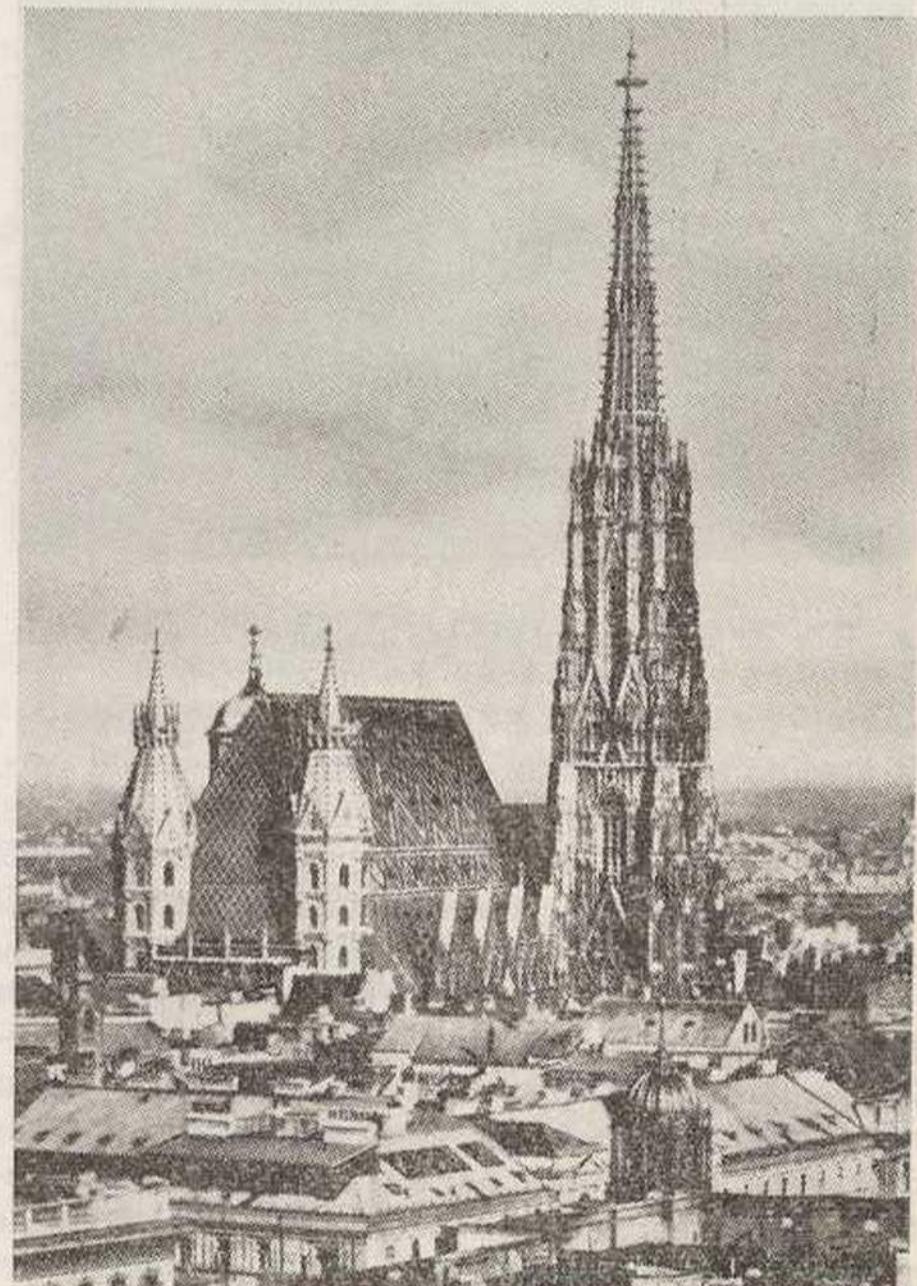
Pela sua privilegiada situação no centro da Europa, a Áustria como rosa-dos-ventos aberta a todas as correntes, recebeu marcadas influências dos povos que a avizinharam e, por vezes, a invadiram: o germânico, o latino e o eslavo. Daí a heterogeneidade do carácter da sua gente que, se pela sensibilidade artística e cultura musical pode ombrear com a própria Alemanha, pela exuberância do seu temperamento se assemelha antes ao homem italiano ou mesmo francês. Dos nórdicos herdou o gosto pelas «sagas» ou lendas românticas que povoam de seres fantásticos, umas vezes benéficos outras terríficos, as profundezas dos seus lagos azuis e as sombras das suas densas florestas.

Apesar de todas as vicissitudes que a cobiça de outras nações mais poderosas lhe impuseram reduzindo o grande império «onde o Sol nunca se põe», na célebre frase de Carlos V, ao modesto território que actualmente ocupa, a Áustria não é, de modo algum, um país de sombrio perfil. O doce clima de parte das suas províncias, a vida apesar de tudo fácil dos seus centros sociais, o já mencionado carácter expansivo da população são a principal contribuição para formar o agradável ambiente que neste país se nos depara.

Viena, sobretudo, exercerá sobre o visitante uma atração muito especial. Cidade de pesados edifícios barrocos, de inúmeras igrejas magnificentes entre as quais se destaca a jóia arquitectónica que é Santo Estêvão, de parques frondosos e palácios sumptuosos como o de Schönbrunn que atestam a grandiosidade do que foi o antigo Império Austro-Húngaro, é, ao

mesmo tempo, uma simpática cidade burguesa com as suas largas artérias marginadas de lojas onde o vienense expõe orgulhosamente o seu comércio hoje floriente, os velhos e típicos bairros do Donau, de balcões floridos e pequenas «guinguettes» ao ar livre onde, como há cinquenta anos, se serve o perfumado «Heuriger» (vinho novo) e se saboreiam os apreciados «Winerschnitzel», deliciosos escalopes preparados segundo uma tradicional receita culinária vienense.

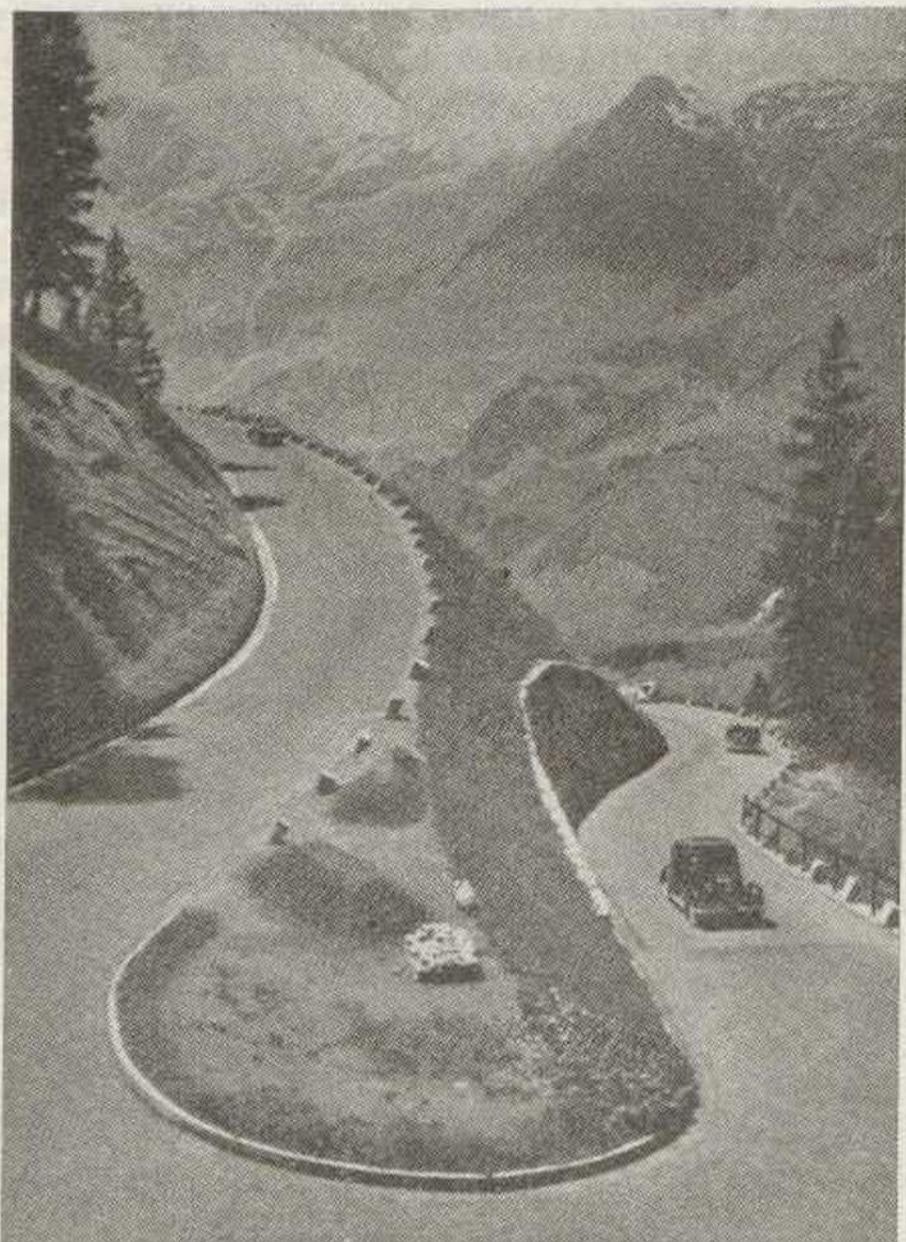
Após a visita à capital, uma estadia de três dias em Salzburgo proporcionará aos participantes desta viagem a oportunidade de contactar uma das mais graciosas cidades austríacas e um dos seus principais centros musicais. Berço natal de Mozart, deve o seu renome não só aos magníficos Festivais de Música que todos os anos ali se realizam como também à beleza natural do velho burgo a que alguns chamam a



Santo Estêvão, em Viena — jóia filigranada do estilo gótico

«Florencia austriaca». Dominada pela fortaleza de Hohensalzburgo que se ergue na crista do Mönchsberg (Monte dos Monges), a cidade é, na verdade, muito bela com as suas numerosas cúpulas e torres, as manchas alegres dos seus pequenos jardins, as ruelas íngremes do velho bairro na margem esquerda do Salzach, os seus graciosos miradouros abertos sobre o moderno e o velho burgo.

Região extremamente montanhosa, a província de Salzburgo, limitada a Oeste pelo Tirol e a Sul pela Carintia, oferece ao turista inesgotáveis passeios de surpreendente beleza. No intuito de facultar o ensejo de conhecer alguns dos seus mais interessantes pontos turísticos, está prevista uma excursão ao Salzkammergut, pitoresca região dos Alpes setentrionais. Assim visitar-se-á Hallstatt, encantador burgo nas margens



Através da encantadora Estrada dos Alpes, alcançarão os excursionistas o Grossglockner

do lago do mesmo nome e junto da montanha de Salz. O seu pitoresco casario parece escalar a montanha, assente sobre pequenos terraços, umas vezes naturais outras abertos artificialmente comunicando entre si por escadas, arcarias, etc.. Muito curioso, o museu local que possui interessante colecção de objectos encontrados nas sepulturas célticas e romanas descobertas perto da cidade. Como curiosas são as minas de sal, também nos arredores e talvez as mais antigas da Europa. Enquadrado por altas montanhas escarpadas que oscilam entre os 1.900 e os 2.000 metros de altitude, o extenso lago de Hallstatt oferece um espetáculo de tranquila e majestosa beleza que o turista dificilmente esquecerá.

Outros momentos de inesquecível surpresa lhe proporcionará, porém, este circuito através do Salzkammergut com a visita às grutas de gelo de Dachstein, no Alpe de Schönberg. O extenso planalto calcário com cerca de 100 quilómetros de superfície é cavado de longas cavernas formadas, ao longo dos séculos, pela erosão de cursos de água subterrâneos, dando origem às mais fantásticas formas arquitectónicas concebidas pela Natureza. Sucedem-se aí as galerias e salas, coroadas algumas de arrojadas abóbadas, eriçadas outras de estalactites e estalagmites — como que obedecendo o estranho conjunto a um deslumbrante e misterioso plano artístico.

Com partida de Salzburgo, realizar-se-á ainda uma outra excursão que, através da encantadora estrada dos Alpes, levará os participantes ao Grossglockner, a mais alta montanha da Áustria, majestosa massa de 3 798 metros de altitude.

Caberá em seguida a vez de visitar Innsbruck, capital do Tirol e importante centro de desportos de Inverno. Não é sem razão que Innsbruck é conhecida como a «Pérola dos Alpes». Situada a 574 metros de altitude, num belo vale junto do qual corre o rumo-jante rio Inn, tem a fechar o horizonte, a norte, a pesada cortina da cordilheira de Nordkette. Cidade de características medievais, a cada passo se nos depara um recanto de rua pitoresca com as suas arcadas monacais, os seus velhos edifícios de sacadas salientes, coroados de pequenos torreões. Entre estes destaca-se o Goldenes Dachl (Telhadinho Dourado), antiga residência do duque Frederico, o «Bolsa Vazia» o qual a fim de provar aos seus inimigos a injustiça da alcunha, mandou dourar o telhado da sua casa — excentricidade que lhe custou, em 1425, a elevada soma de 30.000 ducados. Os museus de folclore de Innsbruck com as suas saborosas colecções de arte popular, em que a região é rica, assim como as suas igrejas onde o fervoroso ambiente religioso do Tirol está bem patente na expressão patética das suas esculturas e retábulos, na trágica sumptuosidade dos seus interiores são, sob o ponto de vista artístico, do mais válido interesse.

Uma ascensão em teleférico ao Hafelekar, a cerca de 30 minutos de Innsbruck, proporcionará aos participantes da viagem uma deslumbrante visão do Tirol.

O itinerário desta excursão, concebido de forma a conduzir o grupo das margeus tranquilas do lago Zeller ao glaciar de Pasterze, no Grossglockner, passando pelos românticos parques de Viena, abor-dando algumas das graciosas aldeolas tirolesas, permitirá uma apreciação desse belo e tão variado país que é a Áustria.

Em face do programa estabelecido e contando com o encanto natural da paisagem austriaca e com o interesse artístico e cultural das cidades a visitar, tudo leva a crer que esta viagem será a repetição, numa escala mais elevada, do êxito alcançado pela excursão de 1956.

Movimento turístico — Primeira visita da A. T. C. Norte

Tivemos entre nós, de 16 a 26 de Abril, o primeiro grupo de colegas da A. T. C. francesa, em excursão



A boa disposição foi apanágio deste simpático grupo da A. T. C. Norte. A testemunhá-lo, a expressão risonha dos seus componentes

promovida pela Região Norte desta Associação Turística.

Chegado a Lisboa no Domingo de Páscoa, recebeu este grupo a melhor mensagem de boas-vindas que lhe podia ter sido apresentada: a saudação de um Sol primaveril e generoso, de sugestivo cartaz de publicidade.

Durante esta estadia de dez dias, deslocaram-se os visitantes aos três principais centros do País: Lisboa, Porto e Coimbra, efectuando os tradicionais circuitos irradiantes. Entre as visitas levadas a cabo, destacamos a realizada a Aveiro que proporcionou aos participantes desta excursão além de um agradabilíssimo passeio na Ria, gentilmente oferecido pela Comissão Municipal de Turismo local, uma exibição do grupo folclórico «As Salineiras de Aveiro». O programa para esta estadia incluía ainda uma visita à fábrica de porcelanas «Vista Alegre», que despertou grande e natural interesse.

Em ambiente de franca e risonha cordialidade decorreram tanto a recepção oferecida no Instituto do Vinho de Porto, em Lisboa, como as «provas» realizadas nas caves do Barrocal e Ferreirinha — onde a excelência dos vinhos nacionais ficou indubitablemente comprovada.

Este grupo da A. T. C. Norte que iniciou a época de intercâmbio turístico, era chefiada pelo sr. Blaud que se fazia acompanhar de sua esposa.

Ao regressar, todos se confessaram sinceramente encantados com esta viagem a um país que, por tradição, sabiam pleno de atractivos e em extremo acolhedor o qual, sob aspecto algum, os decepcionou.

Ferroviários espanhóis em Portugal

Exuberante de boa disposição e simpatia, visitou-nos durante o passado mês de Maio um grupo de colegas da Renfe, em excursão promovida pela organização Educación y Descanso.

Esta viagem, realizada com o maior agrado de todos os participantes, previa visitas aos principais pontos turísticos do país.

No próximo número daremos notícia mais pormenorizada desta estadia a que não queremos deixar de nos referir desde já, dado o êxito alcançado por mais esta excursão provinda do país vizinho.

A nossa excursão a Penacova

O excepcional interesse despertado pela excursão a Penacova-Buçaco motivou a formação de 3 grupos que efectivaram este passeio em 8, 22 e 29 de Maio.

Cumprindo um programa repleto de atractivos, os excursionistas percorreram uma das regiões mais encantadoras do país, regressando deste passeio com as melhores impressões.

Cada dia constitui uma vida para o homem que sabe viver.

Schopenhauer



Grande Concurso fotográfico

promovido pelo "Boletim da C. P."

Com o presente número, o «Boletim da C. P.», sob o alto patrocínio da Administração da Companhia, abre um concurso fotográfico, de temática ferroviária, extensivo a todos os adeptos da fotografia — pertencentes ao Caminho de Ferro ou a ele estranhos, assinantes do «Boletim» ou não.

O objectivo deste grande concurso é tornar possível a realização, em alto nível artístico, de uma exposição a efectuar, no próximo mês de Outubro, no átrio inferior da nossa Estação do Rossio, com todas as produções admitidas a concurso — exposição que se integra no conjunto de manifestações culturais que ao «Boletim da C. P.» compete promover e incentivar.

Serão atribuídas 12 valiosas taças às produções premiadas, e artísticas placas de Menção Honrosa, em número ilimitado, às restantes produções consideradas de merecimento.

Tanto as fotografias premiadas, como as distinguidas com Menção Honrosa, serão publicadas no «Boletim da C. P.», com a devida referência ao seu autor, e servirão para documentação de propaganda da própria Companhia.

Todos os concorrentes com produções patentes na Exposição a realizar, receberão, por amável oferta da Administração da Companhia, um exemplar da valiosa moeda em bronze, mandada cunhar pela C. P. por ocasião do I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, da autoria do notável escultor João da Silva.

Estamos antecipadamente crentes do bom acolhimento que irão dispensar a esta nossa iniciativa, de características tão aliciantes, todos os cultores da arte fotográfica, amigos do caminho de ferro — a quem, desde já, muito agradecemos a possível colaboração.

Regulamento do concurso

1. O «BOLETIM DA C. P.» promove um concurso fotográfico, únicamente de temática ferroviária nacional, que será encerrado em 30 de Setembro de 1960.

2. Poderão concorrer todos os amadores ou profissionais de fotografia, tanto nacionais como estrangeiros.

3. O concurso comporta duas modalidades de temas:

I — O COMBOIO E A PAISAGEM

II - OUTROS MOTIVOS FERROVIÁRIOS

As produções concorrentes, focando quaisquer destas modalidades, serão classificadas em dois grupos:

A — Fotografias a preto e branco

B — Fotografias ou diapositivos a cores.

4. As produções deverão ser inéditas e respeitar a quaisquer motivos que englobem, exclusivamente, os caminhos de ferro.

5. É condição indispensável para a admissão, no que respeita a produções a preto e branco, o envio de fotografias não montadas, no formato mínimo de 18×24 cm., utilizando qualquer processo fotográfico em papel.

Relativamente às produções a cores, as fotografias deverão obedecer ao formato mínimo de 9×12 cm. e os diapositivos à dimensão única de 24×36 mm., em montagem 5×5 cm.

6. Os concorrentes deverão enviar as suas produções à Direcção do «Boletim da C. P.» — Estação de Santa Apolónia — Lisboa —, em envelope lacrado, com a indicação «CONCURSO FOTOGRÁFICO». Deverá adoptar-se uma divisa ou pseudónimo escritos exteriormente e incluir-se, em separado, envelope lacrado com a inscrição, por fora, da mesma divisa ou pseudónimo e, por dentro, o nome e morada do concorrente.

7. Não é fixada qualquer limitação ao número de produções a enviar por cada concorrente.

8. As produções serão classificadas por um

Júri, a anunciar oportunamente, e que será constituído por um técnico ferroviário, por dois técnicos fotográficos, por um crítico de arte e por um representante do «Boletim da C. P.».

9. Serão atribuídas, como prémios, 12 valiosas taças a distribuir pelos 3 primeiros classificados de cada grupo A e B, das duas modalidades, constantes do número 3 deste Regulamento.

10. As produções premiadas constituirão propriedade do «Boletim da C. P.», que ficará com o direito de as reproduzir, indicando a autoria e prémio correspondente.

11. Serão igualmente atribuídas, em número ilimitado, artísticas placas de Menção Honrosa, a todas as produções que pelo seu merecimento interessem ficar sendo propriedade do «Boletim da C. P.», para efeitos de publicação e propaganda ferroviária.

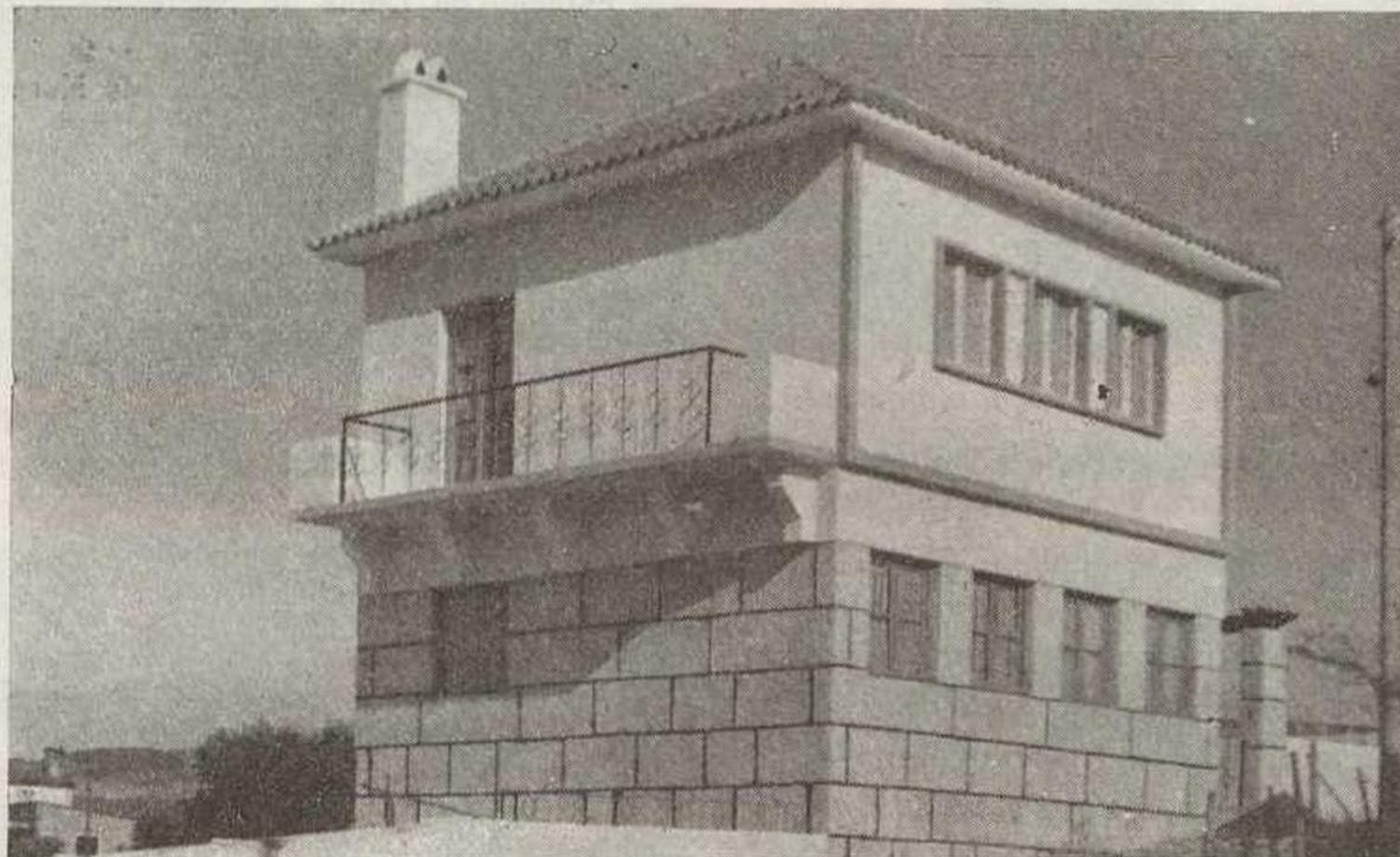
12. Os resultados do concurso serão tornados públicos nos jornais de maior expansão do País.

13. As produções admitidas a concurso serão expostas no átrio inferior da Estação do Rossio, sendo oferecido a todos os expositores uma artística medalha de bronze (c/5 cm), das emitidas pela C. P. por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, trabalho notável do escultor João da Silva.

14. As deliberações do Júri são irrevogáveis e delas não haverá recurso.

Embora tropeces, não desistas do teu propósito.

Shakespeare



Uma das casas recentemente construídas em Mirandela pela cooperativa «O Lar Ferroviário» e já entregue a um associado. Fundado em 1954, o «Lar Ferroviário» (Rua do Barão, 12-2.º - Lisboa), tem-se proposto auxiliar a construção, em qualquer ponto do País, de casas particulares para ferroviários mediante o pagamento de quotizações modicas. Muitas construções rústicas e urbanas têm já sido entregues a diversos associados.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

6.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 310, de 8-4-960 — Feriados.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1191, de 7-4-960, ao n.º 1216, de 30-4-960.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2737, de 2-4-960 — Cantonamento automático entre Braço de Prata e Vila Franca de Xira.

2.º aditamento à Instrução n.º 2703, de 1-4-960 — Passagens de Nível das linhas exploradas com cantoamento automático.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Públ. B. n.º 291, de 8-4-960 — Tráfego Internacional.

Aviso ao Públ. B n.º 292, de 11-4-960 — Tráfego Internacional.

Tarifa Comum Internacional de Passageiros e Bagagens (T. C. V.), de 11-4-960.

Tarifa Internacional de Cupões, de Passageiros e Bagagens (T. I. C.), de 11-4-960.

Tarifa Comum Internacional, Passageiros e Bagagens, entre Portugal e Espanha, de 1-5-960 — Anexo n.º 1 (T. C. V.).

Complementos diversos à Tarifa com Empresas de Camionagem, de 1 a 30-4-960.



Ocorrência na Via Fluvial

No passado dia 6 de Abril, quando o nosso vapor «Alentejo», navegando sob nevoeiro cerrado, fazia a carreira n.º 3, entre Lisboa (T. P.) e o Barreiro, das 6h,35 às 7h,10, sucedeu prender-se a hélice de estibordo a um cabo de amarração de um grupo de bóias sinalizadoras de determinados trabalhos hidrográficos do Ministério da Marinha, localizados a meio do rio.

Ao aperceber-se do acidente, o «mestre» do «Alentejo» mandou arrear uma baleeira e encarre-

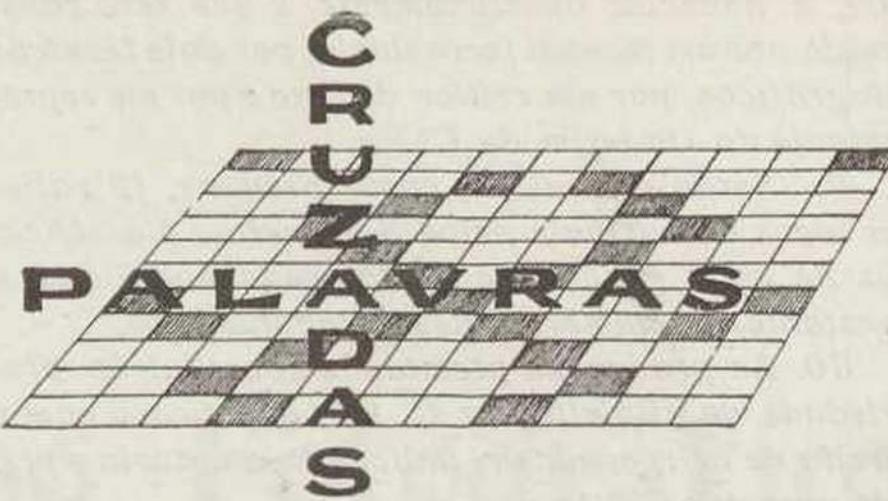


gou o marinheiro de 1.ª classe, José Baptista, de tentar conseguir o desembaraço da hélice.

Mergulhando prontamente e por várias vezes, nas águas frigidíssimas do Tejo, o marinheiro José Baptista conseguiu, ao cabo de mais de uma hora de esforços e canseiras, safar o navio da difícil situação em que se encontrava, e, desta forma, diminuir o atraso que, naturalmente, se previa grande, de uma carreira pública, repleta de passageiros.

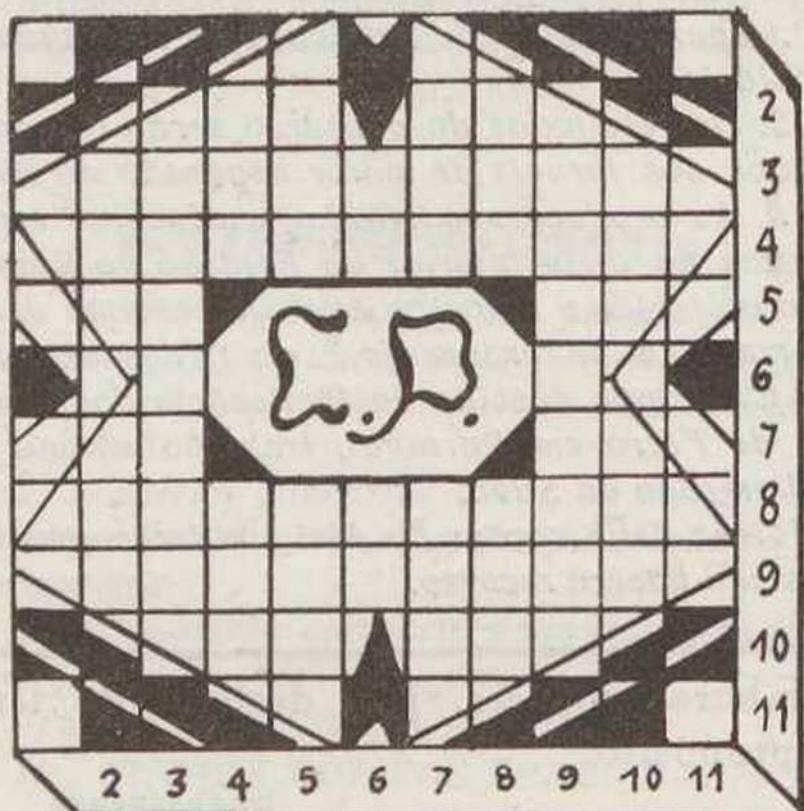
A Direcção-Geral da Companhia, ao tomar conhecimento da corajosa e dedicada atitude deste marinheiro ferroviário, tão consciente dos deveres a seu cargo, determinou se fizesse anotar na sua matrícula este exemplar comportamento, e resolveu se lhe concedesse uma gratificação especial.

O «Boletim da C. P.» congratula-se em apresentar este acto de merecido louvor, e felicita muito cordialmente o marinheiro José Baptista pela sua destemida acção.



Por RUI I. SANCHES

Problema n.º 8



HORIZONTAIS:

2 — Arti.º definido; Enxerguei. 3 — Pintadas, 4 — Estação da Linha do Norte. 5 — Vogal; Vogal. 6 — Consoante; Consoante. 7 — Vogal; Vogal. 8 — Assediava. 9 — Estação da Linha do Norte. 10 — Acusada; Seguia.

VERTICAIS:

2 — Aqui; Antes de Cristo. 3 — Funesta. 4 — Folha de palma em que se escrevia carta numa só folha; o senhor inglês. 5 — Senhor (abrev.); Eixo. 6 — Nota musical; Ali. 7 — Mesquinho; Pref. designativo de três. 8 — Caminhai; Camareira. 9 — Coadjuvava. 10 — Apelido; Art.º definido.

Solução do problema n.º 7

HORIZONTAIS:

1 — Kilala; Leal. — 2 Agag; Scicli. 3 — Inulina; Ais. — Saro; Ana; Ca. — 5 Eumerismo. 6 — Rolem; Na; NP. — 7 Roborada. — 8 Sacola; Ovos. — 9 Amo; Imune. — 10 Nela; Aliá. — 11 Anemiar; Air.

VERTICAIS:

1 — Kaiser; Sana. — 2 Ignavo; Amen. — 3 Laurel; Cole. — 4 Aglomero; AM. — 5 Emoli. — 6 Asnar; Bamba. — 7 Canino. — 8 Li; Asarona. — 9 Eça; Avelã. — 10 Alicundo; Ii. — 11 Lisa; Pasmar.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: Manuel Mano, chefe de depósito; Joaquim da Guia, contramestre de 1.ª cl.; Manuel Simões, fiscal do pessoal de tracção; João da Silva Barreto, chefe de estação de 1.ª cl.; Severo de Moraes Gonçalves e Amadeu Ramos, chefes de estação de 2.ª cl.



Da esquerda para a direita: José Maria Simões Pirra, Antonino Alves de Carvalho, Manuel Nunes Branco e Manuel Jorge, chefes de estação de 2.ª cl.; António de Carvalho, chefe de brigada e Adelina da Conceição Mendes Cabral Lopes, escriturária principal.



Da esquerda para a direita: João Taborda, António Laureano Trindade, António Pereira de Sousa, Joaquim Oliveira Estudante, Alexandre Monteiro da Costa e Cipriano Alves Matias, chefes de estação de 3.ª cl.



Da esquerda para a direita: Manuel Pinto Marante, escriturário de 1.ª cl.; Lucilo Simões e António Oliveira Marcelino, maquinistas de 1.ª cl.; António Rigueira, electricista de telecomunicações de 1.ª cl.; José Maria Correia, factor de 1.ª cl. e João da Silva Monteiro, operário de 1.ª cl.