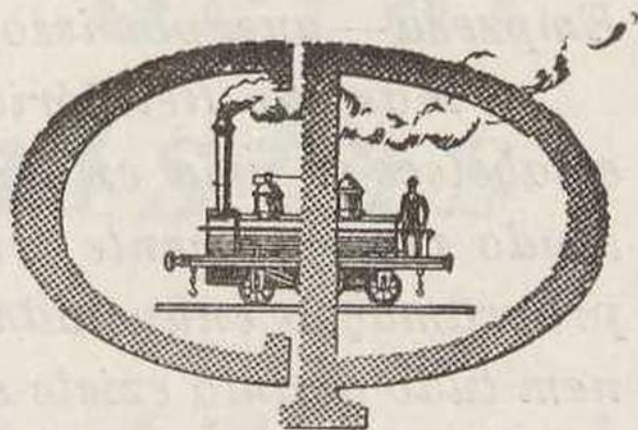




BOLETIM DA CP

AGOSTO DE 1964

Boletim^{*} da



N.º 374 • AGOSTO 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

Nota de Abertura

O Relatório do Conselho de Administração sobre a gerência de 1959, apresentado à Assembleia Geral dos Accionistas, é mais uma vez, e com expressiva eloquência, a imagem prestigiante dos princípios que continuam a nortear a actual política de valorização, incremento e adaptação do nosso Caminho de Ferro ao condicionalismo social e económico da Nação, actualmente em franco movimento ascensional.

O extenso e meticuloso trabalho que nele se reflecte, a forma documental das observações deduzidas e bem assim das disposições que as rematam, a lúcida apreciação das características conjunturais que interessam à via férrea e o estudo das perspectivas em que vai desenvolver-se o esforço de progresso do nosso Caminho de Ferro — constitui, em tudo o mais, um exemplo inquestionável de ordem e de método, que é de inteiro jus realçar.

Pelas estatísticas divulgadas, observa-se que os bons resultados alcançados no exercício económico — apesar dos onerosos encargos que intensamente assoberbam uma exploração ferroviária — estão excelentemente traduzidos por um acentuado crescimento das receitas e por uma significativa redução das despesas, o que

mereceu o reconhecimento unânime e caloroso dos accionistas da Empresa — que, por isso, muito felicitaram a Administração.

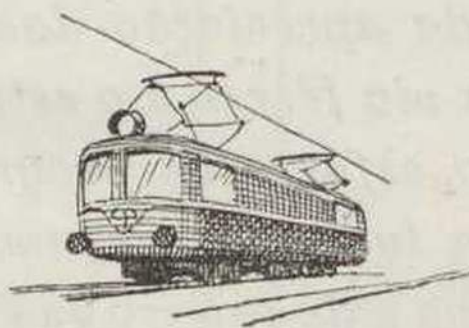
Mas no Relatório, independentemente da acção passada, estabelece-se uma extensa e decidida linha de rumo — que já vem sendo rigorosamente trilhada — embora se reconheça que, com a programação enunciada, muito haja ainda a fazer — até porque nem tudo quanto existe se sabe ser bom...

Compreende-se: nós somos na Europa uma pequena e modesta Nação. E o nosso Caminho de Ferro tem de reflectir, naturalmente, essa modéstia. Mas isso não invalida — como a directriz traçada deixa claramente transparecer e como a obra já realizada, em absoluto, o confirma — que os dirigentes ferroviários tenham consciência de uma alta missão e vontade de cumpri-la.

Na realidade, as diligências multímodas da ferrovia, tendentes à sua melhoria e valorização relativamente aos serviços com reflexo na maior comodidade e utilidade do transporte facultado ao público — garantem e confirmam, insofismavelmente, os activos e porfiados esforços da nossa Administração e permitem antever boas perspectivas para a melhoria de situação dos ferroviários.

Por outro lado, e paralelamente, demonstram que as opiniões tantas vezes pessimistas ou hipercríticas de muitos, não têm razão de existir perante a realidade de uma constante acção de serviço público que não cessa de progredir.

E isso — importa bem reconhecer, com objectividade e imparcialidade.



Assembleia Geral dos Accionistas

O Relatório e Contas da Gerência do exercício de 1959 foi aprovado por unanimidade

PRESIDIDA pelo Sr. Dr. Bustorff Silva, realizou-se no passado dia 20 de Junho, na estação do Rossio, a Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia, para apreciação e votação do Relatório e Contas de Gerência do exercício económico findo e ainda para o preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes.

Presentes 53 accionistas, representando mais de 12000 contos do capital social da C. P. (que é de 20 000 contos).

Pela Administração compareceram os Srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Doutor Malheiro Reimão Nogueira, Eng. Mário Costa, Conde de Penha Garcia, Eng. José Nogueira Soares e Eng. António da Costa Macedo.

Presentes igualmente os Srs. Eng.^{os} R. de Espregueira Mendes, Pedro de Brion e Branco Cabral, além de muitos outros funcionários superiores da Companhia.

Entrando-se na primeira parte da ordem do dia, usou da palavra o accionista Sr. Manuel Chaves Caminha, que começando por cumprimentar o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo pelo seu recente jubileu como catedrático da Universidade de Coimbra, fez algumas considerações sobre a acentuada melhoria do tráfego ferroviário, teceu os maiores elogios ao Relatório apresentado pela Companhia e terminou por louvar a Administração e demais dirigentes ferroviários, pelos bons resultados do exercício de 1959 e por aqueles que já se antevêm nos anos futuros.

Seguiu-se no uso da palavra o accionista Sr. José Lucas Coelho dos Reis, que criticando a actuação da C. P. no tocante a captação de tráfego, preconizou a directriz tendente

a aumentar-se o tráfego de passageiros em detrimento do tráfego de mercadorias, considerados os legítimos interesses da camionagem. Apontou o exemplo da Sociedade «Estoril» para reforço desta sua afirmação e depois de analisar números e contas do Relatório, acabou por felicitar a Administração pela sua meritória actividade. Noutra intervenção, o orador voltou a defender, como em anos anteriores, a remuneração do capital accionista.

Falou em seguida o accionista Sr. Raul Mendes de Carvalho que, afirmando que todos desejam o progresso da Companhia, prestou calorosa homenagem ao Conselho de Administração, distinguindo também o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo pelo seu jubileu universitário e, após alguns comentários elogiosos aos documentos em discussão, manifestou a sua esperança num desenvolvimento cada vez maior da Companhia.

Por último o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, após agradecer as saudações que lhe foram particularmente dirigidas e bem assim as felicitações à Administração, prestou pormenorizados esclarecimentos a cada um dos accionistas oradores, acentuando que a posição defendida pelo Sr. Lucas Coelho dos Reis não poderia, de forma alguma, ser aceite pelo Conselho até porque o tráfego de mercadorias dá à C. P. um muito maior rendimento que o de passageiros, sem ser necessária quilometragem idêntica. Deu explicações técnicas a este respeito, em reforço da sua afirmação, para acentuar que não obstante o incremento do tráfego de passageiros (facto que era muito agradável



A mesa da presidência. Ao centro, o sr. Dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. Drs. Arnaldo Pinheiro Torres e Armando Mendes de Carvalho

para a Companhia) nada justificava qualquer acção tendente a abandonar ou fazer diminuir sequer o tráfego de mercadorias. Por fim congratulou-se pelo facto de nenhum dos accionistas ter encontrado no Relatório e Contas — espelho da actividade da Administração — quaisquer motivos para crítica.

O Relatório e Contas, bem como o parecer do Conselho Fiscal, foram depois aprovados por unanimidade, bem como uma proposta do accionista Sr. Carlos Costa, que tornou extensivo ao Conselho Fiscal o voto de louvor por este proposto, no Relatório, à Administração.

Passou-se depois à segunda parte da ordem do dia, sendo reconduzidos: no Conselho Fiscal o Sr. Armando Bastos e Silva e no Conselho de Administração os Srs. Eng.º José Nogueira Soares e Conde de Penha Garcia e na Comissão a que se refere o art.º 25 dos Estatutos (comissão de accionistas para fixação da verba global destinada à remuneração

dos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal), o Estado Português, o Dr. Bustorff Silva e o Eng.º José Iglésias de Oliveira.

Segundo o Relatório, os resultados da exploração e do exercício foram os seguintes:

a)	Receitas totais	781 488 368\$
b)	Despesas de Exploração	867 062 307\$
	RESULTADO DA EXPL.ÇÃO	— 85 573 939\$
c)	Subsídios	+ 161 368 003\$
d)	Encargos financeiros	— 102 177 495\$
	RESULTADO FINANCEIRO .	— 26 383 431\$
e)	Despesas de 1.º Estabelecimento	— 11 537 412\$
	RESULTADO DO EXERCÍCIO	— 37 920 843\$

Relativamente ao exercício anterior, o *deficit* verificado é menor, em cerca de 35000 contos. Nota-se uma acentuada subida das receitas totais (+ 20 814 877\$) e uma impor-

tante diminuição das despesas de exploração (— 25 701 584\$).

A subida das receitas totais deve-se, principalmente, ao sensível aumento verificado na receita do tráfego ferroviário — 14 521 contos maior que a de 1958. Este incremento é predominantemente imputável ao aumento das receitas de passageiros verificados principalmente nas tarifas de Assinaturas e Tranvias, ou seja em tarifas de índole social — exactamente as que produzem rendimentos unitários inferiores aos das tarifas aplicadas ao tráfego de longa distância.

De salientar, igualmente, que ao desenvolvimento crescente das receitas de passageiros se verificou uma baixa sensível no de merca-

Empresa, mas pela comunidade. Aponta-se, como exemplo flagrante, o caso do Governo francês que liquida à S. N. C. F. os gastos de conservação e renovação da via, obras de arte e instalações de segurança; as despesas com a guarda de passagens de nível; o agravamento dos encargos com reformados e pensionistas, como também a compensação das perdas de receitas, provocadas por reduções e outros reajustamentos tarifários.

No tocante às receitas das tarifas de P. V., enquanto estas baixaram cerca de 3 500 contos, relativamente ao ano anterior, as receitas de G. V. mostram sinais de estacionamento, embora se note o desenvolvimento crescente do transporte de pequenos volumes.

✱

O accionista sr. Manuel Chaves Caminha no uso da palavra

✱



dorias, sobretudo P. V., quebra que se está acentuando desde 1956. Esta desfavorável situação, deve-se por um lado à modéstia de crescimento da economia nacional e, por outro, ao contínuo desvio do tráfego para os outros meios de transporte concorrentes — este facto sem que a actual Comissão de Coordenação de Transportes, nomeada em Janeiro de 1958, actue convenientemente, de molde a evitar, como absolutamente se impõe, as distorções tão nefastas, e tão lesivas à economia do País, como presentemente se está verificando.

Noutro ponto do Relatório, chama-se a atenção para os encargos de natureza social que a C. P. suporta, como Empresa concessionária de serviço público e que não correspondendo a actuações no âmbito das rentabilidades deveriam antes ser suportadas, não pela

À semelhança dos anos anteriores continuam a constituir grupos quantitativamente mais predominantes quanto a receitas, os adubos, minérios, produtos químicos, cereais, farinhas e legumes secos, seguidos dos combustíveis e de materiais de construção diversos — tráfego este dependente da evolução da própria economia nacional e consequentemente flutuante, na sua generalidade.

Relativamente às despesas — o outro termo do binómio de que dependem os resultados de exploração — a sua estrutura pouco evoluiu embora, como referimos, se notasse uma diminuição sensível. E se é certo que se verificou um aumento dos encargos sociais (assistência ao pessoal) e dos encargos tributários (estes obviamente maiores pela proporcionalidade com as receitas), verificou-se uma diminuição



✱

O sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, esclarecendo os accionistas

✱

de cerca de 39 000 contos nas despesas de tracção, esta sobretudo devido, por um lado, à maior utilização dada às locomotivas e automotoras eléctricas relativamente à dispendiosa e obsoleta tracção a vapor; por outro lado à compressão dos gastos, conseguida com a conservação do material circulante, — 4 980 contos, na conservação de carruagens, 4 219 contos, na conservação de vagões, 20 356 contos, na conservação de locomotivas a vapor (diminuição de percurso).

As despesas com a conservação da via aumentaram 3 600 contos, comparativamente a 1958. Esta inevitável subida deve-se à utilização racional do moderno material tractor que pressupondo a elevação da velocidade média dos comboios obriga, em princípio, a ultrapassar os níveis de despesas de conservação dos anos anteriores.

O Relatório finaliza assinalando as linhas gerais em que se desenvolverá o futuro próximo da Empresa :

- Electrificação do troço Entroncamento-Porto ;
- Renovação, conservação e ampliação da via e respectivas obras de arte ;
- Actualização do parque de material circulante ;
- «Dieselização» do serviço em certas linhas ;
- Substituição da sinalização e das telecomunicações ;
- Melhoramentos das ligações fluviais Lisboa-Barreiro, e
- Reapetrechamento Oficinal.

✱

Grupo de excursionistas do Ateneu Ferroviário, que em Junho visitaram as províncias do Minho e de Trás-os-Montes em visita organizada por aquela colectividade. — Fotografata obtida em Murça

✱



A Cooperativa

«O Lar Ferroviário»



cooperativa de construção «O LAR FERROVIÁRIO», criada em 1954 por iniciativa de um grupo entusiasta e decidido de agentes do caminho de ferro, já por diversas vezes tem merecido, e com inteiro jus, largas referências do «Bo-

letim da C. P.».

Mas, o vivo e crescente interesse que essa utilíssima organização continua merecendo de muitos, na realidade seduzidos com a obra concreta que a Cooperativa vem realizando — traduzido pelo incremento do número de associados, das mais diversas categorias, que procuram resolver, da melhor forma, ou seja, pela plena propriedade, o seu problema habitacional — impele-nos, e com grande prazer, a insistir na sua notícia.

Assim, no intuito de dar mais público conhecimento desta obra de grande utilidade para a classe ferroviária interessada, o «Boletim da C. P.» quis ouvir o Presidente da Direcção da Cooperativa de «O Lar Ferroviário» e um dos seus mais directos obreiros, o sr. João Carlos Pereira Rio de Carvalho, Chefe de Secção reformado do Serviço Central do Pessoal.

Amavelmente e deixando transparecer o seu entusiasmo pela ideia em marcha, respondeu da seguinte forma à entrevista que com ele tivemos:

— *Como nasceu a ideia da criação de «O LAR FERROVIÁRIO»?*

— Em primeiro lugar, pela sugestão criada no meu espírito, há alguns anos atrás, com a leitura de uns artigos publicados no jornal «O Século», relatando a existência de uma interessante associação belga, que se propunha construir casas para serem entregues aos trabalhadores, em regime de renda resolúvel.

Por outro lado, por considerar bem patente a dificuldade, cada vez mais acentuada, do aluguer de casas nos maiores centros urbanos. Como se sabe, a elevação crescente das rendas tem criado um problema de acuidade indiscutível na economia de cada lar ferroviário.

A conjugação destas causas primordiais, compeliaram-me, inspiradamente, a convidar alguns colegas para uma reunião no Ateneu Ferroviário — que obsequiosamente cedeu a sua sala das sessões — onde em conjunto se estudassem as possibilidades de organizar uma Cooperativa de construção e se planificassem as directrizes pertinentes na sua orientação.

Repito, em boa hora o fiz, pois dessa reunião resultou a fundação da actual cooperativa de «O LAR FERROVIÁRIO».

— *Inicialmente quais eram os objectivos que pretendiam atingir?*

— Para começo, as nossas pretensões eram talvez demasiado ambiciosas, mas tal facto compreende-se, levando em conta o natural empenho em pretender frutificar uma ideia objectiva e para o bem comum.

Assim, os objectivos iniciais miravam não só o interesse individual de todos os ferroviários, mas também os dos Sindicatos e Associações que prestam auxílio e assistência à Classe e, se tanto fosse possível, de acordo com os associados, interessar a própria Companhia, de molde a construírem-se «Cidades-Modelos» onde a higiene e o conforto, de mãos dadas, pudessem aliar-se aos factores díspares da estética e de uma economia imprescindível.

— *Desses objectivos, quais os que têm logrado maior efeito?*

— Unicamente a construção de moradias tem conseguido interessar a massa associativa de

um modo geral, pois todos aspiram a ter uma casa sua, um lar próprio.

— *Quem pode ser sócio da Cooperativa?*

— Os ferroviários, seus familiares e ainda todas as organizações ferroviárias que o desejem fazer.

— *Para ser beneficiário de uma habitação, o que será preciso?*

— Ter pago um mínimo de 100 quotas, equivalente a 10 % do capital que se pretenda para a construção.

Apresento um exemplo, esclarecedor, para o beneficiário do mais baixo escalão: Um sócio inscrito no primeiro escalão 18 000\$00 — paga por mês, 18\$00 para capital e mais 2\$50 para despesas de Administração.

Logo que tenha pago 100 quotas e as

finalidade que, ao fim e ao cabo, está no âmbito de todos.

— *Quantos foram já beneficiados?*

— Até à data estão entregues cinco casas nas seguintes localidades, — Martinha (Estoril), Mirandela, Vilela do Tâmega (Chaves), Entroncamento e Alpedrinha.

— *Há mais construções em perspectiva?*

— Este ano já temos em construção mais os seguintes prédios: no Entroncamento, um com dois pisos; na Atalaia-Barquinha, uma moradia e mais duas geminadas; em Buritel (Fátima), uma moradia e no Algueirão, uma vivenda.

Além destes, estão chamados, ainda para este ano, mais oito associados cujo valor das construções, não contando com o do terreno,



✻
O sr. Rio de Carvalho, à direita, ao ser ouvido para o «Boletim da C. P.»
✻

condições financeiras da Cooperativa o permitam (o que até hoje sempre se tem verificado), será chamado a construir.

— *Como funciona, resumidamente, a constituição dos capitais necessários para a construção?*

— Os capitais são agrupados por escalões da seguinte forma: o do primeiro, com o do sexto; o do segundo, com o do quinto, e, o do terceiro, com o do quarto. Desta forma assegura-se uma mais equitativa distribuição do capital por todos os escalões.

— *São muitos, presentemente, os associados?*

— O número de inscritos continua inferior às possibilidades da Cooperativa e é baixo demais para o que seria de se esperar duma

orça por mais de 600 000\$00. Para algumas destas construções já temos terreno averbado em nome da Cooperativa, nos seguintes locais: — Entroncamento, — Pinhal Novo, — Mirandela — Paiões, — Mercês (dois sócios) — e em Alverca do Ribatejo (para mais três associados).

— *Tem a vossa Cooperativa, relativamente a outras congéneres, maiores vantagens para os ferroviários?*

— Somos sempre do parecer que nada se lucra quando de uma realização criada só resultam meras repetições do já existente. Se tudo o que está feito é bom, devemos ansiar por o melhorar, para que se obtenha uma maior amplitude de benefícios. A insatisfação ponderada e coerente conduz ao pro-

gresso e, por isso, todo o nosso esforço, em vez de buscar a repetição, tendeu antes para o engrandecimento, ou melhor, para o aperfeiçoamento de fórmulas onde todos encontrassem a satisfação das suas mais prementes necessidades.

Em última análise, estou crente que o «Lar Ferroviário», veio ao encontro do desejo lógico de muitos ferroviários que, ambicionando ter a sua própria casa, até agora, não tinham conseguido encontrar a solução para o seu problema.

— *A registar-se, como tudo faz crer, um número cada vez maior de associados e, conseqüentemente, uma consolidação mais firme da orgânica da Cooperativa, quais seriam as realizações a promover para mais amplo benefício dos ferroviários?*

— Se, como esperamos, a Classe estiver disposta a cooperar e quiser considerar os seus interesses por forma prática e eficaz, poderemos levar a nossa acção para além do campo referente ao benefício imediato.

Deste modo, os reformados, os doentes ou os simplesmente carecidos de férias em lugares clinicamente aconselhados para retemperar as energias despendidas durante um ano árduo de trabalho, poderão contar connosco, pois tudo se poderá conseguir com a sua aglutinação e prestante colaboração no caminho do bem — que é de cada um e para todos.

Ainda não temos um Hospital, uma Casa de Repouso, uma Estância de Férias, mas longe do mais pequeno desalento, podemos afirmar que tudo isso virá com o tempo, tudo isso será possível conseguir, com critério, se a Classe assim o desejar e quiser animar o nosso trabalho com a sua inscrição em «O LAR FERROVIÁRIO».

O maior estímulo duma cooperação está na sua identidade de pensamento; a sua maior alavanca de progresso, na sua perfeita União: «*ad pluribus unum*»!

* * *

Por nossa parte, não queremos terminar esta entrevista, onde se foca a absoluta e elevada utilidade da Cooperativa de «O LAR FERROVIÁRIO», e se verifica a plena e contagiante confiança do seu empreendedor dirigente e nosso entrevistado, sem apresentar-

NOTICIÁRIO *diverso*

■ O Conselho de Administração, na sua primeira reunião após a Assembleia Geral dos Accionistas, resolveu reconduzir nos altos cargos de Vice-Presidente e Administrador-Delegado, respectivamente os Srs. Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira e Eng.º Mário de Oliveira Costa.

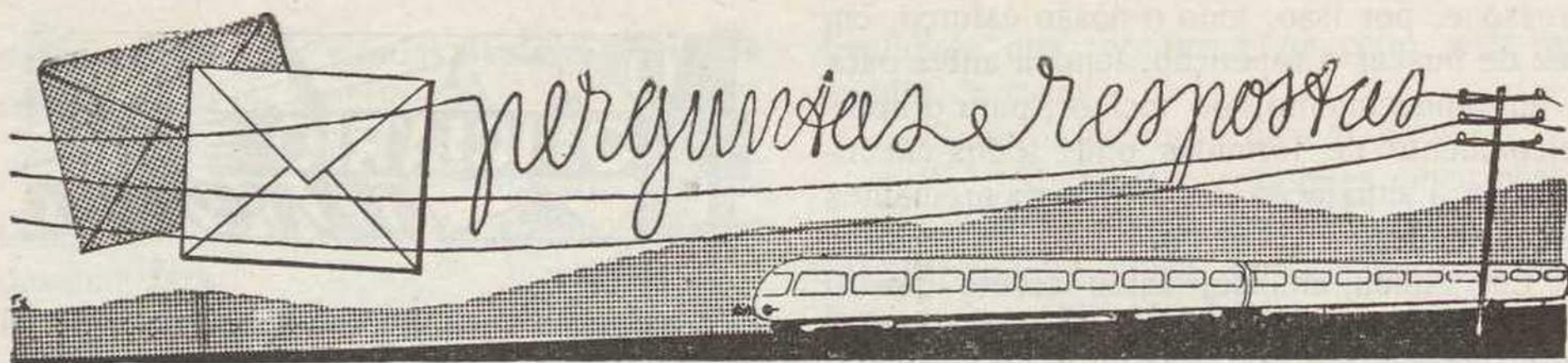
■ *Para assistir no Gabinete da Ponte sobre o Tejo, em todas as questões que respeitem à via férrea, de acordo com o Comunicado público do Conselho de Ministros, foram indicados pelo Ministério das Comunicações ao Ministério das Obras Públicas, os nomes do Sr. Eng.º José Chedas Bogarim, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, e do Sr. Administrador da C. P., Eng.º António da Costa Macedo.*

■ Pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres foi elaborado um estudo sobre a transferência da Linha do Norte, entre os Km. 314,600 e 319,540 para a variante de Espinho. Por tal motivo foi nomeada uma comissão especial para se pronunciar sobre os diversos aspectos dessa mudança. A representação da C. P. foi conferida ao Sr. Eng.º António Ferreira de Almeida.

■ *A C. P. está estudando a possibilidade de instalação, na estação do Rossio, de duas escadas rolantes, com capacidade de escoamento para 8 000 passageiros por hora, e com acesso directo aos cais de embarque. Manter-se-ão, no entanto, os elevadores e escadas actuais.*

■ Os trabalhos de sondagem nos terrenos junto ao túnel de Albergaria, foram adjudicados, após consultas a várias firmas da especialidade, à Empresa de Sondagens e Fundações Teixeira Duarte, Ld.ª. Com tais trabalhos pretende-se, além da recolha de elementos para uma melhor consolidação do túnel e para a instalação de catenária, estudar a possibilidade de um traçado de via dupla.

mos os votos do «Boletim da C. P.» para que toda a programação proposta se possa cumprir integralmente, transformando a obra iniciada e em curso, numa fulgente realidade — em prol da numerosa família ferroviária e para prestígio da própria classe.



Divisão da Exploração Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2172/Cons. n.º 302-M — No actual livro-horário, está indicada, no final das respectivas marchas, a carga normal, em todo o trajecto, dos comboios recoveiros 61 e 62, quando rebocados por locomotivas «Whitcomb» (série 1301/1312) ou por locomotiva «Alco» (séries 1501/1512 e 1521/1525).

Sucedem, porém, que estas máquinas não estão autorizadas a circular na ponte Maria Pia e por essa razão iniciam ou finalizam o serviço na estação de Gaia.

Peço esclarecer qual é a carga que deve ser atribuída às locomotivas que rebocam o comboio 61 além de Gaia e o n.º 62 desde Campanhã.

Resposta — A carga dos comboios em referência, entre Gaia e Campanhã, é a inscrita na tabela de cargas para a série de máquinas que os rebocarem.

///

Pergunta n.º 2173/Cons. n.º 303-M — O comboio n.º 4027 permaneceu 21 minutos em Amieira para a máquina se abastecer de água, por não haver em Alfaielos.

Por tal motivo foram atribuídos 4 minutos perdidos a «Diversos» e 16 à «Tracção».

Peço dizer-me se a classificação do atraso foi bem feita.

Resposta — O total do atraso devia ter sido classificado à «Tracção», visto a actual marcha do comboio n.º 4027 (que foi estabelecida para locomotivas Diesel) não ter tempos previstos para tomas de água.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2174/Cons. n.º 372-F — Peço informar-me em que colunas dos mod. F. 77 e F 82 devem inscrever-se as importâncias relativas aos portes dos Caminhos de Ferro estrangeiros das remessas de G. V. e P. V.

Resposta — De harmonia com as disposições do 1.º aditamento à Circular n.º 1128, devem considerar-se como portes da C.P., para efeito de contabilização, todas as importâncias relativas aos portes dos Caminhos de Ferro estrangeiros.

Por consequência, as importâncias em causa

devem figurar na coluna de «transporte e operações acessórias» dos mod. F 77 e F 82 em conjunto com os portes das nossas linhas.

///

Pergunta n.º 2175/Cons. n.º 373-F — Conforme está determinado, as estações não recolhem os bilhetes no caso de revalidação.

Havendo, porém, divergências quando se trate de mudanças de classe, excessos de percurso, ou mudanças de via, peço ser informado como devo proceder.

Resposta — Quando se trate de mudanças de classe em todo o trajecto do bilhete apresentado e, também, nos casos de excesso de percurso e de mudança de via, devem ser recolhidos os respectivos bilhetes, excepto quando os mesmos dêem direito a paragens — caso dos bilhetes internacionais, Tarifas Especiais n.º 2-P, 6-P, 7-P, 1-C, etc., ou se destinem a linhas combinadas ou a Centrais.

Conformação

Por JOSÉ MADEIRA GUERREIRO MEALHA

Escriturário de 3.ª classe

(3.º Prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

*Conformação é aceitar da vida
Como um bem toda e qualquer amargura,
É construir na própria desventura
A ventura que se julgou perdida.*

*É perder uma a uma as ilusões
Abençoando tudo ter perdido,
Encarar 'té a morte agradecido,
Como perfeito fim das vãs paixões.*

*É olhar frente a frente, sem receio,
Mesmo o ruir do seu maior anseio
Como se para bem fosse esse feito.*

*E ver nos ideais não alcançados
Perigos que lhe foram desviados,
Vivendo o seu destino satisfeito.*



Evocação de S. Francisco no Cenário Medieval de Assis

Por ARMINDA GONÇALVES

EM pleno século XX dir-se-ia que estamos ainda na Idade Média, nos anos que decorrem entre 1182 e 1226 — data em que nasceu e morreu o homem excepcional que trocou os bens materiais e a vida frívola pela austeridade sem par e pobreza sem igual.

A claridade refulgente da Renascença vem longe ainda mas adivinho-a já. E, dentro da cidade ou a peregrinar pelas estradas brancas e soalheiras da Umbria, anda pregando o pobrezinho de Assis. Parece que o tempo parou e uma outra luz, luz de misericórdia, de misticismo e de humildade se projecta na terra.

São as mesmas de outrora estas ruas lajeadas, íngremes e estreitas, onde a nota de actualidade é dada pelas lojas que vendem «ricordi», as faianças e os bordados; são as mesmas, exactamente, estas praças pequeninas, aconchegadas, preciosas e belas como objectos de museu; são as mesmas estas casas de janelas floridas, onde assomava o povo para ouvir a voz maravilhosa do Santo que quis seguir as pisadas de Cristo num mundo de egoísmos e de angústias; que foi, no dizer de Gabriel d'Annunzio, «o mais santo dos italianos e o mais italiano dos santos».

Ei-lo, S. Francisco, o «Poverello», descalço, vestido de burel, um grosso cordão na cintura. O rosto magro das vigílias e das canseiras, o olhar iluminado. Movem-se os seus lábios secos, queimados pela febre mística, e o meu sentido poético e divinatório consegue

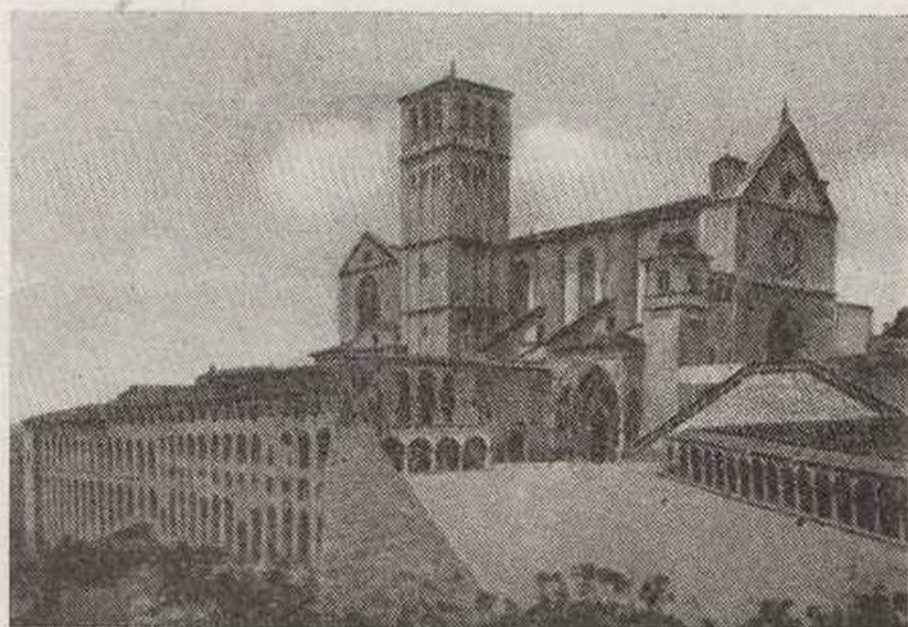
perceber, na sua voz inaudível, o seu «Cântico do Sol e das criaturas»:

«Laudate sii, mio signore,
con tutte le tue creature,
specialmente messer lo frate sole»

E também as pombas que agora sobrevoam a Basilica erguida em seu louvor, e pousam no velho Convento cuja Ordem ele instituiu, parecem ser as mesmas que o rodeavam e lhe escutavam as palavras ascéticas e fraternas.

Nestas ruas e nestas praças onde S. Francisco vagueia absorto, a figura diáfana de Santa Clara arde no amor imenso por Deus e pelas criaturas de Deus. Ela é a melhor disciplina do Santo e há-de sobreviver-lhe para lhe continuar a obra de humildade e amor.

Entro na Basilica, formada por duas igrejas



Basilica de S. Francisco e o Convento
da Ordem por ele fundada



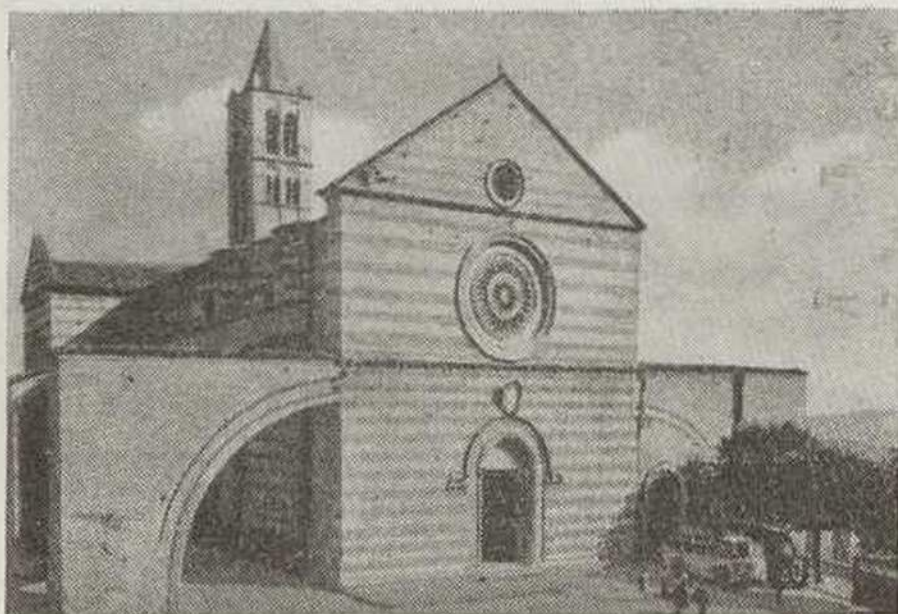
A Praça da Comuna cujo aspecto medieval é atraído pela presença de dois automóveis

sobrepostas. Num túmulo simples, protegido por fortes grades de ferro que o defendem da piedade desmesurada e sobreexcitada de alguns fiéis, está o corpo daquele que chamava irmãos aos outros homens — e ao fogo, ao Sol, à Lua, à água, ao vento, à terra, ao céu e às estrelas; que falava aos lobos e os tornava mansos e quietos...

Tudo tão simples nestas duas igrejas como a vida de S. Francisco!

Ele repousa na igreja inferior. Na superior, os traços delicados da lenda que aureolou de poesia e de suavidade o santo de Assis, ilustrou-os Giotto em frescos duma ingénua e imperecível beleza.

Mas não só Giotto ilustrou os passos len-



Igreja de Santa Clara, a doce irmã espiritual de S. Francisco de Assis

dários da existência do «Poverello»: também Cimabue e Lorenzetti deixaram a marca da sua arte inconfundível.

Terra sagrada pela sagração de dois dos seus filhos, ali nasceu também e ali dorme na igreja que tem o seu nome, Santa Clara, a doce irmã espiritual de Francisco de Assis, irmã em misticismo e humildade.

O aspecto medieval desta cidade conserva-se intacto. Passando pela pequenina e encantadora Praça da Comuna, ou pelo recanto da Igreja de S. Rufino ou ainda pelo Santuário de S. Damião ou pelas ruas tortuosas e estreitas, encontramos as pessoas do passado, conversamos com elas, ouvimos-lhes as ingenuas crenças, sabemos como elas imaginavam o mundo, um mundo limitado pela ignorância da época.

Que tem isto com o encanto da cidade? É ele que me sugestiona, que faz reviver as eras mortas na paragem do tempo que tudo desfaz e dispersa, que tudo leva consigo —



Panorama parcial de Assis com a fortaleza medieval

menos o testemunho sempre vivo das coisas cuja perenidade a lembrança conserva nas obras de arte que o homem, que tanto destrói, não destruiu ainda.

Assim, presa do fascínio das coisas actualmente inexistentes mas que existiram um dia, fui sonhando até chegar à Fortaleza Medieval, lá em cima, empoleirada no monte que coroa a cidade. E vou também lá abaixo, fora das muralhas que cingem Assis.

É ainda o insistente chamamento do Santo que me leva aos lugares onde ele viveu.

Dentro da branca Basílica de Santa Maria dos Anjos está a «Porziuncola» transformada

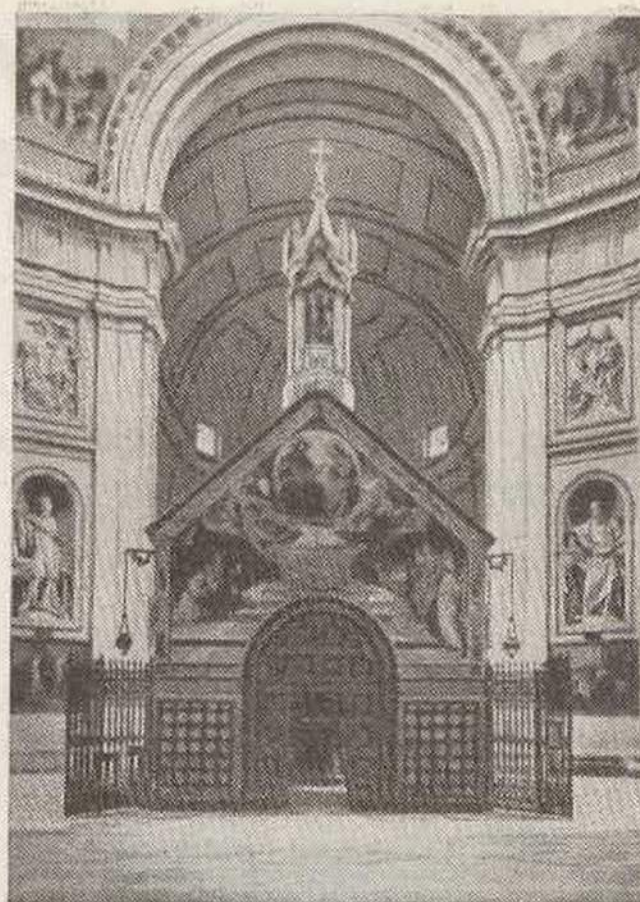
em modesta capela. Interiormente feita de pedra solta, rude e tosca, parece que não deixou de a habitar o «Poverello», como quando misero servo de Deus se acolhia a esse pobríssimo abrigo e rendia graças da imensa alegria do sofrimento, da imensa riqueza da humildade.

O seu grande espírito está presente e dulcifica a secura e a tristeza que, inexplicavelmente, atraíam o seu exemplo.

Juntas, a verdade e a lenda, na minha imaginação, reconstituem as cenas ali passadas.

Nesta Basílica de Santa Maria dos Anjos, S. Francisco é obstinadamente evocado. A enfermaria onde morreu o Santo também ficou dentro da Basílica, que foi construída no próprio local onde ele viveu nos últimos anos e onde morreu.

Lá fora, num recanto exterior da igreja, há um roseiral sempre florido e uma imagem de S. Francisco curvado para o lobo que amansou — o seu irmão lobo que fora o terror das florestas da Umbria.



Basílica de Santa Maria dos Anjos —
Capela da «Porziuncola»

Ah, de que serviu a tua lição, «Poverello»?
Os lobos continuaram a espreitar a presa para a atacarem na sombra — e os homens continuaram a ser lobos dos homens!



A equipa de basquetebol dos ferroviários do Barreiro, fotografada antes de um jogo que recentemente disputou em França

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÊMIOS — 300\$00

Em 24 de Janeiro de 1948, inaugurou-se, com a presença de funcionários superiores da Companhia, uma das 6 cantinas que a C. P. tem para utilização do seu pessoal — sobretudo de escritório. A histórica gravura mostra-nos a saída do pessoal do denominado «comboio dos almoços» para ingresso na cantina inaugurada — cujo movimento é hoje superior a 150 mil refeições anuais.

DE QUE CANTINA SE TRATA?



N.º 38

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

Resultado do Concurso N.º 36

Solução: — Adémia.

Foram premiados: Claudino da Silva, condutor de 1.ª cl., de Pampilhosa; Júlio Pereira de Almeida, guarda-freios de 2.ª cl., de Campanhã, e José Mendes das Neves, operário auxiliar, de Vermoil.

Actualidades ferroviárias



Inaugurou-se em fins de Junho findo, na Costa da Caparica, um curioso serviço de comboios miniatura, em linha «decauville» e tracção diesel. Inicialmente explorando uma linha de 400 m. de extensão, ao longo dos areais da Costa do Sol, a Transpraia — firma proprietária daquele caminho de ferro — projecta alcançar a Fonte da Talha, a 4 Km. de distância do início da linha.

No acto inaugural, muito concorrido, houve bênção do pároco local e assistiu, como representante da C. P., o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo.

Tanto quanto possível o indivíduo deve procurar atingir a maior perfeição da sua especialidade, sem prejuízo do interesse por todos os conhecimentos.

HERBART

PROMOÇÕES



Eng.º António Ferreira de Almeida



Eng.º António Ferrugento Gonçalves

O Conselho de Administração, por proposta da Direcção-Geral, resolveu nomear para o desempenho dos altos cargos de Subchefe da Divisão de Via e Obras e de Chefe do Serviço de Via, respectivamente os Srs. Eng.ºs António Ferreira de Almeida e António Eduardo Andrade Ferrugento Gonçalves.

O Sr. Eng.º António Ferreira de Almeida é, como todos bem sabem, um distintíssimo ferroviário, cuja carreira, plena de numerosas citações elogiosas e louvores, tem sido permanentemente caracterizada por um acendrado zelo e competência postos ao serviço da Companhia.

Admitido na C. P. em 1919 vindo do Ministério da Agricultura, foi colocado, como engenheiro-praticante no Depósito de Campolide, da Divisão de Material e Tracção. Ingressou no quadro em 1920, com a categoria de Agente Técnico, transitando então para a Divisão de Via e Obras. Durante 4 anos prestou serviço como Engenheiro Adido e Adjunto, no Serviço de Conservação, sendo transferido, em 1925, para o Serviço de Aproveitamento de Materiais. Promovido a Subchefe de Serviço em 1927 foi 10 anos mais tarde designado para

chefiar o Serviço de Abastecimentos, sendo transferido em 1938 para o Serviço de Estudos da Divisão de Exploração. Em 1956, pouco depois da reorganização dos Serviços da Companhia, foi colocado à testa do Gabinete de Estudos da Direcção-Geral.

Tem representado a C. P. em numerosas e importantes Comissões de estudo e peritagens, dos Ministérios das Obras Públicas, Economia e Comunicações e tem-lhe competido, igualmente, vastos e complexos estudos referentes a problemas ferroviários, designadamente os acessos à futura ponte sobre o Tejo, com as respectivas transformações urbanísticas; da nova estação de Coimbra, a construir onde hoje se situa Coimbra-B.; do problema ferroviário de Espinho; do estabelecimento da nova via dupla da linha do Oeste e da via quádrupla na linha do Norte; da nova Estação Central de Mercadorias de Braço de Prata; dos problemas das ligações ferroviárias da região de Lisboa e Porto e Zonas suburbanas; da Figueira da Foz e respectivos acessos ao porto; de numerosas estações de trasbordo; de acessos à nova estação de Boavista (via larga) pela Zona da Arrábida, etc., etc., e bem assim tem feito

parte, como Presidente, de numerosas Comissões de Inquérito a acidentes ferroviários.

Durante muitos anos, teve a seu cargo a regência da cadeira de Caminhos de Ferro, do Instituto Superior Técnico.

* * *

O Sr. Eng.º António Ferrugento Gonçalves é igualmente um ferroviário muito distinto, cuja larga folha de serviços eloquentemente patenteia uma notável acção, traduzida em importantíssimos trabalhos realizados e missões cumpridas, ao longo de 42 anos de relevantes serviços prestados à Companhia, sobretudo no domínio de pontes e de reorganização de serviços.

Vindo também do Ministério da Agricultura para a C. P., em 1918, foi admitido no Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras, com a categoria de praticante a Subchefe de Secção — mas acumulando estas funções com a de engenheiro do Estado. Ingressado no quadro, em 1919, foi colocado no Serviço de Conservação. No ano seguinte, foi nomeado Inspector de Material e Electricidade e, em 1920, transitou como Engenheiro Adjunto para o Serviço de Estudos e Abastecimentos.

Entretanto, em 1925, deixando o Ministério da Agricultura, transitou, por honroso convite ministerial, para a Administração Geral das Estradas — mais tarde designada por Junta Autónoma de Estradas — onde teve a seu cargo a direcção activa de trabalhos de grande responsabilidade, tais como o estudo das bases do Regulamento de Pontes Metálicas e bem assim a execução das memórias descritivas e cálculos justificativos de numerosas pontes, nomeadamente as de Niza e Castelo de Vide, no ramal de Cáceres; Ponte Nova e Pontes de Sant'Ana, no ramal de Alcântara; Pontes de Soure, Liz e Sizandro, na linha do Oeste; pontões da Rua do Freixo, em Campanhã e muitas outras obras de arte, assim como a verificação da estabilidade de diversas pontes da linha da Beira Baixa.

Foi um grande e dedicado colaborador do Prof. Eng.º Vicente Ferreira — de quem aliás foi distinto aluno —, a ele se ficando a dever, igualmente, a reorganização da J. A. E. — Secção de Pontes (hoje Direcção de Pontes), onde se manteve até 1935, como Chefe.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 340, de 21-6-960
Viagens nas Automotoras directas do Minho.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M, de n.º 1242, de 2-6-960, ao n.º 1268, de 30-6-960.

B) Divisão (I. P.)

Ordem do Dia n.º 4612, de 27-6-960 — Distribuição de prémios.

C) Divisão (D. P. M.)

Comunicação-Circular n.º 4, de 14-6-960 — Indévida utilização de cordas.

D) Aviso ao Público B, n.º 297, de 23-6-960 — Tráfego Internacional.

2.º aditamento ao Anexo 2 à Tarifa Internacional, de 7-6-960 — Transporte de passageiros e bagagens.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 30-6-960 — Alterações e ampliações.

E) Serviço da Fiscalização das Receitas

1.º aditamento à Circular n.º 1128, de 23-6-960 — Transportes Internacionais.

2.º aditamento à Comunicação-Circular n.º 109, de 22-6-960 — Viagens de acompanhadores de vagões com animais.

Promovido em 1927 a Subchefe de Serviço, foi em 1941 encarregado da Chefia do departamento de Abastecimentos da Divisão de Via e Obras e nomeado, em 1942, Chefe de Serviço.

Em 1947 foi colocado como Adjunto à Divisão.

O Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves, que tem sido superiormente encarregado da presidência do júri de muitos exames de admissão, tem representado a C. P. em diversas e importantes Comissões de Estudo, entre as quais salientaremos a da Consolidação da encosta das Portas do Sol, em Santarém, e da variante Rego-Arieiro, para a construção da nova Estação Central de Lisboa. Igualmente se lhe devem desenvolvidos estudos sobre o rebaiamento dos túneis do Rossio, Alcântara e Albergaria, ligados com a electrificação, de abastecimento de água a estações, de novas técnicas de tratamento e creosotagem de travessas, do Armazém de Víveres da Régua, da variante em Albergaria para duplicação de via, etc., etc..

Na sua matrícula contam-se muitos louvores e referências elogiosas.

FERROVIAS DA ÁUSTRIA

A Áustria, situada na Europa Central, em posição privilegiada quanto às comunicações no Velho Continente, está actualmente constituída em República Federal, tendo superfície, população e economia comparáveis às do nosso País. Esta pequena Nação, de gloriosas tradições, é o que hoje resta do antigo Império Austro-Húngaro, depois da separação magiar e da cedência de importantes parcelas do seu território, motivada pelos tratados que puseram fim às Grandes Guerras.

A Áustria não possui, depois das perdas territoriais que sofreu, qualquer porto marítimo, encontrando-se isolada do mar, entre a Itália, a Suíça, o Principado do Liechtenstein, a Alemanha, a Checoslováquia, a Hungria e a Jugoslávia. Situa-se em plena zona alpina e, por isso, o seu solo é muito montanhoso; no entanto, a parte oriental do país, banhada pelo Danúbio, é relativamente plana. Númerosos são os lagos que povoam o território austríaco e, em muitos deles, assim como no

Danúbio, existem serviços de navegação interna para carga e passageiros.

A Capital é Viena, cidade com cerca de dois milhões de habitantes e principal centro ferroviário austríaco, situado nas margens do Danúbio. É servida por uma densa rede de transportes urbanos, que inclui um caminho de ferro metropolitano, todos explorados por uma empresa municipal. Notemos, no entanto, que o principal meio de transporte citadino é o carro eléctrico que, contrariamente ao que ocorre entre nós, constitui também uma das formas mais rápidas de locomoção pois, mesmo nos troços onde circula fora do leito próprio, tem preferência sobre os demais veículos, sendo a estes vedado o trânsito por sobre as linhas dos carros eléctricos, a não ser por curtos instantes.

A rede ferroviária austríaca, que forma o traço de união entre a Europa Ocidental e a Oriental e, em parte, entre a Setentrional e a Meridional, é, por tal razão, o cruzamento de muitos itinerários internacionais. Na sua gene-

Interior da grandiosa Estação
de Viena



ralidade, as vias férreas austríacas são exploradas por uma empresa federal, integrada no Ministério dos Transportes e da Energia Eléctrica, exceptuando-se unicamente umas quantas linhas que se revestem, na maioria dos casos, de interesse puramente local. Os Caminhos Ferro Federais Austríacos exploram ainda a curta quilometragem de vias férreas do minúsculo Principado de Liechtenstein.

A principal artéria da rede ferroviária austríaca é, sem dúvida, a chamada linha de Arlberg, totalmente electrificada, que, procedente da Suíça, através do Liechtenstein, e da Alemanha, pelas margens poéticas do Lago de Constança, atravessa a Áustria de Ocidente a Oriente até Viena, servindo algumas das

lach e desta cidade às fronteiras italiana e jugoslava. A linha de Semmering, em grande parte igualmente electrificada, liga Viena a Klagenfurt e a estas mesmas fronteiras; dela se separa a linha da Estíria que serve Graz, seguindo depois para a Jugoslávia. Várias outras linhas, que conheceram em tempo grande importância internacional, irradiam de Viena para as fronteiras checoslovaca e húngara; dada, porém, a presente situação desses dois países, colocados sob o jugo comunista, o tráfego nelas é assaz reduzido, conquanto se efectuem — mas com fraca utilização — alguns comboios directos, dentre os quais destacaremos o rápido-automotor *Vindobona*, Viena-Praga-Berlim.



✱

O célebre «Raio Azul», um dos mais velozes e cómodos expressos austríacos

✱

mais importantes cidades do País: Innsbruck, Salzburg e Linz, bem como muitos centros turísticos de renome mundial; nela se situa o célebre túnel do Arlberg e por ela transitam alguns comboios famosos que fazem a ligação da Europa Ocidental com a Oriental, como o *Arlberg-Orient-Express*. Nesta linha entroncam numerosos ramais assim como três outras importantes vias férreas, também electrificadas: a do Tirol Meridional, de Innsbruck à fronteira italiana de Brennero, pela qual passam os comboios directos da Baviera para a Itália, a da margem direita do Danúbio, para a fronteira de Passau, ligação de Viena com a Alemanha Ocidental e com o Norte da Europa e a do Tauern, através do túnel do mesmo nome, de Schwarzach-St. Veit e Vil-

Os comboios austríacos circulam com elevada frequência e notória rapidez, apesar do desfavorável perfil da maioria das linhas, verdadeiras vias férreas de montanhas, com fortes rampas e curvas de pequeno raio. As circulações de passageiros classificam-se em comboios expressos (Ex), rápidos (D), rápidos automotores (TS), directos (E), directos automotores (TE) e ônibus; algumas destas categorias estão sujeitas a condições especiais de utilização, em especial para os utentes de facilidades de transporte.

Os Caminhos de Ferro Federais Austríacos (OBB) têm desenvolvido um notável esforço para reconstruir a sua rede, severamente danificada pela última guerra, tendo aproveitado a oportunidade para melhorar e



✱

Potente unidade tractora eléctrica rebocando pesada carga, em sinuosa zona alpina

✱

racionalizar os seus serviços. Bom número de cidades possuem já modernas estações de atraente aspecto e de elegante concepção. As linhas principais têm sido electrificadas no sistema clássico no País — a corrente monofásica de 15K V, 16 2/3 Hz, produzida em centrais próprias e transformada nas subestações ao longo da linha. O parque de material tem vindo a ser enriquecido com modernas unidades de que merecem especial referência as novas composições automotoras, eléctrica e Diesel, que efectuem comboios rápidos e directos entre Viena e as principais cidades austríacas e dos países vizinhos e alguns dos quais, como o *Transalpino*, o *Raio Azul*, o *Lago de Wörther* e outros, são bem conheci-

dos entre os passageiros pela sua celeridade e conforto.

Entre os Caminhos de Ferro Particulares, são especialmente notáveis certas linhas de montanha de que a mais conhecida, pela magnificência da paisagem que oferece ao turista, é a do Zillertal, de Jenbach a Mayrhofen, no Tirol. Encontram-se, além disso, actualmente em serviço cerca de meia centena de funiculares de todos os tipos que facilitam o acesso às mais elevadas montanhas austríacas.

Além da sua densa rede ferroviária — que compreende linhas de bitola internacional e métrica — está concedida aos Caminhos de Ferro Federais Austríacos uma outra rede, que lhe é comparável em extensão, de trans-

✱

Galerias protectoras de via, muito comuns nalguns troços da rede austríaca, fortemente assoladas por neve

✱



portes por estrada, de passageiros e de mercadorias. A Administração dos Correios, Telégrafos e Telefones Austríacos explora também elevado número de carreiras rodoviárias abertas ao serviço público. Alguns destes itinerários são famosos entre os turistas e entre eles figura a famosa rota alpina do Grossglockner.

Os encantadores lagos austríacos dispõem igualmente de excelentes serviços de navegação que fazem as delícias dos que visitam a bela nação da Europa Central. Os Caminhos de Ferro Federais Austríacos exploram, em serviço combinado com os da Alemanha e da Suíça, a navegação no Lago de Constança, que banha territórios dos três países e ainda as carreiras do Lago do Wolfgang, próximo de Salzburg, numa das mais frequentadas regiões alpinas. O serviço de navegação no Danúbio, explorado por uma empresa particular (Erste Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft), que circula entre Passau e Viena durante a época estival é também digno de menção, pois, além de permitir a contemplação de algumas inol-

vidáveis imagens da Áustria, proporciona ao mesmo tempo justa apreciação do intenso movimento da grande estrada fluvial que é o Danúbio. A mesma Companhia efectua ainda pequenas excursões em barco-motor, no Danúbio, dentro de Viena e nas suas proximidades, tanto diurnas como nocturnas, estas com música e dança a bordo.

A Áustria — incluída, juntamente com Portugal, na *Zona dos 7* — é um dos países europeus de mais baixo custo de vida. Esta circunstância contribui poderosamente para a tornar muito procurada pelos turistas de todas as nacionalidades que nela encontram, ao alcance mesmo das mais modestas bolsas, o conforto, o repouso e o encanto dum País invulgar!

A ciência sem a consciência produz a ruína da alma.

Rabelais



Um aspecto da interessante exposição «História do Caminho de Ferro através do cartaz», promovida, com vivo êxito, pela Casa de Portugal em Paris



Grande Concurso fotográfico

Promovido pelo "Boletim da C. P."

Como era legítimo de antever, tem logrado a mais franca aceitação do Público e bem assim de numerosos ferroviários, o grandioso Concurso Fotográfico promovido por este Boletim, sob o alto patrocínio da nossa Administração.

Receberam-se numerosos pedidos de envio do Regulamento, o que satisfazemos a título gratuito, e já algumas produções começaram a ser entregues—muito embora o concurso seja extensivo até 30 de Setembro próximo.

Por outro lado, tem igualmente sido elevado o interesse e expectativa manifestados ao nosso Concurso pelas Casas fotográficas da especialidade do País, tal como por alguns Clubes fotográficos.

Tudo se conjuga, pois, para que este grandioso certame, culminado por uma artística exposição, a realizar em Outubro, na Estação do Rossio, alcance o mais vivo e caloroso sucesso—como bem o merecem todas as iniciativas que contribuam para uma maior divulgação e propaganda do nosso Caminho de Ferro.

Fazemos votos para que a colaboração que solicitamos de todos os ferroviários cultores da arte fotográfica, se revele fértil e valiosa—como aliás sempre tem acontecido em anteriores certames.

E para um mais circunstanciado conhecimento de todos, de novo voltamos a inserir o Regulamento do concurso.

1. O «BOLETIM DA C. P.» promove um concurso fotográfico, unicamente de temática ferro-

viária 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 6×12 cm. e os diapositivos à dimensão única de 24×36 mm., em montagem de 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 de «CONCURSO FOTOGRAFICO». 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.».



O Conselho de Administração aprovou um voto de profundo pesar pelo falecimento do Sr. Eng. Frederico de Quadros Abragão, Subchefe da Divisão de Via e Obras, e resolveu expressar à família do zeloso e competente funcionário o louvor concedido a título póstumo pela notável acção do distinto técnico ferroviário.

Agradecimento

Manuel João da Silva Bastos, Subchefe do distrito n.º 457, Torre-Vã, Linha do Sado, internado na Casa de Saúde da Timpeira, em Vila Real, por determinação dos Serviços Médicos da Companhia, vem exprimir publicamente o seu maior reconhecimento e apreço ao Ex.º Sr. Dr. João Luís de Mesquita Cardoso, Director Cirúrgico daquela Casa de Saúde pelo êxito da melindrosa operação a que foi submetido — e de que se encontra já perfeitamente restabelecido — e pelos múltiplos esforços e extremos cuidados que o ilustre médico constantemente teve para consigo, salvando-lhe a vida.

Igualmente manifesta o seu agradecimento a todo o pessoal de enfermagem daquela clínica, a quem expressa também a sua muita gratidão.

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 do Regulamento.

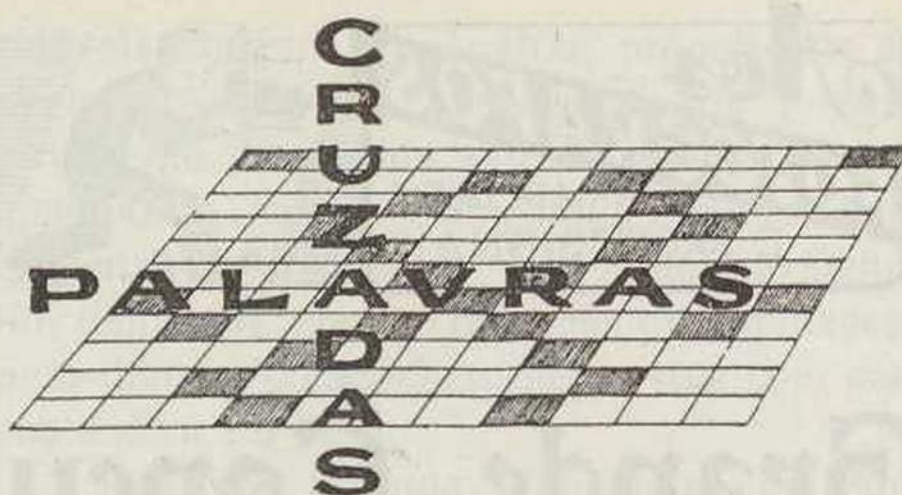
10. As produções premiadas constituirão propriedade do «Boletim da C. P.», que ficará com o direito de as reproduzir, indicando a autoria e prémio correspondente.

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.

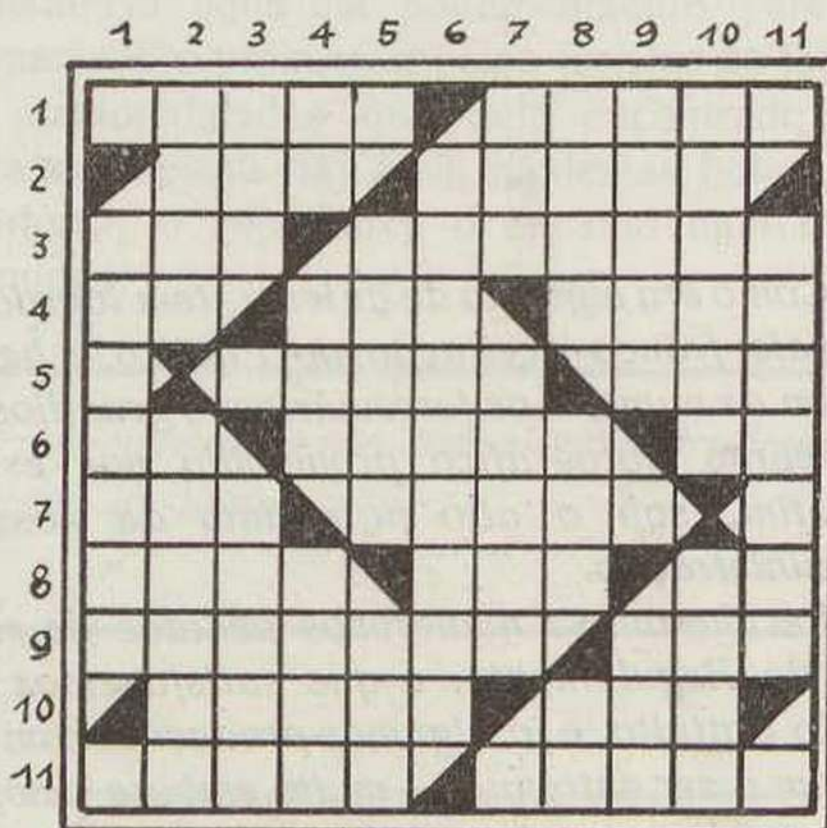
13. As produções admitidas a concurso serão expostas no átrio inferior da Estação do Rossio, sendo oferecido a todos os expositores uma artística medalha de bronze (c/5 cm.), das emitidas pela C. P. por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, trabalho notável do escultor João da Silva.

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



Por RUI I. SANCHES

Problema n.º 10



HORIZONTAIS:

1 — Serra de Portugal; Lisas. 2 — Pátria; Vagões da C. P. 3 — Utensílio (pl.); Absolves. 4 — Campeão; Maior; Teia. 5 — Estação da linha do Douro; Casa. 6 — Forma do verbo ser; Raça; Destacado. 7 — Ceddes; Planta umbelífera. 8 — Gavinhas; Pequeno poema medieval; Letra grega. 9 — Cuspas; Ato. 10 — Doarem; Indesejáveis. 11 — Freira; Nome masculino.

VERTICAIS:

1 — Estação da linha do Douro. 2 — Pron. pessoal; Batalha travada no reinado de D. Afonso IV. 3 — Chefe abexim; Morada nobre e antiga. 4 — Também (antg.); Numeral (inv.); Grande estrela, vulgarmente chamada Canícula. 5 — Solicitas; Observar. 6 — Cidade de Israel. 7 — Relento; A primeira vértebra superior. 8 — Confiar; Empunhei; Pron. pessoal. 9 — Peixe clúpeo; Pelos de certos animais (pl.). 10 — Jeitosas; Cidade italiana. 11 — Tardio.

Solução do problema n.º 9

HORIZONTAIS:

1 — Ferro; Donas. 2 — Ária; Sena. 3 — Iró; Sim; Mil. 4 — AA; Gales; Ma. 5 — Litem; Lemos. 6 — Alameda. 7 — Domar; Casal. 8 — Ar; Ideas; Do. 9 — Dia; Aia; Riu. 10 — Rota; Leal. 11 — Anéis; Passe.

VERTICAIS:

1 — Faial; Dadrá. 2 — Errai; Orion. 3 — Rio; Tam; Ate. 4 — Rã; Gelai; Ai. 5 — Samardã. 6 — Vil; Eis. 7 — Meleças. 8 — Os; Sedas; La. 9 — Nem; Mas; Rés. 10 — Ânimo; Adias. 11 — Salas; Loulé.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — José Pinto Cairú, chefe de brigada; José Maria Pinto Martinho, chefe de lanço de 1.^a cl.; José Carneiro, chefe de lanço de 2.^a cl.; Hermógenes Baptista e António Henriques, operários de 1.^a cl.; e Joaquim Pereira, operário de 2.^a cl.

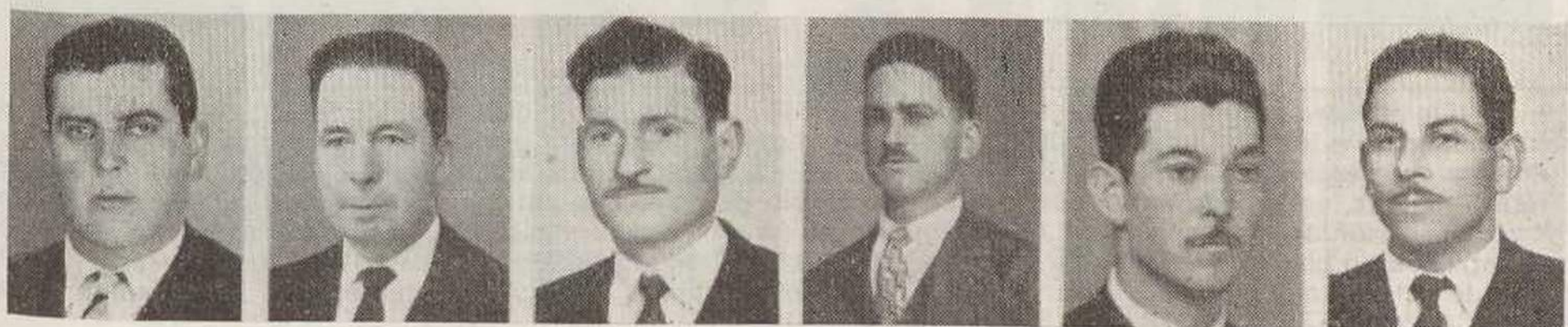


Da esquerda para a direita: — Joaquim Emílio Ferreira, operário de 3.^a cl.; António Dias, Joaquim Augusto Martins, Joaquim Pinto Magalhães, Torcato Pinto e Laurindo Teixeira, chefes de distrito.



Da esquerda para a direita: — Luís Tenedório Pio, José Maria Fernandes e Francisco Monteiro, subchefes de distrito; Cândido da Silva Meireles, Avelino Luís da Silva e Benjamim Ferreira, serventes de 1.^a cl.

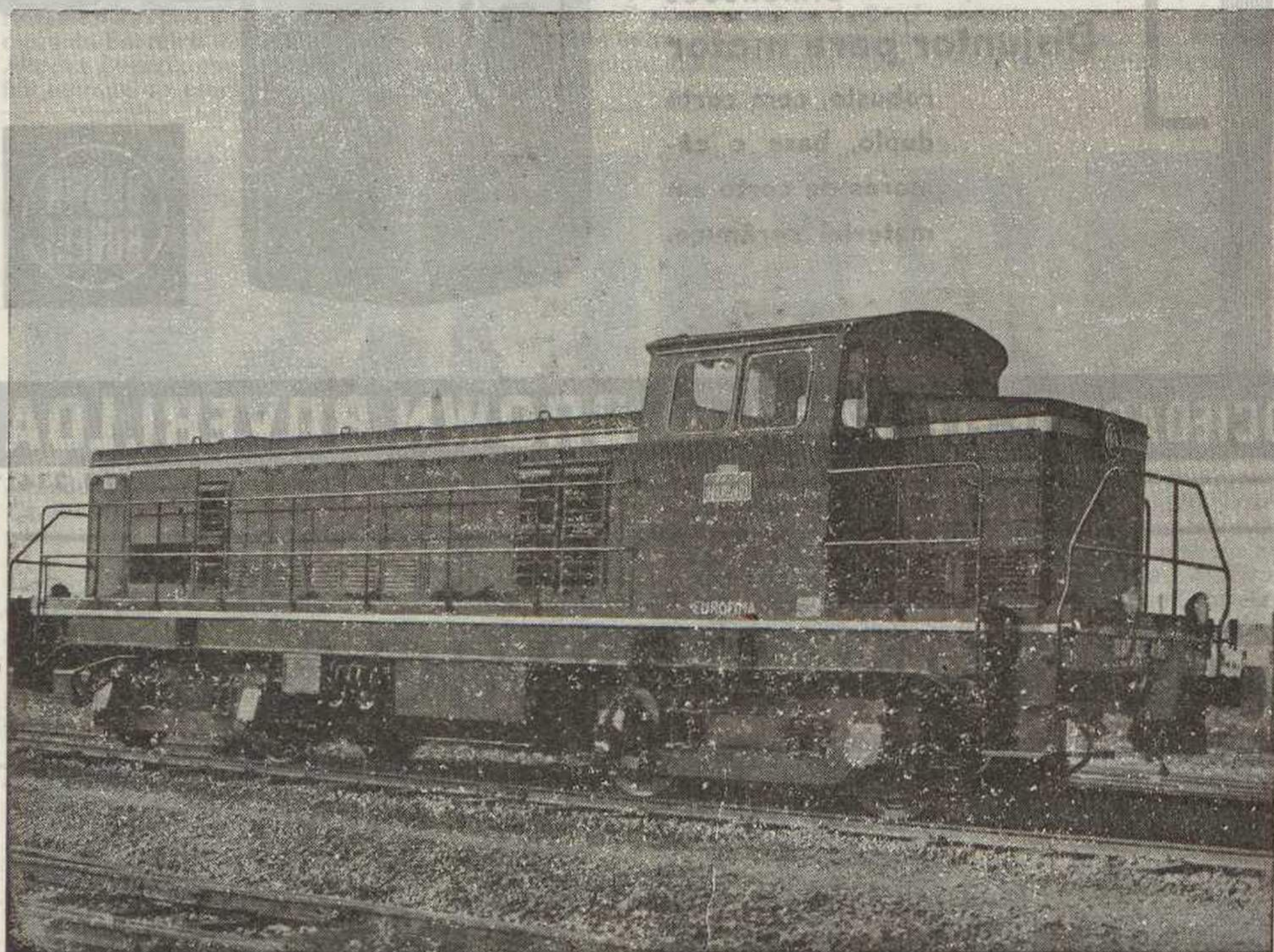
AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — José Soares Simões, servente auxiliar, encontrou uma aliança de ouro e entregou-a imediatamente; Sebastião Glória, chefe de lanço de 2.^a cl.; Manuel Alves, subchefe de distrito, José Alves e José de Oliveira, assentadores de 1.^a cl. e António Ferreira, assentador de 2.^a cl., no dia de descanso semanal, ao terem conhecimento de que a lança de um dos aparelhos de dilatação da ponte do Criz se havia partido, prontamente se apresentaram no local a colaborar nos trabalhos de reparação.

ADOPTADA PELA O. R. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉCTRICA CLASSE D MODELO C
ENCOMENDADA PELA **EUROFIMA** PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslavia



Mais de 600 locomotivas Bo Bo desde 600 a 900 H. P. construídas ou encomendadas para a S. N. C. F. — F. C. Cuba — C. F. L. — Renfe — C. P. — J. Z.

BRISSEAU & LOTZ

Sede: 8, Rue Belini — PARIS - FRANÇA