

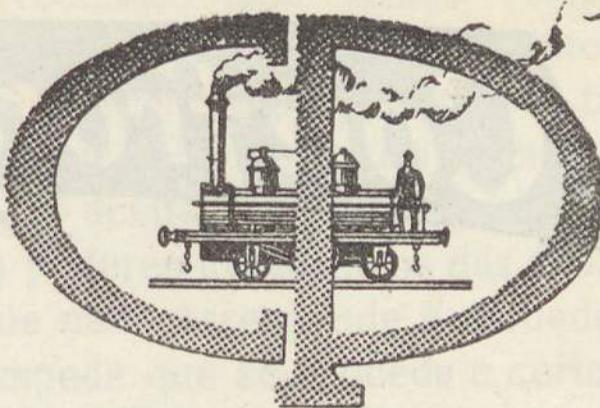
BOLETIM DA CP.



NUMERO 377

NOVEMBRO DE 1960

Boletim da CP



N.º 377 • NOVEMBRO 1960 • ANO XXXII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

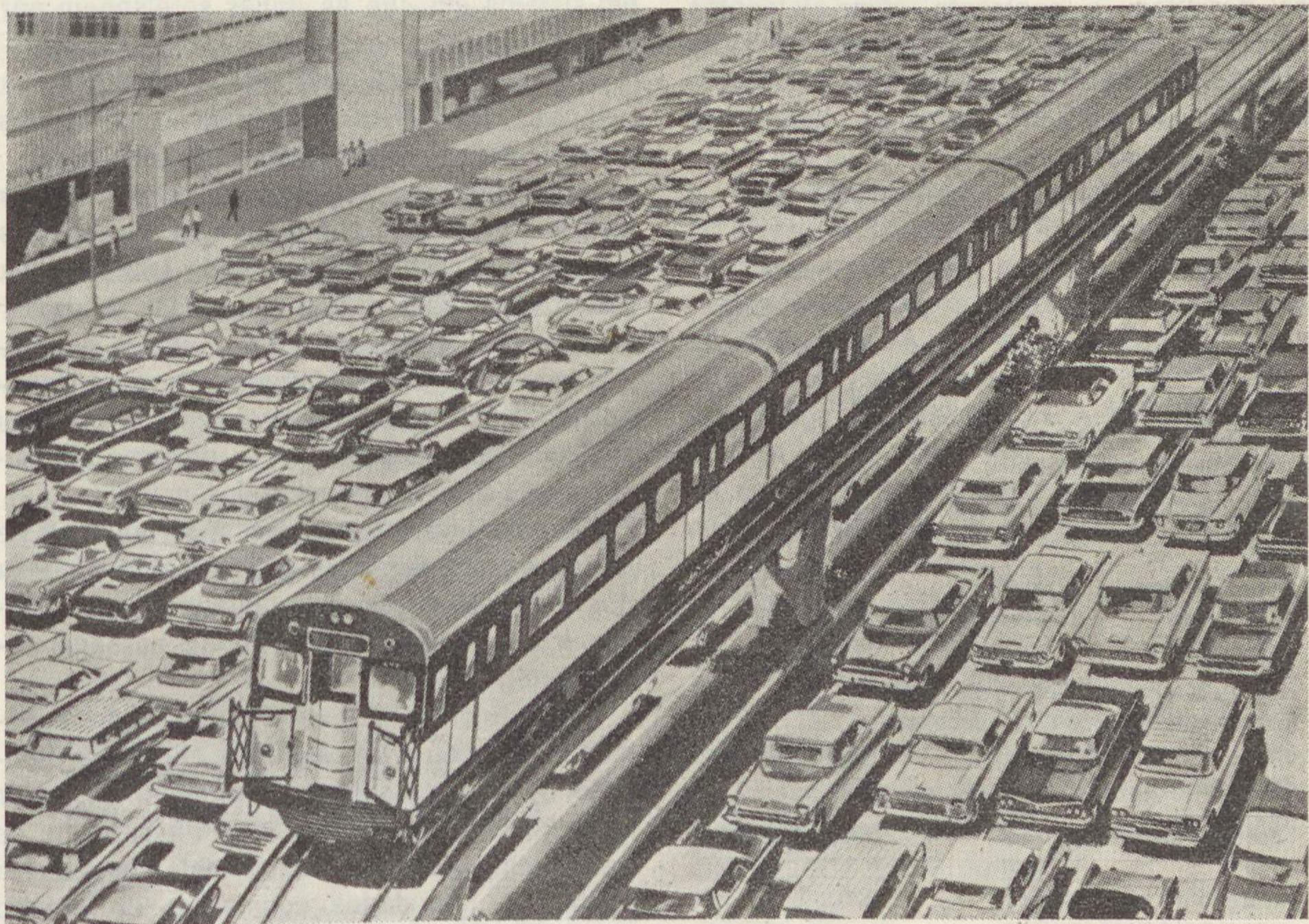
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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

UMA EFICIENTE SOLUÇÃO DE TRANSPORTE



O problema da saturação do trânsito nas grandes urbes, designadamente nas grandes cidades norte-americanas, está merecendo as mais justificadas atenções das autoridades responsáveis.

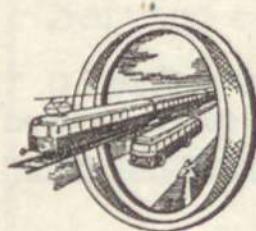
Tem-se indicado, como solução actual e futura para tão momento problema, os comboios rápidos — «transit systems» — quer na modalidade de superfície, quer elevada ou subterrânea.

A gravura que reproduzimos é suficientemente eloquente: uma moderna via férrea, equipada com C. T. C., pode bem equiparar-se a 21 faixas de rodagem de automóveis ligeiros ou a 5 faixas de rodagem de autocarros. Melhor ainda: uma via férrea rápida, de superfície, pode transportar, nas melhores condições, mais de 40 mil passageiros, por hora, comparativamente a, apenas, 2 000 transportáveis por cada fila de automóveis.

Isto atesta, iniludivelmente, que as ligações ferroviárias a cidades densamente populacionadas ultrapassam em muito a simples função complementar para constituir, em boa verdade, um precioso meio de comunicação urbano — com o qual importa contar.

Confronto expressivo

Pelo Prof. DOUTOR J. FARIA LAPA



n.º 3 do Boletim da «Société de la Banque Suisse», de Julho passado, faz referência aos resultados das contas de 1959 dos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Alguns dos números aí publicados permitem o confronto com elementos homólogos constantes do último Relatório da Companhia, relativo ao exercício de 1959, e deduzir desse confronto certas conclusões que parece merecerem interesse.

Com esses dados pode elaborar-se o seguinte quadro:

1959			
	Portugal	Suíça	
	(C. P.)	(C. F. F.)	
— Extensão da rede explorada-km.	3 571	2 990	
— Prestações de tráfego (em milhões de unidades)			
Tráfego de passageiros	70,5	223,2	
passageiros	1 765	6 996	
Tráfego de mercadorias	3,7	25,8	
toneladas	752	3 537	
toneladas-km.			
— Receitas (Portugal—em milhões de escudos) (Suíça—em milhões de francos suíços)—de transporte, das quais:	759	879,1	
tráfego de passageiros	392,8	360,3	
tráfego de mercadorias	366,2	518,8	
— outras receitas	20,5	93,2	
Total das receitas	779,5	972,3	

Fixando a atenção nas extensões das redes exploradas, verifica-se que elas não se afastam grandemente — uma diferença apenas de cerca de 600 km., para grandeza da ordem dos 3 000 km. Simplesmente ao passo que a rede suíça é verdadeira *rede*, um agregado de malhas, à configuração do sistema ferroviário do nosso continente não seria legítimo atribuir

essa designação; só por mera extensão do vocábulo ela é admissível (por assim dizer, um caso de catacrese). Fácil de prever é quanto mais custosa resulta — em esforço e em dinheiro — a exploração de um sistema que se desenvolve em radiais, do que a de um sistema em que as linhas se dispõem por numerosos entrelaçamentos.

Tendo presente esta quase igualdade da extensão das linhas exploradas, observemos a intensidade e a estrutura do tráfego.

Os Caminhos de Ferro Federais Suíços transportaram uma quantidade de passageiros superior a 3 vezes a quantidade transportada nas nossas linhas e uma quantidade de passageiros-quilômetro superior a 4 vezes a quantidade de passageiros-quilômetro que transportámos. São do conhecimento geral, as razões desta superioridade e por isso dispensamo-nos de a elas fazer referência.

Tal não impede, porém, a formulação de algumas considerações sobre a discrepância dos multiplicadores, o da quantidade de passageiros e o da quantidade de passageiros-quilômetro.

A circunstância de este último (4) ser superior ao primeiro (3), significa que, para benefício do tráfego suíço, à vantagem de maior quantidade de passageiros vem acrescer a de estes realizarem percursos mais longos. Na realidade, dos dados constantes do quadro acima pode deduzir-se ser de 25 km. o percurso médio do passageiro na rede da C. P. e de 31 km. o percurso médio do passageiro na rede dos C. F. F. E sabe-se que o custo de transporte de um passageiro, a determinada distância, vai decrescendo, na medida em que aumentar a quantidade de passageiros, assim como se sabe que o custo de transporte de cada passageiro, por unidade de distância, vai decrescendo na medida em que for mais longo o percurso.

No relativo ao tráfego de mercadorias, verifica-se ser a tonelagem simples, transportada pelos C. F. F., 7 vezes maior que a tonelagem transportada pela C. P..

Todavia, a tonelagem-quilómetro nos C. F. F. não chega a alcançar 5 vezes a tonelagem-quilómetro da C. P..

A superioridade de ambos os elementos, em relação à Suíça, é explicada também por motivos de todos conhecidos. E o que aqui há a notar é dar-se fenômeno inverso do assinalado no tráfego de passageiros: o mais baixo valor do múltiplo da tonelagem-quilómetro (5), em relação ao multiplicador da tonelagem (7). Isto significa que, na Suíça, o percurso médio de cada tonelada é inferior ao percurso homólogo nas linhas da C. P.. De facto os dados do mapa permitem inferir os seguintes percursos médios de cada tonelada de mercadoria: 203 km. na C. P.; 137 km. nos C. F. F..

É factor que milita contra os C. F. F., feito o confronto com a C. P.. Mas os seus efeitos são de sobejos compensados com a massa de uma tonelagem 7 vezes superior à que a C. P. transportou — uma vez que o custo de transporte de 1 tonelada, por unidade de distância, decresce na medida em que acresce o número de toneladas transportadas.

Procedamos agora à agregação das unidades mais representativas das prestações de tráfego, ou seja adicionemos passageiros-quilómetro e toneladas-quilómetros. Obter-se-ão os seguintes resultados:

	Portugal (C. P.)	Suíça (C. F. F.)	
Passageiros-km. . .	1 765	70	6 996 66
Toneladas-km. . .	752	30	3 537 34
Total-unidades-km.	2 517	100	10 533 100

Verificamos, pelo exame deste quadro, aproximarem-se sensivelmente as estruturas dos tráfegos, da C. P. e dos C. F. F., no relativo à distribuição pelas espécies passageiros e mercadorias em termos físicos, de unidades-quilómetro. São quase inapreciáveis as diferenças entre as participações percentuais dessas espécies no tráfego total, embora militem a favor dos C. F. F. a ligeira acentuação da espécie mercadoria e a correlativa atenuação da espécie passageiros.

Fixemos agora a atenção nos dados tradu-

tóres de receitas. Não vamos estabelecer comparações dos seus valores absolutos, lançando mão do recurso à aplicação da taxa de câmbio, porque tal significaria cometer erro grave; o de aceitar a paridade dessa taxa com a dos poderes adquisitivos das duas moedas — o que não corresponde à verdade. Mas isso não impede que se proceda a certos confrontos no domínio do relativo e que podem facultar conclusões interessantes.

Na receita total de transporte, a receita do tráfego de passageiros e a receita do tráfego de mercadorias distribuem-se da seguinte forma:

	Portugal (C. P.) (milhões de es- culos)	Suíça (C. F. F.) (milhões de francos suíços)
Receitas de transporte:		
— do tráfego-passageiros	392,8 52	360,3 41
— do tráfego-mercadorias	366,2 48	518,8 59
Total	759,0 100	879,1 100

Nota-se, pela observação deste quadro, existir divergência profunda nas distribuições percentuais das receitas do tráfego de passageiros e da receita do tráfego de mercadorias, no conjunto das receitas de transporte. Se na C. P. elas quase se equilibram (52%, receita do tráfego de passageiros e 48%, receita do tráfego de mercadorias), nos C. F. F. assinala-se já uma diferença sensível (41%, receita do tráfego de passageiros e 59%, receita do tráfego de mercadorias).

Esta divergência assume significado especial, ao tentar que, como acima se verificou, as estruturas dos tráfegos, da C. P. e dos C. F. F., no tocante à distribuição das espécies passageiros e mercadorias, em termos de unidades-quilómetro, são semelhantes. Para mais fácil entendimento, reúnem-se os dados que importa agora ponderar:

	Portugal (C. P.)		Suíça (C. F. F.)
Unidades-km.	Receitas	Unidades-km.	Receitas
Passageiros	70	52	66
Mercadorias	30	48	34
	100	100	100

Assim se conclui que nas linhas da C. P. o tráfego de passageiros representa, em unidades-quilómetro, 70% do tráfego total e facilita 52% da receita total de transporte. Mas nos C. F. F., o mesmo tráfego de passageiros

ros, que entra no tráfego total, em unidades-quilómetro, em percentagem semelhante, 66 %, apenas concede 41 % da receita total de transporte.

O tráfego de mercadorias, em termos de unidades-quilómetro, cifra-se, nas linhas da C. P., em 30 % do tráfego total e contribui com 48 % da receita total de transporte. Mas o mesmo tráfego que na rede dos C. F. F., ocupa, em termos físicos, posição similar, 34 % do total, já se exprime, em termos monetários, por 59 % da receita total de transporte.

Quer dizer: as estruturas dos tráfegos, da C. P. e dos C. F. F., expressos em termos físicos, em unidades-quilómetro, são similares; mas a sua expressão em termos monetários afecta substancialmente essa similitude.

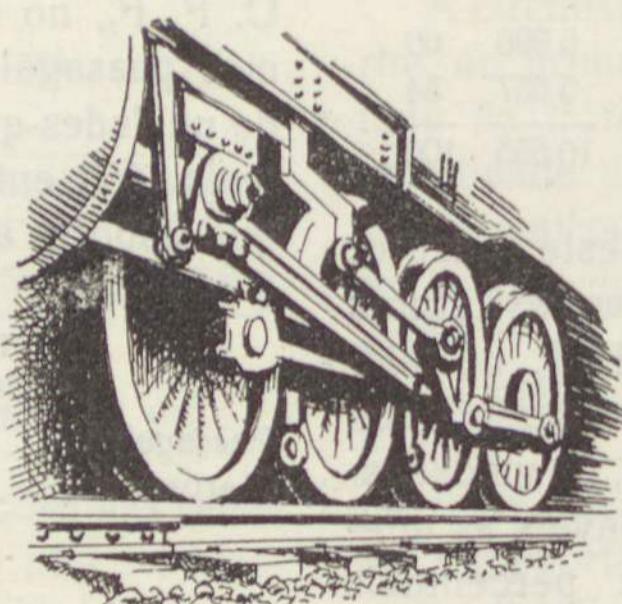
O facto só pode ser devido a divergência entre os «pesos» relativos dos preçários de transporte de passageiros e dos preçários de transporte de mercadorias, nas linhas da C. P. e na rede dos C. F. F..

E, na verdade, os elementos constantes do primeiro quadro permitem determinar as receitas médias seguintes: nas linhas da C. P., 22,2 centavos por passageiro-quilómetro e 48,7 centavos por tonelada-quilómetro; na rede dos C. F. F., 5,1 centimos por passageiro-quilómetro e 14,6 centimos por tonelada-quilómetro.

Isto significa que, nas linhas da C. P., o preço médio unitário de transporte de merca-

dorias é sensivelmente 2 vezes o preço homólogo de transporte de passageiros, ao passo que na rede dos C. F. F. o preço médio unitário de transporte de mercadorias é quase 3 vezes o preço homólogo do transporte de passageiros.

As razões desta desproporção serão muitas. Mas uma delas, e decerto das não menos importantes, é consequência da diferenciação dos preços de transporte de mercadorias a que as empresas ferroviárias continuam — e com sólidos fundamentos que aliás transcendem as suas economias, quer internas, quer externas — a manter-se fiéis. Segundo o Relatório do exercício de 1959, da tonelagem-quilómetro total transportada pela C. P., mais de 80 % diz respeito ao regime de vagão completo. Pois desta última tonelagem-quilómetro, isto é, da transportada em regime de vagão completo, e que, repete-se, excede 80 % da tonelagem-quilómetro total, nada menos de 70 % se refere a cereais, farinhas e legumes secos, minério e adubos — mercadorias, como se sabe, de baixa resistência económica ao transporte e portanto listadas no sector mais modesto das tarifas ferroviárias. Neste aspecto, o crescimento económico do País, criador de necessidades de deslocação de mercadorias susceptíveis de mais altos valores de transporte, concede a esperança de assistirmos à modificação do actual quadro, em sentido benéfico.



Sociedade "ESTORIL"

Importante Conferência de Imprensa sobre a valorização Turística e Hoteleira do Estoril

Entrega de Distintivos a Ferroviários com 40 anos de serviço

Comemorando o meio século da I Conferência de Imprensa concedida por Fausto de Figueiredo para anunciar ao País um plano de extraordinários e vultosos projectos que viriam a transformar o vasto pinheiral que então era o Estoril, na maior e mais formosa estância turística e hoteleira de Portugal, com grande renome além-fronteiras — as Sociedades «Estoril» e «Estoril-Plage» ofereceram um almoço, no «hall» do antigo Hotel do Parque, no passado dia 15 de Setembro, aos representantes da Imprensa, nacional e estrangeira, em Lisboa.

A festiva reunião — aproveitada para galardoar publicamente ferroviários da S. E. que completavam 40 anos de serviço — revestiu-se de um cunho simultaneamente histórico e evocativo das inesquecíveis e inexcedíveis realizações que o génio empreendedor de Fausto de Figueiredo levou a cabo — e constituiu, como então foi dito, «um acto de inteira justiça ao passado e de grande esperança no futuro».

Com efeito, o Sr. Dr. António Amaral de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração das Sociedades «Estoril» e «Estoril-Plage», nas palavras que proferiu, evocou — com natural modéstia, não isenta de legítimo orgulho — a extraordinária e imperecível Obra de seu Pai, e anunciou uma série de importantíssimas renovações a aplicar na crescente valorização daquela zona, e a executar na sequência de uma programação de progressos que todos quantos amam o Estoril anseiam ver realizados.

Entre os melhoramentos anunciados — que fazem parte integrante de um imperioso plano

com vista a «voltar o Estoril para o mar», e cuja execução orçará pelos 300 mil contos, compreendem-se, como mais importantes, a construção de um novo hotel de grande capacidade, no lugar onde hoje se situa o antigo Hotel do Parque, e o rebaixamento do caminho de ferro, por forma a estabelecer-se a natural ligação entre a Estoril e o seu mar.

Ao almoço assistiram, entre outros convidados, os srs. Dr. César Moreira Baptista, Secretário Nacional da Informação; Embaixador Dr. Augusto de Castro, Director do «Diário de Notícias» e presidente da Assembleia Geral da «Estoril-Plage»; Prof. Dr. Martinho Nobre de Melo, Director do Diário Popular; Dr. Norberto Lopes, Director do «Diário de Lisboa»; Dr. Domingos de Mascarenhas, em representação de «O Século»; Dr. João Patrício, Subdirector do «Diário da Manhã»; Dr. Garcia Domingues, em representação do «Novidades»; Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; Rebelo de Bettencourt, em representação de «A Viagem»; Dr. Jaime Martins Ferreira, Director da E. N.; Dr. Tavares de Almeida, do SNI.; Dr. Serra e Moura, presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol; presidente, vice-presidente e vereadores do Município de Cascais; representantes da R. T. P. e das agências noticiosas «A.N.I.», «Associated Press», «France Press», «Reuter», «United Press», etc..

Da C. P. assistiram os srs. Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.», e Abel Romero, do serviço de publicidade da Revista.

Por parte da Sociedade «Estoril», além do seu Presidente, estavam presentes todos os Administradores e Directores e muitos funcionários superiores, designadamente os srs. Virgílio de Figueiredo e Engº José Iglesias de Oliveira, Administradores-Delegados; Dr. John de Stoop, Administrador; Conselheiro Nunes Ricca e Dr. Mendes de Carvalho, vogais do Conselho Fiscal; Arq. Henrique de Figueiredo e Joaquim Gourinho, Secretários da Assembleia Geral; Engº António Bual, Director; Engº Duarte Belo, Subdirector; José Simões, Secretário-geral; Engº Carlos Brazão,

Chefe do Serviço de Tracção e Electricidade; Manuel Morgado, Chefe dos Serviços de Exploração; José da Cunha Lima, adjunto do Secretário-Geral; Dr. Manuel Cassiano Neves, Chefe do Serviço de Saúde; José Oliveira Martins, Chefe do Serviço da Fiscalização e Tráfego; Acácio de Almeida, Chefe do Serviço da Contabilidade; Salema de Andrade, Chefe do Serviço da Tesouraria; Osvaldo de Faria, Chefe do Serviço da Secretaria; Dr. Paulo de Abreu, Chefe do Serviço de Publicidade; Júlio Gomes da Cruz, Chefe de Serviço; Arq. José Raposo, do Serviço de Via e Obras; Noronha de Oliveira, Inspector do Movimento; Willy Voss, Inspector de Tracção e Electricidade e Frederico Basílio, Francisco Pereira, Vergílio Rosado e Jerónimo Godinho Branco, Chefes de Estação.

No final do almoço, antes dos brindes, foi

estas: «espectáculo grandioso e belo de transformação do velho Estoril, numa nova estância», «é verdadeiramente assombroso o que se tem feito no Estoril».

Fausto de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa — os anfitriões de então — tinham em começo, mas já em pleno andamento, a execução do mais vasto plano de urbanização e de turismo concebido em Portugal por qualquer entidade particular até ao dia de hoje.

A 25 km. do centro da capital tinham comprado 3 grandes quintas, com uma superfície superior a 2 milhões de metros quadrados, e que pouco mais eram do que um enorme pinheiral.

A valorização desta extensa área foi feita: com a electrificação do caminho de ferro de Cascais; abertura de avenidas e ruas; construção de



*

O sr. Dr. António Amaral de Figueiredo anuncia as transformações que vão realizar-se no Estoril

*

feita a entrega a 3 ferroviários da S. E., de emblemas de ouro e gratificações especiais de dois meses de vencimento, por terem completado 40 anos de serviço. Foram distinguidos os srs.: Júlio Gomes da Cruz, Chefe do Serviço; Sebastião Forte, Inspector do Movimento e Jerónimo Godinho Branco, Chefe de Estação de 2.ª classe — que receberam calorosos aplausos de toda a assistência.

Aos brindes, o sr. Dr. António Amaral de Figueiredo proferiu um discurso de que publicamos alguns trechos. Começou o Presidente da S. E. por afirmar:

«Em 15 de Setembro de 1918 — há, portanto, precisamente, 42 anos — a Imprensa de Lisboa visitou as obras em curso no Estoril.

No «Diário de Notícias» e em «O Século» do dia seguinte — para citar apenas os jornais de maior expansão — podiam ler-se apreciações como

esgotos; abastecimento de águas; jardins; campos de golfe, ténis, hipismo e tiro aos pombos; piscinas; estabelecimento termal; hotéis; casino; estabelecimentos comerciais e restaurantes.

Quando, há 42 anos, meu Pai anunciava aos representantes da Imprensa o que se estava a fazer, e o que se iria fazer do Estoril, não lhes estava a mentir. O Estoril aí está que fala por ele!

A esta terra, que não era a sua, mas que foi o grande sonho da sua vida, votou uma vida inteira de trabalho. Não entrou nela como qualquer intruso a quem o Estoril, já feito, fosse entregue numa bandeja, para dele retirar os benefícios.

O Estoril criou-o ele e nele foi capaz de realizar uma Obra.

Só depois de ter sabido merecer o prémio do seu empreendimento criador, pôde então colher benefícios legítimos, embora muito aquém do valor dos capitais investidos.

A Sociedade Estoril, empresa puramente privada na data da sua constituição em 1915, passou a ter compromissos para com o Estado, quando em

1918 assinou o contrato para a electrificação do caminho de ferro. Em 1923 a empresa cinde-se em duas — Sociedade Estoril e Sociedade Estoril-Plage — esta última inicialmente de natureza privada, até 1 de Julho de 1928, data a partir da qual passa a ser concessionária do iogo na zona do Estoril.

Daqui advém-lhe compromissos legais, designadamente a construção do Hotel e do Casino. O Hotel foi inaugurado 26 meses depois, e o Casino ao cabo de 3 anos e 45 dias.

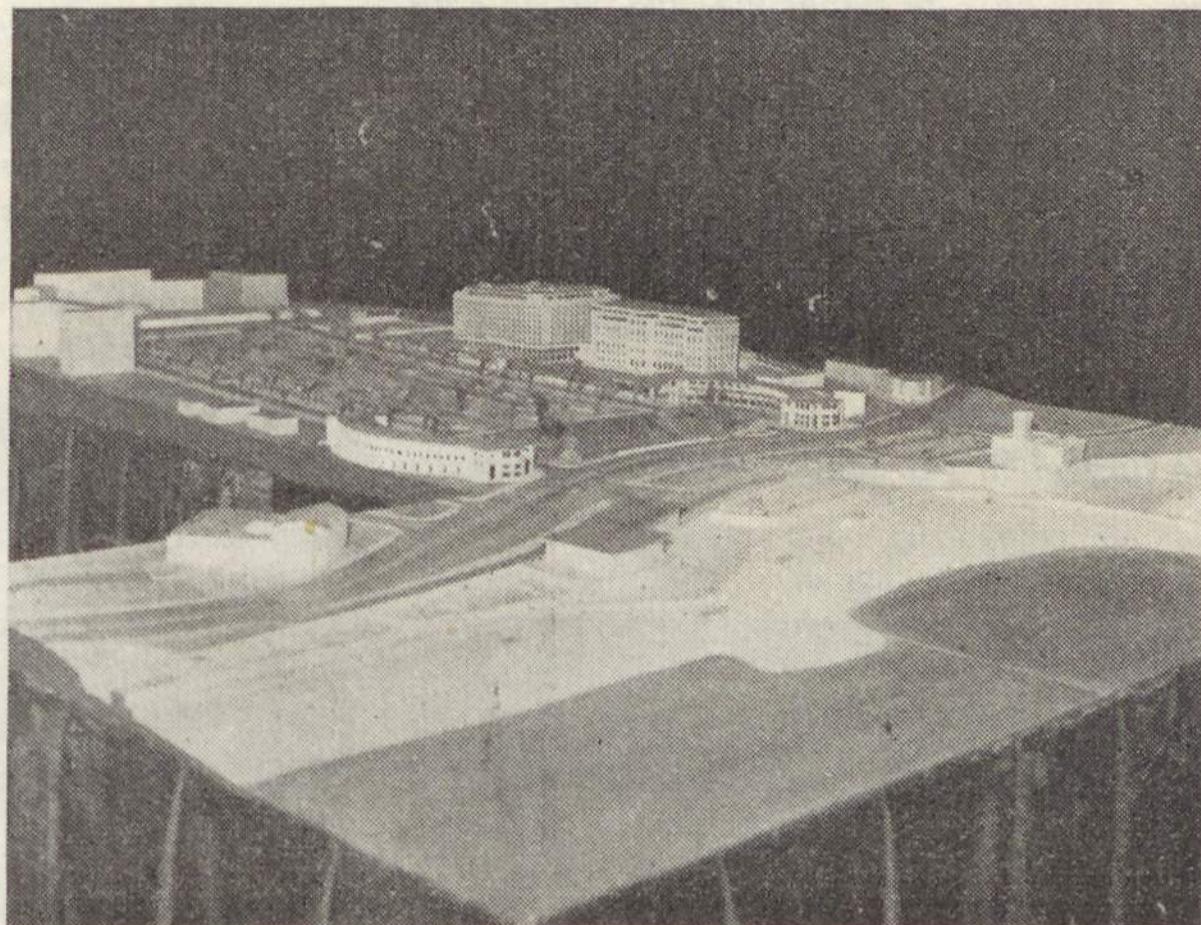
Mais adiante, referindo-se às novas obras a realizar, disse:

Na maquette e no mapa aqui presentes vêem V. Ex.^{as} a nossa posição e como estão distribuídos os 83 hectares de terreno que possuímos.

*

«Estoril Virado ao Mar» — maquete do futuro Estoril

*



A sua maior parte está ocupada pelo Golfe: Tem hoje 18 buracos e estamos já a proceder à sua ampliação para 27 buracos. A obra deverá estar concluída no próximo ano.

Capacidade Hoteleira: Será aumentada com 548 quartos. Discriminando:

Arcadas do Parque: Cada um dos 2 edifícios vai ser elevado com um novo piso.

Serão assim construídos 48 quartos cada um com a sua casa de banho e «kitchenett» (pequenas cozinhas fixas).

Hotel do Parque: Este imóvel onde agora estamos e onde se encontram as Termas, cuja inauguração serviu de pretexto à conferência de Imprensa de há 42 anos, vai abrigo para dar lugar ao futuro Hotel do Parque.

A concepção deste novo Hotel residencial é inteiramente nova no nosso país. Representa o meio termo entre o Hotel e o bloco de apartamentos. Terá uma garagem para 150 carros, com estação de serviço; lavandaria para os hóspedes e para fora; consultórios médicos; estabelecimento termal em ligação com tratamentos de ordem estética

incluindo «saunas»; instituto de beleza; ginásio; piscina com solário, água tépida e ambiente aquecido, que funcionará todo o ano tanto de dia como de noite; 20 lojas, entre as quais um super-market, onde poderá ser adquirido o necessário para ser muito rapidamente preparado nas «kitchenettes» com que será dotada a quase totalidade dos apartamentos; um restaurante com grill-room, bar e snack-bar que ficará em ligação com a piscina; uma sala funcionando como clube para uso dos habitantes do edifício; 163 apartamentos no total de 471 divisões, excluindo deste último número «kitchenettes» e casas de banho. Haverá 5 tipos de unidades: as mais pequenas terão um quarto e uma casa de banho e as maiores 3 quartos, 2 casas de banho, 1 living-room e uma «kitchenette».

Nos apartamentos do Hotel do Parque, tal

como no das Arcadas, haverá 4 ordens de preços: ao dia, à semana, ao mês e ao ano.

Hotel Palácio: transformação do actual 5.º andar, amansardado, que se destinava ao pessoal, num piso para uso de hóspedes. Serão mais 29 quartos, cada um com a sua casa de banho, e varanda nos virados a poente.

Estes os melhoramentos que estão concretamente projectados.

Estabelecemos já os primeiros e necessários contactos com as instâncias oficiais; os arquitectos estão a ultimar os planos e cadernos de encargos.

Entendemos que era útil fazer-se uma «maquette» em que o conjunto das obras projectadas pudesse ser apreciado.

E já que estávamos com a mão na massa, pensámos que — sem pretender meter a foice em seara alheia — poderíamos ir um pouco além e exprimir uma opinião sobre o que entendemos dever ser a transformação de que o Estoril necessita.

Quanto a mim o que de mais imperioso se torna fazer poderei sintetizá-lo neste slogan:

«O Estoril virado ao mar»

Quando o Estoril foi concebido, com um plano de conjunto para a sua zona central, existia uma propriedade particular pertencente ao Cons. Schroeter que o separava do mar. É o Tamariz de hoje.

Estava-se no tempo em que o conceito de propriedade privada dificilmente admitia a ideia da expropriação, e portanto o Estoril tinha aqui a primeira barreira que impedia a sua natural saída para o mar.

Paralelo à propriedade do Cons. Schroeter corria o caminho de ferro de Cascais, constituindo a segunda barreira.

Adquirindo o Tamariz para ser aberto à utilização do público, impõe-se o rebaixamento do caminho de ferro, único obstáculo que hoje impede a natural ligação entre o Estoril e o mar. Em vez da estação, dos cais de embarque, dos carris e do balastro, deveria passar a ver-se relvados e flores, continuando o parque até à esplanada sobranceira à praia.

A Estoril-Plage, porque pensou sempre nesta decisiva valorização do Estoril, mandou elaborar há 4 anos — em perfeito acordo com o Ministério das Obras Públicas — 2 estudos completos que demonstram a possibilidade da obra.

O do rebaixamento do caminho de ferro foi feito pelo Engenheiro Brazão Farinha. A execução



Os ferroviários a quem foram entregues emblemas de ouro e gratificações especiais: Srs. Sebastião Forte, Jerónimo Godinho Branco e Júlio Gomes da Cruz

foi orçada em 27 500 contos e foi calculado em 18 meses o prazo para ultimar os trabalhos.

Como o traçado da nova via é independente do actual, os comboios podem continuar a circular como hoje, enquanto se executa a obra.

A resolução do problema à superfície consta do estudo feito pelo Arquitecto Paulo Cunha.

O aspecto do Estoril seria — e ouso esperar que será um dia — o que consta da «maquette» que mandámos executar e que está à vista de V. Ex.^{as}.

No tocante aos transportes ferroviários, o sr. Dr. Amaral de Figueiredo, disse ainda:

Em matéria de transportes, conta a regularidade e segurança do serviço, o número de lugares postos à disposição dos passageiros, a sua comodidade, a frequência das circulações e a possível rapidez com que se faz o percurso.

Tudo isto teve e terá a Sociedade Estoril que pensar, que planejar, que encomendar e que fazer.

Por que quisemos ser tão rápidos quanto possível na execução do programa, o ritmo acelerado dos trabalhos, que são muitos, tem causado certas perturbações na regularidade do serviço, e justamente para que ele seja o mais regular possível no prazo mais curto.

Os vinte e dois milhões de passageiros da linha de Cascais têm tido que suportar os inconvenientes da execução de melhoramentos que, no entanto, são feitos para seu benefício. Na sua grande maioria têm sido perfeitamente compreensivos.

A partir do começo do ano que vem esperamos poder pôr à sua disposição 241 comboios em vez dos 139 actuais, todos com duas classes e não como actualmente uns com três e outros com duas classes; todas as carruagens serão metálicas, com aquecimento e mais cómodas; obter-se-á uma economia de 5 minutos nos percursos mais demorados; e o serviço será mais regular. A empresa não pediu aumento de preços, mas apenas a manutenção do indispensável nível actual da receita. Se uns pagarem um pouco mais, será porque outros pagarão, correspondentemente, um pouco menos.

O volume dos melhoramentos em curso na Sociedade Estoril é da ordem dos 130 000 contos.

Na Sociedade Estoril-Plage prevemos investir desde já 100 000 contos.

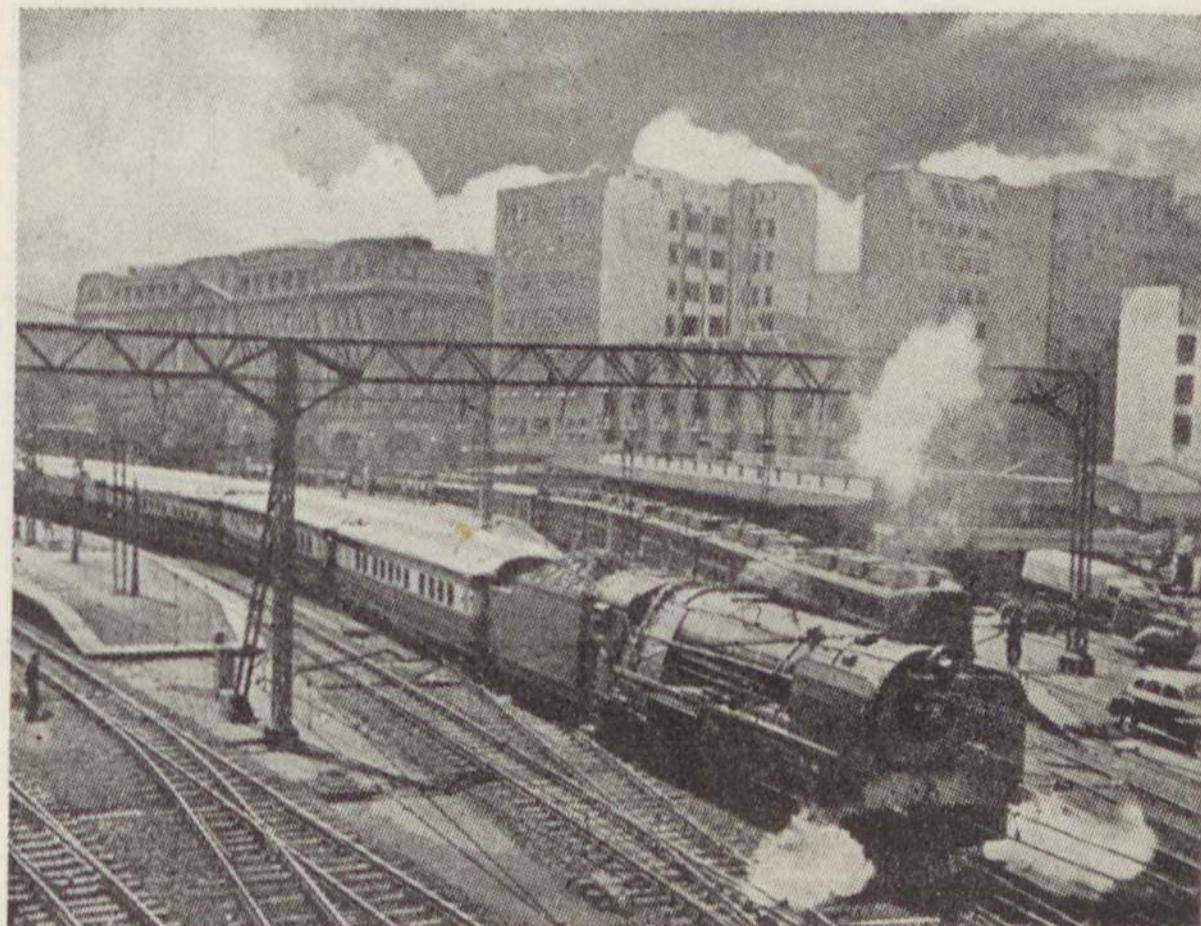
O almoço terminou com palavras de aplauso e incitamento do Secretário Nacional de Informação. O sr. Dr. César Moreira Baptista disse quanto lhe fora grato verificar que a Sociedade «Estoril» não se dispensava de galardoar e distinguir os seus bons servidores.

Prestou homenagem à memória de Fausto de Figueiredo e aplaudiu as diligências das Sociedades «Estoril» e «Estoril-Plage» cujos planos — afirmou — se enquadram inteiramente na política de fomento turístico em que o SNI está tão empenhado.

Centenário dos CAMINHOS DE FERRO SUL-AFRICANOS

Tem sido sempre com o maior júbilo que os ferroviários de todo o Mundo têm recebido as notícias das Comemorações Centenárias dos Caminhos de Ferro dos vários países que, no decorrer da última década, têm completado cem anos de inestimáveis serviços prestados ao Público; mas quanto tais celebrações se tenham multiplicado neste curto lapso de tempo, pois a

terminam em todos nós uma forte simpatia pela grande Nação que os nossos navegadores descobriram; por outro, a importância da rede ferroviária sul-africana, que forma o mais completo sistema de transportes do continente africano, desperta, como é natural, o maior interesse pela sua actividade e pelo seu contínuo progresso. Eis pois as razões por que o Boletim da C. P., creu



construção das vias férreas começou, quase por toda a parte, em meados do século XIX, o certo é que o centenário dos Caminhos de Ferro da África do Sul teve o condão de chamar muito particularmente a atenção dos ferroviários portugueses.

Compreende-se: por um lado, as boas relações existentes, de há séculos, entre a União Sul-Africana e Portugal, em especial com a nossa Província de Moçambique, de-

ser de toda a justiça dedicar hoje a este Centenário algumas palavras, aproveitando assim o ensejo para se associar a esta histórica comemoração.

Foi em 26 de Junho de 1860 que se realizou a abertura à exploração do primeiro troço de via férrea dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos (SAR), numa extensão de pouco mais de três quilómetros, entre a Praça do Mercado, em Durban, e Point. Tão

*

Um aristocrata da via férrea: — O Comboio Azul parte de Joanesburgo. Este comboio um dos mais famosos expressos de longo curso de todo o Mundo — percorre os 1600 Km. do seu trajecto em 27 1/2 horas. O seu material é luxuoso e confortável e o acondicionamento de ar de que estão providas todas as suas carruagens torna a viagem agradável a despeito das grandes variações de temperatura ocasionadas pelo atravessamento do grande planalto do interior

*

modesto começo mal fazia antever, há um século, o rápido e prodigioso desenvolvimento que, de então para cá, têm conhecido os SAR que incluem hoje na sua organização, não apenas os Caminhos de Ferro, mas também um complexo bem coordenado de transportes rodoviários e aéreos assim como a exploração dos principais portos do país e dos faróis que povoam os milhares de quilómetros da costa sul-africana.

No entanto, a principal actividade dos SAR é, sem sombra de dúvida, a exploração ferroviária a qual desempenha um papel primordial em toda a vida económica da União. Com efeito, é aos Caminhos de Ferro que

a um parque de mais de 3.000 locomotivas de todos os tipos, de umas 6.000 carruagens e de cerca de 100.000 vagões.

O papel desempenhado pelos serviços rodoviários dos SAR, que exploram uma rede de mais de 50.000 quilómetros, é de menor envergadura mas igualmente vital para o país po- servirem, em ligação com o Caminho de Ferro, todos os recantos da União Sul-Afri- cana; porém, mais interesse oferece o facto — muito raro no Mundo — de ser dos SAR que dependem também os Transportes Aéreos Sul-Africanos. Estes efectuam carreiras internacionais e internas dispondo de uma frota bem equipada que, em breve, possuirá igual-

*

Johansburgo, a maior cidade da África ao sul do Sahara

*



incumbe a missão de transportar todos os produtos mineiros que constituem a riqueza do país — desde o valioso ouro e os preciosos diamantes ao vulgaríssimo carvão — bem como a de trazer para os grandes centros os produtos agrícolas, sempre vencendo cordilheiras inóspitas ou atravessando intermináveis planuras.

Alguns números bastarão, talvez, a este propósito, para dar aos nossos leitores uma ténue ideia do volume de tráfego dos SAR: assim, estes deslocam mercadorias de todas as espécies e transportam em igual período mais de 270 milhões de passageiros, graças

mente unidades de jacto do famoso tipo Boeing 707.

Não menos importante é o serviço dos numerosos portos da União Sul-Africana; bastará dizer-se a este propósito que neles se manipularam no último ano cerca de 18.000.000 de toneladas de carga tendo tam- bém sido utilizado por bom número de pas- sageiros.

Salientemos ainda, por se tratar de um exemplo de profícua colaboração do Cami- nho de Ferro no desenvolvimento do turismo, que os SAR possuem numerosas agências de viagens (entre as quais uma na nossa cidade

de Lourenço Marques), que organizam excursões aos mais belos locais do país utilizando os serviços regulares e especiais quer do próprio caminho de ferro quer dos transportes rodoviários.

A celebração deste Centenário foi organizada de modo a tornar-se um verdadeiro acontecimento nacional e a ela se associaram não só as entidades oficiais mas também toda a população do país. Os SAR contaram com ampla colaboração por parte de toda a Imprensa e da Rádio Sul-Africanas mas, por seu turno, não se pouparam a esforços para que as festividades tivessem luzimento condigno. Em obediência a este espírito, não se limitaram a decorar alegremente as estações e os comboios mais importantes durante o mês do Centenário e a oferecer refeições especiais nos seus restaurantes no mesmo período, mas foram muito mais longe organizando competições desportivas, concursos publicitários e até mesmo — novidade curiosa — promovendo a eleição da primeira Miss Caminho de Ferro entre as ferroviárias Sul-Africanas. No intuito de interessar todo o Públíco sul-africano pelas comemorações levadas a cabo pelos seus Caminhos de Ferro, os SAR fizeram também circular comboios especiais nas principais linhas e introduziram descontos tarifários para as deslocações de todas as pessoas interessadas nos festejos. Por outro lado, as populações rurais — para quem, em certos casos e a despeito de todas as facilidades concedidas,

quase impossível se tornava assistir às comemorações nos grandes centros, pois a rede dos SAR cobre cerca de 1.800.000 Km² e comprehende estações afastadas entre si de mais de 3.500 Km — não foram esquecidas e, pensando nelas, os SAR promoveram a circulação de exposições itinerantes dispondo de câmaras cinematográficas para projecção de fitas alusivas ao Centenário; calcula-se que foram visitadas por mais de 250.000 pessoas de numerosas aldeias e pequenas cidades do país, tendo cada uma delas percorrido cerca de 25.000 Km.

Assinalemos igualmente que as Comemorações Centenárias ultrapassaram mesmo as fronteiras da União. Em Lourenço Marques, tiveram particular brilho assim como na Federação das Rodésias. Na Conferência dos Directores dos Caminhos de Ferro da África Meridional e Central — este ano celebrada na União Sul-Africana em homenagem ao Centenário dos SAR — Portugal esteve também presente, representado tanto pelos Caminhos de Ferro de Moçambique como pelos de Angola.

Ao passar este Centenário, o Boletim da C. P. não quer deixar de apresentar, em nome de todos os ferroviários portugueses, aos Caminhos de Ferro da grande Nação sul-africana, as suas mais efusivas saudações, formulando os melhores votos pelo auspicioso progresso dos seus magníficos serviços de transportes.



NOTICIA'RIO

diverso

■ Os Caminhos de Ferro Federais Alemães (D. B.) organizam em 6 e 7 de Dezembro próximo, em Nuremberg, festividades diversas comemorativas do 125.º aniversário dos caminhos de ferro germânicos.

Haverá uma exposição de material circulante, uma recepção aos convidados na sala de festas do Museu de Transportes e a repetição da histórica viagem de Nuremberg a Furth.

A C. P. foi convidada a assistir às cerimónias. Estará presente o Director-Geral, sr. Eng. Espregueira Mendes.

■ Os caminhos de ferro europeus registaram, em 1959, apenas um acidente mortal por cada 3.000 biliões de passageiros-quilómetro, ou seja, um índice de segurança 14 vezes superior ao da viagens por avião e bastante mais elevado do que o do tráfego rodoviário

■ O sr. Eng. Vasco Viana, Chefe dos Serviços Técnicos e Eléctricos de Material e Tracção, participou como perito ferroviário, em Bruxelas, nos passados dias 25 e 27 de Outubro, na reunião da Comissão da ORE (Office des Recherches et Essais) destinada ao estudo da questão E. 29 — exame de materiais sem destruição.

■ O Ateneu Ferroviário projecta em breve inaugurar as suas novas instalações na Rua de Santa Apolónia. Para tal, está sendo preparado um vasto programa festivo que inclui recepção, sessões de cinema e teatro, e bailes. Serão também distribuídas medalhas de antiguidade aos componentes da sua Banda de Música e ainda atribuídos os prémios dos I Jogos Florais Ferroviários e de diversas competições desportivas a disputar.

■ Anuncia-se que no fim de 1962, deverá encontrar-se completamente electrificada a linha férrea de Paris-Bruxelas. O tempo gasto no trajecto pelos comboios internacionais será reduzido de 4 para 3 horas.

Os «Trans-Europ-Express» farão o trajecto em 2,5 horas, isto é, à velocidade média de 125 Km/h.

■ A Eurofima — Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário — vai conceder à C. P. um empréstimo de 4 milhões de francos suíços (cerca de 27 mil contos) para aquisição de 3 composições eléctricas triplas.

O empréstimo será feito ao juro de 5,06% ao ano e terá a duração de 17 anos.

■ Para tomar parte numa conferência da «Eurail-pass», deslocou-se a Paris, no passado dia 14 de Outubro, o sr. Eng. Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia.

Os nossos CONCURSOS

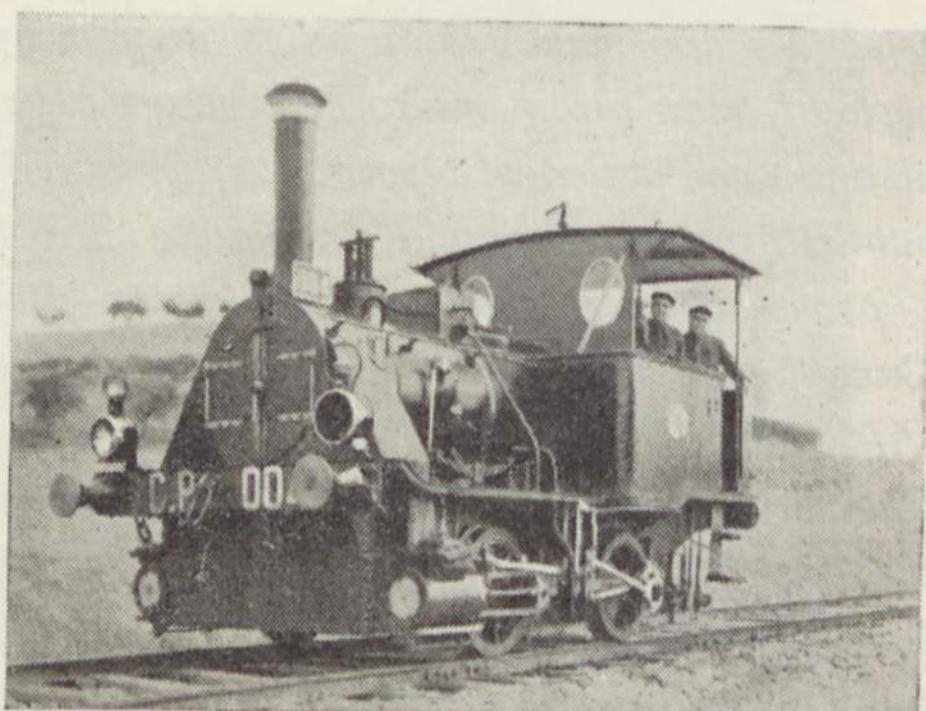
Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Esta curiosa máquina — a 004 — que ainda hoje existe, foi construída em 1890, na Bélgica, pela Sociedade John Cockerill. Era utilizada especialmente em trabalhos de construção. Foi uma das locomotivas que mais interesse suscitou no desfile de material no Carragado, em 28 de Abril de 1957. Foi aproveitada na filmagem da película nacional «Chaimite».

É conhecida, na gíria ferroviária, por sugestiva denominação.

QUAL É?



N.º 41

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 39

Solução: — Chaves.

Foram premiados: — Armando Marques dos Santos, revisor de bilhetes de 2.ª cl. de Campanhã, António Adriano Loureiro, factor de 2.ª cl. em Mirão e Joaquim Ladislau, operário ajudante em Évora.

Os bons gestos só têm valor quando se tornam em boas ações.

Jaubert

Sacrifício Heróico de uma guarda de passagem de nível

Toda a Imprensa deu circunstanciada notícia do heróico acto praticado pela Guarda de P. N., de 3.^a classe, da Divisão de Exploração, Luísa Maria, de 33 anos de idade, em serviço no apeadeiro da Cruz da Pedra, ao tentar em vão salvar um transeunte, octogenário, que desprevenidamente atravessava a via férrea.

Recordemos: Eram oito e trinta do dia 11 de Julho e o apeadeiro da Cruz da Pedra regurgitava de pessoas, que esperavam o



LUÍSA MARIA

comboio para Lisboa, onde começariam mais um dia de trabalho.

Em marcha veloz, aproximava-se um «rápido» — o C.^º 4549 — em direcção a Sintra.

Foi então que a guarda da linha viu, horrorizada, que um ancião se preparava para atravessar, sem notar o vulto ciclópico da locomotiva. E gritou, quanto as forças lho permitiram. Um grito que era, simultaneamente, angústia e aviso. Um grito que rompeu a manhã límpida, turvando-a com a

iminência do desastre. Que deixou no ar as palavras convulsivas:

— Pare! Olhe o comboio!...

Mas o homem, já idoso, não deu sinal de ter ouvido. Continuou, em passo lento, apoiado à bengala.

A guarda não hesitou. Lançou-se para a frente, no frenesi do desespero, no irresistível impulso de salvar uma vida — mesmo sacrificando a sua!

Poucos segundos durou a visão medonha... Logo na beira do cais, a guarda foi atingida pelo comboio, que quase lhe decepou a cabeça, enquanto o corpo do homem era projectado e desfeito ao longo da linha. Na «gare» outros gritos angustiosos se elevaram, num coro impressionante. Houve lágrimas e desmaios.

A tragédia surgira e consumara-se, em poucos segundos, perante os olhares pávidos dos circunstantes que na altura enchiam a «gare».

A Luísa Maria morrera vítima da sua abnegação. Estava há 2 anos ao serviço da C.P. Sempre demonstrara possuir exemplares qualidades profissionais e morais.

«Num agente tão humilde como era esta guarda, vivendo uma vida extremamente pobre e a quem a 2.^a Zona de Exploração, pouco antes da sua horrorosa morte, se viu forçada a negar-lhe autorização para trabalhar horas extraordinárias, receando que tal pudesse ser prejudicial às suas funções, de tão grandes riscos, apesar do seu insistente pedido fundamentado em extremas dificuldades financeiras — bem merece, como declarou o Director-Geral da C.P., em sessão do Conselho de Administração — que a Companhia registe, devidamente, o grande exemplo de sacrifício e coragem que a todos os ferroviários deixou, morrendo no cumprimento do seu dever».

O Conselho de Administração, ao exprimir o seu profundo pesar pelo dramático acontecimento, resolveu louvar a título póstumo a guarda Luísa Maria. E igualmente decidiu promover o internamento, a expensas da Companhia, de sua filha — Maria Luísa Alves Pimentel, de 12 anos de idade, — no Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, no Barreiro, em condições semelhantes às dos outros órfãos a cargo da C. P. — isto sem prejuízo da pensão de sobrevivência que regulamentarmente lhe compete.

Nota a salientar: Uma Comissão de passageiros que utilizam o apeadeiro da Cruz da Pedra, avistou-se com o Presidente do Conselho de Administração, Sr. Doutor Mário de Figueiredo, a quem fez entrega de uma comovedora exposição — louvor, subscrita por 72 pessoas e em que se enaltece o extraordinário exemplo de cumprimento do dever e de devoção pela vida humana da guarda Luísa Maria.

Diz-se numa parte dessa exposição :

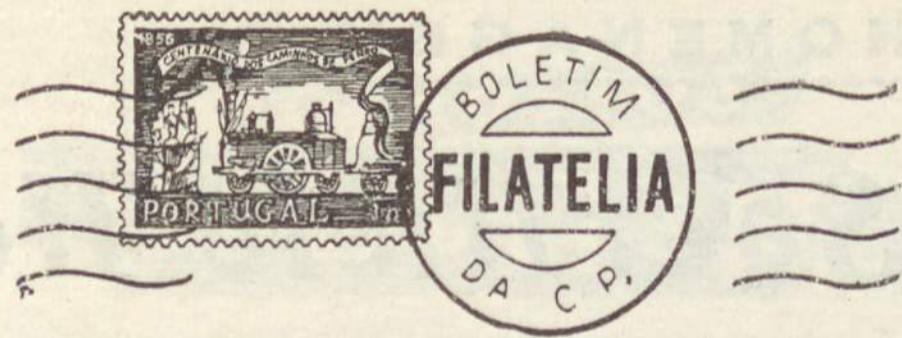
«Em missão de tanta responsabilidade, aquela humilde guarda foi bem o símbolo dos que sabem cumprir a sua missão e dos que arriscam a própria vida para salvar a do seu semelhante.»

«Os signatários emocionados por tão dramática ocorrência, permitem-se sugerir que o exemplo desta modesta heroína seja devidamente enaltecido como padrão de dedicação no cumprimento do dever!»

O «Boletim da C. P.», com o mais sentido pesar, presta homenagem à humilde e dedicada servidora da Empresa — que morreu no seu posto, ao serviço do Caminho de Ferro.

A simplicidade é companheira da verdade, como a modéstia é a companheira do saber.

DE SANCTIS



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Apresentamos mais dois selos para a nossa temática. Foram há pouco tempo emitidos e referem-se aos seguintes motivos :



Exemplar do Mónaco, representando uma retrospectiva dos meios de transporte do correio, usados naquele Principado entre os séculos XV e XVI. Vê-se uma antiga locomotiva a vapor e uma inestética estação da época.

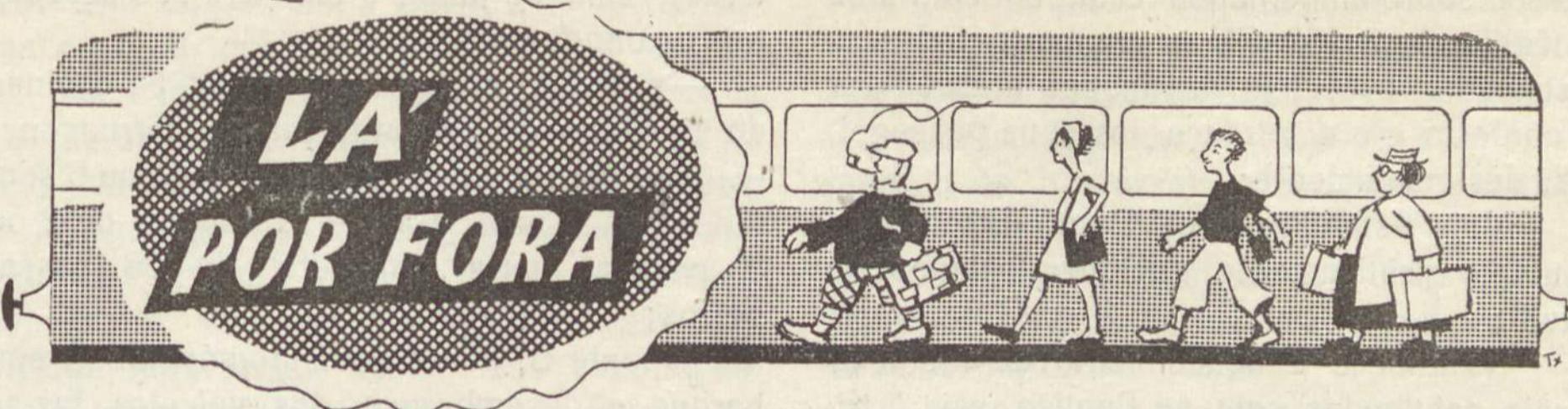


Selo emitido pelo Viet-Nam do Norte, com franquia militar, no qual aparece, em primeiro plano, um guarda da via, armado, enquanto se aproxima um comboio de passageiros.

Exposições

Realiza-se no decorrer deste mês a V Exposição Filatélica Nacional. Este certame é aguardado com muito interesse por quantos se interessam pelas actividades filatélicas e terá lugar no Palácio Galveias, em Lisboa. No período de 5 a 13 estarão expostas as classes de competição — entre as quais a nossa temática de motivos ferroviários — e nos dias 18 a 20 estará patente a classe de honra, sem direito a prémios.

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



A inauguração do ferry-boat «Egnatia»

Conforme o *Boletim da C. P.* largamente noticiou em seu número de Junho do corrente ano, foi inaugurado no pasado dia 1 de Agosto um novo serviço marítimo que veio revolucionar as comunicações entre a Europa Ocidental, por um lado, e a Grécia e a Turquia, por outro. Até agora, a bela Nação Helénica, que tantos e tão variados atractivos oferece ao turista, era praticamente inacessível em condições de conforto aceitável ao viajante de menos posses. Com efeito, o transporte aéreo, devido às elevadas tarifas praticadas, constitui neste como na generalidade dos casos apanágio das classes mais favorecidas; a via férrea, por outro lado, apesar de económica, é extremamente longa e algo incómoda, além de levantar certas dificuldades devido ao atravessamento de países da *Cortina de Ferro* que a sua utilização obriga a efectuar; o transporte rodoviário, quer público quer particular, enferma dos mesmos males do anterior, agravados pela inaptidão da estrada para proporcionar deslocações confortáveis em grandes distâncias; finalmente, a via marítima, se bem que oferecendo uma viagem agradável e repousante, pratica ainda preços que excedem os orçamentos de muitos daqueles que desejariam levar a cabo a travessia do Adriático.

A entrada em serviço do maior *ferry-boat* do mundo, sugestivamente baptizado de *Egnatia*, em recordação do nome da *via romana* que se dirigia a Constantinopla (hoje Istambul) através da Península Balcânica, veio modificar completamente este estado de coisas. Trata-se de um serviço marítimo

explorado por uma companhia de velhas tradições, as Linhas Mediterrânicas Gregas (*Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.*) de há muito pioneira no transporte de passageiros e carga em boas condições de comodidade e de economia no Mediterrâneo Oriental, com a sua linha regular semanal bem conhecida de todos aqueles que alguma vez visitaram qualquer dos países por ela servidos.

O *Boletim da C. P.*, ciente do incontestável interesse que este novo serviço terá para muitos dos seus leitores que, decerto, já alguma vez sonharam com umas férias na Hélade, resolveu oferecer-lhes hoje uma sucinta descrição da nova unidade que muito honra a marinha mercante grega e bem assim indicar-lhes todos os pormenores referentes às viagens que ela efectuará.

O navio-motor *Egnatia* foi encomendado por cerca de cem mil contos em Julho de 1958 dentro do acordo comercial franco-helénico e foi lançado à água em Fevereiro deste ano, destinando-se ao transporte de passageiros entre o porto italiano de Brindisi, na costa Adriática e os portos gregos de Corfu, na ilha do mesmo nome, de Iguomenitsa, no continente grego e de Patrasso, no Peloponeso, em conjunção com um navio semelhante que entrará em serviço em 1961, pertencente à Companhia Adriática e que receberá o nome de *Apia*. Prevê-se ainda que o m/s. *Egnatia* venha a assegurar viagens de cruzeiro no Mediterrâneo fora da época de maior afluência turística.

O navio é accionado por dois motores 15

Diesel sobre-alimentados cada um com uma potência de 3 150 CV e comporta todas as instalações especiais destinadas a assegurar o conforto e a segurança dos seus passageiros, designadamente:

— dois estabilizadores Denny-Brown que anularão praticamente qualquer balanço do navio;

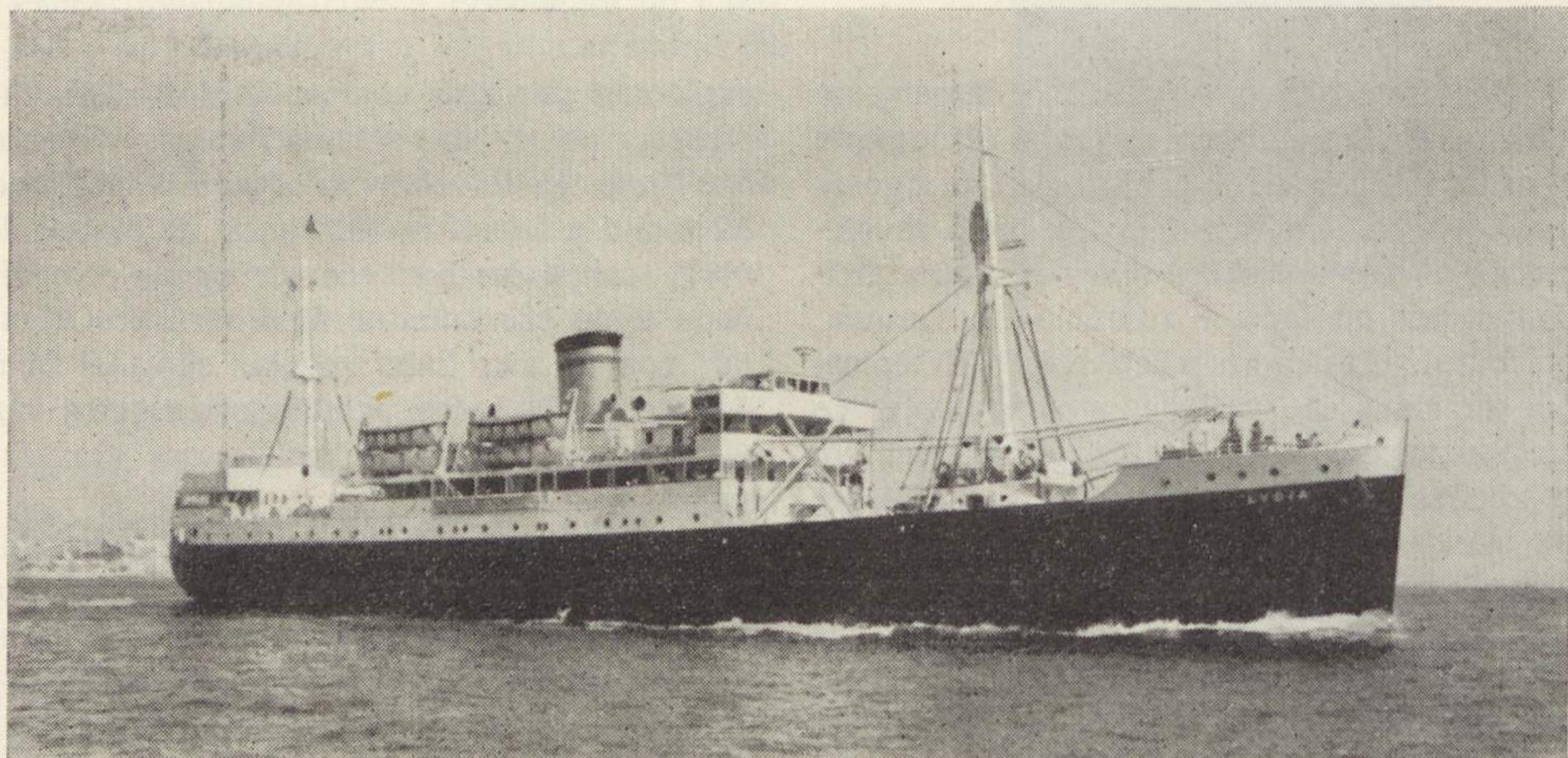
— ventilação e aquecimento de todos os locais destinados seja ao Público, seja à tripulação;

— protecção contra incêndio de acordo com as convenções internacionais que a regu-

tivas), sala de jantar e bar para 226 pessoas e *promenade* com piscina;

— ponte A, onde se encontram 64 cabinas do tipo das que se utilizam nas carruagens-camas, para 4 passageiros deitados ou 6 sentados, cada uma, e ainda 32 cabinas de 2 ou 3 pessoas para um total de 86 passageiros;

— ponte B, ponte dos automóveis. O embarque e desembarque dos veículos faz-se por uma porta levadiça situada na popa do navio, que constitui passarela de embarque quando baixada. Na parte anterior desta pon-



Partindo de Marselha todas as sextas-feiras e tocando nos portos de Génova, Nápoles, Pireu, Alexandria, Limassol, Beirute e Port-Said, numa viagem circular que dura 19 dias, os navios das Linhas Marítimas Mediterrânicas Gregas são o meio ideal de visitar confortável e muito economicamente os países onde floresceram as grandes civilizações da Antiguidade.

Na gravura, vemos o m/s Lydia em serviço nessa linha

lam, constituída essencialmente por divisórias incombustíveis de marinite ou protegidas por revestimentos incombustíveis, portas de incêndio de fecho automático, um dispositivo de detecção e um posto central de segurança.

O m/s. *Egnatia* comprehende cinco pontes completas que são, de cima para baixo:

— ponte superior, *sundeck*, com os alojamentos dos oficiais em sua parte anterior;

— ponte-*promenade*, na qual se situam um salão panorâmico para 196 passageiros que fazem a viagem confortavelmente instalados em assentos inclináveis do tipo *avião*, 7 cabinas de luxo de 2 pessoas cada uma (com casa de banho e instalações sanitárias priva-

te existe uma placa giratória que facilita as evoluções das viaturas;

— ponte C, compreendendo os alojamentos da tripulação e ainda 23 cabinas para 2 ou 3 passageiros com uma capacidade total de 64 pessoas.

O segredo do êxito que o escasso tempo de exploração da nova unidade permitiu assinalar, reside, como já atrás dissemos, no custo comparativamente muitíssimo baixo dos seus preços de passagem; para que os nossos leitores possam fazer uma ideia da economia que este novo serviço proporciona, aqui damos um breve resumo das tarifas aplicadas no que concerne os passageiros. Assim, a

travessia de Brindisi a Corfu ou a Igoumenitsa custa 30 dólares (*) nas cabinas de luxo, 22 nas cabinas de 2 pessoas, 18 nas de 3, 12 (de dia) e 15 (de noite) nas cabinas do tipo carruagens-camas e 10 nos assentos inclináveis do tipo *avião*; os custos da viagem de Brindisi a Patrasso são cerca de 40% superiores. O custo das refeições não está incluído nos preços acima, mas elas podem ser obtidas por somas igualmente módicas no restaurante e no *snack-bar* de bordo, onde também se podem adquirir bebidas, cigarros e tantíssimas outras coisas isentas de quaisquer direitos.

A título transitório, o m/s. *Egnatia* circulou durante o Verão deste ano cinco vezes por semana de Brindisi a Corfu e a Igoumenitsa, continuando duas dessas vezes até Patrasso e vice-versa. No entanto, no próximo ano, após a entrada em serviço do m/s. *Apia* da Companhia Adriática, haverá carreiras de Brindisi (partida às 23 horas) a Corfu (chegada às 7 h 30 m), Igoumenitsa (chegada às 10

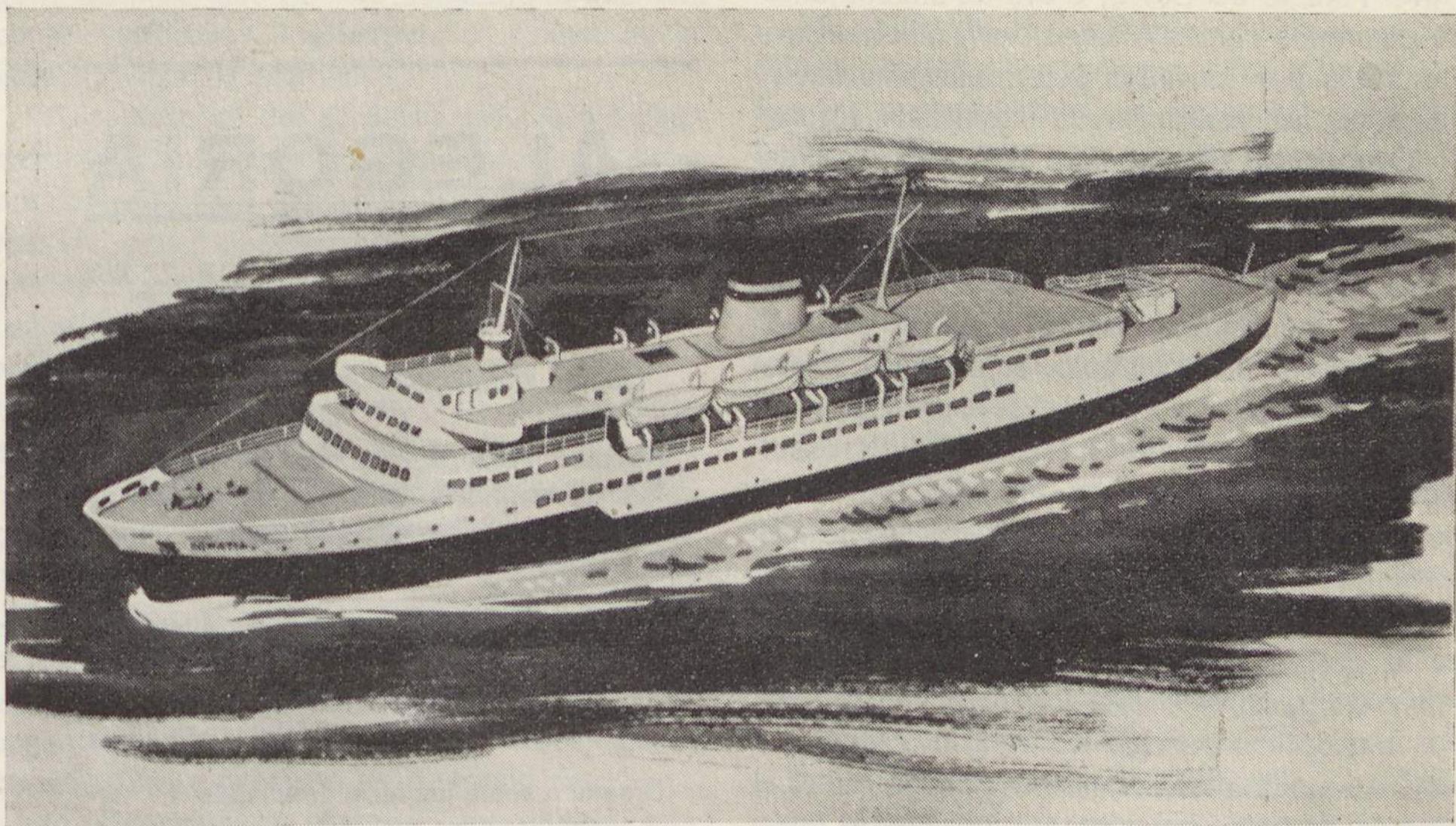
(*) — Um dólar equivale, aproximadamente, a 28\$60.

horas) e Patrasso (chegada às 18 h 30 m), seis vezes por semana, o mesmo acontecendo no regresso de Patrasso (partida às 23 horas), de Igoumenitsa (partida às 7 h 30 m) e de Corfu (partida às 10 horas) para chegar a Brindisi às 16 h 30 m (*).

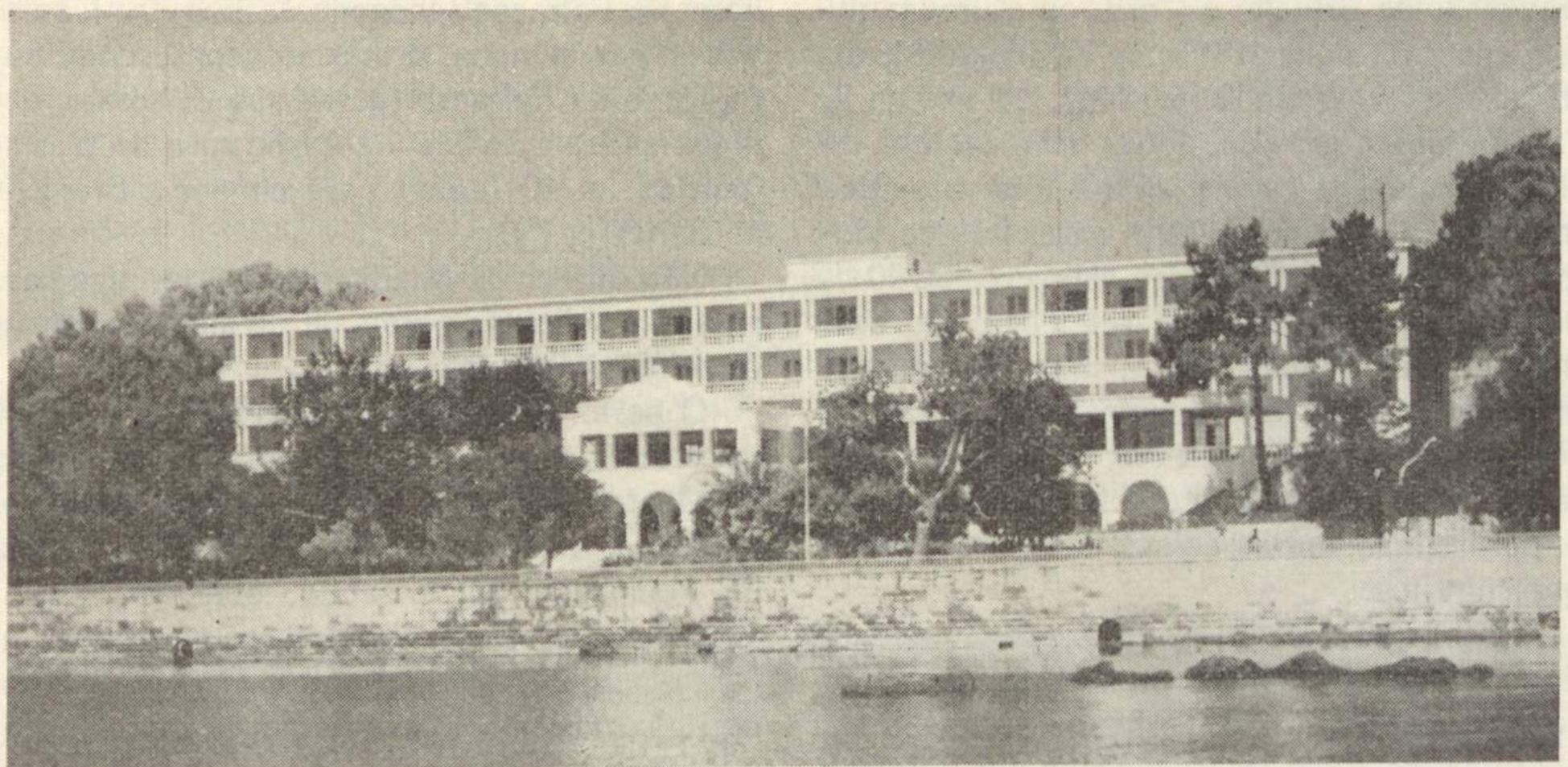
Não queremos finalizar sem dizer algumas palavras sobre os portos de escala desta nova carreira marítima.

O porto de Brindisi fica situado no *calcanhar* da *bota* italiana e encontra-se ligado por excelentes comboios dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano a todas as grandes cidades da Península Itálica sendo, pois, de fácil e cómodo acesso ao ferroviário português a quem permite, além disso, a visita completa da Itália porquanto, sem qualquer dificuldade e utilizando sempre as grandes artérias dos FS., se podem fazer as viagens de ida e de regresso do nosso País até àquele porto por dois itinerários diferentes dentro daquela nação.

(*) — Notemos que se trata de horas locais e que a hora grega está em avanço de 1 hora em relação à italiana.



O novo ferry-boat *Egnatia* que assegura desde 1 de Agosto deste ano as ligações regulares rápidas entre a Itália e a Grécia. Mede 115 m de comprimento e 17,2 m de largura; desloca 4 500 toneladas a uma velocidade de 18 nós, sendo a sua potência nominal de 6 300 CV.; pode transportar 115 automóveis ou 90 automóveis e 6 autocarros além de 762 passageiros nas viagens diárias e de 638 nas nocturnas. A sua entrada em serviço constituiu um verdadeiro êxito pois veio permitir a todas as bolsas a visita dum dos mais interessantes países da bacia mediterrânea: a Grécia



Vista do Hotel Palácio de Corfu, construído em 1954 e um dos melhores de toda a Grécia, é explorado presentemente pelas Linhas Marítimas Mediterrânicas Gregas. Situa-se numa das mais belas ilhas que integram a Nação Helénica — Corfu — agora servida pelo maior ferry-boat do Mundo — o *Egnatia*, daquela mesma companhia

A ilha de Corfu, que a *Encyclopaedia Britannica* descreve como a mais bela das ilhas gregas, é já de há tempos o local ideal de férias de muitos franceses, estando dotada de bons hotéis, entre os quais salientamos o Hotel Palácio de Corfu, e até de um conjunto de pequenos chalés (*bungalows*) à beira-mar, alugáveis por períodos determinados a quem neles queira passar umas magníficas férias.

O porto de Igoumenitsa dispõe também de boa acomodação para todas as bolsas e, embora não seja servido por via férrea, encontra-se ligado por serviços de autocarros a centros importantes donde se pode prosseguir viagem por comboio, seja para o Norte da Grécia e para a Turquia, seja para Atenas, após se terem visitado locais de interesse. Notemos, de passagem, que as tarifas de transporte por estrada na Grécia são relativamente baixas.

Patrasso, que é sem dúvida o segundo porto grego, possui uma vasta gama de hotéis e de pensões e está ligado a todo o país por um óptimo serviço ferroviário, graças ao qual se podem alcançar em poucas horas e através de belas paisagens, quer Atenas quer os principais centros turísticos de Peloponeso.

Estamos na viva convicção de que esta nova linha marítima abrirá aos Portugueses em geral e aos nossos ferroviários em parti-

cular novas possibilidades de visitar a Hélade — viagem que é sempre a um tempo instrutiva e agradável pois o hospitaleiro povo grego não se poupa a esforços para que todo aquele que vem à sua Pátria, leve dela a melhor das impressões.

ALEGORIA

Por JOSÉ FERREIRA DE LIMA

Aspirante do M. T. em Campanhã

(Menção Honrosa dos Jogos Florais Ferroviários)

No meu jardim, a rosa mais fragrante
Estava, Amor, guardada para ti:
— Tinha, do Sol, o oiro fulgurante
E o róseo purpurino do rubi!...

Mas (ó tristeza!) o vento, sibilante
Bateu no meu jardim... E então, eu vi
Toda aquela beleza radiante
Tombar desfeita, desfolhar-se ali!

Bramiu o vento em fúria desmedida
E, junta ao pó, no turbilhão perdida,
Levou a linda rosa, a pulcra flor!

Então, triste, pensei, mulher querida:
— Assim é transitória a nossa Vida,
Assim a Morte leva o nosso Amor! .

PARE·ESCUTE·OLHE



Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

Inspector de Receitas

(Menção Honrosa dos Jogos Florais Ferroviários)

SIM! Pare, escute, olhe, mas considere primeiro que não vimos glosar essas tabuletas de cimento branco, simpáticas porque avisadoras dos caminhantes descuidados, elegantes porque altas e bem proporcionadas, e que se ostentam nas passagens de nível dos nossos Caminhos de Ferro, como sentinelas vigilantes, e chamando a atenção para os comboios.

A coisa será outra, desta vez. Não avisamos ninguém, e apenas convidamos os nossos poucos leitores a quem o assunto possa interessar, a acompanhar-nos numa viagem foguete, e porque na actualidade anda tudo a foguetes (comboios-foguetes, satélites-foguetes, foguetes à Lua, foguetes nas romarias, etc., etc.), e numa viagem, dizia, à roda desta actividade, cheinha de actividade, e que são os Caminhos de Ferro. Apesar da velocidade, ou não fora viagem foguete, não surgirá qualquer perigo aos que nos acompanharem. A via está boa, o material magnífico, o pessoal activo e vigilante, e a sensação a recolher será, por certo, excelente, à volta do grande organismo que só vive de organizar viagens, para recreio e proveito da humanidade.

O Caminho de Ferro! Que magia nos infunde este nome e que aliciante é a profissão de ferroviário! Os comboios seduzem, cativam, prendem!

Não há dúvida. O Caminho de Ferro é a

paixão dos ferroviários mas, também, de muita gente que não tem esta profissão. Velhos reformados do Caminho de Ferro aproximam-se da via para ver passar os comboios, e pessoas estranhas fazem o mesmo. Se para estas é a curiosidade que impele, para aqueles é a saudade a guiá-los.

Mas, se não é de estranhar este modo de ver na generalidade, verificamos que mesmo no pormenor o Caminho de Ferro acusa o mesmo motivo de paixão, de aliciamento.

* * *

PARE! Pare, e aperceba-se do trabalho árduo dos assentadores, para que a via se mantenha convenientemente segura, de modo a que os comboios rápidos de luxo ou os pesados e extensíssimos de mercadorias caminem sem receio, vertiginosamente uns, apressadamente todos, levando a seus destinos passageiros dos mais variados tipos, mercadorias as mais diversas. É uma luta titânica a destes homens possantes! Todos os dias vencem uma batalha, todos os dias a recomeçam. Todos os dias acabam a conservação da linha, todos os dias iniciam nova conservação. São alguns milhares de homens agregados em Secções a que se chamam Distritos, e que sob a vigilância dum chefe e a inspecção de outros, substituem travessas feridas pela podridão, aparafusam barretas, afinam lanças de agulhas ou aparelhos de aferrolhamento do caminho de aço, que são os Caminhos de Ferro.

Sinalizam a via, corrigem as curvas, consolidam os carris — esteja o tempo que estiver. Debaixo de um sol ardente ou de uma chuva copiosa, os simpáticos assentadores são como que uma epopeia de heróico trabalho ferroviário. São como que os desbravadores, os pioneiros, os bandeirantes. São eles que garantem na base, o serviço rápido e seguro que oferecem os Caminhos de Ferro, e que são o seu timbre e a sua maior glória: rapidez e segurança, repete-se.

Mas ponhamos ponto neste capítulo, porque a viagem através dos Caminhos de Ferro é muito longa, dada a sua complexidade. É uma actividade violenta por vezes, e que sempre exige dedicação e inteligência.

* * *

ESCUTE! Escute agora o labor das oficinas ferroviárias. Uma variedade infinita de

sons: madeira que se aplaina, ferro que se torce, aço que se lamina, bronze que se caldeia. Trabalho duro e intenso. Exige-se saber, destreza, paixão, também, pela profissão.

Aqui se reparam ou construem carruagens ou vagões; ali se reparam monstruosas locomotivas; além se afinam bobines de automotoras. Homens hercúleos, vestidos de ganga, movimentam-se em todas as direcções. Prestam o seu pleno concurso, para que as tarefas programadas se completem nos prazos estabelecidos, e para que o bom nome dos Caminhos de Ferro não sofra. Para que assim seja, todo o rendimento possível destes trabalhadores mecânicos, é dado com paixão, com entusiasmo. As fraquezas transformam-se, por vezes, em forças. Os metais mais duros são dominados pelo calor das forjas e pela força nunca regateada, de operários especializados.

Em cima das máquinas, orgulhosos da profissão, maquinistas e fogueiros trabalham com denodo para que os comboios mantenham as marchas fixadas nos gráficos, e levando atrás de si uma imensidão de carruagens ou de vagões, como se fosse uma alegria de força, de decisão, de progresso.

Mas isto não é tudo, ainda. Como se disse, o Caminho de Ferro é uma actividade cheia de actividades, e o engenho humano manifesta-se em todas elas, exuberantemente, e para que ela seja a coisa boa que é.

Paremos um pouco agora, para nos apercebemos melhor do que se passa na nossa volta e nesta breve digressão ferroviária.

* * *

OLHE! Olhe para o movimento que se desenrola nas estações. Devidamente fardado, o pessoal não pára. Actividade plena. Uns para um lado, outros para outro, mas todos orientados pelo mesmo impulso, pela mesma força, que é o dever. Os serviços distribuídos há que serem desempenhados a tempo e horas, para que os comboios não atrasem, para que as mercadorias circulem, para que os passageiros se não atropelam, para que as cobranças se façam com rapidez e precisão, para que as manobras se executem com segurança.

Este pessoal considera-se administrativo, mas não há dúvida que ele também exerce uma técnica, e que bem complexa é, por sinal.

Sabe o que se exige de conhecimentos a um chefe de estação? Conhece a missão de um factor? Sabe o que corresponde a um revisor? A um condutor? A um guarda-freios? — àqueles que são os funcionários da Divisão da Exploração?

Vender bilhetes ou fazer despachos não é uma coisa tão simples como se pode supor. A circulação dos comboios também não é tarefa banal. As tarifas de passageiros e de mercadorias são muitas, e os regulamentos para uma boa exploração do serviço ferroviário não são poucos. Há que ter tudo mais ou menos de ideia. Os variadíssimos modelos do Movimento, das Reclamações, da Fiscalização, etc., onde tudo se regista e contabiliza, há que serem bem escriturados, e saber a função de cada um e a relação que têm com os outros.

Há que conhecer o serviço corrente e estar ao facto das contingências que se podem apresentar, e no sentido de remediar qualquer falta, com decisão e sabedoria.

Há que atender o Públco também, tão exigente por vezes, nas suas relações com o Caminho de Ferro. O pessoal das estações e da revisão tem de ser correcto, calmo, prudente, ponderado e... até psicólogo, pois convém conhecer imediatamente, pela fisionomia e pelas primeiras palavras trocadas, a natureza do indivíduo com quem se fala.

Se nas fardas do pessoal das estações e dos comboios brilham galões e silvados, tais insígnias foram conquistadas com um trabalho penoso, prolongado, persistente. Exames e mais exames. Provas práticas diariamente, que é o serviço do dia, e que há a desempenhar convenientemente, para que ele não mereça reparos, e no sentido de se evitarem sanções, que iriam deslustrar a folha de matrícula de cada um, e que, muito orgulhosamente, todos pretendem o mais limpa possível.

Os Caminhos de Ferro são uma grande escola de trabalho e de paixão nas suas variadas actividades, e os ferroviários são bem dignos do reconhecimento da Nação pelo trabalho que despendem em prol do progresso nacional, pela disciplina com que actuam, e pelo espírito de sacrifício até, a que nunca têm fugido.

Que quem de direito, por isso, os não esqueçam, como é óbvio.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2182/Cons. n.º 378-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.).

De Mourisca do Vouga para Cacém
1 grade c/ 4 leitões vivos 45 Kgs.
2 cabazes c/ cabritos mortos 34 Kgs.
Distância 304 Kms.

Aviso ao Públ. B. n.º 271

Transporte 304 × \$70 × 0,10	=	21\$28
Manutenção 16\$00 × 0,10	=	1\$60
Registo e aviso de chegada		4\$00
Arredondamento		\$02
	Soma	26\$90
Desinfecção		2\$50
	Total	29\$40

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde.

Distância 304 Kms.
Tarifa geral base 6.ª e Aviso ao Públ. B 271,
pelo mínimo de 100 Kgs.

Preço (T. Geral) 578\$50 × 0,05	=	28\$95
» (B 271) \$70 × 304 × 0,10	=	21\$28
Manutenção { 18\$00 × 0,05	=	\$90
Trasbordo 16\$00 × 0,05 =		\$80
» 16\$00 × 0,10 =		1\$60
Registo		3\$00
Aviso chegada		1\$00
Arredondamento		\$09
	Soma	57\$60
Desinfecção 2\$50 × 2		5\$00
	Total	62\$60

///

Pergunta n.º 2183/Cons. n.º 379-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (P. V.):

De Vilar Formoso para Lisboa (St.ª Apolónia)
2 caixas com transformadores eléctricos 1248 Kg.
Distância 393 Km.
Tarifa Geral 1.ª classe

Transporte 333\$85 × 1,25	=	417\$32
Manutenção 18\$00 × 1,25	=	22\$50
Registo e aviso de chegada	=	4\$00
Arredondamento	=	\$08
	Total	445\$90

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 393 Km.	
Tarifa Geral 1.ª classe c/ recargo de 50%	
Preço 333\$85 + $\frac{333$85 \times 50}{100}$	= 500\$77,5
Manutenção 18\$00 × 1,25	= 625\$97
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$03
	Total 652\$50

Esclarece-se que os transformadores eléctricos são considerados aparelhos eléctricos não designados.

Publicações Recebidas

"La Traction à moteurs thermiques"

De edições Léon Eyrolles (61, Boulevard Saint-Germain, Paris V), recebemos um magnífico exemplar de "La traction à moteurs thermiques", cujo autor, Marcel Châtel, foi Engenheiro-Chefe da S. N. C. F. Este livro faz parte de uma valiosa colectânea de publicações de temática ferroviária que Léon Eyrolles tem editado.

A obra — de pleno interesse e actualidade, nomeadamente para os engenheiros ferroviários — está prefaciada pelo Eng.º Camille Martin, Director do Material e Tracção da S. N. C. F.

Ateneu Ferroviário

Pede-nos a Direcção do Ateneu Ferroviário para noticiar que se mantêm abertas, até Dezembro, as inscrições para frequência do curso Liceal (1.º ciclo).

As aulas — já realizadas na nova sede da colectividade — R. de Santa Apolónia, n.º 59 a 63 — podem assistir todos os ferroviários interessados, sejam ou não sócios do Ateneu, e bem assim seus familiares.



Concurso Fotográfico Ferroviário

Despertou o maior entusiasmo entre os fotógrafos amadores e profissionais, a realização do nosso Concurso Fotográfico da Temática Ferroviária.

Foram recebidas produções de mais de uma centena de concorrentes, provenientes de várias localidades do País.

De tal modo houve interesse pela efectivação deste certame, que nos vimos na necessidade de prorrogar o prazo de entrega

dos trabalhos, que marcado em princípio para 30 de Setembro, foi ampliado para o dia 17 de Outubro findo.

Como é sabido, as fotografias admitidas a Concurso serão, oportunamente, expostas na nossa estação do Rossio.

De momento, os trabalhos recebidos estão sendo apreciados pelo Júri, cuja constituição, ao abrigo do Art.º 8.º do respectivo Regulamento, é formado do seguinte modo:

- Eng.º Azevedo Nazareth, como técnico ferroviário;
- Eng.º Manuel Campelo e António Montês, como técnicos fotográficos;
- Arq.º Luís Cunha, como crítico de arte; e
- Dr. Élio Cardoso, em representação do «Boletim da C. P.».



Os 150 anos da «Henschel» — A conhecida firma alemã Henschel-Werke, de Kassel, celebrou festivamente no passado dia 15 de Outubro o 150.º aniversário da sua fundação.

Esta casa, que até 1939 foi a maior fábrica de locomotivas da Europa e que em Portugal manteve sempre nos parques dos caminhos de ferro da Metrópole e do Ultramar, excepcional posição entre os fornecedores de locomotivas a vapor, criou, durante a última guerra, novos tipos de grandes locomotivas Diesel hidráulicas e Diesel eléctricas, continuando a

ser, por esse facto, um dos maiores fornecedores da C.P. e dos nossos caminhos de ferro ultramarinos.

As primeiras locomotivas desta fábrica que entraram em Portugal, destinaram-se à Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Esta firma é representada em Portugal, desde há muitos anos, pelo sr. Carlos Empis, que é igualmente o representante do Grupo de firmas fornecedoras do material destinado à 1.ª fase da electrificação da nossa rede.

EREGOCAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita : — Cláudio José Pisco, inspector de secção de exploração ; José António de Andrade, chefe de estação de 1.ª cl. ; José dos Santos Viegas, escrivário de 1.ª cl. ; Luciano Alexandre Rodrigues da Cunha, Júlio Maurício da Costa e António dos Reis Coelho, chefes de estação de 2.ª cl.



Da esquerda para a direita : — José Paulo de Lemos, Teodósio Mendes, António Maria e Manuel de Jesus Correia, chefes de estação de 2.ª cl. ; Manuel Vicente Martins Ferreira e Gaspar António Soares, chefes de estação de 3.ª cl.



Da esquerda para a direita : — António Vieira, António Joaquim Evaristo Luís, Firmino Angelino Drago, Manuel Martins Jr., José Joaquim Bencatel e Carlos José Francisco Drago, chefes de estação de 3.ª cl.

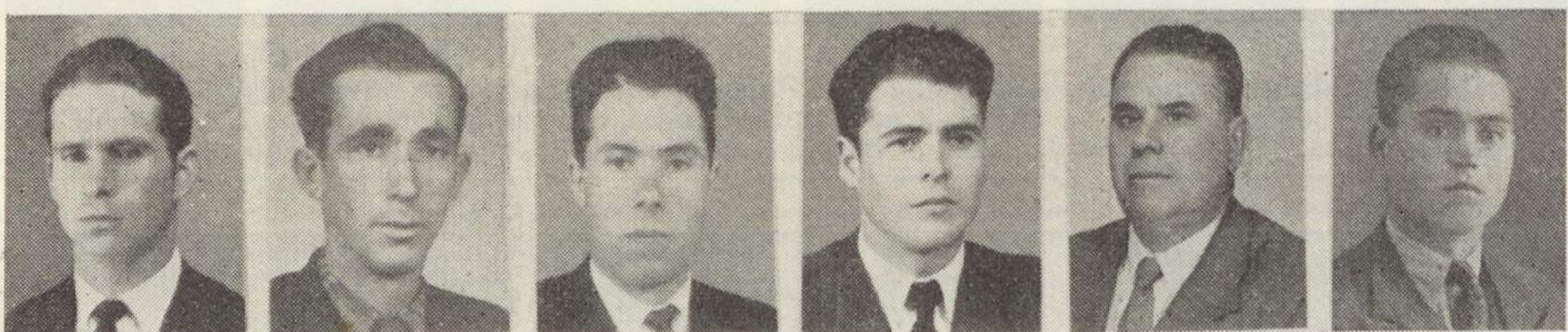


Da esquerda para a direita : — José Lopes Xavier, João Domingos, José Francisco Assis, António de Sousa Correia, José Bárbara Martins e Fernando Angelo Rodrigues, chefes de estação de 3.ª cl.

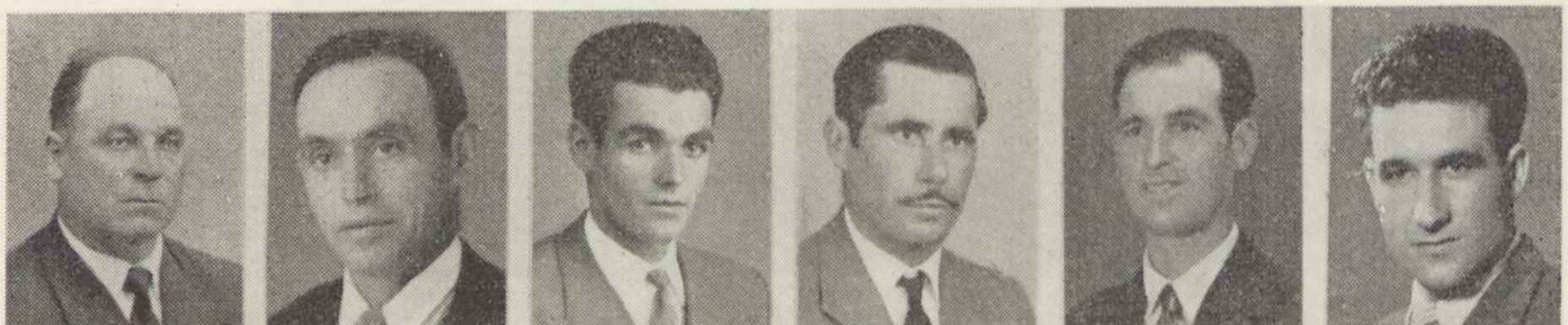
AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Manuel dos Santos*, chefe de lanço; *Raul Joaquim das Dores*, chefe de distrito; *Albino Vieira* e *Alberto Ferreira da Costa*, subchefs de distrito; *José Moreira* e *Américo Martins*, assentadores de 1.ª cl.: — pelo interesse e actividade demonstrados e esforços despendidos quando dos trabalhos de desobstrução da via, devido ao desabamento de uma trincheira ao Km. 11,700 da linha do Douro.



Da esquerda para a direita: — *Manuel do Couto* e *Delfim da Rocha*, assentadores de 1.ª cl.; *José Monteiro de Moura*, assentador de 2.ª cl. e *Adelino Soares de Oliveira*, auxiliar: — pelo interesse e actividade demonstrado e esforços despendidos quando dos trabalhos de desobstrução da via, devido ao desabamento de uma trincheira ao Km. 11,700 da linha do Douro; *Prudêncio Lopes da Silva*, inspector das Obras Metálicas: — pela sua eficaz actuação nos trabalhos de reparação da ponte da Ribeira de S. Martinho, ao Km. 64,722-Sado, avariada pela máquina do comboio 9 163; *José Augusto Mesquita de Sousa*, assentador de 2.ª cl.: — pelo interesse e dedicação demonstrados quando, ao regressar do serviço à sua residência, verificou que entre os Kms. 120 e 121,600 — Douro estavam travessas a arder, e extinguiu o incêndio com água transportada do rio Douro.



Da esquerda para a direita: — *José Marques da Silva*, operário auxiliar; *José de Oliveira*, servente auxiliar e *Albano de Almeida Ramos*, eventual: — pela dedicação, interesse e espírito de sacrifício evidenciado, quando dos trabalhos de desobstrução da via, interrompida pela queda de uma trincheira ao Km. 126 da linha do Vale do Vouga; *Simplício Rodrigues*, subchefe de distrito e *José Henriques Carmelo*, assentador de 1.ª cl.: — pelo interesse e dedicação demonstrados pelo serviço quando, não obstante se encontrarem de folga, foram avisados pelo chefe da estação de Vale de Figueira de que ao Km. 84,900 — Norte havia sido inutilizada uma travessa, partiram imediatamente para o local e procederam à sua rápida substituição; *José Pitacas Grossinho*, auxiliar: — pela dedicação e espírito de colaboração demonstrados quando, não obstante estar de folga, coadjuvou na substituição de um carril que se havia partido, evitando assim perturbações nas marchas dos comboios.