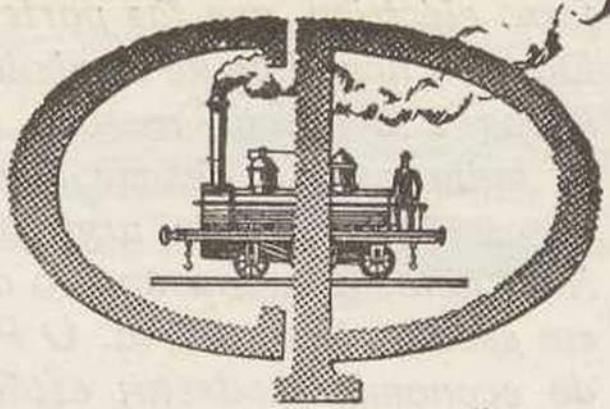


BOLETIM DA CP

NUMERO 380

FEVEREIRO DE 1960

Boletim da



N.º 380 • FEVEREIRO 1961 • ANO XXXIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20158 — Lisboa

Nota de Abertura

Quem diz que o caminho de ferro não serve?

Da revista «Railway Steel Topics», da conhecida organização industrial britânica «United Steel Companies», transcrevemos, devidamente traduzida, esta curiosa editorial focando a utilidade actual do caminho de ferro, numa análise que para nós tem a saborosa particularidade de ser justamente apresentada por quem não pertence, propriamente, ao meio ferroviário.

Diz-se por vezes, muito ousada e impensadamente, que o caminho de ferro é actualmente uma forma moribunda de transporte que, a não vir a ser substituído pelo elemento rodoviário, tornar-se-á desnecessário, em futuro breve, pela interferência crescente da máquina voadora, dos aeroplanos e meios afins. É lógico e é vulgar, em debates para o grande público, admitir como grande máxima — de La Pallice — que o novo sucederá, automaticamente, ao velho. É, afinal, uma lei geral da própria evolução! Todavia, quando ouvimos tanta gente a predizer o fim do caminho de ferro, lembra-nos do célebre adágio popular, universalmente conhecido — «por cada cabeça, sua sentença!».

O caminho de ferro não é, de modo nenhum, uma forma obsoleta de transporte. Aqueles que falam dessa maneira fecham teimosamente os olhos ao progresso ferroviário que continua patente em todo o mundo. No Reino Unido, onde a via férrea sofre enormemente a concorrência da estrada, está a ser construído, nas linhas melhor apetrechadas de Londres a Manchester, um novo caminho de

ferro eléctrico, que faz parte de um vastíssimo plano de modernização; por outro lado um novo tipo de comboio diesel-eléctrico vai entrar ao serviço, e estabelecerá novas e decisivas marcas no transporte de passageiros em caminho de ferro. A Índia está a desenvolver os seus caminhos de ferro a toda a pressa, como necessidade nacional urgente logo seguida da fabricação de produtos alimentares. Na China, a expansão e o desenvolvimento do caminho de ferro está-se fazendo em escala elevadíssima. O Paquistão e a Nigéria, para mencionar só dois países de economia modesta, estão a incrementar também os seus caminhos de ferro, em notável grau. Presentemente, ao longo da costa da África Ocidental, estão a ser construídos ou em estudo grande número de vias férreas. Em muitos outros países, os caminhos de ferro existentes estão a ser modernizados, desenvolvidos e adaptados a novas necessidades.

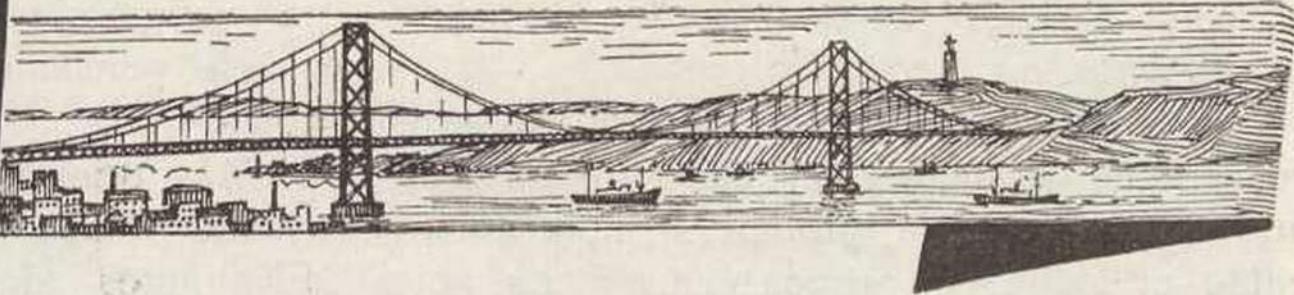
Algum destes trabalhos estaria porventura em curso se existisse qualquer fundamento real sobre um declínio de utilidade dos caminhos de ferro?

Nós, estranhos ao caminho de ferro, ficamos sempre particularmente impressionados com a maneira entusiástica como os ferroviários se reúnem. A Comissão Permanente do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, na Índia, o ano passado; a reunião da Subcomissão dos Caminhos de Ferro da Comissão de Transportes do Conselho Económico da Ásia e do Extremo-Oriente, em Lahore, em Dezembro findo; a Sexta Conferência de Londres sobre a Uniformização do Equipamento Mecânico para os Caminhos de Ferro no Ultramar; o Simpósio do Alumínio em Londres, no mês de Maio, sob os auspícios do Instituto dos Engenheiros de Locomotivas, a que assistiram muitos ferroviários dos Caminhos de Ferro do Ultramar; a Conferência dos Directores Gerais dos Caminhos de Ferro da África Central e do Sul, em Johanesburgo, no mês de Junho; o Congresso da Electrificação dos Caminhos de Ferro Britânico, em Outubro; e, também em Outubro, o Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro, em S. Paulo — isto para mencionar algumas das reuniões mais importantes em que os ferroviários trocaram pareceres acerca da sua ciência. Todas estas reuniões de ferroviários e de pessoas interessadas no caminho de ferro, devem seguramente demonstrar que há bastante iniciativa por detrás do movimento para uma nova e grande época do caminho de ferro!

Há, certamente, muito a aprender e a ganhar da boa cooperação entre os caminhos de ferro diversos, bem como do estudo dos problemas comuns a todos eles e das soluções encontradas ao tratá-los. Provérbio antigo diz que «trabalho repartido por muitos, não cansa». Os ferroviários têm todos muito que aprender um dos outros e podem, certamente, ajudar-se entre si, em especial quando este auxílio pode ser dado à escala nacional através de organizações internacionais consultivas ou mesmo de departamentos especializados dos Caminhos de ferro, individuais.

É notório que os Caminhos de Ferro Britânicos recebem uma torrente continua de visitantes de todo o Mundo que desejam examinar quais são, em última análise, os mais recentes aperfeiçoamentos da engenharia e da técnica ferroviárias. É nosso desejo — e satisfeitos ficamos por desempenhar o nosso papel — mostrar e aconselhar os dirigentes ferroviários no que concerne aos aperfeiçoamentos na indústria do aço que, tal como os próprios caminhos de ferro, fervilha de ideias novas e de aperfeiçoamentos constantes. Saudamos, por conseguinte, os nossos amigos ferroviários na sua arrancada para o êxito. E nada mais queremos, para nós, que não seja apenas acompanhá-los na sua progressiva marcha, continuando a fornecer-lhes o principal material com que se constroem os caminhos de ferro, sob as formas cada vez mais económicas e melhores, tal como as hodiernas técnicas aconselham e apontam.

A PONTE SOBRE O TEJO em LISBOA



Pelo Prof. Doutor J. FARIA LAPA

Com a devida vénia, o «Boletim da C. P.» tem o maior prazer em reproduzir da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» este excelente e oportuno artigo do nosso estimado colaborador, antigo Chefe da Divisão Comercial da Companhia, Sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, e em que de forma tão precisa e flagrante se patenteia o inteiro ponto de vista do Caminho de Ferro relativamente à grandiosa obra que se vai construir.

Do «Boletim Mensal» do *First National City Bank of New York*, de Outubro último, a página 115, traduzimos, com a fidelidade que nos é possível, o seguinte passo: «As nossas fábricas, centrais de energia, *caminhos de ferro* (sublinhado nosso), empresas de viação e sistemas telefónicos constituem a encarnação dos nossos aforros passados. Existem, porque os antecessores depositaram fé na poupança e sacrificaram o consumo diário. Representam esforços materializados. Temos que os renovar para manter as nossas normas de vida. E temos que os ampliar, para dar guarida a mais numerosa população. A sua renovação, expansão e melhoria são indispensáveis ao progresso».

Assim se pensa nos Estados Unidos da América, e se pensa hoje em dia. Os Caminhos de ferro, como outras formas de capital fixo, materialização de sacrifícios de gerações passadas, não estão feridos pela obsolescência económica; torna-se indispensável ao progresso a sua renovação, expansão e melhoria. Assim se pensa hoje — e nos Estados Unidos da América...

Vem isto a propósito da ponte sobre o Tejo.

Na política, em boa hora encetada, do desenvolvimento económico, vai o País proceder a mais um investimento vultoso, como é o da ponte sobre o Tejo. Trata-se de um investimento dirigido à infra-estrutura económica — sector transportes — e assume aquela característica tão frequente nos investimentos dessa natureza: a sua alta concentração unitária, resultando da forte descontinuidade das formas técnicas do capital. De facto, a unidade ponte é indivisível.

Com o investir, visa-se concorrer para o desenvolvimento económico, através da maior produtividade que o novo equipamento vai conceder. Decerto que esta maior produtividade virá permitir aumentos físicos do produto. Mas este aspecto, puramente mecânico, é do simples domínio da Técnica.

O domínio da Economia apresenta-se muito mais vasto. À Economia interessa esse acréscimo de produtividade mas expresso em valor, e valor não medido em termos monetários, mas medido pelo poder de compra das unidades de consumo. Que a produtividade acresça, que o volume físico da produção aumente, mas que tal aumento não se limite a um quadro espectacular — que ele encontre imediato escoante no mercado, pela solicitação da procura, cujo poder deve, para tanto, ser estimulado. Eis o que à Economia interessa.

Ora este reforço da procura, este alargamento das dimensões do mercado, obter-se-á através do sincronismo da realização de investimento em numerosos sectores e, quanto aos sectores compósitos (como é o dos transportes) através da incidência síncrona dos investimentos nas componentes sectoriais. É assim, é facultando a criação recíproca de economias externas a cada um dos sectores

ou elementos sectoriais beneficiados pelos investimentos, que se alcança o equilíbrio do crescimento.

A expansão do acervo de capital real, concedente de maior capacidade produtiva ou de maior eficiência produtiva, apresentará então utilidade em termos económicos, pois corresponderá à satisfação do consumo. É exactamente na extensão da magnitude do mercado que reside o ponto vulnerável do círculo vicioso da estagnação económica.

Tanto bastaria para se justificar em absoluto o intento de alargar ao transporte rodoviário (um dos elementos componentes do sector dos transportes) o acesso à projectada ponte, se ela houvesse sido concebida no pressuposto da concessão de preferência ao transporte ferroviário (outro elemento componente do sector dos transportes).

Ainda que a realidade exiba as posições invertidas, sem dúvida aquele pressuposto teria encontrado sólida fundamentação.

As previsões oficiais do tráfego na ponte, constantes do projecto do II Plano de Fomento, indicam tanto para 1962 como para 1970, tonelagem de mercadorias, para a ligação ferroviária, dupla da relativa à ligação rodoviária e quantidade de passageiros, afecta à ligação ferroviária, também dupla da relativa à ligação rodoviária.

A força destes números seria suficiente para dar primazia à ligação ferroviária através da ponte. Mas acresce a circunstância de a rodovia já beneficiar hoje, nas relações entre norte e sul do curso inferior do Tejo, da ligação pela ponte de Vila Franca de Xira, quando a ferrovia só dispõe da ligação Setil—Vendas Novas, em circular de muito maior raio. E há a notar, mais, que a implantação, no Seixal, das instalações siderúrgicas, vem ainda reforçar a justificação daquela primazia. As necessidades de transporte de grandes massas que vão surgir, só o caminho de ferro, pela sua caracterização técnica, pode responder; prevê-se para a primeira fase de laboração (produção anual de 200.000 toneladas de aço) a movimentação, no interior da fábrica (materias primas e produtos), de 1 milhão de toneladas por ano, como se prevê a ocupação de 3 mil pessoas no mesmo núcleo industrial. E, ainda mais, há a considerar aquele pensamento, de tão flagrante actualidade, expresso

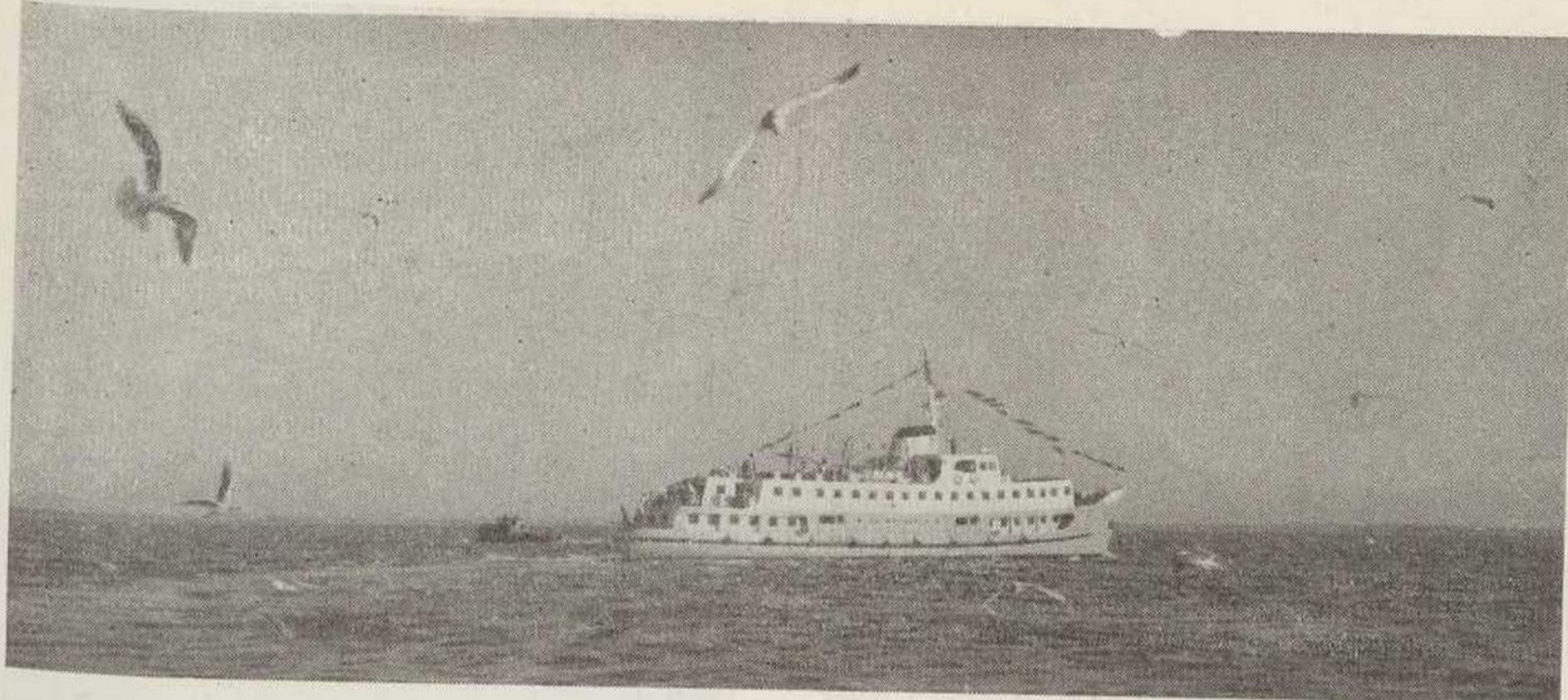
em comunidade que se reconhece enfileirar na vanguarda do progresso económico — aquele pensamento com que abrimos estas notas.

Mas primazia não quer significar exclusividade. Pelos fundamentos de ordem económica antes aduzidos, seria incomprensível perder a oportunidade da execução de uma obra que ao País custaria à volta de 2 milhões de contos, sem dela fazer beneticiar, com o acréscimo de cerca de 30 % na despesa — insignificante, tendo em conta a larga projeção dos seus efeitos — o outro elemento sectorial dos transportes: a estrada. E esta multiplicação do investimento, extensivo então a dois elementos sectoriais, apresentava outra vantagem, embora, quanto a nós, de ordem secundária, em relação às que se situam no plano económico. Atender-se-ia, de certo modo, ao actual problema do congestionamento do trânsito rodoviário, com seus consequentes engarrafamentos, de tão grande poder espectacular. Tedavia, na elaboração do projecto da ponte afirmou-se — porquê? — a primazia para o trânsito rodoviário, concedendo-se que numa segunda fase de construção — para quando? — à utilização da ponte tivesse acesso o tráfego ferroviário. Depara-se, deste modo, uma situação ao invés da que parece mais indicada.

Por felicidade, ainda se está a tempo de prover. Basta que se adopte procedimento susceptível de apagar a inversão dos termos, sem postergar a extensão do investimento aos dois elementos sectoriais, caminho de ferro e estrada. Tal procedimento não pode deixar de concretizar-se na execução rigorosamente simultânea das duas fases de construção previstas — com a virtude, ainda, de responder a outras exigências a que se não aludiu por brevidade e das quais dá conhecimento o parecer da Câmara Corporativa sobre o projecto da ponte (Parecer n.º 3/VII).

Todas as virtudes estão compreendidas na justiça; se fores justo, és homem de bem.

Theognis



O «Estremadura» novo barco da carreira fluvial Lisboa-Barreiro foi entregue à C. P.



ENTROU no passado dia 17 de Dezembro, no Tejo, procedente dos estaleiros de Viana do Castelo, a nova unidade destinada às carreiras fluviais

da C. P., entre Lisboa-Terreiro do Paço e Barreiro.

O novo barco — o «Estremadura» — foi construído, ao abrigo do II Plano de Fomento, nos estaleiros de Viana do Castelo e constituirá, com o «Algarve», a receber muito em breve, um reforço muito apreciável para a renovação imperiosa da nossa frota fluvial.

O «Estremadura» é, na realidade, e sem qualquer sombra de exagero, uma magnífica unidade que muito justamente vai ser apreciada por todos os seus utentes. Construído em conformidade com os mais modernos preceitos da navegação fluvial, o barco pela

elegância de linhas, robustez das formas e sobretudo pelas elevadas «performances» técnicas que exuberantemente comprovou nas provas a que foi submetido durante os ensaios e experiências no rio e no mar costeiro, é indubitavelmente um barco que muito honra a indústria nacional e sobremaneira dignifica os estaleiros que o construíram.

Começado a construir em Agosto do ano 1959, é uma unidade de 560 toneladas. Tem lotação de bom tempo de 1022 passageiros, distribuídos por três pavimentos sobrepostos. Dispõe de 868 lugares sentados. Mede 50 metros de comprimento total e possui dois átrios de entrada — à ré e à vante. Está equipado com dois motores «Diesel» M. A. N. de 510 C. V. E. cada (1020 C. V. E. total) e desenvolve a velocidade máxima de 13 nós.

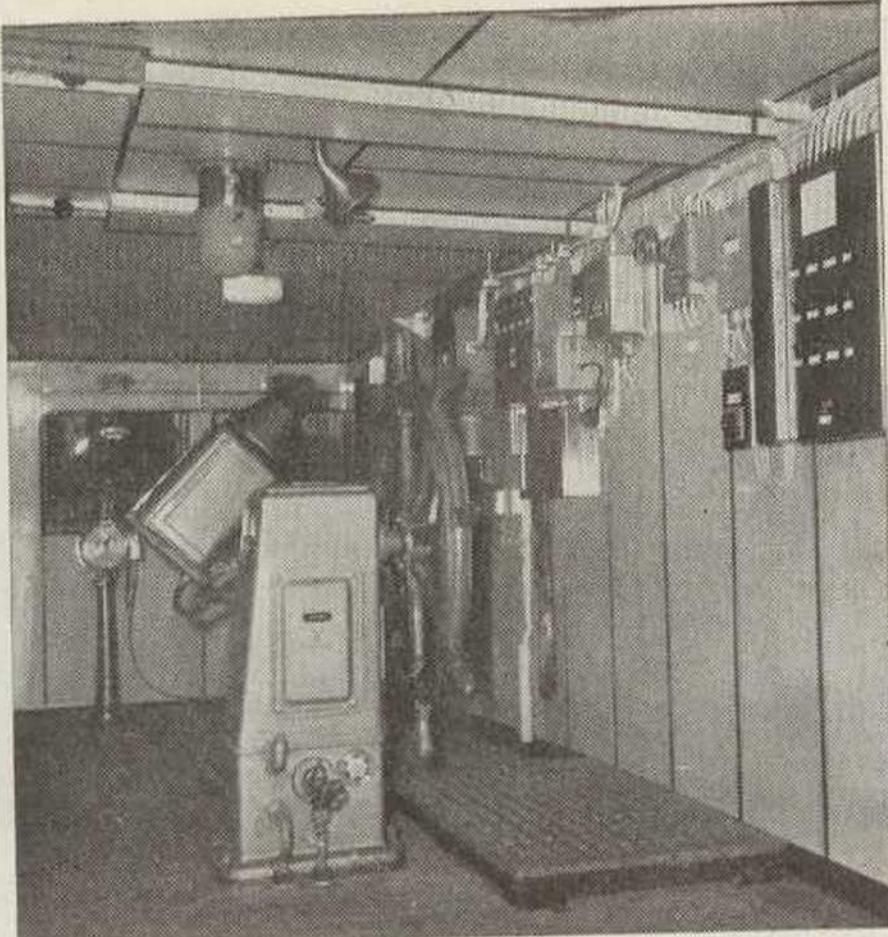
Dispõe de um confortável bar e de uma



O elegante bar da 1.ª classe

pequena cozinha — para serviço tanto à 1.ª como à 3.ª classes — além de muitos outros apetrechamentos destinados a assegurar tanto quanto possível a boa comodidade do público.

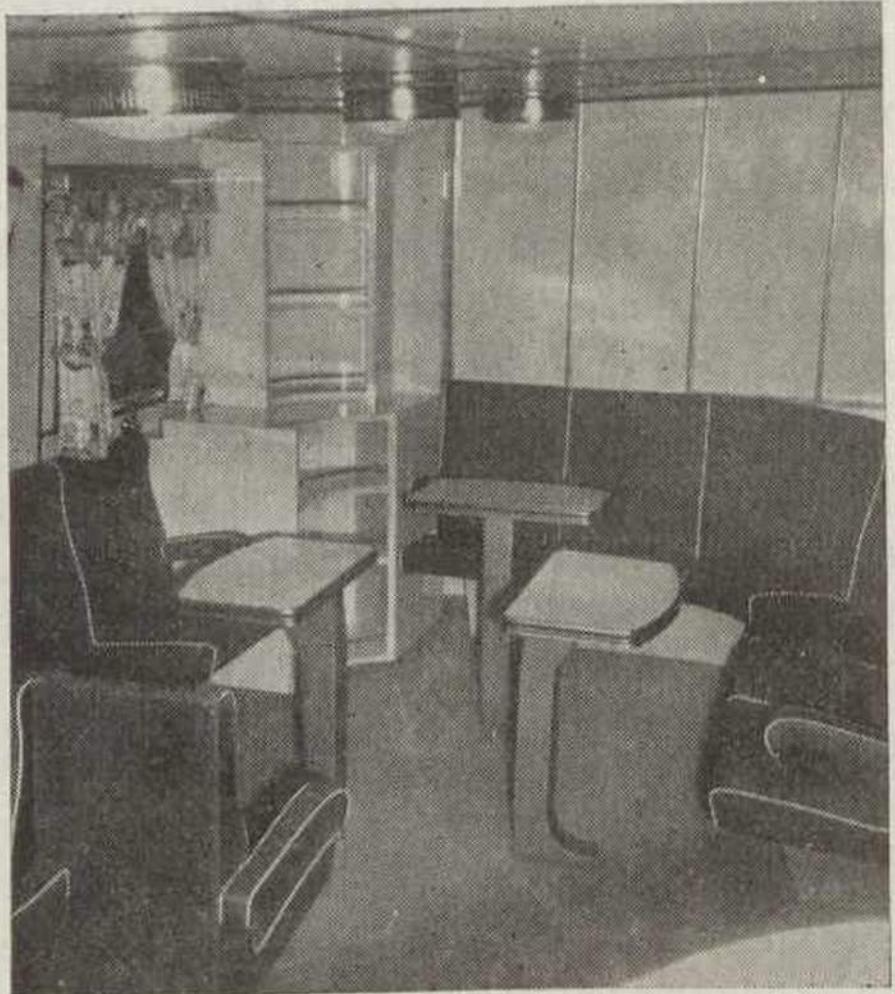
Relativamente ao comando, o barco possui



Aspecto da ampla cabine do comando

dos mais modernos apetrechamentos para navegação fluvial: leme telecomandado, radar com amplitude apropriada ao serviço fluvial, sonda eléctrica, radiotelefone, etc.

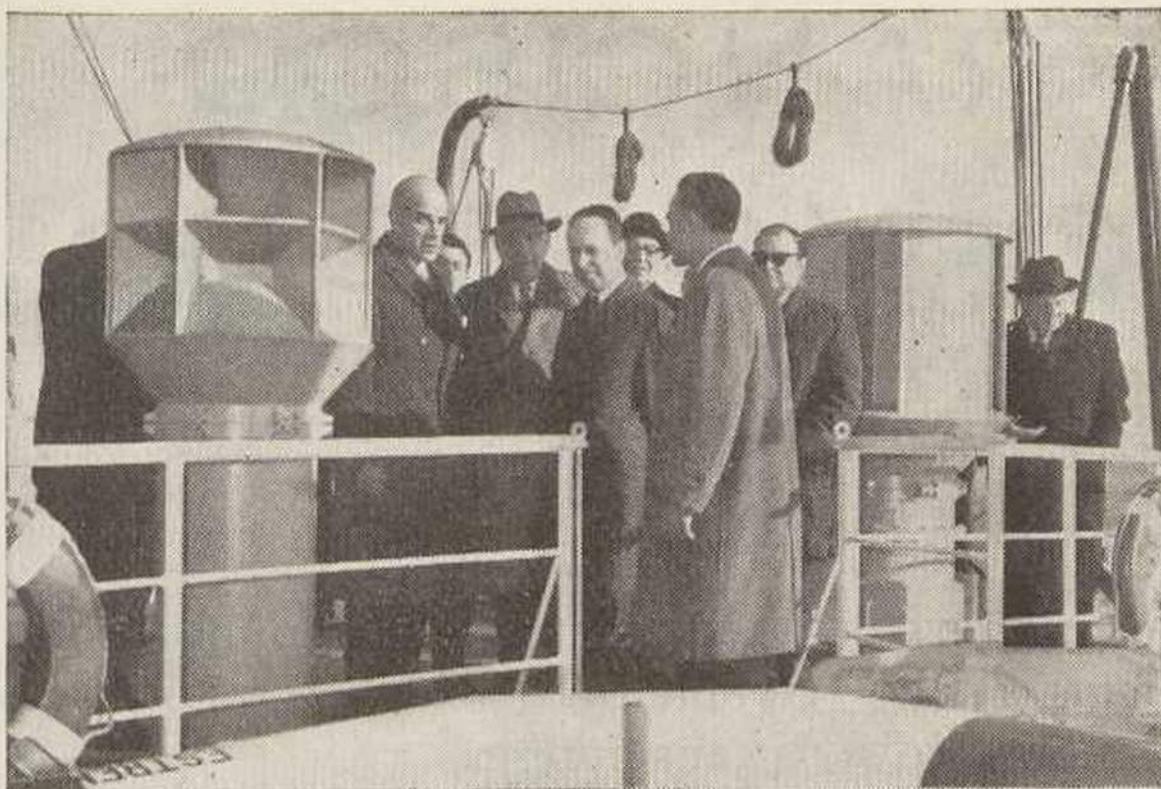
As gravuras que inserimos julgamos que demonstram eloquentemente a excelência da nova unidade que esperamos virá a prestar inestimáveis serviços à Companhia e ao seu



Um recanto do restaurante



Uma sala de 3.ª classe, no convés superior



*
Os visitantes no convés do novo barco

numeroso público, computado em quatro milhões de passageiros por ano.

* * *

O Ministro das Comunicações, sr. Eng. Carlos Ribeiro, visitou na tarde de 12 de Janeiro, a convite da Administração da C. P., o novo barco, que se encontrava atracado na estação do Terreiro do Paço.

A receber o Ministro estavam presentes os srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho da Administração da Companhia, os Administradores Dr. Mário Reymão Nogueira, Engs. Mário Costa, Nogueira Soares e Costa Macedo, o Director-Geral Eng. Espregueira Mendes, Secretário-

-Geral Eng. Branco Cabral, Subdirector Eng. Pedro de Brion, Engs. Manuel da Silva Bruschi e José Olaio Montoya, Dr. Élio Cardoso e ainda o sr. Eng. Eduardo Taborda Ferreira, gerente técnico da firma construtora—os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Ministro e comitiva percorreram demoradamente as instalações do «Estremadura», que lhes causaram a melhor impressão.

No momento em que escrevemos, o «Estremadura» encontra-se recebendo as últimas beneficiações, ao mesmo tempo que se está procedendo ao adestramento da sua tripulação. Tudo indica, portanto, que na altura em que este número do «Boletim da C. P.» for publicado, já o novo barco esteja ao serviço.

*
O Ministro das Comunicações, no salão de 1.ª classe



DR. FRANCISCO PINTO MOLEDO

Se estivesse ainda no número dos vivos teria tido a sua festa aniversária hoje, 7 de Janeiro, o Dr. Francisco Pinto Moledo. Infelizmente faleceu em 26 de Julho, deixando profundo desgosto em quantos o conheciam -- e conhecendo-o o admiravam e estimavam.

Ingressou na C. P. em 1923 como Chefe de Secção de Contabilidade da extinta Divisão de Construção. Em 1 de Janeiro de 1927 passou a ocupar o lugar de Chefe Adjunto da Contabilidade Central e em 1 de Janeiro de 1950 ficou titular da Chefia desse Serviço, que em 1955 se passou a designar por Serviços da Contabilidade e Finanças. Foi neste alto posto que a morte o surpreendeu.

Entre os traços da sua distinta personalidade, sobressaía a grande capacidade para conviver, para criar amizades. A perda repentina, brutal, de quem cultivava a amizade com

tão estrénuo cuidado havia de ser vivamente sentida — e foi — por todos os seus amigos.

O Dr. Pinto Moledo era ferroviário dedicado. Profissional culto e competente, fazia-se ouvir com frequência em matéria financeira.

Desde cedo reconhecidas as suas especiais aptidões, depressa a Administração lhe confiou delicadas missões, em que se houve com a maior elegância.

Mesmo quando ocupou alguns dos mais altos cargos da Companhia, o Dr. Pinto Moledo continuou ele mesmo — afável, cordial, incapaz de viver ou de criar outra atmosfera que não fosse de afabilidade, de cor-

dialidade, de amizade perfeita.

Ao evocar-lhe a grata memória, o nosso pensamento acompanha as recordações saudosas de sua ilustre Família.

7 de Janeiro de 1961.



A entrega dos Prémios do nosso Concurso Fotográfico

constituiu uma simpática festa de camaradagem

NA sala de reuniões da Direcção-Geral da Companhia, em Santa Apolónia, efectuou-se, no passado dia 17 de Dezembro, a cerimónia de distribuição dos prémios do Concurso Fotográfico Ferroviário promovido pelo «Boletim da C.P.».

Para esse concurso, como informámos, foram recebidas 424 produções — de temas exclusivamente ferroviários — enviadas por 118 autores, concorrentes amadores e profissionais, de todos os pontos do País.

Os prémios constavam de 12 taças de prata, 31 placas de menção honrosa e 76 medalhas do Centenário do nosso caminho de ferro, tudo num valor total superior a 15 mil escudos.

Os Srs. Eng.^{os} Espregueira Mendes, Director-Geral, Branco Cabral, Secretário-Geral e Pedro Brion, Subdirector, procederam pessoalmente à entrega dos prémios a cada um dos concorrentes distinguidos.

Ao acto, estavam igualmente presentes funcionários superiores da Companhia e muitos expositores de Lisboa e de diversos pontos do País — a estes últimos foram oferecidas passagens gratuitas para poderem vir receber os seus prémios.

Antes de se iniciar a distribuição dos prémios, o Sr. Eng.^o Espregueira Mendes profíu as seguintes palavras:

«Meus Senhores:

É para mim muito grato referir-me publicamente ao magnífico resultado alcançado com o Concurso fotográfico ferroviário que, em feliz hora, o «Boletim da C.P.» promoveu, sob o alto patrocínio da Administração da Companhia.

Neste concurso — de tema exclusivamente ferroviário — houve sobretudo o propósito de contribuir

para uma maior divulgação do caminho de ferro e, simultaneamente, realizar a manifestação artística que, durante uma semana, foi proporcionada ao público, na nossa estação do Rossio, com tão extraordinário sucesso.

Caloroso e franco foi o acolhimento dispensado à iniciativa do «Boletim», por parte dos concorrentes que quiseram ter a amabilidade de nos apresentar os seus trabalhos. Provam-no a grande afluência de produções: 371 fotografias e 53 diapositivos enviados por 118 autores de todos pontos cardinais do País.

É do conhecimento de V. Ex.^{as} o vivo interesse e geral agrado que a Exposição suscitou no numeroso público, que constantemente afluiu à estação do Rossio.



O Director-Geral da Companhia felicita os concorrentes premiados

É se isso certamente constitui motivo de legítimo regozijo para os concorrentes, também para nós ferroviários representa razão de júbilo, por sentirmos uma vez mais comprovados o carinho e a preferência do público pelos assuntos que ao comboio respeitam.

Não queremos deixar de significar, neste instante, o nosso penhorado agradecimento a todos quantos, além dos concorrentes, connosco cooperaram para assegurar o bom êxito do concurso e da exposição, designadamente os membros do Júri.

É nosso ardente desejo que as provas de unânime agrado que os trabalhos fotográficos do concurso alcançaram do público, constituam para todos os cultores da fotografia forte incentivo para continuarem a descobrir e a fixar em câmara escura o verdadeiro mundo de imagens, que o caminho de ferro tão prodiga e generosamente oferece».

Falando em nome dos contemplados, o Sr. Dr. José Manuel Cardoso, médico de



A entrega do 1.º prémio da modalidade «O comboio e a paisagem» ao sr. António Teixeira, da Régua

Évora, pronunciou palavras de vivo agradecimento, elogiando a organização e excelência do certame, o valor dos prémios atribuídos e, sobretudo, a atenção da C. P. pelos concorrentes premiados a quem, além de ter proporcionado tão simpática sessão de distribuição de prémios, presidida pelo próprio Director-Geral da Companhia, ainda lhes facultou, e de forma tão generosa — disse — concessões de viagem gratuita, em 1.ª classe, por forma a possibilitar, sem encargos, as suas comparências a um acto festivo de tão simpática camaradagem.

Procedeu-se seguidamente à distribuição

dos prémios cuja entrega foi sublinhada por fortes aplausos da numerosa assistência que, por completo, enchia o vasto salão da Direcção.

Como em número anterior referimos, as 12 taças de prata foram entregues aos seguintes concorrentes premiados:

António Teixeira, da Régua; Carlos Marques, de Lisboa; Alfredo Ferreira do Nascimento, de Lisboa; Eduardo Nogueira, de Évora; Gertrudes Fiúza Costa, de Lisboa; António das Neves Rodrigues, de Lisboa; Orlando José de Oliveira Miranda, de Vilar do Paraíso; Dr. Oliveira e Silva, de Faro; João Paulo Rodrigues Gil, de Queluz; Bernardino Pires, do Porto; José Manuel Rodrigues, de Queluz e Aires da Conceição Caeiro, de Lisboa.

As 31 placas de menção honrosa, foram atribuídas aos Srs.:

Carlos Marques, de Lisboa, (2); Bernardino Pires, do Porto (3); José Manuel Rodrigues, de Queluz (2); Aires da Conceição Caeiro, de Lisboa; Abílio C. Abegão Ferreira, de Lisboa; Fernando Viana Rodrigues, de Lisboa; Diogo N. Viegas Margarido, do Barreiro; António José S. Taborda, de Lisboa (2); Mário Pinto, de Queluz; Pedro Diogo, de Lisboa (2); Nélia Maria O.S.D.C. Serafim, da Amadora; António Pereira, de Gaia (2); Higino Pires, de Lisboa; Dr. João Martins da Silva, de Évora (3); Aníbal Monteiro Sequeira, de Lisboa; José Nunes Correia, de Queluz; Dr. José Manuel Fernandes Cardoso, de Évora; Fernando Rodrigues, de Lisboa; José Manuel C. Duarte, da Amadora; Alberto do Nascimento Viola, de Lisboa; António Maria S. Pereira, da Régua e António Pinto de Abreu, de Lisboa.

Receberam ainda medalhas do Centenário, além dos concorrentes já indicados, mais os seguintes, na sua qualidade exclusiva de expositores:

Fernando Lopes Frazão, das Caldas da Rainha; Artur A. A. Ferreira Rodrigues, de Vila Franca de Xira; Henrique J. Bravo Niza, do Barreiro; Rocha Pato, de Coimbra; António Botelho, do Porto; Varela Pecurto, de Coimbra; Herculano José Afonso, de Mem Martins; José António Curralo, de Lisboa; Américo Augusto Carvalho, de Lisboa; José dos Santos Ferreira, de Lisboa; Joaquim Balsinhas, de Lisboa; António Castro, do Barreiro; Luz Correia, de Lisboa; Juvenal L. Afonso Benades, de Lisboa; José Mendes Ferreira, de Lisboa; José M. Carracedo Henriques, de Lisboa; António J. C. Silva e Costa, do Porto; Henrique F. Rodrigues Gabão, da Régua; António Alves Caetano, de Lisboa; Carlos M. R. Santos e Silva, de Lisboa; Henrique Santos Silveira, de Lisboa; Manuel da Silva Freitas, de Lisboa; Fernando Rosa, de Alhos Vedros; José Pereira de Araújo, de Lisboa; Joaquim L. Silva Félix, de Aveiro; José A. A. M. Pinto de Abreu, de Lisboa; Miguel Andrade, de Lisboa; Adriano do Paço, de Lisboa; Vítor Manuel Fernandes, da Amadora;



*
O sr. Dr. José Manuel Cardoso, de Évora, em nome dos concorrentes contemplados, expressa vivos agradecimentos à C. P. pela excelência do certame promovido

*

Jaime de Moraes Pereira, de Lisboa; Fernando de Almeida, de Lisboa; António Abraão de Sousa, de Celorico de Basto; Vitorino J. Reis Pereira, do Porto; José Rodrigo, do Porto; José Rego Figueira, de Coimbra; José Marques Daniel, de Gaia; Joaquim Maria Messejana, de Évora; João Augusto da Silva, de Lisboa; Ladiké Santos Price, de Lisboa; Carlos Selécio Ferreira, de Lisboa; Mário Claro Lopes, do Entroncamento; Alfredo Augusto César, da Amadora; Luís Félix de Sousa, de Celorico de Basto; Eduardo Valério, da Amadora e Luís Xavier de Sousa, de Celorico de Basto.

A encerrar a sessão, o Director-Geral da C.P. teve a amabilidade de chamar os funcionários organizadores da Exposição, a quem publicamente expressou, em termos que constituíram uma reconfortante recompensa e um valioso incentivo, os agradecimentos da Empresa pela dedicada colaboração prestada. Foram chamados os Srs. Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.»; Jorge Soares de Figueiredo, contramestre de 1.ª classe da Divisão de Material e Tracção; Armando da Silva Pereira, Adido Técnico de 3.ª classe da Direcção-Geral; Henrique Walter Candeira, desenhador de 1.ª classe da Divisão de Exploração, José de Matos Serras, escriturário de 2.ª classe da Direcção-Geral e Francisco José Machado, operário auxiliar da Divisão de Via e Obras. A cada um deles, igualmente o

Sr. Eng.º Espregueira Mendes fez presente de medalhas do Centenário.

Estava encerrada, e de forma brilhante, mais uma feliz iniciativa do nosso Boletim — que, deste modo e uma vez mais, serviu como lhe competia os interesses da Empresa.



Um dos mais dedicados colaboradores da Exposição, o sr. Henrique Walter Candeira, recebendo do Director-Geral da Companhia uma medalha do Centenário





O Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, no uso da palavra

À inauguração da nova sede do Ateneu Ferroviário presidiu o Prof. Doutor Mário de Figueiredo

A Empresa não deixará nunca, em caso nenhum, de pôr a sua influência ao serviço de tudo o que constitui uma reivindicação justa e razoável da família ferroviária — afirmou o Presidente do Conselho de Administração da C. P.

FOI oficialmente inaugurada, na tarde de 18 de Dezembro último, a nova sede do Ateneu Ferroviário, na Rua de Santa Apolónia, 63. A festiva cerimónia iniciou-se às 15 horas precisas, com a chegada àquele edifício do Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração da Companhia. Aguardavam-no, os Administradores srs. Major Mário Costa, Conde de Penha Garcia e Eng.º Costa Macedo, Secretário-Geral Eng.º Branco Cabral além do Director-Geral e Subdirector da Companhia, e ainda de muitos outros funcionários superiores da C. P. e numerosos associados.

Após o desfile, frente à entrada do edifício,

da Banda de Música do Ateneu Ferroviário as individualidades convidadas visitaram demoradamente as magníficas instalações da colectividade, que a todos deixou a melhor das impressões.

Na sessão solene realizada no amplo salão de festas, presidida pelo Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo e a que assistiram numerosos ferroviários e representantes de muitas associações desportivas e recreativas, usaram primeiramente da palavra os Srs. Mário Rocha Parreira, presidente da Direcção do Ateneu, e Portugal Pereira da Silva, em nome das Federações das Sociedades de Recreio.

O Sr. Rocha Parreira agradeceu a pre-

Um aspecto da assistência
à sessão solene inaugural



sença dos Administradores e Directores da Companhia e apresentou uma breve história do Ateneu, desde o início da sua fundação. Traçou os planos futuros a seguir e expressou a sua confiança nos destinos da colectividade a que preside.

Em resposta, o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo — a quem, à entrada, a assistência tributara uma calorosa salva de palmas — disse:

«É com o maior prazer que colaboro na inauguração da nova sede do Ateneu Ferroviário. E não tenho dúvidas de que igual prazer experimentam os nossos colegas na Administração da Empresa e os altos funcionários, responsáveis pela execução do pensamento da administração. Não só responsáveis pela execução deste pensamento, mas, pelos seus contactos com os serviços, colaboradores im-

diatos e muitas vezes determinantes do seu movimento.

Agradeço-vos — e tenho a certeza de interpretar os sentimentos da Administração — o reconhecimento que ostensivamente exprimem o interesse com que a vida do Ateneu foi sempre acompanhada por nós. Esta sede de que pudemos dotá-los é um testemunho desse interesse. O Ateneu fica bem instalado e em condições de cumprir as missões que a si mesmo assinalou. Tem ambiente para promover a elevação do nível dos seus associados, nos vários domínios em que se desenvolve a formação do homem: o físico e o espírito.

Ambiente para promover a cultura física e ambiente para promover a cultura do espírito. São fins ideais os desta Associação. Nunca encontraram senão bom acolhimento da parte da Administração, em relação ao Ateneu, nas solicitações que lhe formularam e que pare-



Durante a visita às novas
instalações do Ateneu

ceram razoáveis e a que era possível dar satisfação: Vós mesmos os reconheceis.

Desejaria que o reconhecessem do mesmo modo quando, em vez de se tratar de fins ideais como os desta associação, se tratasse de fins económicos.

Desejaria que reconhecessem que o interesse da Empresa quanto a estes não é menor do que tem revelado quanto àquele.

Se tivesse possibilidades de acudir a uns e outros nos mesmos termos não deixaria de fazê-lo. Simplesmente como todos todos sabem não está. A Empresa não deixará, porém, em caso nenhum, de pôr a sua influência ao serviço de tudo o que lhe parecer uma reivindicação justa e razoável da família ferroviária.

E termino felicitando-vos pela vossa nova sede, por toda a actividade que tendes desenvolvido e pela que, estou seguro disso, ides desenvolver para o futuro neste admirável ambiente, que é digno de ser completamente aproveitado.

Felicto-vos e agradeço-vos as palavras de apreço com que me distinguiram e distinguiram a acção da Administração».

Foram depois entregues pessoalmente pelo Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo medalhas de ouro, prata e de bronze aos componentes da Banda do Ateneu que completaram, respectivamente, 25, 20 e 15 anos de serviço da Banda. Foram os seguintes os músicos condecorados:

Com 25 anos: Joaquim de Oliveira, Luís Rodrigues da Costa, Manuel da Costa, Adelino Coutinho, Luís Dias, Manuel de Melo, Serafim Pedro Quintas, António Pereira Flores e Álvaro Quintas Martins.

Com 20 anos: Manuel Ribeiro Quendera e Joaquim Fialho; *com 15 anos:* Diamantino Cabrita, Joaquim Tanganho Marques e Severino Gomes Marta.

Seguidamente foram distribuídos os prémios pecuniários e diplomas aos concorrentes dos primeiros jogos Florais instituídos pelo Ateneu:

Poesia: 1.º prémio, João José de Moura Antunes; 2.º prémio, Artur Alves Ferreira Rodrigues; 3.º prémio, José Madeira Guerreiro Mealha; Menções honrosas a Manuel Nunes Cebola e a José Ferreira de Lima. *Novela ou Conto:* 1.º prémio, Armando Amilcar de Barros; 2.º prémio, não foi atribuído por desclassificação do concorrente; 3.º prémio, Joaquim António Oliveira e Silva. *Reportagem Ferroviária:* Menção honrosa, António Rodrigues Coutinho.

Por último foram entregues as taças dispu-

Os nossos CONCURSOS

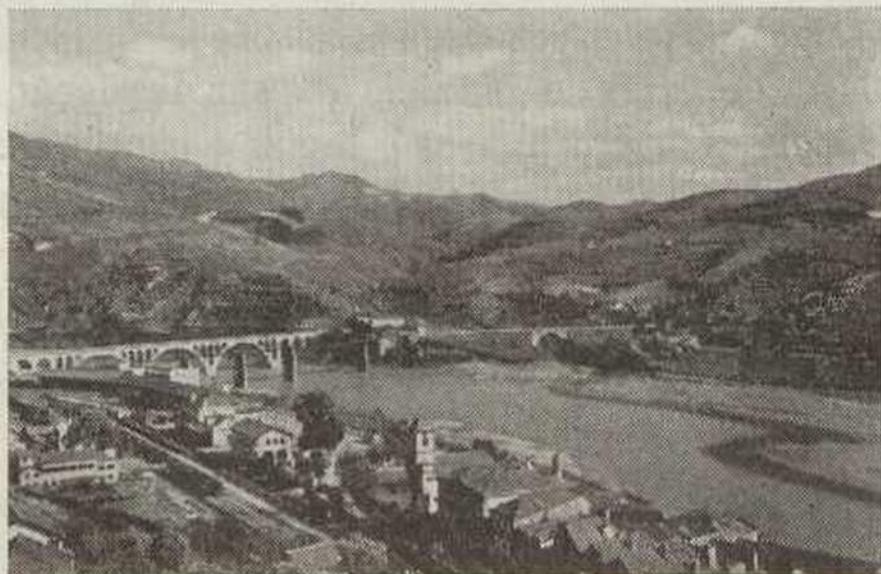
Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A gravura que apresentamos mostra-nos um conhecido aspecto de uma importante estação que serve um entroncamento ferroviário localizado em pleno coração da região do Douro.

Em segundo plano divisa-se a ponte do caminho de ferro que hoje está afecta ao serviço rodoviário.

N.º 44



QUE ESTAÇÃO É ESTA?

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 42

Solução: — Alentejo.

Foram premiados: — Edmundo Rodrigues da Fonseca, maquinista de 2.º cl. — Régua; Joaquim da Graça Nunes, assentador de 1.º cl. — S. Martinho do Porto e Ramiro António Preguiça, auxiliar de trens — Barreiro.

tadas no torneio desportivo fornecido pelo Ateneu:

Futebol: Taça «Prof. Doutor Mário de Figueiredo», ganha pelo Ateneu Ferroviário; Taça «Eng.º António Branco Cabral», ganha pelo Avery Clube.

Ténis de Mesa: Taça «Eng.º Roberto Espregueira Mendes», ganha pelo Ateneu e Taça «Boletim da C.P.», ganha pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro.

A festa terminou com um Porto de honra — durante o qual se trocaram amistosas saudações.



Genebra, uma das portas de entrada da Suíça

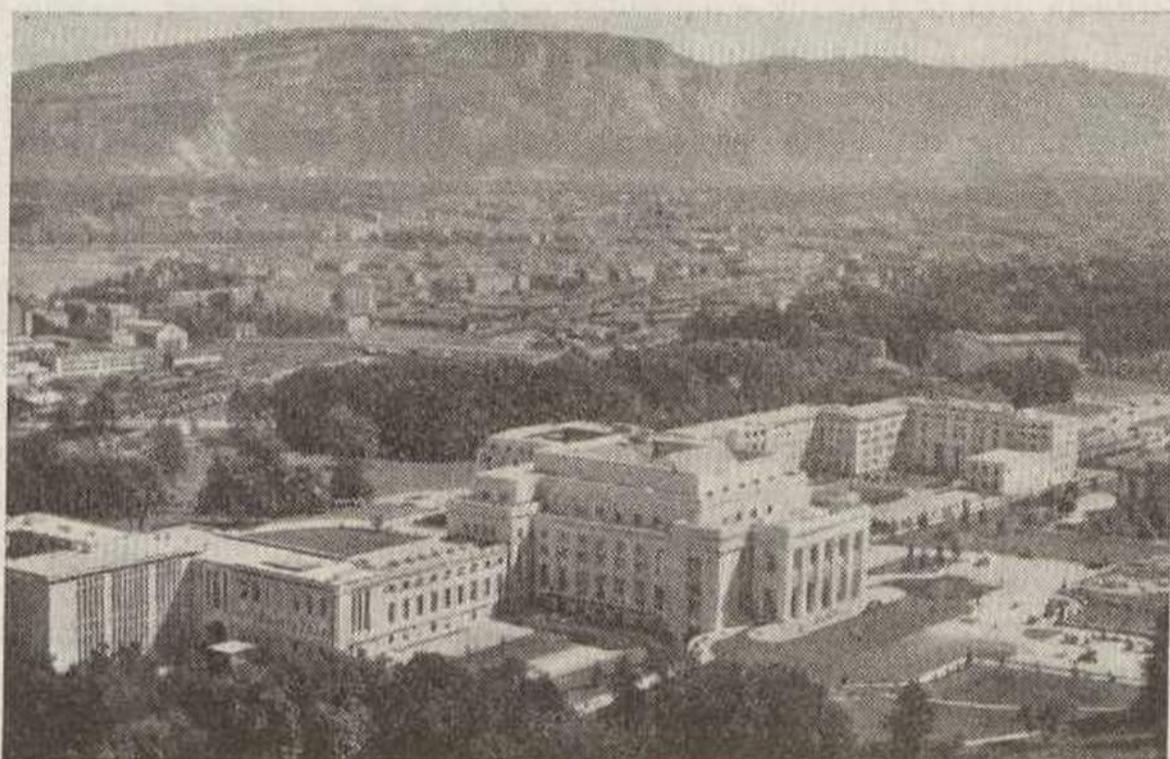
Por ARMINDA GONÇALVES

PORTA de entrada para quem chega de França, na margem do risonho e encantador Lago Léman, Genebra acolhe com simpatia uma população cosmopolita e flutuante. Foi escolhida para sede de Organismos internacionais. No Palácio da

que, desde 1914 até 1918, consumiu as energias da velha Europa.

A Cruz Vermelha centraliza ali a vasta rede que espalha pelo mundo uma acção humanitária e generosa. O «Bureau» Internacional do Trabalho funciona

O Palácio das Nações Unidas
em Genebra



A Ilha de Jean Jacques Rousseau, a cidade e o lago

extinta Sociedade das Nações ecoam ainda, vibrantes e apaixonadas, as vozes dos homens que, como Wilson, criaram a ilusão dum entendimento e duma paz duradouros, na tentativa falhada de verem nascer a aurora dum a era de fraternidade universal, depois da fogueira

num vasto edifício desta famosa cidade, a mais conhecida dum país que tem como lema a liberdade.

Numa pequenina ilha do lago, arborizada e ajardinada e ligada à cidade por uma ponte (a Ilha de Jean Jacques Rousseau, símbolo, talvez, do seu gosto pela



Vista de avião, a cidade tem ao fundo, por detrás doutros montes, os picos nevados do Monte Branco

Monte Branco

solidão e da fuga ao convívio dos outros homens) a estátua deste grande escritor e pensador nascido em Genebra, que, pela sua sentimentalidade e pela sua paixão pela Natureza, deu origem ao romantismo francês e cujas teorias inspiraram as concepções políticas de alguns franceses revolucionários de 1792, lembra, mesmo ao viajante apressado mas atento, um espírito metódico e extraordinário.

Calvino, de origem francesa, natural de Noyon, e reformador da Igreja, cujo sistema religioso se distingue das outras doutrinas protestantes (deu-se em França o nome de huguenotes aos discípulos de Calvino) fundou a Universidade de Genebra no século XVI. À entrada do frondoso e verdejante parque universitário, a estátua do fundador está rodeada por outras estátuas de homens célebres.

E para lá da orla marginal do lago e tendo como pano de fundo a majestade cenográfica e impressionante dos Alpes (o Monte Branco, com os seus 4807 metros de altitude, cintila entre os outros picos nevados) a parte mais antiga de Genebra estende as suas ruas tortuosas como tentáculos envolventes.

Também Madame de Staël, que viu a luz da existência em Paris e era filha do grande banqueiro Necker, genebrino e protestante que foi ministro do Governo de França, ali viveu exilada. A célebre escri-

tora, cuja obra tanta influência teve no romantismo francês, residiu em Genebra. Napoleão afastou-a da Pátria em consequência das suas tendências liberais e a cidade de Léman abriu-lhe os braços acolhedores.

Cirandando pela cidade e em frente aos cais de embarque admirei de perto um gigantesco jacto de água (artificial) de 120 metros de altura, que se vê de todos os pontos circundantes.

Os cais de embarque! Foi num deles que encontrou a morte a linda Imperatriz Elisabeth da Áustria, quando ia embarcar para uma volta nas águas tranquilas do lago fascinante. Um golpe traiçoeiro vibrado por um louco, pôs termo à tragédia duma vida brilhante que parecia ter nascido sob os mais belos auspícios.

Não é uma cidade grande, Genebra. Percorrem-na os trolley-bus, os automóveis, as bicicletas e uma multidão apressada, de aparência modesta e uniforme, tanto em contraste com os extremos de luxo e de miséria que encontramos noutros países.

A paisagem, a maravilhosa paisagem suíça da qual as cidades são prisioneiras é que dá a nota de sugestão e de encantamento a que não podemos furtar-nos.

Em redor do Léman aninharam-se os aglomerados urbanos. E as simples «vilas», moradias rodeadas de jardins e de arvoredo, eram, ao crepúsculo e à noite,

A Estação dos Caminhos de Ferro de Genebra e a Praça de Cornavin



NOTICIÁRIO diverso

- Foi anunciado que no Ministério das Comunicações vai ser criado o «Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres» destinado a estabelecer a segurança e eficiência dos transportes. Além de outros assuntos, o Gabinete propõe-se, relativamente ao caminho de ferro, estudar os problemas e as correspondentes soluções relacionadas com a integral electrificação da linha do Norte, planeamento dos nós ferroviários de Lisboa e Porto, resolver a situação financeira dos transportes ferroviários e coordenar os diferentes sistemas de transportes terrestres.
- Na última Assembleia Geral da U. I. C., a C. P. foi eleita para o Comité de Gerência, conforme acordo estabelecido com a Renfe. A C. P. permanecerá durante 2 anos no Comité e a Renfe 4, atendendo à extensão das linhas e à maior importância dos contactos com as sedes de além-Pireneus.
- Com a «Sorefame» foi assinado contrato para o fornecimento de 3 unidades triplas eléctricas sob financiamento da Eurofima.
- A C. P., segundo também ficou estabelecido na última Assembleia Geral da U. I. C. continuará a fazer parte do CICE — Centro de Informações dos Caminhos de Ferro Europeus, com sede em Roma — organismo que passou a ter duas Secções — uma de publicidade comercial e outra de relações públicas — que passarão a ser dirigidas pela Renfe.
- Foi apresentado à Administração da Companhia, pelo Administrador General Frederico Vilar, o Relatório referente ao funcionamento das Colónias de Férias da Praia das Maçãs e de Mangualde, no ano de 1960. A frequência foi de 1379 crianças (1142 na P. das Maçãs e 237 em Mangualde). As despesas de alimentação, assistência médica, transportes e ordenados ao pessoal, atingiram o montante de 467141\$47, totalmente a cargo da C. P..
O custo médio, por estadia, foi de 15\$56.
No Relatório refere-se estarem sendo ultimados

quando eu seguia a caminho de Berna, primeiro manchas de cor na suavidade triste da hora, depois pontos luminosos rasgando a escuridão.

Encantador país, a Suíça parece uma sala de visitas, onde tudo está disposto de maneira a receber, cativando, os turistas que chegam dos quatro cantos do Mundo.

Genebra é uma das portas dessa grande sala e pelo seu prestígio e pela sua história convida-nos a ficar.

os trabalhos de construção, para a nova Colónia de Valadares, a inaugurar brevemente.

■ O fornecimento e montagem das Subestações de Transformação e Telecomando da 2.ª fase de Electrificação foi adjudicado ao «Groupement d'Etude et d'Electrification des Chemins de Fer» en Monophasé 50 Hz. O material é análogo ao da 1.ª fase, verificando-se muito maior percentagem na participação efectiva da indústria nacional que chega a atingir 64%.

■ Por despacho do Ministro das Corporações foram fixadas as bases gerais a que deverá obedecer a organização da previdência do pessoal ferroviário. O despacho, que entrou imediatamente em vigor, é constituído pelos seguintes capítulos:

Funções da Comissão Organizadora — Regimes a estabelecer pela Caixa de Previdência dos Ferroviários; Contagem de tempo de serviço; cancelamento da inscrição; responsabilidade patronal; disposições aplicáveis aos beneficiários do regime geral.

Condições de concessões de beneficiários; Pensão de invalidez; pensão de velhice; subsídio por morte; inscrições canceladas; reembolsos de contribuições.

■ Segundo as últimas estatísticas dos Transportes Terrestres e de Trânsito, em 1955 verificaram-se nas nossas linhas férreas 47 apedrejamentos e 25 atentados.

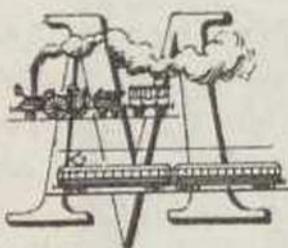
Esta média subiu nos anos seguintes e, em 1959, os apedrejamentos atingiram o número 86 e os atentados 22 — um índice bem triste do grau de civilidade do nosso povo.

■ O Sr. Augusto Victor das Neves, Chefe da 12.ª Secção de Via e Obras, com sede em Évora, obteve o 1.º prémio (um relógio de ouro) num concurso internacional organizado pela revista suíça «Maitza», em que se apresentava como problema a resolver a regulamentação dum determinado traçado de via férrea (rectificação de duas curvas).

■ Por motivo da passagem à reforma do sr. Fernando Mamede, chefe da 7.ª Secção de Via e Obras (Coimbra), todos os empregados de escritório, chefe de Lanço e dirigentes do pessoal da construção da referida Secção promoveram-lhe uma simpática homenagem de despedida no seu último dia de serviço e fizeram-lhe presente de uma valiosa lembrança.

■ Os novos corpos Gerentes do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal, para o triénio de 1960/62, segundo resolução de 28 de Dezembro, ficaram assim constituídos: Assembleia Geral — Presidente: José Joaquim da Silva Bravo, subchefe de escritório; Secretários: Joaquim Teixeira, factor de 1.ª cl. e Zeferino Barros Magalhães, Revisor de bilhetes. Direcção — Presidente: David Ferreira Pinto Júnior, factor de 1.ª cl.; Secretário: Manuel Leal Pinto, condutor de 2.ª cl.; Tesoureiro: Jerónimo Ferreira, Fiscal Rev. Material; Vogais: Júlio de Carvalho, chefe de Lanço e Vitorino Vieira, escriturário de 2.ª cl.

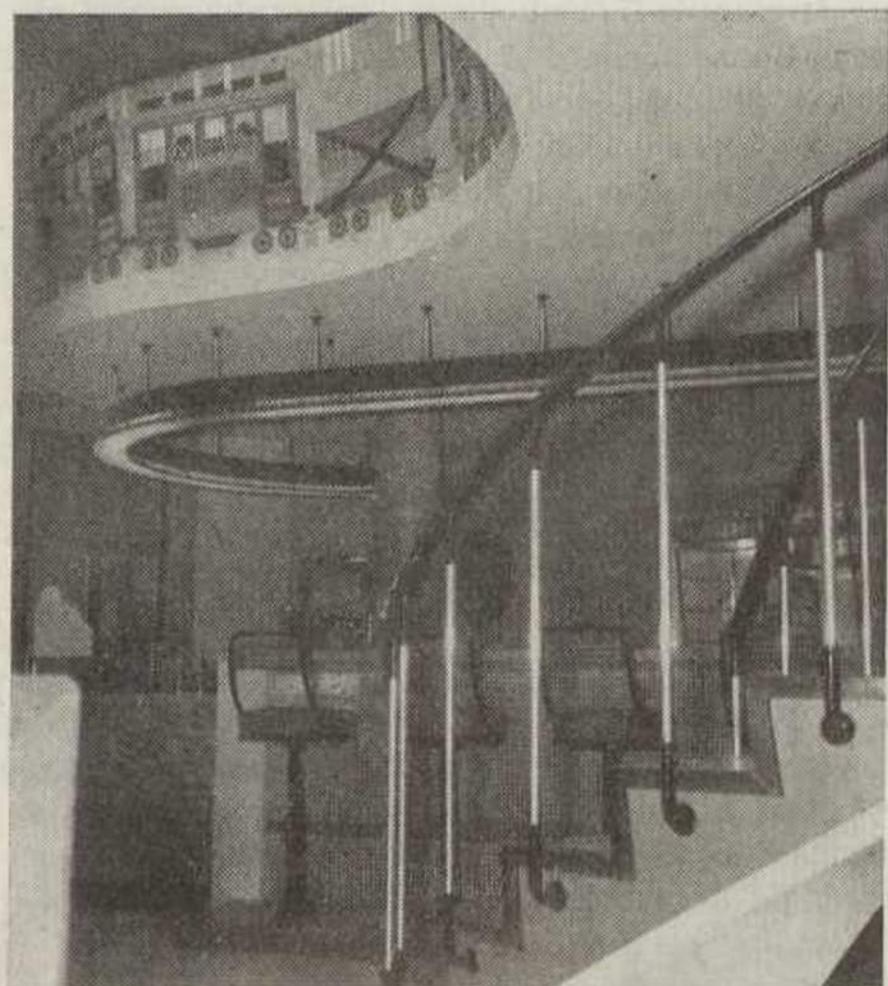
A inauguração do novo restaurante-bar de Santa Apolónia



AIS de uma centena de convidados da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» inauguraram, no fim da tarde do passado dia 12

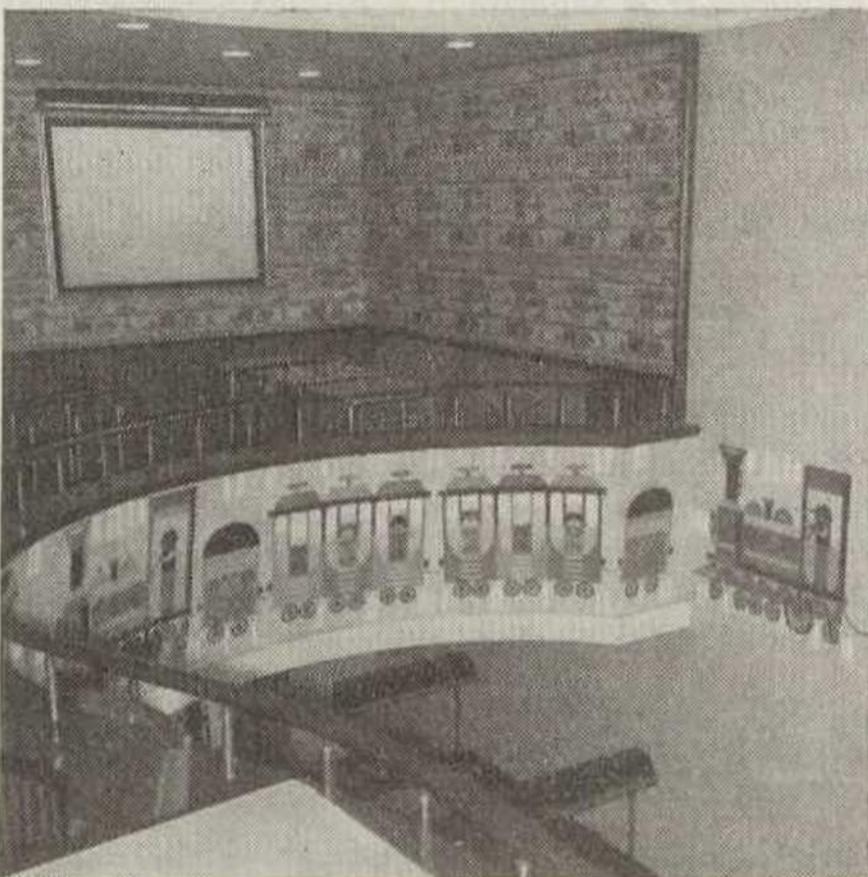
de Janeiro, o novo Restaurante-Bar da estação de Santa Apolónia, de que é concessionária aquela prestigiosa Companhia.

Estavam presentes à festiva abertura, algumas das mais destacadas figuras da sociedade lisboeta ligadas ao sector do trans-



Um aspecto do novo Restaurante-Bar da estação de Santa Apolónia

porte e do turismo, além dos administradores e funcionários superiores da C. P. — todos recebidos, com inexcedível amabilidade, pelos srs. Conde de Penalva de Alva, ilustre Director da «Wagons-Lits» em Portugal e Henry Luuyt, Director da Exploração-Geral daquela



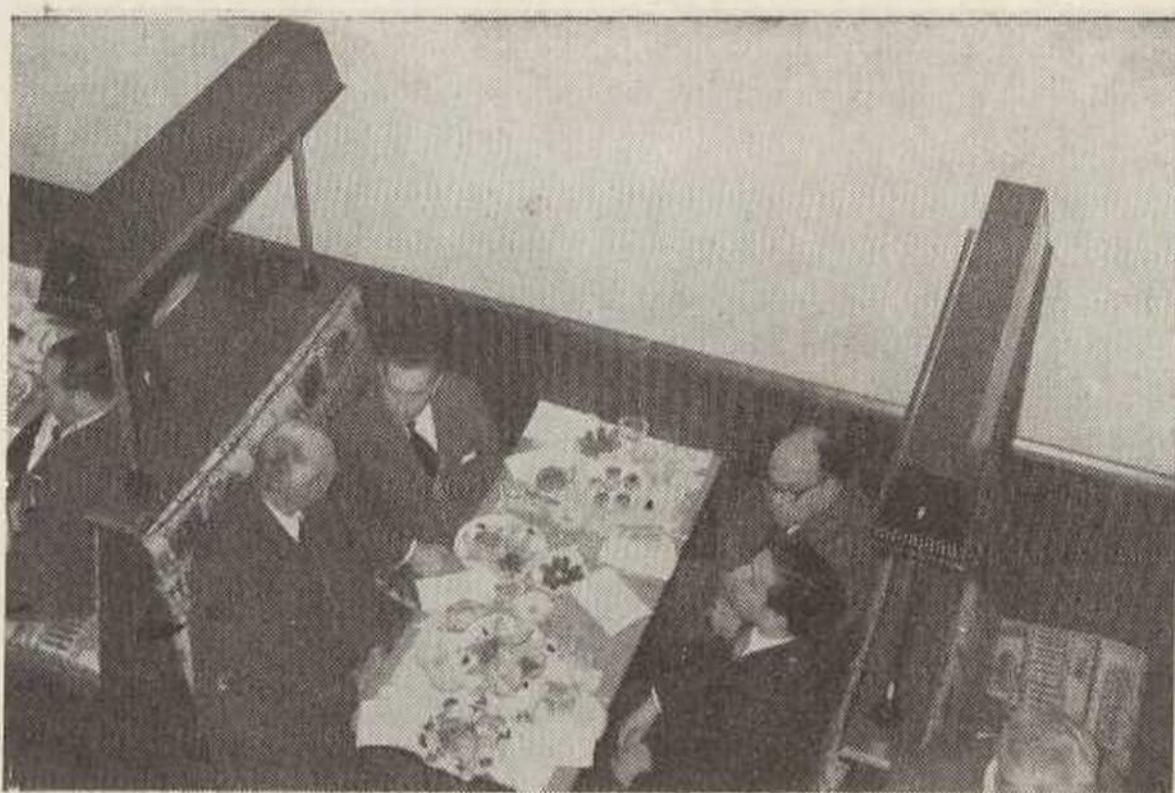
Outro trecho do magnífico e confortável restaurante, visto do 1.º andar

Companhia em Paris — que se deslocou expressamente ao nosso País para este efeito.

Foi servido um excelente beberete — pretexto para uma mais estreita e animada confraternização de todos os convivas, que em numerosas saudações e brindes unanimemente elogiaram a magnífica realização inaugurada.

O novo restaurante, de linhas modernas e atraentes, decorado com fino gosto por Lucien Donnat, está instalado na ala sul da estação e constitui, na realidade, um notável e vantajoso melhoramento — que há muito se impunha executar — para quantos chegam ou partem e até para aqueles que queiram viver um ambiente curioso de viagem.

As instalações, apesar de pouco espacosas, foram concebidas com bom sentido arquitectónico, o que aliado à sua excelente decoração oferece aos frequentadores uma comodidade e conforto dignos de realce.



*

Um aspecto do rés-do-chão,
destinado ao serviço de
«snack-bar»

*

O restaurante é constituído por dois pisos.

No rés-do-chão, criou-se a imagem de uma carruagem-restaurante com 16 bancos dispostos da mesma forma como os que se encontram nos comboios.



O sr. Conde de Penalva de Alva, ilustre Director da «Wagons-Lits» em Portugal, com o sr. Henry Luyt, Director da Exploração-Geral da mesma Companhia, em Paris



Ainda no acto inaugural: os srs. Eng.º Costa Macedo e Prof. Dr. Faria Lapa

Na decoração da parede principal — como as gravuras que inserimos claramente mostram — vê-se uma artística estilização de um comboio, como eram os antigos. Também o bar, propriamente dito, apresenta como curiosa ornamentação toda a gama de sinais usados nos caminhos de ferro, quebrando a iluminação que neles se origina a monotonia do que sempre se vê por detrás de um balcão.

Ainda no rés-do-chão e noutra parede, pode admirar-se um notável quadro, retratando a estação de Santa Apolónia, sobran-

*

Durante a inauguração: os membros do Conselho de Administração da Companhia

*



Outro aspecto da recepção: os srs. Eng. António Bual, Conde de Almada e Zeferino Bernardes Pereira

ceira ao Tejo, na época da sua fundação, isto é, em 1865.

No primeiro andar, ao qual se sobe por bem lançada escada, confortáveis bancos

estofados correm as paredes e junto deles as mesas formam ambiente acolhedor. A decoração do maior interesse é constituída essencialmente por cretones pintados com motivos ligados à actividade dos caminhos de ferro e que foram a parede quase totalmente.

As instalações da cozinha, da copa e da garrafeira, são primorosas de arranjo e de higiene.

O restaurante tem uma capacidade para servir refeições a simultaneamente 50 pessoas no 1.º andar e 31 no rés-do-chão. Faculta, igualmente, refeições ligeiras, tipo «snack-bar» ou lanches transportáveis em saco para viajantes, além de serviço de bar corrente.

As ementas diárias que abrangem mais de 35 pratos — para almoços e jantares e cerca de 40 especialidades de «snack-bar», são cuidadosamente seleccionadas, em qualidade e acessibilidade de preço, algumas confeccionadas em obediência às tradições da culinária regional portuguesa, outras segundo as normas da cozinha internacional.

À testa do novo serviço, está o sr. Manuel José Rodrigues Gonçalves, conhecido chefe de mesa e «barman» de algumas das principais casas da capital.

Desde que aberto ao público, no dia seguinte, grande frequência se tem constantemente verificado. É que as necessidades de existência de um bom restaurante com as



O chefe da mesa, sr. Manuel Rodrigues, com a equipa de empregados do novo restaurante

**

características e serviço deste, impunha-se imperiosamente numa estação como Santa Apolónia, hoje estação n.º 1 da capital, cujas obras de transformação e alindamento, prestes a concluir-se, a vão situar na justa altura

que as exigências de uma grande gare de capital indubitavelmente solicitem.

Está pois de parabéns a «Wagons-Lits» por mais esta realização de tão grande benefício público.



Conforme em número anterior referimos, em fins de Dezembro organizaram-se diversos festejos do Natal em vários departamentos da Companhia, com o objectivo de se beneficiarem alguns ferroviários necessitados e contemplar com brinquedos e agasalhos filhos de agentes do nosso caminho de ferro. As nossas gravuras apresentam, à esquerda, um aspecto dos enxovais entregues pelas empregadas do Serviço de Estatística e Mecanografia da Secretaria-Geral e, à direita, famílias de ferroviários contemplados pela festa do Natal organizada pelas empregadas da Dactilografia da Direcção-Geral.

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

As nossas iniciativas

Excursão a Paris

Com partida a 27 de Julho e duração de onze dias, realizar-se-á uma excursão a Paris, cidade das mil atrações.

Durante a permanência na capital francesa, os excursionistas ficarão instalados no confortável e alegre «Foyer des Lycéennes», de construção moderníssima, e estamos certos que o ambiente aqui encontrado será um dos muitos motivos de agrado desta viagem.

Estão previstas visitas aos principais pontos da cidade e mesmo dos arredores, não sendo esquecida a visão de Paris iluminado. Dois dias livres permitirão aos participantes deambularem a seu belo prazer ou visitarem o que mais lhes agradar, pois os atractivos são inúmeros e cativantes.

Destacamos ainda alguns momentos da estadia que, cremos, serão bastante interessantes. São eles o passeio pelo Sena, em vedetas, a visita à NATO, em Louvecienne, e a recepção na Câmara Municipal.

O preço foi fixado definitivamente em 1.450\$00, bastante mais reduzido do que inicialmente se previa, redução obtida graças a um arranjo de programa que em nada o prejudicou.

Excursão aos lagos Suíços

À semelhança do que tem sido feito nos anos

anteriores, promove a ATC Suíça, no próximo mês de Junho, mais uma concentração internacional de ferroviários.

Dado o crescente interesse que tem despertado esta concentração, realizada no belo quadro dos lagos suíços, e para que os nossos ferroviários também aí possam comparecer, encetámos diligências no sentido de organizar uma excursão ao estrangeiro que englobe no seu programa esta reunião internacional, além de outras visitas complementares.

Segundo todas as previsões, a ida será via Paris regressando o grupo por Genebra.

Festa da neve em Chamonix

De entre todos os desportos de Inverno o esqui é, actualmente, o que conta mais adeptos.

Mal as alturas apresentam o seu etéreo e alvo manto, novos e velhos procuram conseguir alguns momentos livres que lhes permitam acorrer às montanhas. É o que se vê na Suíça, na França, em tantos outros países e, finalmente, começa também a verificar-se entre nós, onde a Serra da Estrela é já ponto de reunião obrigatória de esquiadores experimentados ou simples aspirantes...

Mas vem isto a propósito do programa que acabámos de receber da «Festa da Neve», que terá lugar em Chamonix de 12 a 14 de Março.

Trata-se de mais uma iniciativa ferroviária, pois

Um trecho do Lago dos Quatro Cantões, à passagem de Brunnen (Suíça)

*



é a ATC francesa que a promove, dando-lhe um carácter de concentração internacional.

Nada foi esquecido para tornar agradável esta pequena estadia no Monte Branco.

No primeiro dia, um domingo, após a recepção das várias representações ferroviárias e de algumas horas de descanso, haverá um grande desafio de óquei em gelo, seguindo-se-lhe um vinho de honra oferecido pelo Município.

Na 2.ª feira, de manhã, depois de uma digressão



Os participantes da nossa última excursão à Baviera, quando da visita ao Palácio Real de Nymphenburg, em Munique

ao desfiladeiro de Balme (2.190 m.), pelo teleférico, será disputada pelos excursionistas uma descida em esqui e cujo 1.º prémio é a Medalha da Festa da Neve. O almoço terá lugar em Argentière (Hotel des Glaciers) e de tarde efectuar-se-á outra digressão, pelo teleférico, à Flégère e ao Index (2.470 m.).

Os prémios serão entregues, após o jantar, em Chamonix, durante o grande baile a realizar no Night-Club no Casino «Le Chamois».

O programa da estadia é encerrado no dia seguinte, com uma subida em teleférico ao Pico da Agulha do Midi (3.842 m.).

Os bons esquiadores podem ir munidos dos seus esquis para, na descida, se entregarem ao vertiginoso prazer da velocidade. Claro que se pensou nos outros, nos que apenas são turistas. Esses podem descer em telecabine, ficando-lhe o prazer, não menos agradável, de admirar a paisagem até à Ponte Heilbronner (fronteira italiana).

O programa completo das festividades está em distribuição nesta Delegação Turística. Preço por pessoa: 95 N. F.

E pronto, amantes de esqui, a «Festa da Neve» espera-vos!

Outras manifestações ferroviárias

Quase todas as Associações Turísticas, filiadas na FIATC, têm vindo a promover, nos respectivos países, programas de visita ou assistência a manifestações culturais ou desportivas, aos quais é dado carácter internacional, realizando-se, deste modo, concentrações de ferroviários, grande Família dispersa por esse mundo além.

Todas estas manifestações, devidamente autorizadas e amparadas pela FIATC, têm tido êxitos muito além da expectativa e é por tal que algumas passaram já a ser tradicionais, repetindo-se todos os anos um programa que a prática tornou excelente.

A par delas, estão constantemente a surgir outras iniciativas, que registamos sempre com muito agrado.

Em 1961, além da mencionada «Festa da Neve» e da concentração nos Lagos Suíços, estão já marcadas as datas de alguns outros programas.

Em Abril, de 16 a 29, a ATC grega realiza um Rallye Internacional de inscrição aberta a todos os ferroviários.

Segue-se a Polónia, que promove uma Concentração Turística Internacional no mês de Agosto, repetindo um programa já efectuado, no ano anterior, com bastante agrado de todos os participantes.

Setembro será também bastante movimentado para os ferroviários, pois estão já previstas duas importantes iniciativas: a viagem internacional aos Estados Unidos da América, organizada pela ATC suíça, e o Rallye Gastronómico, na França (Dijon), preparado pelos colegas da região de Borgonha.

Delegação Turística dos Ferroviários

AVISO

Estão a ser ultimados os programas deste ano para passeios e excursões, no País e no estrangeiro, de ferroviários e suas famílias.

Roga-se, por isso, a todos aqueles que estejam interessados em participar em quaisquer viagens a realizar, o favor de, o mais breve possível, comunicarem os seus endereços à Delegação Turística dos Ferroviários — Estação de Santa Apolónia — Lisboa.

Os programas definitivos e condições de inscrição ser-lhe-ão directamente remetidos.

Sendo nosso empenho satisfazer, na medida do possível, as preferências dos participantes das excursões ferroviárias, aceitam-se sugestões sobre itinerários ou modalidades de viagem.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

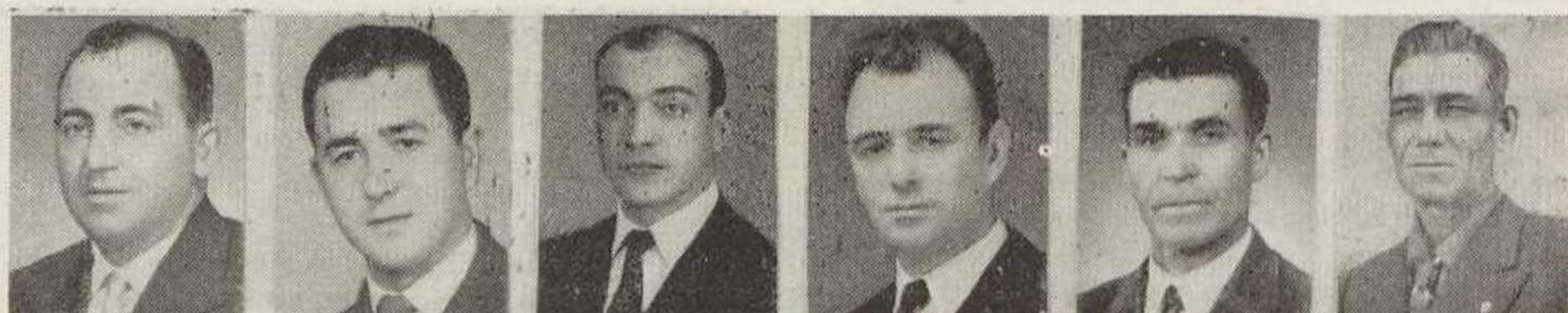


Da esquerda para a direita: — José Mendes, Manuel Bacôco e Manuel Tavares Coelho, operários de 2.ª cl.; Eurico Armando da Conceição Malheiro, conferente de 1.ª cl.; Ricardo André, chefe de distrito e João Pinto, contínuo de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: — Joaquim Seixas, factor de 3.ª cl.; João Esteves Baptista, agulheiro de 2.ª cl.; Armindo Fernandes, revisor de material de 3.ª cl.; Avelino Alves dos Reis, operário ajudante; João Paulino e Eduardo Rocha, serventes de 1.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — Mário dos Santos Libório, revisor de bilhetes de 2.ª cl.: — encontrou numa carruagem uma carteira com documentos e 10 000\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Porto-S. Bento; Mário Monteiro de Carvalho, factor de 2.ª cl.: — encontrou junto dos lavabos da estação de Alfarelos uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; Jorge Gomes Caeiro, operário ajudante: — encontrou nas oficinas do Depósito do Barreiro uma corrente de ouro e bolsa de prata, no valor de 1 600\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato; Agostinho Jorge Ribeiro Magalhães, revisor de material de 3.ª cl.: — encontrou numa carruagem uma carteira com 600\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato; Óscar de Jesus Correia, operário ajudante: — encontrou nas oficinas de Campanhã um relógio no valor de 250\$00, de que fez imediata entrega ao seu chefe; Leonardo dos Santos, servente de 1.ª cl.: — encontrou numa carruagem uma mala com roupas, vários artigos de uso doméstico e 200\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.