

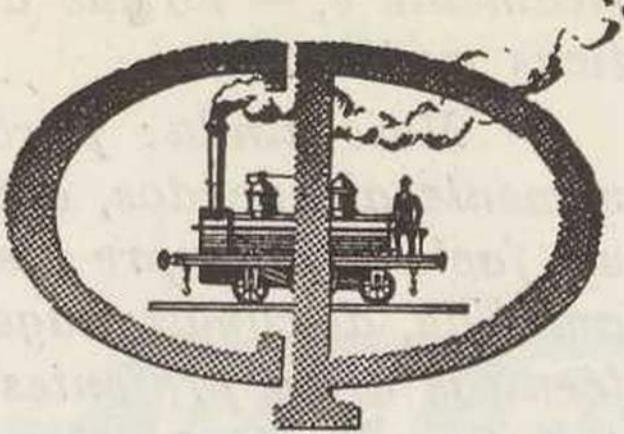
BOLETIM DA CP



NUMERO 384

JUNHO DE 1961

Boletim da



N.º 384 • JUNHO 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

TEVE lugar este ano em Lisboa, de 18 a 20 de Abril findo, mais uma reunião internacional de trabalhos da importante Conferência P.H.F. (Portugal-Espanha-França), que respeita aos instantes problemas ferroviários de horários e de tráfego de passageiros e mercadorias das redes dos 3 referidos países.

Já por diversas vezes o «Boletim da C. P.» tem justamente apontado — como lhe compete, aliás — o excepcional significado destas reuniões de estudos e entendimentos entre os nossos representantes e os de além-fronteiras, pelo que de vantajoso e concreto delas resulta, mercê da conjugação das realidades técnicas e dos interesses de cada administração ferroviária, no objectivo de melhor servir o público e melhor servir o próprio caminho de ferro.

A Conferência P.H.F. — cujo início data de antes da I Grande Guerra Mundial e que tem mantido sempre, através dos tempos, as maiores tradições — mais do que qualquer outra jornada internacional possui, para os seus participantes, uma importância fundamental incontestável, exactamente por poder debater e resolver, de forma directa, os interesses ferroviários de países ligados geogrà-

ficamente e, — no que ainda tange à via férrea — com características muito afins.

Mais ainda: para além dos proveitosos resultados sucessivamente alcançados, a Conferência tem comprovado, à evidência, um facto que cumpre justamente realçar: o clima de concórdia, de amizade, de camaradagem que preside aos entendimentos entre os técnicos a ela presentes — e que tão poderosamente tem possibilitado a associação das aspirações dos organismos ferroviários representados.

Este ano, engenheiros, economistas e demais dirigentes de quatro países, num total de 32 participantes, tomaram assento na Conferência.

Estavam representados a França, a Espanha e Portugal — e ainda Marrocos, considerada a afinidade das suas relações ferroviárias com os países reunidos.

E, além do representante do Caminho de Ferro da Sociedade «Estoril», dirigentes da Companhia dos «Wagons-Lits», «Transfesa», Companhia Transmediterrânea e Empresa Geral de Transportes, intervieram nos estudos.

No que a Portugal directamente respeita, seis temas primaciais foram examinados, commeticulosidade: melhoria dos horários dos comboios «Sud-Express», «Ibéria-Express» e «Lusitânia-Express; facilidades no transporte de trabalhadores portugueses de e para França; intensificação das relações fronteiriças por Valença do Minho-Tuy, Barca de Alva-La Fregeneda, Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro e Marvão-Valênciade Alcântara; estabelecimento de uma circulação directa Lisboa-Sevilha, via Badajoz; utilização, em maior grau, de vagões de eixos intermudáveis e incrementação do tráfego de mercadorias entre Portugal e outros países europeus.

Em todos estes assuntos ressaltou a finalidade predominante de se melhorarem os serviços de passageiros e mercadorias, incrementando-se paralelamente as receitas de tráfego.

Na fase actual de renovação e progresso por que o caminho de ferro nacional está passando — rompendo muitas das suas rotinas e empirismos tradicionais — tem cumprido sobretudo aos técnicos dos nossos Serviços do Movimento e do Tráfego, que tiveram lugar na Conferência, o assumirem posição de vanguarda neste período de intensa e deliberada evolução, por serem justamente eles, em parte, os responsáveis directos da missão fundamental de delineamento e estruturação da economia ferroviária da nossa rede.

Os resultados da Conferência P.H.F. foram muito satisfatórios. Provam, à evidência, a qualificação indiscutível dos seus representantes.

A Conferência P.H.F.

EM LISBOA

Na estação do Rossio, sob a presidência do Sr. Eng.º Gabriel Ramé, da Direcção do Movimento dos Caminhos de Ferro Franceses, realizou-se, nos passados dias de 18 a 20 de Abril, mais uma reunião de técnicos da Conferência P. H. F.

Estavam presentes os seguintes delegados:

DA S. N. C. F.—*Direcção do Movimento*: Eng.º Langlois, Lamarque, Guerville, Doutrich e Inspector Principal Cross; *Direcção Comercial*: Eng.º Jean Delacarte e Sr. Nodrest.

DA RENFE—*Departamento da Exploração*: Eng.º Escário e Srs. Casabona e Verdu Cerdá; *Departamento Comercial*: Srs. Imédio, Escartin e Alfonso.

DO C. F. MARROCOS—Eng.º Denis.

DA SOCIEDADE «ESTORIL»—Eng.º António Bual.

DA COMPANHIA DOS «WAGONS-LITS»—Srs. Luuyt, Lopez Jamar, Martin Lunas e Conde de Penalva.

DA COMPANHIA TRANSMEDITER-

RANEA—Srs. José Gutierrez del Alamo y Garcia e Rodolfo Royo Alfonso.

DA SOCIEDADE «TRANSFESA»—Sr. Lopez Martin.

DO CAMINHO DE FERRO DE TANGER A FEZ—Sr. Serrano Lopez.

DA EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES—Sr. António Lobo de Moura.

DA C. P.—*Horários*: Eng.º Azevedo Nazareth, Adriano Baptista, Belém Ferreira e Sr. Frederico Pires; *Tráfego*: Drs. Carlos Albuquerque, Torroais Valente e Sr. Castro Bizarro.

Na sessão de abertura o presidente congratulou-se com o facto da sessão de trabalhos se realizar em Portugal — País tradicionalmente hospitalar e admiravelmente fidalgo na forma de receber, disse, e formulou seus votos pelo bom êxito dos resultados.

Depois, cada um dos Chefes das Delegações apresentou uma breve resenha dos melhoramentos em curso nas suas redes,

*

A mesa da presidência da Conferência P. H. F. Ao centro o sr. Eng.º Gabriel Ramé, dos Caminhos de Ferro Franceses, rodeado por técnicos do seu país

*





Um aspecto da sessão de trabalhos: à esquerda, a delegação portuguesa (horários); à direita, os representantes da Companhia dos Wagons-Lits.

*

principalmente no concernente aos trabalhos de via, pela consequência de daí se conseguirem marchas cada vez mais aceleradas para as circulações, sobretudo para os comboios internacionais de longo curso.

Foram seguidamente estudados cada um dos assuntos inscritos na ordem do dia da reunião.

Relativamente aos problemas de horários que respeitam à nossa Rede, resumiremos as conclusões nos pontos principais:

I — Melhoria de ligação do Porto para a relação «Sud-Express» no sentido de Paris (ascendente) que passa a fazer-se através do comboio «Foguete».

II — Organizações de comboios especiais para o transporte de trabalhadores portugueses domiciliados em França, quando em viagem na quadra festiva do Natal, num período mais amplo, de modo a evitar atrasos

ao comboio «Sud-Express», por efeito da prolongada revisão de Polícia e Alfândega, nas fronteiras.

III — Estudo da possibilidade de organização de comboios, no interesse das agências de viagens de França, na direcção de Portugal.

IV — Relações Hispano-Portuguesas.

Linha do Minho Fronteira de Valença - Tuy

Das conversações havidas concluiu-se *não ser possível manter durante o Inverno as ligações existentes no Verão, entre Corunha e Lisboa, enquanto Portugal não mantiver o regime de hora única durante todo o ano.*

A C. P. solicitou à Renfe para que o C.º 1706 chegue sempre à tabela à estação de Valença do Minho dado existir um «battement»,



Outro aspecto da sessão de estudos: em segundo plano, à direita, a delegação espanhola e, à esquerda, os representantes do Caminho de Ferro de Marrocos

*

*

*
Durante a reunião de estudos da parte comercial da Conferência. À direita, a delegação portuguesa, chefiada pelo sr. Dr. Carlos de Albuquerque



com o comboio português de ligação, relativamente pequeno.

A hipótese de serem estudadas duas marchas, em Espanha e Portugal, respectivamente para o horário de Inverno e Verão, não foi considerada viável, dadas as ligações internas das redes de ambos os países.

Linha do Douro Barca d'Alva - Fregeneda

Como o tráfego de mercadorias na linha espanhola de La Fregeneda seja hoje electificado, a C. P. pediu à Renfe, para melhorar a marcha do C.º 895 para este modo se conseguir a ligação no sentido descendente com o C.º 6012.

Um aumento de velocidade na citada linha permitiria obter esta ligação.

Estações directas

Lisboa - Madrid

Marvão - Valência de Alcântara

Foi acordado entre as duas delegações que o C.º «Lusitânia-Express» passaria a ser diário a partir de 15 de Maio.

Para a referida composição o material seria fornecido pela Renfe e o furgão pela C. P.

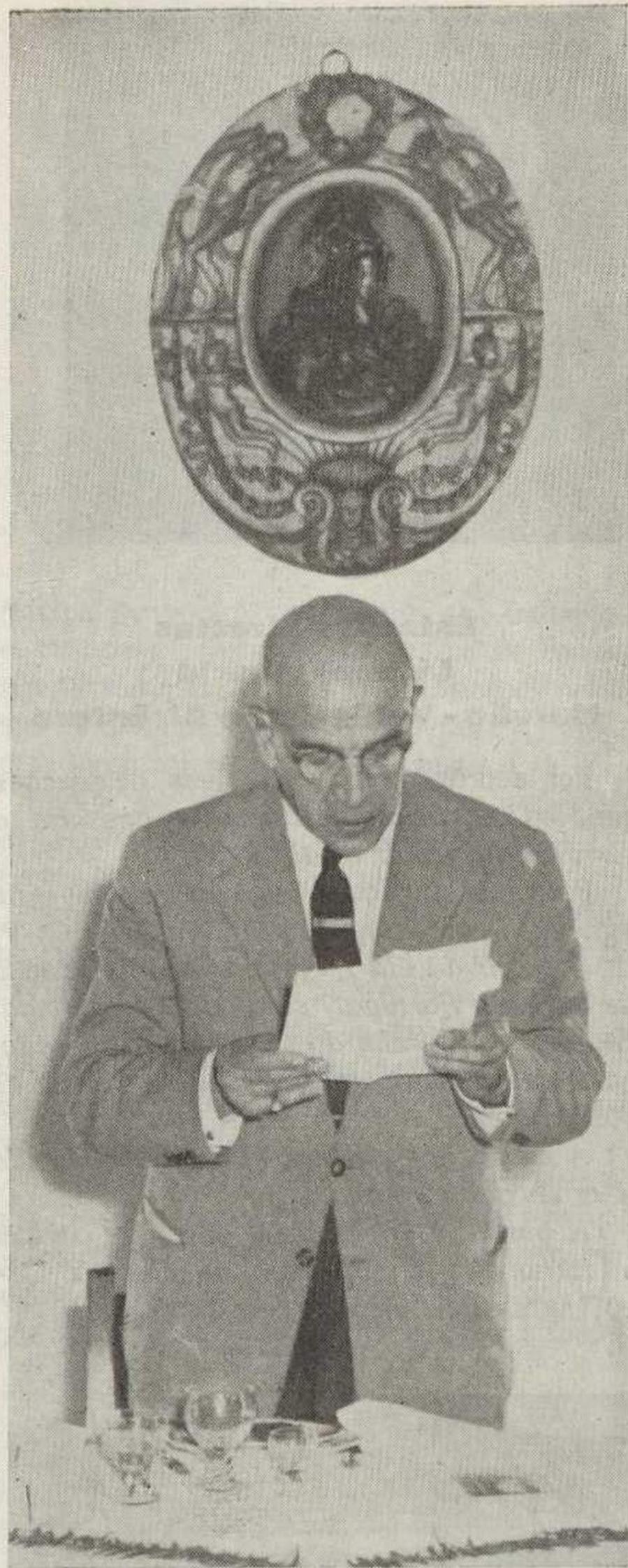
A partir do dia 1 de Outubro, (mudança de hora em Portugal) seráposta em circulação a nova marcha do Lusitânia melhorada, ganhando-se no percurso espanhol cerca de 40 minutos.

A melhoria traduz-se na hora de partida e de chegada a Lisboa.

A partir de 15 de Maio deixa de circular a carruagem directa que segue nos C.ºs 2011/2010 e circulação 81/82 da Renfe.



*
A chegada à estação de Évora dos delegados à conferência. Ao centro, o Director-Geral da C. P.



O Senhor Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., proferiu uma calorosa saudação aos técnicos da Conferência durante o almoço oficial em Évora, no Palácio D. Manuel

Relações Lisboa - Sevilha

Não havendo possibilidade, devido ao tráfego intenso de Espanha, em estabelecer uma ligação diária entre Sevilha e Badajoz *foi resolvido estudar a possibilidade de se*

criar entre aquelas duas cidades uma circulação trisemanal com automotoras.

Uma das automotoras será fornecida pela Renfe e outra pela C. P.

Este serviço será iniciado logo que as duas redes disponham de automotoras para o efeito e logo que seja obtido o acordo da Direcção-Geral das Alfândegas.

No estudo das marchas deverá ser tido em consideração um parque em Badajoz que permita aos passageiros tomar as refeições.

* * *

No que respeita a «Questões Comerciais» a outra parte que a Conferência abrangia, da extensão dos assuntos tratados e do pormenor com que foram examinados, salientaremos os seguintes, em especial:

Tarifa de Grupagens

O serviço previsto por esta Tarifa terá execução prática, em princípio, a partir de 1 de Junho. Haverá que conseguir, por intermédio da «Transfesa», o necessário acordo dos Agrupadores franceses.

Transporte de automóveis (Importação portuguesa)

Desde há anos que a C. P. vem pugnando junto dos caminhos de ferro interessados e da «Transfesa», pela conveniência que haveria para o caminho de ferro em captar esta vultosa corrente de tráfego que tem utilizado apenas a via marítima.

A importância deste tráfego é grande, bastando para o demonstrar o número de carros importados em 1960 que foi de 22.542.

Encara-se a possibilidade de efectuar-se o transporte dos automóveis de duas grandes fábricas francesas, por via férrea, para o que seriam utilizados os vagões especiais «STVA» e «SEMAT», de dois pisos, franceses e espanhóis, com o necessário transbordo em Irún. Mais tarde, estudar-se-ia a efectivação desses transportes com vagões de eixos intermudáveis da «Transfesa».

Tráfego de mercadorias Portugal - França e Países Alérm

Assentou-se a possibilidade de incrementação deste tráfego, utilizando-se vagões da «Transfesa» — que têm tido o pleno agrado



Durante o almoço oferecido pela Sociedade «Estoril» no Hotel Palace. Ao centro, o Senhor Engenheiro António Bual, Director daquela Sociedade

*

dos consignatários, pelas economias de embalagens que oferecem.

A evolução do tráfego da França para Portugal, com esse género de vagões, tem sido o seguinte:

15	vagões	em	1956
28	»	»	1957
42	»	»	1958
104	»	»	1959
192	»	»	1960

Destes 192 vagões, 14 procederam da Inglaterra — o que patenteia a eficácia deste tipo de veículos mesmo num tráfego onde a concorrência marítima é manifestamente forte.

No corrente ano já entraram em Portugal 80 vagões de eixos intermudáveis.

* * *

Como é de hábito em todas as Conferências Internacionais, foi organizado um programa de recepção aos delegados e pessoas de sua família.

Assim, no dia 13, por iniciativa da Companhia dos «Wagons-Lits» foi servido um «cocktail» no Hotel Ritz.

No dia 19, fez-se uma visita a Évora, com almoço oficial no Palácio D. Manuel, que teve a comparência do Director-Geral da C. P.

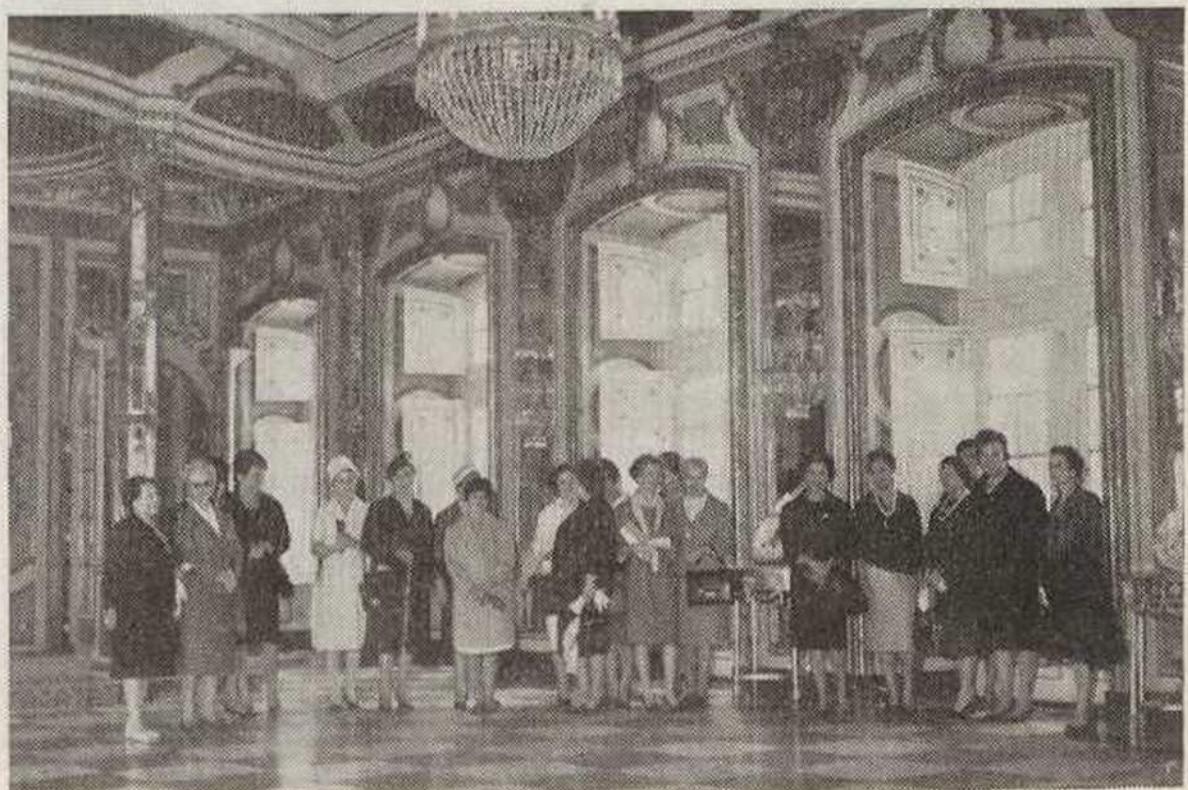
Finalmente, no dia 20, a Sociedade «Estoril» ofereceu aos delegados um almoço no Hotel Palácio do Estoril.

As Senhoras dos delegados, acompanhadas pelo Sr. Abel Hopfer Romero, Chefe de Secção do Serviço Comercial e do Tráfego, visitaram Lisboa, o Palácio de Queluz e os Miradouros de Monsanto.

*

As senhoras de família dos delegados, durante a visita ao Palácio Nacional de Queluz

*



VI Conferência de Revisão da C.I.M. e da C.I.V.

São bem conhecidas de todos os que se ocupam dos transportes internacionais por via férrea ou que de certo modo nos mesmos interferem as siglas C. I. M. e C. I. V.. Com elas se quer significar, respectivamente, a *Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro* e a *Convenção Internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro*, ou sejam os diplomas que, subscritos pelos vários Estados contratantes, basicamente regem na quase totalidade da Europa, os transportes por caminho de ferro que assumem carácter internacional, e em cujos textos se apoiam as diversas tarifas, regulamentos e prescrições específicas.

Estas duas Convenções, cuja necessidade foi reconhecida há mais de meio século — a C. I. M., entrou em vigor em 1893, na sequência dos estudos iniciados em 1874, e a C. I. V., passou a vigorar após a conferência diplomática de 1924, na sequência dos estudos empreendidos desde 1905 — são objecto de revisões periódicas, o que é compreensível, pela necessidade de adaptação dos textos legais às realidades decorrentes.

De acordo com tal princípio, teve lugar de 20 a 25 de Fevereiro do corrente ano em Berne a VI Conferência da revisão das referidas Convenções, na qual tomaram parte 92

delegados representando 25 Estados (ou partes territoriais de Estados, no que toca à Alemanha) e 20 observadores representando 11 organismos internacionais governamentais ou não (Comissão Económica para a Europa, Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, Organização do Mercado Comum, Câmara do Comércio Internacional, U. I. C., C. I. T., etc.).

A representação de Portugal foi assegurada por uma delegação presidida pelo Sr. Eng.º Mário Dias Trigo, director dos serviços de exploração e material da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, e de que faziam parte, como representante da C. P. o Sr. Dr. Rogério Torroais Valente, Economista do Serviço Comercial e do Tráfego e, como representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o Sr. Dr. Luís Góis Figueira, Secretário da Embaixada de Portugal em Berne.

As sessões tiveram lugar no Parlamento Helvético e a Conferência foi aberta, com solenidade, em sessão pública, pelo Conselheiro Federal, Sr. Spühler, Chefe do Departamento Federal dos Correios e dos Caminhos de Ferro da Suíça.

Os trabalhos da Conferência conduziram à assinatura pelos chefes de delegação dos Estados participantes de novos textos para a C. I. M. e a C. I. V., que passarão a vigorar



Aspecto de uma das sessões plenárias da Conferência no Parlamento Helvético

⌘

⌘

logo que as necessárias ratificações e outras formalidades estejam cumpridas. Para dar uma ideia do somatório das tarefas que só agora tiveram o seu termo basta dizer-se que os novos textos, além das proposições surgidas propriamente no decorrer da Conferência, consubstanciam longa série de trabalhos preparatórios, de recolha de observações, críticas e sugestões formuladas, de que se ocuparam Comissões dos representantes dos Estados e que há mais de um ano têm vindo a reunir (pelos Estados contratantes foram apresentadas mais de 200 propostas para a revisão da C. I. M. e 60 para a C. I. V.).

Como é óbvio, não é aqui possível a explanação acerca das inovações introduzidas. Dir-se-á tão somente que a linha geral de

mento dos seus Governos e que condições semelhantes sejam consentidas aos usuários em situações comparáveis). É sobretudo digna de realce esta última inovação, que sensivelmente difere do princípio das Convenções vigentes e que expressamente proíbe e considera nulo de pleno direito qualquer contrato particular para a redução dos preços das tarifas.

Enfim, a importante reunião que no princípio deste ano se celebrou foi mais uma vez motivo para meditação, no plano oficial, do papel valioso e insubstituível do caminho de ferro no presente como no passado. Constituem a tal propósito eloquente testemunho as palavras com que o Conselheiro Federal Helvético, Sr. Spühler, rematou o seu brilhante

*
A delegação de Portugal à Conferência. A partir da esq.^a: Dr. Góis Figueira (Ministério dos Negócios Estrangeiros); Eng.^o Dias Trigo (Direcção-Geral de Transportes Terrestres, e presidente); e Dr. Torroais Valente (C.^a dos Caminhos de Ferro Portugueses)

*



orientação foi a da adaptação às condições actuais, quer técnicas quer económicas, pois que, como bem frisou um dos oradores da sessão inaugural, esta regulamentação, que «toca em uma série de problemas jurídicos, técnicos e científicos, para ser verdadeiramente eficaz deve adaptar-se constantemente ao progresso da técnica e às necessidades económicas novas». E assim as novas Convenções já se referem à responsabilidade por prejuízos derivados de acidente nuclear, à concentração admissível do tráfego ferroviário sobre itinerários racionais e à possibilidade de os caminhos de ferro concluir acordos particulares, sem publicação obrigatória, comportando reduções de preços ou outras vantagens (sob reserva do assentimento dos seus Governos e que condições semelhantes sejam consentidas aos usuários em situações comparáveis).

discurso na sessão inaugural da Conferência, e que não queríamos deixar de arquivar no nosso Boletim:

«En comparaison des vastes tâches que se sont assignées d'autres conférences internationales qui traitent les problèmes de la coopération économique, l'objectif de notre conférence ferroviaire peut sembler modeste. Qu'il me soit cependant permis de constater à ce propos que c'est dans le domaine des transports, et tout particulièrement dans celui des transports par chemins de fer, que des œuvres de pionniers ont été accomplies en vue d'une entente internationale sur le plan économique. Les transports modernes ont commencé avec le développement du chemin de fer. Le premier train qui, en Europe, ait franchi une frontière a roulé de Strasbourg à Bâle en 1844. Cette réalisation est un signe de la communauté d'intérêts entre deux États souverains, tout comme la Convention du Gothard entre

É de sobejó conhecido o facto de animais — principalmente cães e gatos — aguardarem pacientemente em certas estações a chegada de comboios para se alimentarem com os restos de comida que lhes são atirados pelos empregados da cozinha das carruagens-restaurantes. Até mesmo o lugar da provável paragem dessas carruagens, é bem fixada por esses dóceis e inteligentes animais que a ele acorrem às horas certas do horário dos comboios.

Mas, o que deve ser extremamente raro — e daí a razão maior desta notícia — é um gaivão vir buscar regularmente o seu quinhão de carne a um comboio em plena marcha, numa verdadeira operação de «abastecimento em voo».

Pois isso acontece na rede ferroviária brasileira no Km. 132 da linha tronco da «Companhia Mogiana», nas proximidades da estação de Engenheiro Mendes, em São Paulo — com uma regularidade bem conhecida dos habitantes da região e dos passageiros dos comboios diurnos, segundo informa a «Revista Ferroviária».



l'Allemagne, l'Italie et la Suisse. La première impulsion vers la collaboration et l'unification en matière ferroviaire est due aux nécessités techniques. Ce fut d'abord dans la construction et dans l'exploitation que des solutions communes ont été recherchées ; ensuite ce fut le cas dans les domaines économiques et juridiques. D'importants résultats ont été atteints par la coopération des compagnies de chemins de fer, des cheminots, des offices et des ministères des transports. Les énumérer équivaudrait à retracer tous les progrès accomplis par le trafic ferroviaire international.

De toute façon, les transports en Europe ont véritablement évolué, quant à la technique et à l'organisation, au point de pouvoir répondre, dans une large mesure, aux besoins toujours croissants entraînés par une plus grande liberté des échanges et par une collaboration internationale encore plus étroite. On est donc autorisé à conclure que la

coopération en matière des transports par chemin de fer est parvenue, dans son ensemble, à un niveau supérieur à celui qui a été atteint dans la plupart des autres domaines économiques et sociaux.

Dans de nombreux pays, le chemin de fer se trouve en forte concurrence avec d'autres modes de transport. Cela n'empêche pas qu'il a pris un élan qu'on n'avait jamais imaginé ; le réseau ferré est resté l'armature de toute économie publique ; sans lui la prospérité du commerce et de l'industrie est inconcevable ; il est l'instrument typique des grands transports. En effet, le chemin de fer sert avant tout, en trafic marchandises, aux transports lourds et aux transports de masses et, en trafic voyageurs, au tourisme en général et au tourisme social en particulier. Dès lors, la politique des transports de tout gouvernement doit tendre à donner à l'Europe, puis à lui conserver, des chemins de fer sains financièrement, rationnels et aptes à servir l'économie générale».



UM DIA EM BERNA

Por ARMINDA GONÇALVES

CHEGAR pelas 22 horas do mês de Junho (em pleno Verão!) a uma cidade desconhecida, debaixo de chuva impertinente, arrasa os nervos e faz perder o entusiasmo.

Mas a cidade era Berna, capital do cantão do mesmo nome, sede do governo federal (Conselho, autoridades e Administração), a quarta cidade em grandeza da Suíça, e o clima instável não amedrontou aquela que, após mais de 48 horas de viagem não deixou de sonhar com as coisas inéditas e maravilhosas que iria descobrir nesse pequeno país montanhoso, coroado de neves eternas, salpicado de lagos.

Desde a estação de desembarque até ao hotel, o caminho não foi longo e as arcadas dos edifícios, para as quais se abrem grandes armazéns, ofereciam refúgio contra a chuva.

Apetecia dormir, descansar.

Soalheira e calma, fresca e transparente, a manhã seguinte convidava a fazer a rota da cidade, a descobri-la nos mínimos pormenores se possível, a procurar compreender a simplicidade, a ordem, a compostura dum povo sem contrastes visíveis.

E assim começou a ronda de Berna.

O Palácio do Parlamento abriu as suas portas para permitir uma penetração curiosa enquanto um guia explicava o funcionamento da Assembleia Federal, que é a autoridade legislativa em representação do povo e dos cantões, dividida em duas câmaras: câmara alta (Conselho dos Estados); câmara dos deputados (Conselho Nacional).

Cada deputado se exprime na sua língua, francês, alemão e italiano e ainda (em minoria, apenas 11 por mil habitantes) em romanche, que é o idioma falado sómente por helvéticos. E como muitos deles (a maior parte) falam não só a sua língua mas também as outras, torna-se, é claro, desnecessário o auxílio de intérpretes, o que me fez pensar que nem a diversidade de idiomas e de raças, portanto, actuam sobre estes representantes do povo animados do desejo de bem servir os que lhes confiaram o cargo, assim como não separam os filhos da modelar Confederação.

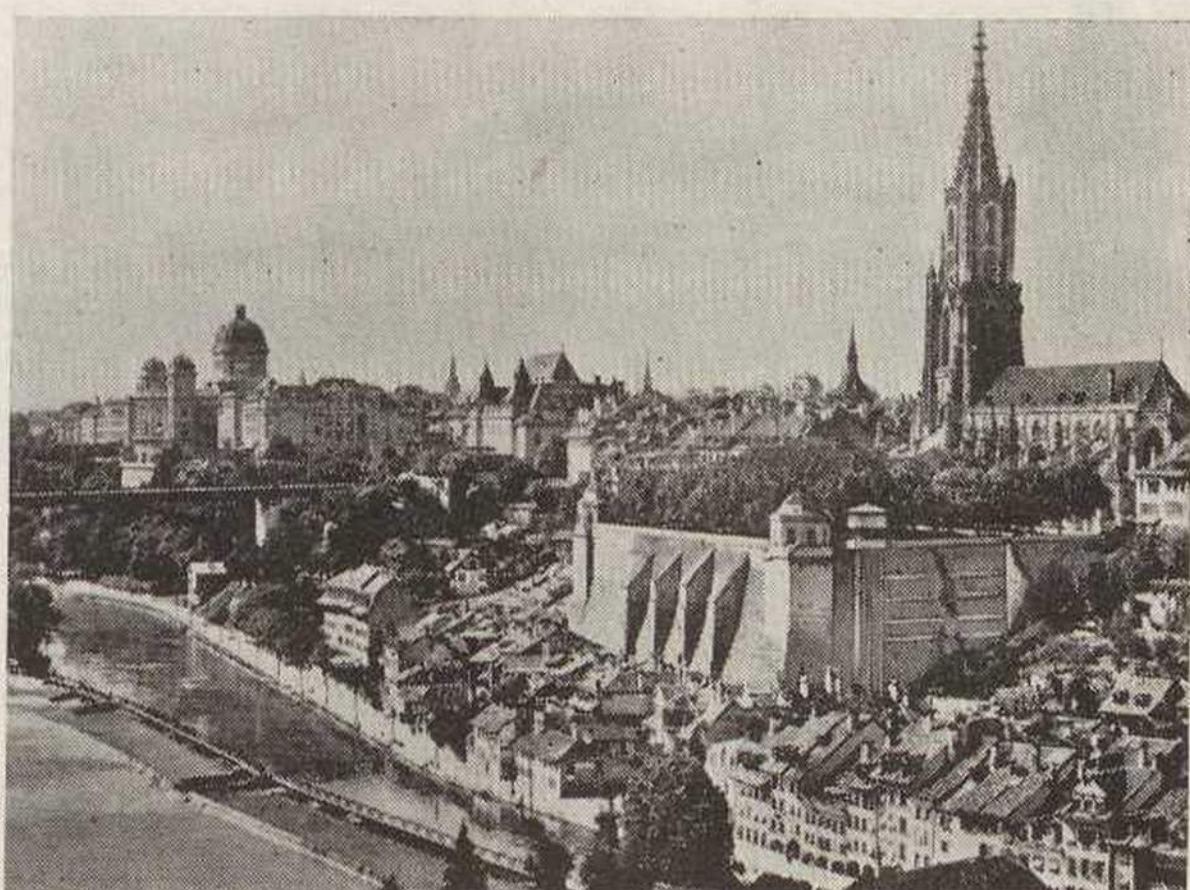
Depois, foi a bela Catedral gótica do segundo período a mostrar as suas naves, colunas, nichos e a enorme torre de cem metros de altura visível de todos os pontos da cidade.

E foi também a Igreja ortodoxa russa, onde uma

⌘

O Parlamento à esquerda, a Catedral à direita, o Mar e uma ponte completam este conjunto da velha Berna

⌘



■

Ao fundo da rua, cujos edifícios, como tantos outros de Berna, têm arcadas, vê-se a célebre torre do relógio

■



velha refugiada (seria alguma princesa decaída, saudosa do magnífico tempo desaparecido que jamais voltará?) andou mostrando os ícones.

As ruas têm canteiros suspensos: são os balcões e as janelas dos edifícios mesclados do verde e do encarnado dos gerânios, espalhando alegria e cor aos olhos de quem passa.

Muitas fontes também floridas de gerânios e pintadas de várias cores, desde o azul ao castanho, ao rubro e ao dourado, datam da Renascença.

Berna apresenta orgulhosamente a sua Torre do Relógio: ao dar as badaladas o seu mecanismo põe-se em movimento: pequenos ursos dançam de roda, um galo canta, em sua mão decrepita o velho Tempo segura a ampulheta, uma figura grotesca faz soar as horas batendo em dois sinos colocados por cima da cabeça.

Este é um espectáculo que se repete em grande parte das cidades germânicas: a população (e os turistas, sobretudo) agrupam-se diante dos relógios das igrejas (e mesmo dos Municípios como em Munique) quando as horas soam accionando o complicado maquinismo das figuras alegóricas.

O rio Aer, afluente do Reno, rodeia quase por completo a cidade, as pontes sucedem-se, algumas em planos diferentes: pontes antigas, pontes recentes que ligam o centro aos bairros mais modernos.

É para além delas que o olhar alcança mais vastos, desafogados e surpreendentes horizontes: o Oberland bernês e majestade branca dos Alpes ganham esplendores inusitados.

Andar pelas ruas da velha Berna e surpreender-lhes o encanto das coisas idas é, como em todas as outras cidades, reconstituir-las.



■

A Câmara Municipal de Berna, que data do século XV

■

É preciso conhecer ali a fossa dos ursos. Foram eles que deram o nome à cidade e nenhum forasteiro deixa de os visitar.

As feras, cuja inquietação de movimentos quase se comunica aos espectadores, são alvo das atenções dos berneses.

Os espectadores divertem-se a observar a espécie de angústia contagiente dos ursos mais velhos, as suas imersões na água dos tanques e as brincadeiras dos mais pequenos.

Imagens de ursos nas mais variadas atitudes encontram-se no escudo da cidade, em vitrais, nas fontes e em redor dos monumentos. São símbolos.

E acabei a ronda num assoalhado bairro residencial da periferia: encontrei ali um cantinho da Pátria: a Legação de Portugal.

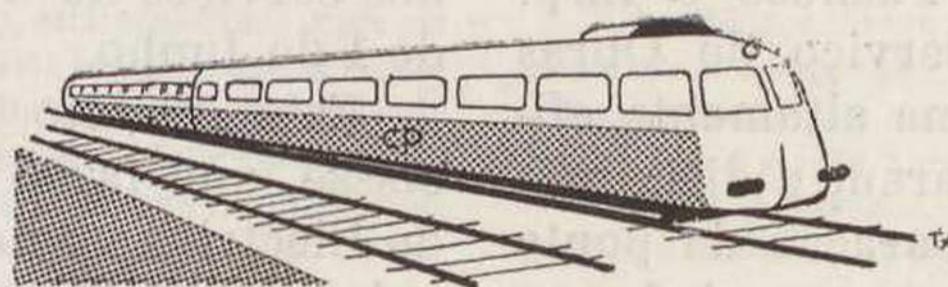
António Ferro, então ministro na Suíça, e a poetisa Fernanda de Castro, sua mulher, fizeram da acolhedora moradia uma condensação de todas as províncias metropolitanas portuguesas numa afirmação de bom gosto, quiçá de saudade, pois conseguiram reunir em algumas salas a arte popular — costumes, tradições — numa palavra, a graça e a ingenuidade da terra onde nascemos.

Mesmo num país de sortilegia beleza, num país admirável sob o ponto de vista político, económico e social, como é a Suíça, senti a alegria de encontrar um ambiente evocativo da nacionalidade portuguesa no lar e no acolhimento gentil dos dois artistas, um dos quais prematuramente desaparecido da cena da vida.

*

A majestade branca dos
 Alpes serve de cenário a
 este trecho da cidade

*





Louvores

O Conselho de Administração louvou em muito expressivos termos os Srs. Drs. Álvaro Lobo Alves e Francisco Chaves Brilhante, respectivamente Chefe do Serviço Central do Pessoal e Economista de 2.ª classe da Divisão de Exploração, pela eficiente colaboração e inexcedível aprumo que revelaram na execução de todos os trabalhos referentes ao novo Acordo Colectivo de Trabalho (reajustamento do quadro orgânico e aumento geral de vencimentos).

Por igual motivo, foi também louvado o escriturário de 1.ª classe do Serviço Central do Pessoal, Maciel Coelho Veiga, a quem o Conselho de Administração, considerado o excepcional rendimento da sua invulgar capacidade de trabalho, resolveu gratificar com o correspondente a dois meses de vencimento.

* * *

Nos termos do art.º 43 do Regulamento Geral do Pessoal, a Direcção-Geral da Companhia louvou os Srs. Eng. Luis Arruda Pacheco e Insp. José Torres, do Serviço de Obras Metálicas, pela forma altamente eficiente como orientaram e dirigiram os trabalhos de reparação da ponte de Asseca, grandemente avariada, em Janeiro passado, pelo choque do comboio 121 com uma camioneta na P. N. do Km. 67,831-Norte (arrastada cerca de 200 metros ao longo da linha) permitindo-se assim que, no mais curto prazo de tempo possível, deixassem

de haver perturbações na marcha dos comboios.

A Direcção-Geral determinou ainda se concedessem gratificações diversas aos agentes que mais se distinguiram na reparação dos importantes danos, executada em parte durante a noite e sob chuva fustigante:

Chefe de Cantão,	Manuel Lemos Ferreira
Chefe de Brigada,	Eugénio Passos Diniz
Operário de 3.ª cl.,	Izidoro Ferreira Coimbra
Operário auxiliar,	Manuel Martins Cheles
»	Manuel Alves Nunes
»	João Ventura Matos
»	Luís Graça Rosenda
»	Severino Cruz Patinha
Auxiliar	Luís Gaspar
»	José Henriques Fiens
»	João Gralha Fiens
»	Jacinto B. Tavares Amaral

* * *

Igualmente, ao abrigo do art.º 43 do Regulamento Geral do Pessoal, foi louvado pela Direcção-Geral, o Sr. Eng.º Armando Luís Pinto Monteiro, que, por motivos forçados da sua vida particular, solicitou a sua demissão dos serviços da Companhia, a partir de 1 de Junho.

Este distinto engenheiro de 2.ª classe, que fazia parte da Comissão de Electrificação e que se distinguiu pela elevada competência com que desempenhou o seu cargo, foi louvado pelo próprio Director-Geral, pela actuação disciplinada, correcta e eficiente com que sempre executou todos os trabalhos de que foi incumbido superiormente.



Delegação Turística dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Excursão ao Algarve

Como oportunamente anunciamos, realizaram-se em fins de Abril e princípios de Maio as duas excursões que promovemos este ano ao Algarve.

Participaram nestas digressões 70 pessoas, que foram unânimes em manifestar o seu maior contentamento por tão agradável passeio, efectuado, em condições particularmente favoráveis, graças ao novo serviço ferroviário que muito veio beneficiar o turismo algarvio.

Durante três dias puderam os excursionistas apreciar estas terras de lendas e de encantos que um sol quente e esplêndido dourava, numa saudação de boas-vindas aos visitantes.

A manhã seguinte será consagrada a uma ascensão à Serra da Estrela, para visita das famosas Penhas Douradas, onde se poderá admirar um emocionante panorama de altitude.

Pela tarde, efectuar-se-á a segunda etapa do circuito, por Mangualde, Nelas e Santa Comba Dão, através do vale do Mondego.

A subida ao penhasco onde se anicha Penacova permitirá apreciar um dos mais belos trechos do rio que a estrada sinuosa segue sempre de perto, numa paisagem magnífica, até Coimbra.

Anunciamos, com satisfação, esta pequena viagem de dois dias, certos de que o encanto da região beirã, trono de fragas e verduras, suscitará o maior interesse aos entusiastas destas excursões por terras portuguesas



*

Excursão ao Algarve
(1.º grupo)

*

Excursão às Penhas Douradas

Com início a 1 de Julho, está projectada mais um passeio de fim-de-semana, desta vez destinado à região meridional da província da Beira, onde uma sequência de montanhas, de matas e de água, aliada aos tipismos da população, proporciona ao visitante agradáveis contrastes e os mais aliciantes motivos de apreço.

O plano deste passeio em autocarro foi elaborado com início a um sábado, à chegada do rápido a Coimbra e regresso à mesma cidade no domingo, pelo fim da tarde.

O circuito compreenderá, no primeiro dia, a passagem por Lousã, nas faldas da majestosa serra que lhe dá o nome, Arganil, Góis, Oliveira do Hospital e outras ridentes povoações tipicamente beirãs, tendo o seu termo em Gouveia, linda vila de montanha e óptima estância de repouso.

Excursão à Arrábida

A Arrábida, pelo seu relevo atormentado e a tonalidade da sua vegetação, docemente inclinada para o oceano, é justamente considerada uma das maravilhas de Portugal e até da Europa meridional.

Como é já habitual, o programa turístico do corrente ano incluirá este interessante circuito, fixado em princípio para o terceiro domingo do mês de Junho (dia 18).

O passeio, dedicado especialmente ao Portinho da Arrábida, compreenderá ainda visitas a Sesimbra, Setúbal e Palmela.

Ferroviários franceses em Portugal ATC NORTE

Depois da ATC Normandia, tivemos entre nós, no passado mês de Abril, uma representação da Região

*
O 2.º grupo de ferroviários
franceses (Região Norte), nas
Caves Ferreirinha



Norte, que efectuou assim a primeira duma série de viagens a realizar no nosso país no corrente ano.

Tratava-se dum simpático grupo, proveniente de Paris, que permaneceu 10 dias em Portugal e era conduzido por Mr. Ledelmat.

As visitas realizadas, seguindo de perto os programas já habituais, tiveram algumas notas inéditas, como seja a das caves do vinho Moscatel, em Azeitão, da firma José Maria da Fonseca, Suc., onde os visitantes foram mui amavelmente recebidos.

Um outro momento a destacar foi o passado em Aveiro, cuja Comissão Municipal de Turismo teve a gentileza de proporcionar aos ferroviários estrangeiros a assistência a danças folclóricas da região, executadas por alguns dos melhores agrupamentos aveirenses.

No agradável ambiente do Restaurante Galo de Ouro, onde teve lugar esta exibição, foram vividos alguns momentos de alegria e de espectacular colorido que bastante cativaram os «atecistas» da Região Norte.

ATC SECRETARIADO GERAL

Acompanhado pelo Engenheiro Masse, permaneceu em Portugal, de 29 de Abril a 7 de Maio, um grupo de 23 ferroviários franceses, enviado pelo Secretariado Geral.

Os nossos colegas fizeram uma larga digressão

pelo País, durante a qual tiveram ocasião de apreciar os principais atractivos turísticos, realizando um programa que, nas suas linhas gerais, é clássico para todos quantos nos visitam.

A destacar, porém, temos o dia dedicado ao Minho, terra de beleza sem par, indiscutivelmente uma das mais atraentes para o estrangeiro, que considera o traje minhoto o traje típico português e o galo de Barcelos o símbolo de Portugal.

Do alto da Penha, em Guimarães, ao som da Marselhesa, tocada pelo carrilhão do Santuário, colheram os nossos visitantes uma visão inolvidável que deverá ficar para sempre a lembrar-lhes a sua estadia em terras portuguesas.

Delegação turística dos ferroviários

Comunica-se que as nossas instalações foram transferidas para a estação do Rossio — vestíbulo inferior, continuando os serviços de inscrições e informações a serem feitos directamente às segundas e quintas-feiras, das 10 às 22 horas, ou pelo telefone interno (254), em qualquer dia útil.

Está em estudo um serviço de cobranças em Lisboa no local de trabalho que visa a dispensar a deslocação ao nosso escritório das pessoas interessadas nas excursões ferroviárias.



*
O 3.º grupo francês (Secretariado Geral), após a visita
às Caves da Real Vinicola

O PRAZER DE VIAJAR... (EM COMBOIO)

Por OLAVO D'EÇA LEAL

O prazer principal das viagens consiste em fazer o projecto e fazer a mala. É engraçado igualmente fazer as despedidas aos amigos invejosos (e à família, também invejosa), que não nos acompanham.

Outros pormenores do «arranque» da viagem podem ser divertidos até certo ponto. Se vamos de comboio (e se este não está superlotado) os primeiros dois ou três quartos de hora têm o seu encanto: a escolha do lugar ou a procura do nosso lugar marcado é, desde logo, uma pequena aventura. De qualquer modo, não encontramos senão uma vez na vida por saudável excepção à regra, o lugar que, cada um de nós, considera ideal para viajar de comboio. Quase toda a gente supõe ser o melhor de todos o lugar junto à janela e no sentido do movimento do vésculo. O lugar fronteiro àquele de que falamos é o segundo na escala de valores, mas tem, na opinião de alguns, o inconveniente do enjoo por se viajar de costas e, na opinião de outros, o defeito ainda mais grave de dar azar.*

Como dissemos, o lugar junto à janela e de frente para o movimento, só se apanha uma vez na vida como o sarampo. Nas restantes vezes em que topamos o lugar ideal vago, aparece cinco minutos depois (ou às vezes muito tempo depois quando já estamos habituados a ele) um sujeito de má catadura, que não conhecemos de parte nenhuma, e mais ou menos delicadamente nos explica que o lugar lhe pertence. Os outros passageiros (já sabiam que o lugar era daquele senhor e não nos disseram nada) olham-nos triunfantes e prontos a servir de testemunhas abonatórias a favor do intruso que também não conhecem de parte nenhuma.

Quando nos acontece uma destas, fazemos o resto da viagem no corredor por uma questão de dignidade e na intenção subtil de mostrar ao idiota do assento junto da janela no sentido do movimento, que não precisamos do lugar dele para nada e é muito mais agradável passear ao longo de todas as carruagens, ir ao WC um número de vezes superior ao normal e tomar cafés e cervejas sucessivos no restaurante donde nos expulsam também para servirem a primeira série.

No corredor e no restaurante dispomos, não de

uma nem de duas, mas de muitas janelas perante as quais nos colocamos à vontade no sentido do movimento. Podemos até de vez em quando deitar a cabeça fora da janela e sentir a pancada forte, viril, do vento cortado a cento e vinte e cinco à hora que nos dá a noção plena das grandes, das verdadeiras viagens. (O parvalhão que nos despojou do lugar-sentado não pode fazer nada disto com medo do célebre companheiro de viagem que manda sempre fechar a janela porque está constipado desde a invenção do comboio).

Estes incidentes sem importância verificam-se felizmente nos primeiros dois ou três quartos de hora, na altura em que estamos ainda sob a fascinação da viagem sonhada, que se realiza enfim.

O revisor apanha-nos sempre de surpresa embora contemos com ele em princípio, desde o princípio. Não achamos logo o bilhete. Examinamos a carteira cuidadosamente. O bilhete não está na carteira. Mergulhamos a mão inquieta no bolso interior paralelo ao da carteira. Não está lá o bilhete. Às vezes está mas é raro. Vasculhamos então, com nervosismo crescente, os bolsos das calças. Não, não está. É boa... Onde é que teríamos posto a porcaria do bilhete?... O revisor olha-nos de maneira especial. Sentimo-nos culpados de abuso de confiança em prejuízo da Companhia dos Caminhos de Ferro. Restam os bolsos exteriores do casaco. Nada. O bolso do lenço. Nicles. O revisor faz um gesto de impaciência e afasta-se com outro gesto que interpretamos instantaneamente por esta frase: «vai procurando que já cá venho daqui a nada...».

De repente lembramo-nos de que o bilhete só pode estar no bolso da gabardine que, por fatalidade, ficou na rede do homem que nos tirou o lugar junto à janela no sentido do movimento dizendo-nos que o lugar era dele. Há uma razão forte de chatear o cavalheiro e não hesitamos. O bilhete aparece. O revisor, que se deliciava de antemão com a nossa evidente impossibilidade de achar o bilhete, pica-o à pressa e por favor.

Viajar de comboio tem, entre muitas outras, uma grande vantagem: admira-se melhor a paisagem. O avião mostra-nos um cenário absurdo, de conto de fadas, de desenhos animados, e isso mesmo quando o

horizonte vertical não se oculta por trás de um espesso colchão de nuvens que ao fim de pouco tempo se torna impertinente. De automóvel não se vê nada de jeito porque só nos aplicamos a ver se aparece na frente do carro alguma coisa que esbarre com ele ou (o que é pior) a ausência total de coisas que esbarrem, representada por um abismo a que certos motoristas chamam «ribanceira» ou «barranco». Quanto ao barco, já se sabe que a paisagem não varia nem de feitio nem de cor, a não ser à noite.

Cem vezes o comboio no que diz respeito à paisagem, que é (e se não é, devia ser) um dos maiores

na linha do Val-do-Vouga?... Por certo, nenhuma. Mæzinha há só uma... lá diz o poeta, e, esposa, só devia haver uma também.

Abençoado comboio!... Para os homens de 50 anos como eu, o comboio é todo um Mundo de recordações. No meu tempo de rapaz, passava pela cabeça de poucos ir a Paris de automóvel e, aviões de passageiros, não os havia. Alguns desportistas esforçados, entre os quais se incluía a minha avó Maria, arriscavam-se à prática de proezas semelhantes mas era raro. Saía-se maltratado da façanha e não se sentia vontade de a repetir. A minha avó repetia-a. Tinha uma resis-



Viajar de comboio tem, entre muitas outras, uma grande vantagem:
admirar-se melhor a paisagem

objectivos, senão o maior, de qualquer viagem re-creativa.

No comboio criam-se novos conhecimentos. A senhora de meia-idade que nos pede muita vezes «desculpa» e «licença» nunca falta em comboio nenhum. E o encontro com essa senhora é reconfortante porque nos lembra a mãe ou a esposa conforme a nossa idade. E deixem-se de coisas, a mæzinha ou a esposa são criaturas que fazem sempre grande falta, mesmo nas viagens de recreio. Efectivamente, que outras mulheres podem substituir a mãe ou a esposa durante uma viagem num país estrangeiro ou inclusivamente

tência extraordinária para essas coisas, tão pequenina e frágil de aspecto como era. Andou de automóvel permanentemente desde 1915 até 1940 com pequenos intervalos para se alimentar, dormir duas horas e tomar banho.

Embora! Gosto de viajar, e há-de ser de comboio. O comboio, substituto imediato da diligência, é o meio de transporte que nos dá a mais completa sensação de viajar.

O viajante convicto desce em todas as estações onde o comboio pára de cinco minutos para cima. E vai ao bufete onde se coloca na terceira fila dos desal-

mados que dispõem de cinco minutos para comer e beber uma porção de coisas que levam dez minutos a comer e a beber.

Ah, como é bom viajar!... Conhecer novas coisas e pessoas e respirar outros ares, penetrar outros climas! A maior parte dos meus amigos tem sonhado toda a vida com viagens e ficam sempre em Lisboa. Alguns vão até ao Porto. À Costa do Sol vão muitos. Ao futebol, seja ele onde for, vão todos. Sei de um senhor respeitável (bem... até certo ponto!) que já foi à Itália e não faz a mais pequena ideia de como é a Itália. Não se lembra de nada. Sabe que os portugueses perderam e é um pau. Esteve lá uma noite e meio dia. Voltou à pressa, indignado, desmoralizado porque o avançado meteu água.

Passar uma noite no comboio é coisa que se compara à velada de um cadáver. Há a mesma luz murcha, o mesmo silêncio, o mesmo sono, a mesma vontade de acabar com aquilo. Mas cem vezes o comboio. O avião é insípido. Ir a Istambul còmodamente é um grave erro de turismo. As viagens sem dificuldades perdem o romance, a própria razão de ser das viagens dos livros, cheias de peripécias, de inesperados encontros, de perigos e incertezas. As viagens dos livros, nunca são còmodas. Por isso nos apaixonam. *Sexta Semana em Balão*, *A Passagem de Noroeste*, *As Minas de Salomão*... Todos nós ambicionamos acompanhar viajantes daqueles. Nenhum de nós sonha com uma ida-e-volta a Berlim, num avião convencional... Mas se o avião tem um só motor e as asas são de lona, a hipótese é atraente. No género aventuroso, resta-nos o comboio. Viajemos, pois, de comboio.

Ouçam, agora, este meu experimentado conselho: prefiram o comboio e evitem a primeira classe. Impõe-se a terceira para nada perder do sabor acri-doce da deslocação para longe de casa carregado de malas, de embrulhos, de apreensões. E a viagem de terceira é mais lenta. Rende mais. Nas mudanças de comboios, nem todos têm terceira e é então preciso esperar por outro comboio que só passa horas e horas depois, obrigando-nos a visitar aquele sítio, a fazer perguntas em línguas desconhecidas, a matar a fome num tasco porque não faz sentido entrar num restaurante limpo com bilhete de terceira.

Só me resta dizer que vou para fora esta noite. Vou no meu automóvel novo. Que maçada!... Que sensaboria viajar num automóvel moderno que faz cento e cinquenta à hora, que não falha, que pára quando quero e torna a seguir quando lhe carrego no acelerador, sem *rails*, sem horário, sem direcções fixas!... Bons tempos em que eu viajava de comboio!... Bons tempos, ao menos, em que eu acompanhava a avó Maria em 1916, no seu tremendo «Benz» forrado de tapeçaria de Aubuysson, carregado de latas de gasolina e de pneus, através de estradas que eram pântanos, montanhas e desfiladeiros, num desafio ao conforto, mais audacioso que o desafio das diligências.

Que viagem vou suportar esta noite, meu Deus!... Que irritante perfeição a do motor do meu carro! Que quantidade enorme de postos de gasolina vou encontrar no caminho! Que estradas tão lisas e que rodas tão sólidas e suaves!...

Manuel Sáragga Seabra



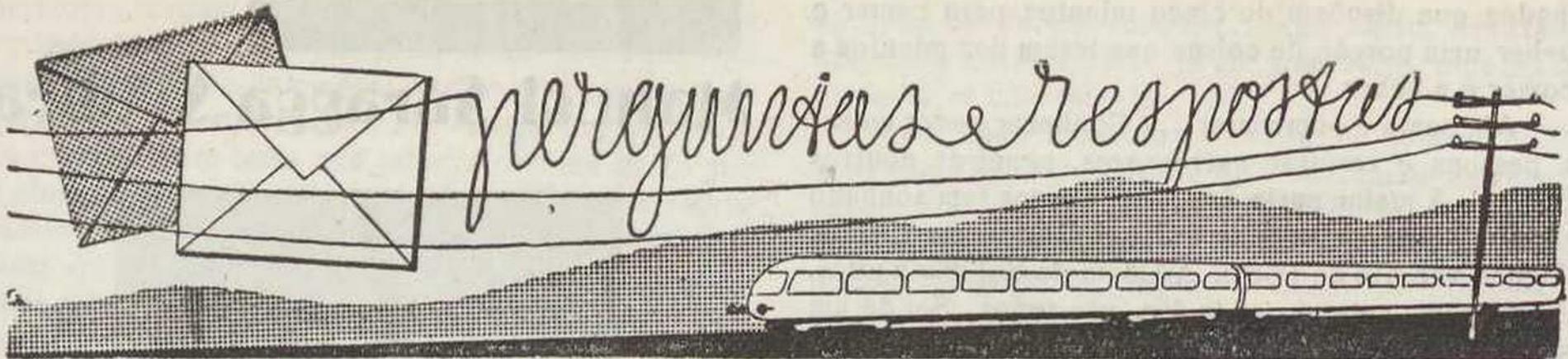
Com o falecimento do Subchefe de Serviço, Sr. Manuel Sáragga Seabra, perde a Companhia um distinto funcionário que durante mais de 40 anos lhe prestou relevantes serviços, e perdem um bom amigo todos aqueles que com ele conviveram, quer seus superiores, quer seus subordinados.

Com a carta de curso do antigo Instituto Industrial de Lisboa, entrou o Sr. Manuel Seabra nos quadros da Companhia como Engenheiro Praticante, tendo dedicado a sua actividade especialmente a problemas relativos à iluminação eléctrica dos comboios e à electrificação de estações e oficinas.

Depois de breve passagem pela Secção Eléctrica do Rossio, onde organizou e incrementou a parte de iluminação de comboios, foi colocado nos Serviços Técnicos da Divisão do Material de Tracção e, quer neste departamento, quer nos Serviços Eléctricos e Hidráulicos da mesma Divisão, teve sempre oportunidade de revelar as suas excelentes qualidades de organizador e de qualificado técnico.

Seria injusto não referir a sua boa formação e as qualidades morais que tanto o notabilizaram. Escondendo-se na sua modéstia, estava sempre pronto a auxiliar todos aqueles que a ele recorriam, usando da maior benevolência e humanidade no julgamento das faltas dos seus subordinados.

O Boletim da C. P. expressa à família do Sr. Manuel Seabra os mais profundos sentimentos de muito pesar.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2201 / Consulta n.º 388-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (P. V.):

De Livração para Leixões-Docas	
1 vagão particular com barris de vinho de pasto nacional	6550 Kgs.
Carga e descarga pelos donos.	
Distância 72 Kms.	
Aviso ao Públ. B 268	
Transporte $72 \times \$43 \times 7$	216\$72
Manutenção $8\$00 \times 7$	56\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Docas $3\$00 \times 7$	21\$00
Arredondamento	\$08
Soma	301\$80
Bonificação vagão part. $72 \times \$20$	14\$40
Total	287\$40

Resposta: — Está errada a taxa apresentada.

Segue discriminação como corresponde:

Transporte $72 \times \$43 \times 7$	216\$72
Manutenção $8\$00 \times 7$	56\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$08
Soma	280\$80
Bónus de utilização do vagão 72×20	14\$40
Total	266\$40

Nota: — Esclarece-se o consultante que a taxa prevista no n.º 2 da alínea a) da nota n.º 6 do Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. só é de aplicar quando o material utilizado nos Portos do Douro e Leixões, seja de propriedade da Companhia.

///

Pergunta n.º 2209 / Consulta n.º 389-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. (G. V.):

De Lisboa-Jardim para Évora	
1 grade com bananas	80 kgs.
1 saco com feijão seco	70 »
1 caixote de latas com azeitona em conserva	35 »
	185 »

117 Kms. T. Geral	B 6.ª c/ red. 40% — 80 Kgs.
	B 5.ª » 40% — 70 »
	B 6.ª simples — 35 »
Transporte	$142\$80 \times 0,08$ 11\$43
	$185\$76 \times 0,07$ 13\$01
	$238\$00 \times 0,04$ 9\$52
Manutenção	$18\$00 \times$ 0,08 = 1\$44
	0,07 = 1\$26
	0,04 = <u>\$72</u>
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
VIA FLUVIAL	
Transporte	$20\$00 \times 0,08$ = 1\$60
	$40\$00 \times 0,11$ = <u>4\$40</u>
Arredondamento	\$02
Total	47\$40

Resposta: — Está errada a taxa apresentada.

Segue discriminação como corresponde:

Dist. 117 Km. - T. Geral	B 6.ª c/ redução 40% - 80 Kg.
	B 5.ª » 40% - 70 »
	Aviso ao Públ. B 265
Transporte	$142\$80 \times 0,08$ 11\$43
	$185\$76 \times 0,70$ 13\$01
	(B 265) $117 \times \$50 \times 0,10$ 5\$85
Manutenção	$18\$00 \times$ 0,08 = 1\$44
	0,07 = 1\$26
	0,10 = <u>1\$80</u>
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
VIA FLUVIAL	
Transporte	$20\$00 \times 0,08$ = 1\$60
	$40\$00 \times 0,07$ = 2\$80
	$20\$00 = 0,10$ = <u>2\$00</u>
Arredondamento	\$01
Total	45\$20

Divisão do Material e Tracção

Pergunta n.º 2203 — Rogo o favor de me informarem se a limpeza das rodas-fixas e bielas das locomotivas compete ser feita pelo fogueiro das locomotivas, bem assim como a limpeza da abóbada.

Resposta — Toda a limpeza das locomotivas e respectivas caldeiras é da competência dos fogueiros que, em caso de absoluta necessidade, reconhecida pelos agentes dirigentes dos Depósitos ou Postos de Tracção, poderão ser coadjuvados por serventes que os referidos dirigentes indicarão.

Uma grande prova de patriotismo nacional

A contribuição dos ferroviários da C. P. para as vítimas do terrorismo em Angola

OS actos de execrando banditismo de que têm sido vítimas os portugueses — brancos e de cor — da nossa província ultramarina de Angola, têm causado a mais viva repulsa e a mais sentida emoção em todos os portugueses da Metrópole — sem distinção de categorias sociais ou de credos políticos.

É que Angola, prolongamento no além-mar do território nacional, está estreitamente ligada à Metrópole por laços da mais indissolúvel coesão. Laços de natureza política, económica e religiosa — que todos bem conhecem e compreendem, desde os primeiros tempos de escola. E laços familiares, estreitos e sólidos, que tantos e tantos tão profundamente sentem.

Tudo isso obriga a que nenhum português possa quedar-se alheio, ou sequer indiferente, a todo e qualquer acontecimento lá ocorrido — seja dos que dignifiquem o prestígio do País (e muitos têm sido), seja dos que infelizmente pretendam manchar o nome de Portugal.

Sempre assim foi, em todos os períodos da História!

Hoje, perante os abomináveis actos de terrorismo, da mais pura e hedionda selvajaria, cometidos contra os nossos irmãos angolanos, ganha gigantismo a consciência do povo luso, que sente em risco a sagrada continuidade da Pátria, das suas fronteiras e dos indiscutíveis direitos da sua História.

A reacção firme, decidida e imediata do Governo, foi exactamente aquela que todos, sem excepção, desejaríamos: defender Angola para manter intangível a integridade territorial da Nação; defender Angola, por amor de um ideal e de um dever nacionais, para salvaguardar os princípios da civilização ocidental, como impõe a missão histórica que nos tem competido e que traçou a universalidade do nosso Destino.

A comprovação do que atrás afirmámos está eloquentemente atestada no contributo espontâneo e individual da gente metropoli-

tana, ao acorrer, prontamente, como num acto de fé, à subscrição aberta, por iniciativa meramente particular, para ajuda aos portugueses necessitados de Angola.

Queremo-nos referir à cruzada de auxílio às vítimas do terrorismo naquela nossa província ultramarina que a Radiotelevisão Portuguesa, promoveu, em hora própria, com o mais feliz êxito e o mais acendrado patriotismo — cruzada logo continuada e ampliada por muitas outras organizações nacionais.

Sabem todos como o afluxo de dádivas, dos mais diversos valores, ultrapassou em muito os limites do que seria de esperar e se converteu numa genuína prova de patriotismo de relevante significado e rasgada abnegação.

Entre nós, à semelhança de tantos outros organismos privados ou públicos, houve igualmente a ideia de se promover uma subscrição aberta a todos os ferroviários da nossa Rede — iniciativa que imediatamente encontrou a mais decidida e devotada compreensão. O seu resultado, em escassos dias, traduziu-se na importante cifra de 184538\$90, contributo dos ferroviários dos seguintes departamentos:

Secretaria-Geral e Serviços dependentes	3 590\$50
Direcção-Geral e Serviços dependentes	9 110\$20
Exploração	82 635\$60
Via e Obras	47 854\$40
Material e Tracção	41 348\$20

A importância em referência já foi entregue, no passado dia 10 de Maio, à Direcção da Cruz Vermelha Portuguesa.

É para nós muito consolador registar aqui, nas colunas do «Boletim da C. P.», a forma como os ferroviários desta Empresa corresponderam tão pronta e generosamente à campanha de auxílio às vítimas do terrorismo em Angola, demonstrando possuírem, em tão elevado grau, o característico sentimento fraternal de todo o bom português de lei e bem assim de não estarem alheios aos cruciais problemas e responsabilidades que assolam o nosso tempo.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A ponte ferroviária desta nossa gravura encontra-se situada próximo de importante zona industrial, a dois passos também das instalações da Siderúrgia Nacional, e serve um ramal de apenas 3 quilómetros de extensão.

Esta obra de arte é formada por 5 vãos — sendo

um deles móvel — e os seus comprimentos são os seguintes: — 2 com 66 m., 1 com 42,5 m., 1 com 15 m. e 1 com 13,5 m.

A ponte toma o nome do rio que atravessa e abre na vertical para a passagem da navegação, sobretudo de lugres bacalhoeiros.

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 46

Solução: — Budd.

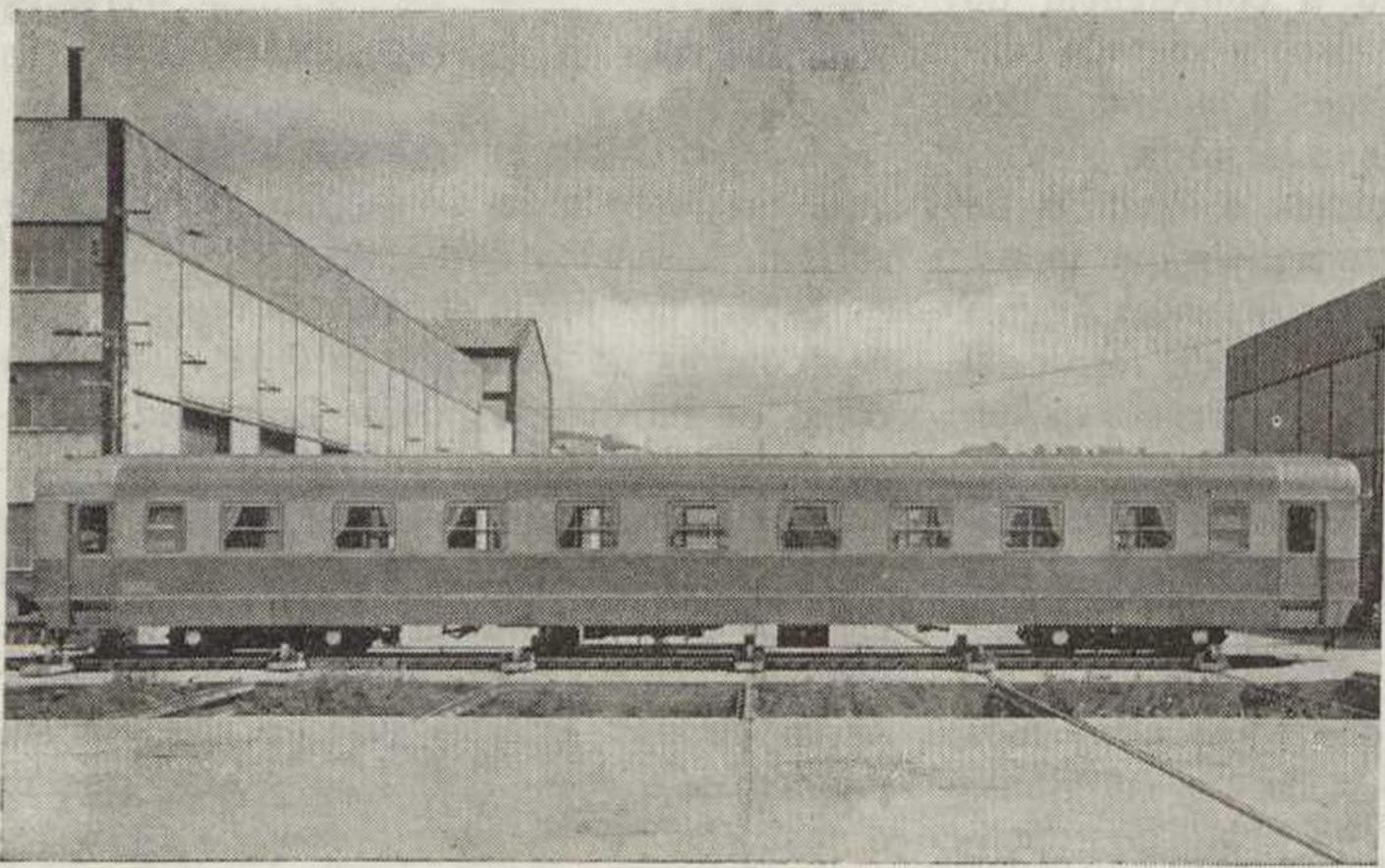
Foram premiados: — Alberto Mira Reforço, encarregado de obras em Évora; João Ribeiro Ferro, factor de 2.ª cl. em Baraçal e José Baptista Branco, assentador de 2.ª cl. em Sobral.

N.º 48



COMO SE CHAMA ESTA PONTE?

Foto de Augusto Cabrita



A «Sorefame» — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, da Amadora, está começando a entregar à C.P. as primeiras carroagens de um grupo de vinte e duas, de 1.ª classe, encomendadas ao abrigo do II Plano de Fomento. Estas carroagens de fabrico inteiramente nacional, são de corredor lateral, medem 26 metros de comprimento, pesam 36 toneladas (9 ton. por eixo) e possuem 9 luxuosos compartimentos com a lotação total de 54 lugares. São de aço inoxidável e produzidas sob licença de «The Budd Company», da Filadélfia (E. U. A.). Assemelham-se às unidades mais modernas da mesma classe, que os Caminhos de Ferro Franceses possuem em serviço no «Sud-Express».

NOTICIARIO divisão

■ Promovido pelo Instituto de Investigação Industrial, realizou-se em Lisboa, de 10 a 14 de Abril findo, no Hotel Tivoli, um curso de formação em técnicas modernas de gestão, que funcionou com grande assistência.

Frequentaram esse curso, por determinação do Conselho de Administração da Companhia, o Administrador Sr. Engenheiro António da Costa Macedo e o Director-Geral, Sr. Engenheiro Espregueira Mendes.

■ À reunião dos Directores dos Serviços Financeiros dos Caminhos de Ferro, que sob o patrocínio da U. I. C. se realizou em Freiburg (Alemanha), em 3 e 4 de Maio passado, assistiu, em representação da Companhia, o Chefe dos Serviços de Contabilidade e Finanças, Sr. Dr. Luís Maria Gonçalves Henriques.

■ Relativamente ao assentimento de via dupla no túnel de Albergaria, reconheceu-se não ser possível, dentro do condicionamento do tempo imposto pela empreitada da electrificação em curso, proceder a tal instalação, devido à existência de várias camadas friáticas e à natureza movediça do terreno.

Prevê-se a circulação no túnel sómente por via única, com o recurso, evidentemente, a um sistema de sinalização especial.

■ O Conselho de Administração decidiu reconduzir nos seus mandatos, como vogais suplentes da via larga e da via estreita das empresas ferroviárias no Conselho Superior de Transportes Terrestres, os actuais representantes da C. P., Srs. Engenheiro Júlio Santos, Chefe da Divisão da Exploração e Dr. Carlos de Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

■ Foi inaugurado no passado dia 19 de Abril o novo posto eléctrico de sinalização e manobra de agulhas da estação do Setil.

■ Em Zurique, de 8 a 10 de Maio findo, realizou-se o I Festival Internacional do Filme Ferroviário. Durante o festival, promovido pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços, foram apresentados vários filmes produzidos por algumas administrações ferroviárias pertencentes à U. I. C.

■ O Sr. Engenheiro Ernesto Maria Salvado, da Divisão do Material e Tracção, deslocou-se em princípios de Maio a Belfort (França), para durante um período de 10 dias proceder à recepção dos grupos de motores geradores Arno que se destinam às nossas unidades triplas eléctricas.

■ O Trás-os-Montes, barco utilizado na carreira fluvial Lisboa-Barreiro, terminou o prazo regulamentar

da sua navegabilidade e foi, conforme estava previsto, abatido ao efectivo. A C. P. vai proceder à sua venda.

■ O Sr. Engenheiro Pedro de Brion, Subdirector da Companhia, assistirá este mês, de 6 a 9, em Opatija (Jugoslávia), à sessão plenária da VI Comissão da U. I. C. (Assuntos gerais).

■ Foi nomeado para representar a Companhia na comissão encarregada de actualizar as «Normas e Regulamentos para as Instalações Eléctricas de Alta e Baixa Tensão», o Sr. Engenheiro José Valério Vicente Júnior, da Comissão de Electrificação.

■ A Eurofima vai lançar um novo empréstimo no valor aproximado de 30 milhões de francos suíços para o financiamento de material ferroviário.

A C. P. participará desse empréstimo para a obtenção de material de tipo idêntico ao já adquirido através daquela mesma sociedade internacional, de que é associada.

■ O Conselho de Administração determinou o envio sistemático de funcionários superiores da Companhia à frequência dos cursos sobre problemas de produtividade e de relações humanas dentro das Empresas, promovido pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial, com a incumbência de, seguidamente, esses mesmos funcionários fazerem palestras ou comunicações ao pessoal sobre os assuntos considerados de maior interesse. O ciclo de tais palestras começará muito brevemente.

■ A partir de 28 de Maio, o «Iberia-Express» ganhará 1h,05 no sentido França-Espanha. Partirá de Paris às 22h,40 em vez de 21h,35.

■ Entre as diversas soluções para o problema da travessia ferroviária da vila de Espinho e sem deixar de manter a proximidade da via férrea da zona de turismo e praia daquela vila, a C. P. está estudando a possibilidade de, aproveitando o actual traçado, realizar grande parte da referida travessia, por via subterrânea. A solução, que não constitui novidade, seria semelhante à adoptada em muitos centros turísticos estrangeiros, designadamente Mónaco, onde é mantida a posição ideal do caminho de ferro relativamente ao centro urbano servido.

AGRADECIMENTO

Fernando Teixeira da Costa, chefe de 2.ª classe na estação da Régua, tendo permanecido cerca de 40 dias na Casa de Saúde da Timpeira, em Vila Real, onde foi submetido, com feliz êxito, a uma intervenção cirúrgica, vem por este meio patentejar o seu mais vivo reconhecimento ao Ex.º Sr. Dr. João Luís de Mesquita Cardoso, que o operou, pelos cuidados e atenções que lhe foram dispensados durante o período de internamento.

Regulamentação DISPERSA

I — Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 149 de 23-3-961 — Pagamento ao pessoal.

II — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 343 de 30-3-961 — Protecção dos órgãos visuais.

Ordem da Direcção-Geral n.º 344 de 15-4-961 — Folhas de vencimento.

2.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 338 de 7-4-961 — Facilidades de transporte nas linhas estrangeiras.

III — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1462 de 5-4-961 ao n.º 1477 de 26-4-961.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2756 de 22-3-961 — Sinalização da estação de Reguengo.

Instrução n.º 2757 de 22-3-961 — Sinalização da estação de Setil.

2.º aditamento à Instrução n.º 2201 de 5-4-961 — Regras a seguir na elaboração das conclusões dos processos de inquéritos por acidentes e na atribuição de responsabilidades.

3.º aditamento à Instrução n.º 2703 de 5-4-961 — Passagens de nível das linhas exploradas com cantoamento automático.

C) — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Públ. B n.º 308 de 14-4-961 — Preço especial dos bilhetes de 1.ª classe.

Aviso ao Públ. B n.º 309 de 21-4-961 — Entrada em vigor em 1 de Maio de 1961, da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros —.

Aviso ao Públ. B n.º 310 de 21-4-961 — Entrada em vigor em 1 de Maio de 1961, da Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros —.

Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — de 20-4-961 — Bilhetes para Comboios Tranvias.

Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — de 20-4-961 — Bilhetes de assinatura.

Tarifa Geral de Transportes, Título I — Passageiros — de 20-4-961 — Tabelas de preço.

Tarifa Comum Internacional (T.C.V.) Complemento I — (Eurailpass).

ANEXO às (D. C. M.) Disposições complementares uniformes, da Convenção Internacional, transportes de mercadorias (C. I. M.) de 28-3-961.

1.º aditamento às Disposições Complementares Uniformes da Convenção Internacional, relativa ao transporte de mercadorias (C. I. M.) de 28-3-961.

4.º aditamento à Tarifa Geral, de 24-4-961 — Modificação dos preços do Art.º 3.º.

7.º aditamento à Tarifa Especial n.º 1-C, — Passageiros — de 20-4-961 — Bilhetes de veraneio.

3.º aditamento à Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros — de 20-4-961 — Livretes quilométricos.

5.º aditamento à Tarifa Especial n.º 6 — Passageiros — de 20-4-961 — Viagens de grupos de excursionistas em comboios regulares.

4.º aditamento à Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros — 20-4-961 — Bilhetes para estudantes, em gozo de férias.

8.º aditamento à Tarifa Especial n.º 8 — Passageiros — de 20-4-961 — Bilhetes de mercados locais.

3.º aditamento à Tarifa Especial n.º 9 — Passageiros — de 20-4-961 — Bilhetes para grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e operários.

3.º aditamento à Tarifa Especial n.º 10 — Passageiros — de 20-4-961 — Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem de 1 a 30-4-961 — Modificações e ampliações.

6.º aditamento ao Indicador Geral, do serviço que prestam as estações e apeadeiros, de 14-4-961 — Apeadeiro de Pereirinhos.

17.º aditamento aos Quadros de distâncias, de 14-4-961 — Apeadeiro de Pereirinhos.

D) — Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 116 de 3-4-961 — Transporte de jornais e revistas.

NA CAPA:

«ASPECTO DO INTERIOR DA ESTAÇÃO DE PORTO — S. BENTO».

Foto de Carlos Marques (Lisboa).

Menção Honrosa do nosso «Concurso Fotográfico».